

ФОРМУЛА

**РУБЕНС
БАРРИКЕЛЛО**

Триумф сборной Бразилии по футболу в Кубке мира гонщик Ferrari поддержал победой в Гран При Европы



август 2002

**60-я ПОБЕДА
МИХАЭЛЯ
ШУМАХЕРА**

Дубль Ferrari в Англии

**ШЕСТИКОЛЕСНАЯ
"ФОРМУЛА"**

Тупиковая ветвь автоспорта

**КРАХ ИНЖЕНЕРА
РЕЙНАРДА**

Одного таланта
оказалось мало

РОБ УОКЕР

Памяти пилота

**"24 ЧАСА" СЛАВЫ
И УЖАСА**

Гонщики Ф-1 в Ле Мане

ВПЕРЕД В БУДУЩЕЕ!

С настоящим в Ф-1 все уже ясно

ISSN 1560-3571
9 771560 357002 >

Wes

ИНВЕСТИЦИОННЫЙ
ТОРГОВЫЙ БАНК

СОДЕРЖАНИЕ

- 4 Парад
10 Новости
Гран При
20 Европа
Перемена мест слагаемых
32 Великобритания
В узком кругу
44 Калейдоскоп
46 Совсем не страшный суд
Дело об украденном Гран При
50 Шумахер в погоне за Бразилией
Финты Рональдо здесь не помогут
52 Образцовый Гран При
На "Норбуриринге" не доставало только одного – проблем
54 Сильверстоун и его окрестности
Сведения о первой гонке здесь восходят к XIV веку...
- Команда**
56 Умение конструировать автомобили
Несколько раз судьба останавливала Эддиона Рейнарда...
Один на один
64 Человек из другого мира
Роб Уокер не заключал контрактов. Гонщикам достаточно было его слова
Интервью
72 Дэвид Култхард
"Пить воду стаканами я не умею"
Тема
74 "Тирреллозавр"
Четверть века назад "порочная" красота Tyrrell P34 поразила мир Ф-1...
82 Ось зла
Конструкторы прибегали к этой идее по самым разным причинам...

Техника

- 88 Новинки Гран При Канады
Канадская "дискотека"
89 Новинки Гран При Европы
Ветер перемен
90 Новинки Гран При Великобритании
Разные судьбы
91 Резиновый магнетизм
Прошлым летом McLaren оказал Ferrari неоценимую услугу...
92 Авторская "копия"
Шикловка BAR продолжается...
От А до Я
94 Шаг вправо, шаг влево...
За это судят даже победителей
Большие гонки
97 CART
"Картонный" покер
99 Ф-3000
Второй круг
"24 часа Ле-Мана"
100 Семь раз вокруг света
за 70 дней
Как выиграть гонку с помощью жевательной резинки
108 Русский Ле-Ман
Легендарный марафон не покорился даже "Мигу"
110 Хет-трик
Герой комикса побеждает в Ле-Мане
112 Статистика мирового автоспорта



www.formula-one.ru

Зарегистрирован в Министерстве
Российской Федерации по делам печат-
ной, телеграфической и средств мас-
совых коммуникаций. Свидетельство о
регистрации средства массовой ин-
формации ПИ № 77-11510

Учредитель и издатель:
ООО "И.Д. Печерина-Медиа"
121452, Москва,
ул. Давыдовская, д. 12, стр. 7
Тел.: (095) 445-3380, 445-3600,
445-4238, 449-0394
Факс: (095) 449-0109

Главный редактор
Вадим Колотов

Зам. главного редактора
Леонид Ситник

Арт-редактор
Владимир Кручинский

Редактор-корректор
Ольга Кропотова

Технический редактор
Владимир Макашев

Ответственный редактор
Борис Муратов

Юридическое обеспечение
Михаил Шейнов

Обеспечение
Александр Кабановский

Пресс-менеджер
Вадим Устинов

Юридическое обеспечение
Михаил Шейнов

Юридическое обеспечение
Юрий Копылов

Юридическое обеспечение
Сергей Косоруков

Юридическое обеспечение
Владимир Безукладников

Юридическое обеспечение
Юрий Растегин

Юридическое обеспечение
Юрий Растегин

Юридическое обеспечение
Юрий Растегин

Юридическое обеспечение
Юрий Растегин

Юридическое обеспечение
Юрий Растегин

Юридическое обеспечение
Юрий Растегин

Юридическое обеспечение
Юрий Растегин

Юридическое обеспечение
Юрий Растегин

Юридическое обеспечение
Юрий Растегин

Юридическое обеспечение
Юрий Растегин

Юридическое обеспечение
Юрий Растегин

Юридическое обеспечение
Юрий Растегин

Юридическое обеспечение
Юрий Растегин

Юридическое обеспечение
Юрий Растегин

Юридическое обеспечение
Юрий Растегин

Юридическое обеспечение
Юрий Растегин

Юридическое обеспечение
Юрий Растегин

Юридическое обеспечение
Юрий Растегин

Юридическое обеспечение
Юрий Растегин

Юридическое обеспечение
Юрий Растегин

Юридическое обеспечение
Юрий Растегин

Юридическое обеспечение
Юрий Растегин

Юридическое обеспечение
Юрий Растегин

Юридическое обеспечение
Юрий Растегин

Юридическое обеспечение
Юрий Растегин

Юридическое обеспечение
Юрий Растегин

Юридическое обеспечение
Юрий Растегин

Юридическое обеспечение
Юрий Растегин

Юридическое обеспечение
Юрий Растегин

Юридическое обеспечение
Юрий Растегин

Юридическое обеспечение
Юрий Растегин

Юридическое обеспечение
Юрий Растегин

Юридическое обеспечение
Юрий Растегин

Юридическое обеспечение
Юрий Растегин

Юридическое обеспечение
Юрий Растегин

Юридическое обеспечение
Юрий Растегин

Юридическое обеспечение
Юрий Растегин

Юридическое обеспечение
Юрий Растегин

Юридическое обеспечение
Юрий Растегин

Юридическое обеспечение
Юрий Растегин

Юридическое обеспечение
Юрий Растегин

Юридическое обеспечение
Юрий Растегин

Юридическое обеспечение
Юрий Растегин

Юридическое обеспечение
Юрий Растегин

Юридическое обеспечение
Юрий Растегин

Юридическое обеспечение
Юрий Растегин

Юридическое обеспечение
Юрий Растегин

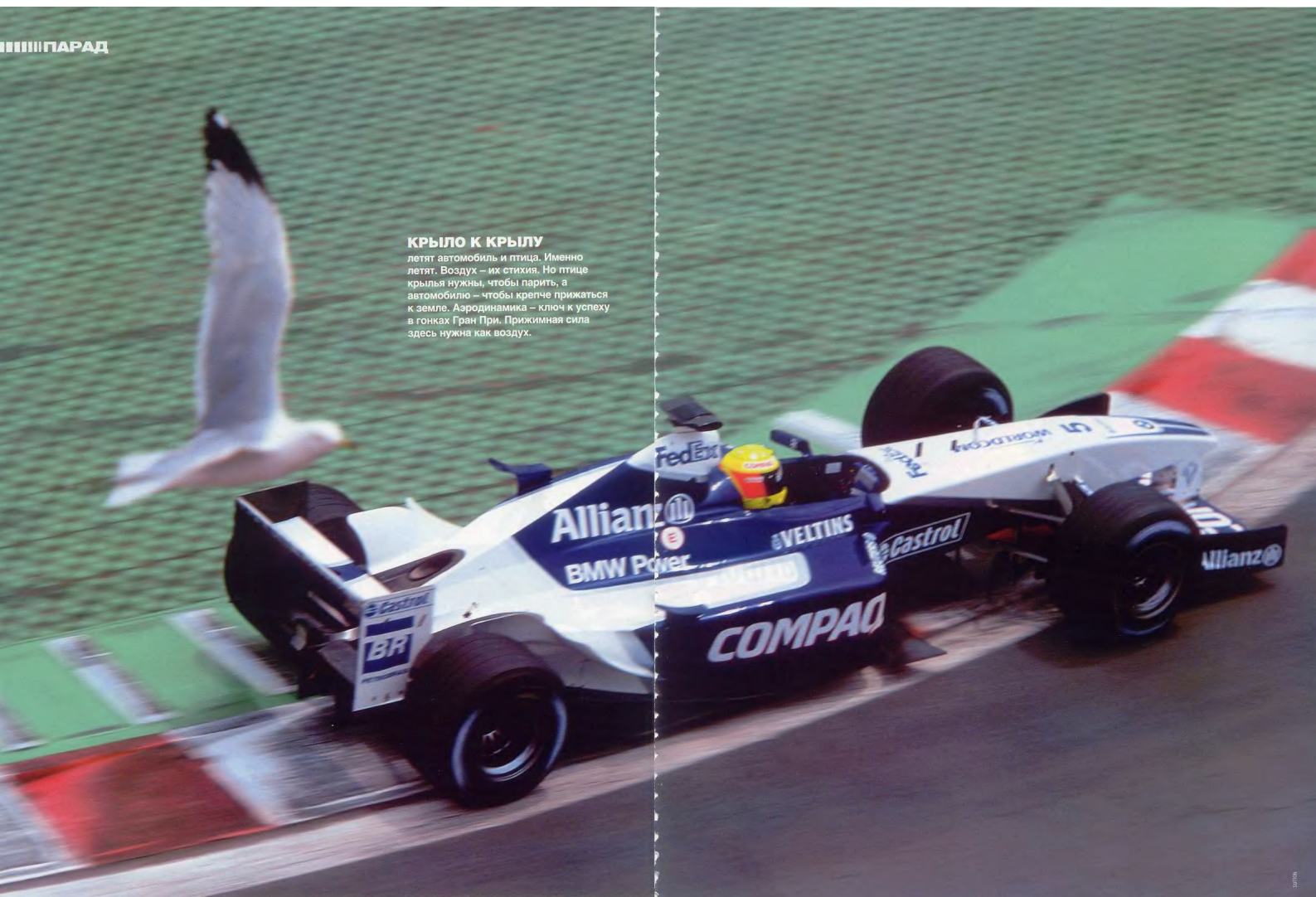
Юридическое обеспечение
Юрий Растегин

Юридическое обеспечение
Юрий Растегин

Юридическое обеспечение
Юрий Растегин

КРЫЛО К КРЫЛУ

летят автомобиль и птица. Именно летят. Воздух – их стихия. Но птице крылья нужны, чтобы парить, а автомобилю – чтобы крепче прижаться к земле. Аэродинамика – ключ к успеху в гонках Гран При. Прижимная сила здесь нужна как воздух.



ПАРАД

“У НАС ПРОБЛЕМЫ”

Эддиану Ньюи и Пьеру Дуаласке встало перед тем, чтобы обсудить. Сотрудничество Michelin и McLaren пока не привело к успеху. Французская резина все никак “не притрется” к английскому шасси с немецким двигателем. А отставание от Ferrari стало просто неприличным. В чем причина? Шасси? Двигатель? Резина? И как все эти разнородные элементы заставить работать вместе? Словом, Эддиану и Пьеру есть о чем поговорить. Тем более что “напоминание” о проблемах постоянно перед глазами.



ПАРАД

ЗЕРКАЛО ДЛЯ ГЕРОЯ

У сегодняшней Формулы-1 мало общего с гонками тридцатых годов. Изменились трассы, автомобили, амуниция гонщиков. Говорят, и люди стали другими. Но они стараются не забывать о героях прошлого. Перед Гран При Европы на автодроме "Нюрбургринг" в торжественной обстановке был открыт памятник великому Фанхио. Участие в этой церемонии дало возможность гонщикам McLaren совершить небольшое путешествие в прошлое: автоспорта за рулем классического Mercedes-Benz. И, надо признать, амуниция "эпохи романтиков и героев" Дэвиду Култхарду явно к лицу. Конечно, это всего лишь маскарад. Но, быть может, не так уж мы и изменились?



НА ГРАНИ КРАХА

Команда Arrows едва не пропустила Гран При Великобритании из-за проблем финансового характера. Arrows не смогла расплатиться со своим поставщиком двигателей Cosworth, и компания попросту прекратила обслуживание ко-

манды. В последний момент курирующий "формульный" проект Cosworth Ники Лауда все же дал Уокингшу двигателя и электронную "начинку" к ним, а Тому пришлось из собственного кармана заплатить почти пять миллионов долларов долга команды. В пятницу утром (вместо вечера четверга) автомобили Arrows прошли технический осмотр, что, по "формульным" законам, приравнивается к участию в Гран При. Для Arrows это имело принципиальное значение, поскольку если бы она не смогла выйти на старт из-за финансовой несостоятельности, то, в

соответствии с пресловутым Договором согласия, автоматически лишилась бы места в Формуле-1. После Сильвеструста Уокингшу пообещал Лауда впрямь вовремя платить за моторы и, понимая, что и дальше финансировать идущую ко дню команду за свой счет просто глупо, сел за стол переговоров с инвесторами. Сам шеф Arrows установил себе крайний срок для решения накопившихся проблем до Гран При Франции. На момент подписания номера в печать дальнейшая судьба Arrows была неизвестна...

План Тома

Проблемы Arrows уже давно ни для кого не являлись тайной: "конюшня" Тома Уокингшу задолжала кредиторам свыше ста миллионов долларов. Предданный оборотистым шотландцем очередной план спасения предполагал продажу активов команды группе инвесторов, которую возглавляет один из ее спонсоров — компания Red Bull. Однако в среду перед Гран При Великобритании эта сделка была заблокирована Верховным судом Лондона по требованию другого акционера — инвестиционного фонда Morgan Grenfell. За последние несколько лет фонд привлек в Arrows немало денег из тех самых ста миллионов и, естественно, хотел сохранить хотя бы надежду вернуть свои вложения. Не получив денег от инвесторов, Уокингшу не смог вовремя оплатить счета Cosworth.

ARROWS В АГОНИИ

ЗАПАСНОЙ ВАРИАНТ

Финансовый кризис, разразившийся в Arrows отчасти объясняет участие Уокингшу в сомнительном проекте Phoenix — команды, которая в начале нынешнего сезона безуспешно претендовала на место обанкротившей-

ся Prost. Но все же видимость, которую Том создавал всю серьезность положения своей команды и таким образом пытался хоть как-то подстраховаться. Расчет был сделан на то, что, если место Arrows в Формуле-1 будет аннули-

ровано, то "конюшня" сможет продолжить выступать под другой вывеской. Провернуть эту аферу шефу Arrows, как известно, не удалось, а через несколько месяцев проблемы команды зашли слишком далеко.



Cosworth: плюс один

Мотористы Cosworth готовы увеличить число своих клиентов. Помимо "заводской" Jaguar Racing британская компания уже поставила свои двигатели Arrows, а интерес к ее продукции проявляют команды Jordan и Minardi. Последней Марк Уэббер недавно даже участвовал в тестах Jaguar, намекая, что это, возможно, "поженило" из моторы Cosworth. Тем временем Энди Джардин продолжает поиск замены Honda, которая, как утверждают знакомые люди в подвале, расстанется с его "конюшней" по окончании сезона. В свою очередь шеф Jaguar Ники Лауда дал понять, что двигатели Cosworth сможет получить лишь еще одна команда.



Ники Лауда: "Два клиента — это максимум, хотя в нашем нынешнем положении и это будет нелегко"

Ferrari за 2,5 миллиарда



Концерн FIAT продал группе инвесторов во главе с итальянским банком Mediobanca 35 процентов акций компании Ferrari за 870 миллионов евро. Нетрудно подсчитать, что общая стоимость принадлежащей автогиганту компании, в состав которой входит производство дорожных автомобилей и гоночная команда Формулы-1, составляет 2,5 миллиарда евро.

СЕЗОН-2003: привычным маршрутом

В следующем году "большой цирк" Формулы-1 будет копировать по миру привычным маршрутом: в предварительном варианте календаря чемпионата на сезон-03 практически нет изменений по сравнению с этим годом. Британский этап вернулся на свое привычное место — после Гран При Франции, да исчез трехнедельный "отпуск" между Гран При Германии и Венгрии в августе — вот и все перестановки. Единственным этапом, который включен в календарь условно, стал Гран При Австралии: организаторы гонки в Мельбурне планируют провести реконструкцию автодрома, который после этого должен пройти инспекцию FIA.

Предварительный календарь сезона Ф-1 2003 года			
Дата	Гран При	Дата	Гран При
9 марта	Австралия	6 июля	Франция
23 марта	Малайзия	20 июля	Великобритания
6 апреля	Бразилия	3 августа	Германия
20 апреля	Сан-Марино	17 августа	Венгрия
4 мая	Испания	31 августа	Бельгия
18 мая	Австрия	14 сентября	Италия
1 июня	Монако	28 сентября	США
15 июня	Канада	12 октября	Япония
29 июня	Европа		

Китай и Ф-1: вторая попытка

В то время как планы проведения Гран При России так и остаются лишь планами, "конюшня" Формулы-1 Берни Экклстун устремляет свои взоры дальше на Восток. "В 2004 году у нас будет несколько новых гонок: вероятно, мы отправимся туда, где живет много людей и готовят вкусную китайскую еду", — более чем прозрачно намекает Берни. Вскоре после этого китайцы сообщили, что Экклстун подписал с ними контракт на проведение Гран При в 2004–2010 годах, а уже этим летом в Шанхае начнется строительство автодрома. Предыдущая попытка провести этап чемпионата мира в Китае в 1999 году из-за финансовых проблем окончилась провалом — несмотря на то, что тогда гонку даже включили в предварительный календарь сезона. На этот раз в Поднебесной уверяют, что за деньгами дело не станет.

Америка признает Шумахера лучшим



Вопреки равноудаленному мнению о невысокой популярности Формулы-1 в Соединенных Штатах, американская кабельная сеть ESPN признала Михаэля Шумахера Гонщиком года. Немец получил большинство голосов американских спортивных журналистов, опередив таких звезд американских автогонок как Жиль де Ферран, Хелли Каштру-Невеш (оба — IRL/CART) и Джефф Гордон (NASCAR).

Minardi снова спасена

Когда в начале 2001 года Пол Стодарт купил команду Minardi, у ее болельщиков появилась робкая надежда на то, что нескончаемые финансовые проблемы "конюшни" прекратятся. Но не тут-то было. С огромным трудом в конце июня Стодарту удалось выцарапать из лип ледяных соперников свою долю в доходах от телевизионных трансляций за прошлый год. Взяв мольбам Пола, который уже заложил телевизионные деньги в бюджет команды, глава Formula One Management Берни Экклстун отдал Minardi 12 миллионов долларов, "образовавших" после ухода со сцены обанкротившейся команды Prost. Великолепие Берни вызвало недовольство ряда руководителей "конюшен" во главе с Томом Уокингшу (Arrows) и Ронам Деннисом (McLaren): босс пригрозил оспорить это решение в Международном арбитражном суде в швейцарской Лозанне.



Стоддарт продает машины

Прежде чем купить и возглавить команду Minardi, Пол Стодарт успел прослыть страстным поклонником Ф-1: еще несколько лет назад австралец "подработывал" механиком на Гран При в Arrows, а на свои кошельки от авиационного бизнеса собрал солидную коллекцию гоночных машин. Окунаясь с головой в "территорию" Ф-1, Пол испытал некоторое разочарование царицами там правами и, наверное, поэтому решил продать часть своей коллекции с аукциона. Стоддарт выставит на торги десять автомобилей — десять Tyrrell и один Lotus. Больше всего — 55 тысяч долларов США — ему удалось выручить за Tyrrell 011 образца 1982 года.





Фрэнк Уильямс:
 “Когда два месяца назад люди из HP сообщили мне, что хотят заменить одну торговую марку другой, я сказал им, что у них вряд ли получится сделать это посреди сезона. Каково же было мое удивление, когда через два месяца я не смог найти на нашем заводе ни одной вещи со старым логотипом!”

Новый облик Williams

На Гран При Великобритании в Сильверстоуне состоялся дебют новой “боевой раскраски” автомобилей команды Williams, одним из главных спонсоров которой стал производитель компьютеров Hewlett-Packard. Фирменные знаки HP заняли место логотипов компании Compaq: не так давно два гиганта компьютерной ин-

дустрии объявили о своем слиянии. По решению руководства объединенной компании отныне через Ф-1 будет раскручиваться марка Hewlett-Packard. Дело не ограничилось переменой логотипов на автомобилях. Работа была проделана колоссальная: новые наклейки появились на моторхуах и другом оборудовании

Williams, была шита новая “униформа” для сотрудников и выпущена новая командная атрибутика для фанатов. При этом атрибутика с логотипами Compaq вмиг стала раритетом: еще за пару месяцев до “смены вывески” фирменные майки и бейсболки Williams расходились на Гран При как горячие пирожки.

Пилотам Ф-1 надевают “ошейник”



После долгих раздумий Международная автомобильная федерация (FIA) сделала обязательным начиная с 1 января 2003 года использование в Ф-1 устройства поддержки головы и шеи пилота (HANS). “Ошейник”, разработанный экспертами FIA совместно с компанией DaimlerChrysler еще несколько лет назад, защищает гонщиков от травм шеи и головы при сильных ускорениях, которые испытывают эти части тела в момент столкновения. В других гоночных сериях HANS уже давно стало обязательным к использованию, а привередливые пилоты Ф-1 ни в какую не хотели выступать в “ошейнике”, жалуясь на неудобства при управлении машиной. Теперь подобные отговорки не пройдут: по заказу FIA разработано целых семь моделей HANS, которые должны подойти пилотам с самыми разными антропометрическими параметрами.

FIA объединяется с “туристами”

Международная автомобильная федерация (FIA) на внеочередном заседании своей Генеральной Ассамблеи приняла решение объединиться с Международным туристическим союзом (AIT). Сотрудничество между двумя организациями, сферы деятельности которых во многом пересекаются, началось еще в 1998 году с создания совместного секретариата, а теперь они объединяются в единую структуру. Как отмечают специалисты, главная цель объединения FIA и AIT — более эффективное лоббирование интересов двух организаций на правительственном уровне.



Пилотами рождаются...

Чемпион мира 1992 года Найджел Мэнселл по праву считается асом среди пилотов Формулы-1, однако и пилотом самолета британец оказался отменным. Мастерство позволило 48-летнему Найджелу избежать авиакатастрофы после того, как на высоте около 5 тысяч метров на его личном самолете отказали все системы навигации. Следуя указаниям авиадиспетчеров по радио, Мэнселл совершил экстренную посадку в одном из аэропортов Англии, отделавшись, по его собственным словам, легким испугом.



Приключения Мака и Ларена

Команда McLaren решила не оставлять без внимания интересы своих самых юных болельщиков, специально для которых начат выпуск серии книг о приключениях Мака и Ларена – двух гоночных автомобильчиков. Курирует новый проект супруга шефа “серебряных стрел” Рона Денниса Лиза. Всего планируется выпустить 17 “томов” – по числу гоночных трасс чемпионата мира. Уже вышли в свет книжки о похождениях Мака и Ларена в Сильверстоуне и Хоккенхайме.

Кими любит мото

“Я начал кататься на этих аппаратах еще до того, как сел за руль карта”, – рассказал пилот команды McLaren Кими Райкконен, оседлав мотоцикл на одной из кроссовых трасс Испании. Проехав несколько кругов на двухколесной машине, финн пересел за руль квадроцикла и принялся гонять по ухабам на нем. “В кокпите автомобиля Ф-1 я сижу



практически неподвижно, а здесь приходится работать всем телом, – поделился Кими. – Это отличная разминка. Правда, на следующее утро все болит...”

В McLAREN НАМЕРЕНЫ ПРОХЛАЖДАТЬСЯ

Загадочные рюкзаки за плечами некоторых механиков McLaren обращали на себя внимание еще на “Нюрбургринге”: через две недели на своем домашнем Гран При Великобритании команда раскрыла тайну. Отныне механики “серебряных стрел”, обслуживающие автомобили на пит-стопах, будут облачаться

в специальные защитные комбинезоны с системой охлаждения тела. Разработанные командными “кутюрье” из Hugo Boss совместно с компанией Med-Eng Systems костюмы пронизаны сетью капиллярных трубок длиной пять километров, по которым циркулирует охлаждающая жидкость. Рюкзак за спиной –

не что иное как миниатюрный кондиционер, который охлаждает хладагент и качает его по трубкам. Используемая в чудо-комбинезонах технология аналогична той, которая применяется в скафандрах космонавтов. Жарким во всех отношениях “формульным” летом новинка придется как раз кстати.



НЕОЖИДАННОЕ ОТКРЫТИЕ

В ГОСТЯХ У ТРЕХЛУЧЕВОЙ ЗВЕЗДЫ

Гран При Европы на “Нюрбургринге” с недавних пор имеет для команды McLaren особое значение: легендарная немецкая трасса является домашней как для компании Mercedes-Benz, двигатели которой использует британская “конюшня”, так и для табачной марки West, ее титульного спонсора. В этом году автодром празднует свой 75-летний юбилей, и в Штутгарте не могли не отметить столь знаменательную дату. Как известно, один из новых участков реконструированной за зиму трассы получил название Mercedes Arena, однако этим дело не ограничилось. На неделе перед Гран При Европы пилоты McLaren Дэвид Култхард и Кими Райкконен открыли на территории автодрома памятник Хуану Мануэлю Фанхио: знаменитый аргентинец, в свое время защищавший честь “трехлучевой звезды” в Ф-1, стоит рядом с автомобилем Mercedes. После этого Култхард сел за руль Mercedes-Benz образца 1927 года, который выиграл самую первую гонку на “Нюрбургринге”, а его напарник занял место пассажира. Тем временем другие сотрудники McLaren получили возможность прокатиться на современных гоночных “мерсах”, выступающих в серии DTM.



МИНЗДРАВ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ:
КУРЕНИЕ ОПАСНО ДЛЯ ВАШЕГО
ЗДОРОВЬЯ

Доктор Джордан

За достижения в деле развития международного спорта руководитель команды Jordan Эдди Джордан получил степень Почетного доктора Университета Ольстера. Выступая на торжественной церемонии присуждения докторской степени, ирландец расчувствовался и обратился ко всем присутствующим с ленинским призывом учиться, учиться и еще раз учиться. "Взять хотя бы меня: прекрасное образование, которое я в свое время получил в Дублине, сослужило мне отличную службу за мою 35-летнюю карьеру в автоспортивном бизнесе", – заметил Эдди, за эти 35 лет сколотивший себе стомиллионное состояние.

Скончался Джон Франкенхаймер

6 июля в одной из больниц Лос-Анджелеса от сердечного приступа скончался режиссер знаменитого фильма "Большой Приз" Джон Франкенхаймер. Недавно 72-летнему американцу была сделана операция на позвоночнике, осложнения после которой так и не позволили ему покинуть больничную койку. Снятый Франкенхаймером в 1966 году фильм "Большой Приз" и по сей день считается лучшей и самой правдоподобной картиной об автогонках Формулы-1.

Лауда работает головой

Всего пару месяцев знаменитая кепка Ники Лауды оставалась без "спонсорской поддержки". Место производителя продуктов питания Ragmat, с которым австриец сотрудничал с семидесятых годов, заняла немецкая компания Viessmann, занимающаяся производством климатических систем. Поговаривают, что пятилетний контракт с Viessmann будет приносить Лауде по полмиллиона долларов в год. Красная кепка давно стала частью имиджа Ники, но ее истинное предназначение – скрыть шрамы и следы ожогов на голове экс-пилота Ф-1 после страшной аварии на "Нюрбургринге" в 1976 году.

Школа BMW

В старину о хорошем гонщике или о добротной инженерной работе уважительно говорили: "Школа!" Высокий уровень компании BMW подтвержден десятками лет успешной работы. В том числе и успехами, прошлыми и нынешними, в автогонках Ф-1. Словом, авторитет школы немецких автопроизводителей чрезвычайно высок. Приобщиться к ней, причем в буквальном смысле слова, теперь можно и в Москве.

Школа водительского мастерства представляет собой новый проект BMW в России. Свою первую школу вождения компания BMW открыла в 1977 году в Германии. BMW стала первой автомобильной компанией в мире, воплотившей в жизнь идею повышения водительских навыков своих клиентов. В Москве занятия проводятся на новых автомобилях BMW 530i Dynamic на специально оборудованном полигоне площадью 36 000 м² на Ходынском поле. На сегодняшний день обучение в московской Школе BMW прошли уже более 200 человек.

ПАТРИОТ

Берни Экклстоун, несомненно, истинный патриот. А как иначе можно объяснить тот факт, что ни один Гран При (включая мифический Гран При России) не удостоивается такого количества комментариев из уст "хозяина" Формулы-1, как его домашняя гонка в Сильверстоуне. "С каждым годом тут становится все хуже и хуже, – поделился Берни впечатлениями от последнего Гран При Великобритании. – На автодроме творится полная неразбериха: нет ни одного указателя и совершенно непонятно, кто куда едет". Слова Экклстоуна вызвали, мягко говоря, недоумение в ан-

глийском гоночном сообществе: ведь к этому году организаторы Гран При в Сильверстоуне проделали огромную работу, решив проблему транспортного сообщения с автодромом, куда в прошлом невозможно было добраться из-за длиннющих пробок.

Оказалось, что Берни так разбушевался после того, как заблудился на пути от вертолетной площадки к пaddock. Геликоптер "хозяина" сел на запасную площадку, и оттуда Экклстоун, не дождавшись отправленной за ним официальной машины автодрома, решил добираться до трассы чуть ли не на попутке.

Перепутав дорогу, Берни попутал по английской провинции, заодно посмотрев на жизнь рядовых болельщиков. Жизнь эта ему, по всей видимости, пришлась не по вкусу, и в ответ на вопрос о том, как он оценивает проделанную организаторами работу, Экклстоун совершенно неожиданно вылил на них ушат критики. Глава организующей Гран При компании Octagon Роб Бэйн не вынес позора и подал в отставку.

В ближайшие годы трассу в Сильверстоуне ждет масштабная реконструкция. Берни должно понравиться...



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 игра" – Луков пер., 10



Автогиганты соблазняют боссов команд

Глава компании Mercedes-Benz Юрген Хуберт возглавил холдинг GPWC, выступающий как организатор альтернативного Формуле-1 гоночного чемпионата. Хуберт сменил на этом посту подавшего в отставку президента FIAT Паоло Кантареллу и сразу же развил весьма активную деятельность. На очередную встречу представителей входящих в GPWC компаний в Сильверстоуне были приглашены руководители всех команд, которым был представлен бизнес-план альтернативного чемпионата. Расходясь после встречи, боссы не стали скрывать, что им понравились предложения автогигантов. "Хозяин" Формулы-1 Берни Экклстоун, из-под крыла которого GPWC хочет к 2008 году увести все команды, пока хранит молчание...

Остались без носа

Безалаберность отдельных представителей Williams привела к тому, что носовой обтекатель для Williams FW24 пал жертвой борьбы с терроризмом. Отправляя одного из своих сотрудников на тесты, команда да-

ла ему "в нагрузку" алюминиевый бокс с носовым обтекателем для испытаний. По какому-то недоразумению бедняга потерял ценный груз в аэропорту Марселя, бдительные сотрудники которого сразу заметили подозрительный бесхозный ящик. Вызванные полицейские сошлись во мнении, что содержимое бокса может представлять серьезную опасность для всех находящихся в аэропорту, а раз так, то лучше всего... взорвать загадочную коробку, не открывая ее.



"Русь" на экваторе

Набирает обороты стартовавший весной этого года чемпионат Формулы-Русь. Состоялось уже шесть из 12 запланированных гонок, и можно подвести некоторые итоги. Безусловно, чемпионат удался – участие в нем уже приняли больше двух десятков пилотов. Каждая гонка дарит зрителям напряженную борьбу и эффектные обгоны, иногда случались зрелищные столкновения и вылеты. На экваторе чемпионата лидирует Роман Шестаков, а за ним следуют Тарас Комышный и Михаил Засадыч.



ШИРОКО – НЕ ЗНАЧИТ НЕНАДЕЖНО



Команда Renault не откажется от своей концепции двигателей с большим углом развала цилиндров, несмотря на вступающие в силу с 2004 года существенные поправки к техническому регламенту Ф-1. Как известно, с сезона-04 команды смогут использовать лишь один силовой агрегат в течение всего уик-энда Гран При, и это предъявляет повышенные требования к надежности мотора. "Сейчас у нас уже есть достаточный опыт, чтобы решить проблему надежности этого двигателя при большем ресурсе", – заверил ведущий моторист Renault Дени Шеврие.

ЖАЛОБНАЯ КНИГА

Пилот команды Toyota Аллан Мак-Ниш неожиданно для себя оказался в роли исповедника, к которому обращаются за советами по самым разным вопросам жители Японии. Шотландец рассказывает о своих выступлениях в Ф-1 в корпоративном "тойотовском" журнале, который распространяется в автосалонах компании в Стране восходящего солнца и, естественно, получает от читателей письма. Очень быстро тематика вопросов к Аллану перешла из гоночной плоскости в житейскую. "Одного парня замучили неурядицы на работе, и он спрашивает меня, что ему делать, – рассказывает Мак-Ниш. – Я стараюсь по возможности отвечать на письма, но дать дельный совет нелегко: ведь они японцы, а это совсем другая культура".



Хилл зовет Шумахера на покой

Некогда главный соперник Михаэля Шумахера в Ф-1 Дэмон Хилл считает, что немецкий пилот может покинуть "большой цирк" по окончании нынешнего сезона. По мнению чемпиона мира 1996 года, немец не справится со всевозрастающей конкуренцией со стороны соперников и, прежде всего, его напарника Рубенса Баррикелло. Между тем Дэмон, напротив, собирается вернуться за руль автомобиля Ф-1: в ав-



густе 42-летний британец примет участие в импровизированных гонках на двухместных машинах Minardi в Донингтоне.

НАША ПОБЕДА

Ни одному производителю двигателей не удалось достичь в Формуле-1 таких высот, как Ford. С момента дебюта в 1963 году двигатели Ford выиграли 13 чемпионских титулов и 175 Гран При. За "Голубым овалом" числятся и немало других побед. Одну из них мы теперь можем с полным основанием считать своей, российской. Такое право нам дает открывшийся 9 июля во Всеволожске, что под Санкт-Петербургом, завод по сборке автомобилей Ford Focus. Это предприятие стало уже 110-м для американской компании, так что побед пока хватает на всех.

На заводе планируется выпускать автомобили с кузовами хэтчбек, седан и универсал, с тремя типами двигателей и в четырех вариантах комплектации. Уже сейчас мощ-



ность предприятия составляет 25 000 машин в год, а в будущем эту цифру планируется увеличить в четыре раза. Начальная цена Focus, который признан Автомобилем года в Европе и Америке и уже разошелся по всему миру в количестве 2,5 миллиона экземпляров, составит \$10 900.

Надо сказать, что американская компания не ограничивается лишь выпуском автомобилей – во Всеволожске открыт Центр производственного обучения, учреждены стипендии для лучших выпускников местных школ, а микроавтобусы Ford Transit участвуют в программе "Социальный транспорт". Хочется верить, что этим деятельность известной компании в России не ограничится и в скором будущем поворот Ford можно будет увидеть не только на гоночной трассе "Нюрбургринг".



Другой картинг

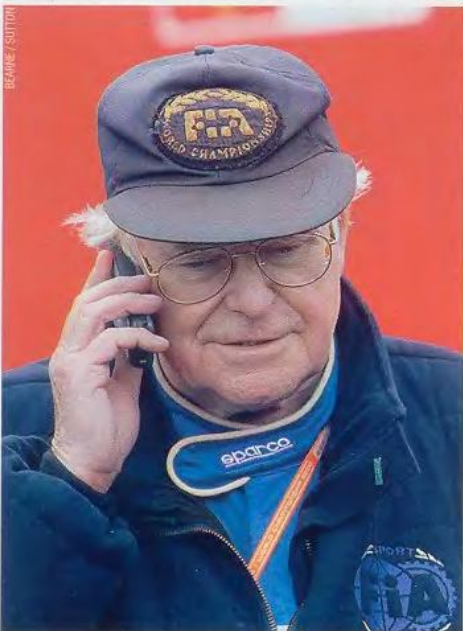


"Формула" часто рассказывает об открытии в российских городах новых картодромов для любителей погоняться, однако мало кто знает, что в нашей стране есть и другой картинг – профессиональный. Российские картингисты ведут борьбу на трассах по всей стране сразу в семи классах и трех зачетах – чемпионате России, первенстве России и Кубке России. Как ни странно, в Москве с ее многочисленными "увеселительными" картодромами профессионалы не выступают: в столице нет ни одной трассы для картинга, соответствующей требованиям РАФ.

Последние новости с картинговых "полей сражений" России Вы можете узнать на нашем Интернет-сайте www.formula-one.ru

Семейное дело

Глава медицинской комиссии FIA, в просторечье – главврач Формулы-1 Сидней Уоткинс вполне может считать гонки Гран При общим делом своей семьи. Сын профессора Уоткинса Алистер недавно был назначен директором по маркетингу команды BAR, а супруга Сиди Сьюзен в ближайшее время приступит к работе над первой биографией хозяина "большого цирка" Берни Экклстоуна. Тем временем сам "главврач" за свои достижения в деле повышения безопасности автогонок был удостоен Ордена Британской империи – ежегодной награды, присуждаемой в ознаменование дня рождения британской королевы.



ЗАРПЛАТНЫЕ СТРАСТИ

Нешуточная заочная баталия разгорелась в последние месяцы между главой команды BAR Дэвидом Ричардсом и ее пилотом Жаком Вильневом по поводу заработной платы канадца. Чемпион мира 1997 года получает в BAR 20 миллионов долларов в год – больше в Ф-1 зарабатывает лишь Михаэль Шумахер. "Из-за того что у Жака такая высокая зарплата – а это четверть всего нашего бюджета, мне приходится урезать расходы на техническое развитие команды", – посетовал Ричардс в беседе с журналистами. Вильнев, которому 20-миллионную зарплату "назначил" его личный менеджер и бывший шеф BAR Крейг Поллок, решил контратаковать. "Наверное, у людей из British American Tobacco (владельцев команды) есть основания платить мне такие деньги", – парировал Жак. "Тогда пусть он сам решит, что ему нужно больше: деньги или конкурентоспособная машина", – вздохнул Ричардс, так и не добившись сочувствия от подчиненного.



ГРАН ПРИ В ЦЕНТРЕ ВСЕЛЕННОЙ

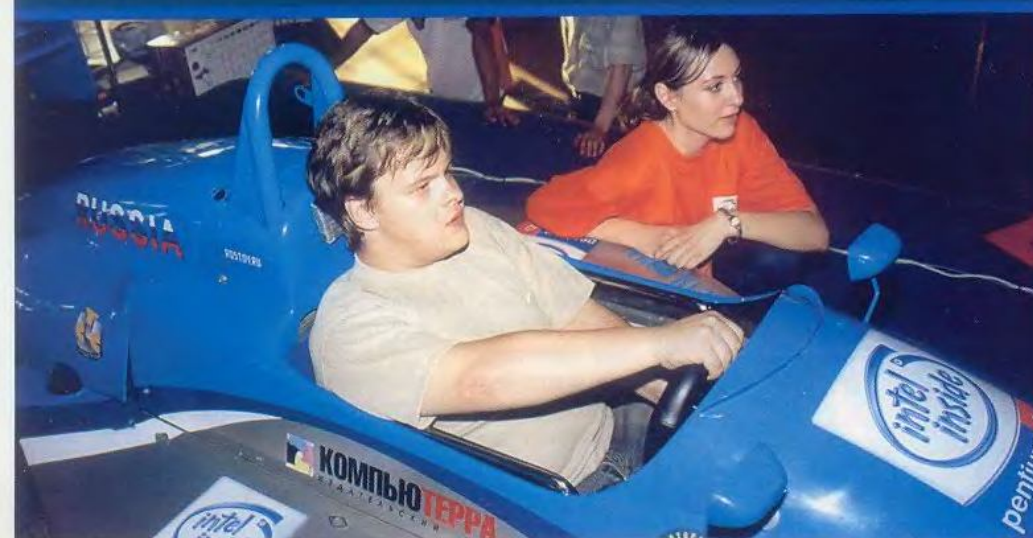
Вопрос о том, где именно находится центр мира, вот уже несколько тысячелетий не дает покоя ученым. Впрочем, доподлинно известно, что на четыре дня, с 6 по 9 июля 2002 года, центром вселенной стал государственный музыкальный театр Ростова-на-Дону. Это не шутка, ведь именно в храме музыки крупнейшим в мире производителем микропроцессоров – компанией Intel – была развернута экспозиция “Центр цифровой вселенной”. В рамках этой выставки прошел и четвертый этап чемпионата по виртуальным автогонкам “Гран При Pentium 4”.

Борьба за победу, как всегда, развернулась нешуточная. Напомним, что абсолютный рекорд соревнований был установлен на третьем этапе в Самаре – воронежский школьник Александр Пономарев преодолел круг по А1-Рингу за 1'12.625. На этот раз улучшить результат Александра не удалось никому из нескольких сотен счастливиц, получивших право сесть за руль “виртуального гоночного автомобиля” (всего же выставку посетило более 16 000 человек). Больше секунды уступил рекордному

времени 16-летний ростовчанин Алексей Кожанов, но даже результата 1'13.773 ему хватило для завоевания главного приза этапа – супер-современного персонального компьютера.

Вторым стал представитель очень сильной воронежской школы виртуальных пилотов Сергей Липицкий (его результат – 1'14.413), а на нижнюю ступень пьедестала поднялся старший преподаватель кафедры маркетинга и рекламы Ростовского государственного экономического университета Руслан Межаев (1'15.185). Приятно отметить, что добиваться высоких результатов за рулем “компьютерной формулы” могут не только школьники и студенты. Замкнули же пятерку сильнейших на четвертом этапе Сергей Захарчук и Александр Пугачевский.

В конце июля цифровой “пуп Земли” переместится в Тюмень, а затем посетит Екатеринбург (15–18 августа), Воронеж (сентябрь), Нижний Новгород (октябрь) и Санкт-Петербург (ноябрь). Ну а финальная гонка “Гран При Pentium 4” пройдет в конце декабря в российской столице.



ЛИГА ИЗБРАННЫХ



Казалось бы, что еще необычного можно придумать в картинге? Все возможные виды и типы соревнований уже кто-нибудь где-нибудь когда-нибудь проводил. Однако энтузиасты гонок на микромашинах из Карт Центра "Серебряный дождь" придумали-таки еще одну разновидность состязаний. Совместно с известным производителем модных солнцезащитных очков, компанией Oakley, была учреждена картинговая "Лига чемпионов". Теперь каждый понедельник ровно в 21:00 рядом с велотреком в Крылатском собираются семь человек, каждый из которых ус-

тановил на картодроме рекорд дня в течение предыдущей недели. Сначала все присутствующие получают эксклюзивные именные кепки (купить такую просто невозможно) из рук знаменитого гонщика, артиста или музыканта.

Затем все семеро, а также "звезда" выходят на старт решающего заезда (показавший наилучший "результат дня" начинает гонку с последней позиции). Тот, кто первым пересекает линию финиша, удостоивается особой чести — фотография гонщика помещается на доску "Лиги чемпионов", а сам счастливчик, кроме того, становится обладателем очков Oakley.



картинг

ВАРШАВКА: 388.55.61

КРЫЛАТСКОЕ: 141.90.00



www.bestbeer.ru

**Формула-1 на огромных экранах
в ресторане Тинькофф**

Ресторан Тинькофф
представляет прямые трансляции
Чемпионата Гран-При Формулы-1
на большом экране.

ЖИВОЕ ПИВО, ПРЯМОЙ ЭФИР!



Предъявителю этой рекламы
во время трансляции Формулы-1
- кружка пива бесплатно!

Пива и зрелищ!

Проточный переулок г.11
т. 777-33-00

**GRAND PRIX
FORMULA 1**

Тесты выдающихся моделей, единичных дорогих суперкаров, раритетных выставочных концептов, немыслимые экспедиции в разных частях света. Все наши репортажи — это воплощение собственных идей, стопроцентно наше "блюдо", которое предстоит "отведать" только и исключительно читателям "Автопанорамы"!

**авто
ПАНОРАМА**
июнь 2002 АУТОПАНОРАМА

**Радикальный
тюнинг
Hamann для
«семерки»
BMW**

Hamann BMW 7 Series
Peugeot 206 SW
Honda Civic Type-R
Opel Speedster
Nissan Terrano 3.0 5d



Эксклюзивный тест
самого мощного
седана в мире

Bentley Arnage T

В ПРОДАЖЕ С ПЕРВОГО ЧИСЛА КАЖДОГО МЕСЯЦА



Рон Деннис: "Это была игра на аудиторно. С учетом того, что приближается дата принятия решения FIA, наиболее логично сделать именно так"



Жан Тодт: "Ничего подобного. Мы даже и не думали о предстоящем разбирательстве. И не думаю, что с этим у нас возникнут какие-то трудности"



Новая связка поворотов "Норбургринга" в районе Mercedes Arena вызвала самые противоположные оценки

Страсти по трассе

Общая информация

Главными темами дня в четверг и пятницу перед гонкой стали, пожалуй, новая конфигурация трассы и тактика пит-стопов. Длина "Норбургринга" увеличилась на 588 метров и составляет ныне 5,144 км за счет отбросившей новые трибуны (Mercedes Arena) связки поворотов вместо прежней и без того узкой "аски". В силу этого и все Норбургское кольцо, которое, по мнению некоторых гонщиков, и раньше напоминало картинговую трассу, стало еще более извилистым и узким, требующим успешного сцепления колес с покрытием, а значит — большей прижимной силы, но вроде как предоставляющим больше возможностей для обгона.

В этой связи мнения пилотов разделились. Райкконен, Хайндфельд, Сало, Вильнёв, де ла Роса, Сато и Френтцен однозначно или в целом одобрили новую связку поворотов, в то время как Монтой, Физикелла, Ирвайи, Бернхольд и Йонг выразили ее явное неприятие. Нехоту усвоенное мнение высказал Панис: "Думаю, что гонка будет интересной в силу изменений в конфигурации. Хотя я и не понимаю, для чего они были сделаны". И лишь, пожалуй, пилоты Ferrari никак не отреагировали на изменения: из них не слышно ни одного слова о совершенстве, что им любая трасса хороша. "Нам еще надо поработать над настройками", — заявил Микхель Шумахер после тренировки в пятницу. — Но я смотрю с большим оптимизмом на исход этого уик-энда, поскольку наш автомобиль в этом сезоне отлично чувствует себя на трассах любого типа".

Что же касается тактики пит-стопов, то перед многими встала дилемма: с одной стороны, изменение конфигурации трассы делает предпочтительной тактику одной дозаправки; с другой — увеличение износа шин, возможно, потребует двух остановок для замены колес, особенно при выборе более мягкого типа резины, который диктует трасса.

ПЕРЕМЕНА МЕСТ СЛАГАЕМЫХ

Иметь талант недостаточно: нужно также иметь на это позволение, — не так ли, друзья мои?

Фридрих Ницше



Итак, Рубену Баррикелло наконец-то позволили победить. Вряд ли по доброте душевной, которая не очень-то свойственна довольно жесткому миру Формулы-1. Скорее всего, "второму номеру" чемпионской команды заранее было определено образцово-показательное первое место, а "первому номеру" — профилактическое второе. При том, что в прошедшем на "Норбургринге" очередном этапе чемпионата вновь не оказалось никого, кто мог бы вмешаться в "междусобойчик"

пилотов Ferrari в борьбе за лидерство или, если угодно, в процедуру возвращения "аустрийского долга".

Так что, хоть сенсация оказалась довольно сомнительной, но всеобщая радость и ликование по поводу долгожданной победы бразильца была совершенно искренней и неподдельной. Сам Рубен, возводивший на пьедестал почета с национальным флагом в руках и выделяющийся какие-то немислимые кульбиты, просто светился от счастья,

команда чествовала его не менее, если не более горячо, чем обычно Шумахера, а журналистское сообщество и трибуны устроили ему настоящую овацию. Финал Гран При Европы стал подлинным праздником. Было и впрямь до слез приятно. Вот она, волшебная сила искусства, играющего в последнее время все большую роль в Формуле-1. Искусства не только побеждать, но и манипулировать этими победами, а в итоге — общественным мнением.

ШИП ГРАН ПРИ ЕВРОПЫ

21.06.2002. Пятница. Тренировка

Первая часть. 11.00–12.00

00–15 мин. Трасса сырая после ночного дождя. К тому же асфальт на новом участке трассы слишком скользкий и не покрыт слоем резины. После установочного круга, который традиционно проигнорировали обе Ferrari, на трассе остается лишь Вильнев. Лишь затем пару кругов проезжают и М. Шумахер с Баррикелло. Первым круг на время проходит Йонг, следом Мак-Нис и Бернольди: 1'37.626.

15–30 мин. Вперед выходит Трулли – 1'36.054. Гонщики Williams не могут превзойти это время (у Монтони 1'36.115), а Ferrari и McLaren пока не покидали боксов. Едва появившись на трассе, Баррикелло, М. Шумахер и Култхард заметно улучшают результат итальянца. Быстрейший в итоге Рубенс – 1'33.974. Райкконен не торопится на трассу.

30–45 мин. Де ла Роза мешает Райкконену на первом же для финна быстром круге. Кими резко тормозит в первом повороте и едва удерживается на асфальте. На входе в Ford срывает с сырой трассы Arrows Бернольди, машина проскакивает гравийную полосу и ударяется о барьер. Масса опережает Култхарда, показав третье время – 1'34.982. Паник в боксах – проблемы со сцеплением.

45–60 мин. М. Шумахер выскакивает на траву в Mercedes Arena. У Сато в самом дальнем от боксов повороте – Dunlop – отказывает электроника. Баррикелло еще быстрее: 1'33.665. Йонг тренирует старт на выезде с пит-лейн, но глохнет. Судьи откатывают его машину, в то время как позади уже собралась «очередь» во главе с М. Шумахером.

Вторая часть. 13.00–14.00

00–15 мин. Уэббер первым покидает боксы, и тут же вылетает в Dunlop, повредив заднюю подвеску, но австралийцу удается добраться до боксов. Райкконен перемещается с 16-го на 3-е место: 1'34.381. Масса выскакивает на гравий в Ford. Култхард также улучшает свое время, на три тысячных опережая М. Шумахера. Сато покидает боксы – механики Jordan устранили поломку.

15–30 мин. «Выстреливают» Renault – 1'33.526 у Трулли и 1'33.708 у Баттона! Но это время тут же заметно перекрывает Райкконен: 1'32.298. Бернольди выезжает на трассу на отремонтированной основной машине. Култхард вылетает в Dunlop. Гонщики Williams пока лишь 13-й и 16-й. Сато, и почти следом за ним Масса ошибаются и не удерживаются на асфальте. Монтоня в боксах – механики устраняют неполадки выпускной системы.

30–45 мин. Асфальт нагревается, и скорости продолжают расти. М. Шумахер ставит рекорд третьего сектора, но лишь второй: 1'32.330. У Йонга отказывает мотор – Minardi еле-еле ползет по трассе и не дотягивает до боксов. Култхард проходит все три сектора с рекордным временем и останавливает секундомер на отметке 1'31.886.

45–60 мин. Пилоты испытывают машины с небольшим количеством топлива на борту, заметно улучшая собственные результаты. Сало, у которого всю тренировку барахлила электроника и рулевое управление, перемещается с 20-го на 8-е место. На последних минутах на трассе одновременно 20 машин – нет лишь Ральфа и соседнего Йонга. Физикелла вылетает с трассы и засыпает асфальт гравием и обломками аэродинамических элементов. Автомобили один за другим сворачивают в боксы.



У бригады спасателей – своя тренировка. При этом «пострадавший» облачен в форму пилота Jordan и даже напоминает внешне Такуму Сато. Сдается, работы для себя спасатели ждут в первую очередь от него



Благодаря запрету FIA на использование в боксах щитов и чехлов «поднаготную» машин можно теперь рассмотреть в мельчайших подробностях



Основная проблема «Нюрбургринга» – большая недостаточная поворачиваемость



Джанкарло Физикелла буквально горел желанием успешно провести свою юбилейную, сотую гонку в Ф-1

Мика Сало и в тренировках, и в квалификации уверенно держался в первой десятке, соперничая с наиболее сильными из «середняков» – гонщиками Sauber



По футбольному расписанию

Расстановка сил

Чемпионат мира по футболу стал главной темой субботнего дня и даже повлиял на расписание тренировок и квалификации: они были передвинуты на 45 минут вперед лишь для того, чтобы все желающие, в том числе и главные действующие лица Ф-1 могли посмотреть матчи Турция–Сенегал и Испания–Южная Корея. Но еще с пятницы, когда утром транслировался матч Англия–Бразилия, моторхоузы всех команд были заполнены футбольными болельщиками, наблюдающими за игрой на зеленом поле. В Sauber, например, горячее всех болел за родную команду, конечно же, Фелипе Масса (который, кстати, в прошлом году выиграл на “Нюрбургринге” гонку европейского чемпионата Ф-3000 и потому не случайно излучал уверенность в успехе не только бразильской сборной, но и своем собственном) при не менее горячей поддержке собравшихся рядом,

включая самого Петера Заубера (но за исключением совершенно индифферентного к происходящему Ника Хайдфельда).

Многие гонщики даже связывали свои результаты с итогами футбольных матчей.

И даже далекий от футбольных баталий австриец Ники Лауда признал: “Сегодня был день футбола, а не Формулы-1. И пилоту Ф-1 было трудно не переключиться именно на события в Корее и Японии”.

Вообще же уже в ходе тренировок и квалификации “Нюрбургринг” с лихвой оправдал свою репутацию “ухабистой” (за счет постоянного контакта с довольно высокими бордюрами) трассы, под которую весьма сложно настроить машины, страдающие здесь “хронической” недостаточной поворачиваемостью. Все жалобы гонщиков сводились в основном именно к этому.

Хотя, конечно, у каждого были еще и свои собственные радости и печали. Так, к примеру, давно обещанная новая конфигурация мотора

Honda, на которую возлагалось много надежд обеими командами-клиентами, особенно себя не оправдала.

Продолжились и проблемы, одолевающие в последних гонках машины Williams, которые уже не могут похвастать прошлогодним преимуществом на высокоскоростных трассах. Пятница и утро субботы прошли для этой команды в сущих мучениях. Поэтому третья подиум-позиция Монтой и второе место Шумахера-младшего стали неожиданностью для всех, включая и самих гонщиков Williams.

Ральф, кстати, проиграл квалификацию, поскольку, установив лучшее время на первом же быстром круге, сознательно решил ограничиться лишь тремя попытками, чтобы оставить для старта в гонке совершенно новый комплект шин. И прогадал – поул-позицию в последний момент у него отобрал партнер по команде. Но и время Монтой мог бы вполне перебить Михаэль Шумахер, который из-за неисправности основной машины вынужден

22.06.2002. Суббота. Тренировка

Первая часть. 8.15–9.00

00–20 мин. Тренировка начинается на 45 минут раньше обычного. Первым боксы покидает Сато, который вчера потерял около 20 минут. Время японца – 1'34.407. Гонщики Toyota, Jaguar и Minardi пока медленнее, а вот Ральф с ходу ставит лучшее время уик-энда – 1'31.685! У Физикеллы утечка масла.

20–35 мин. В Veodel разворачивает Михаэля Шумахера. Все гонщики, кроме де ла Росы, у которого упало давление в гидросистеме, уже покинули боксы, но время Ральфа по-прежнему лучшее. Баррикелло 2-й – 1'31.890.

35–45 мин. Михаэль опережает брата – 1'31.313. BAR Вильнева разворачивает на выходе из Bit, а Монтой цепляет гравий в Ford. Де ла Роса наконец покидает боксы. Уже под клетчатым флагом М. Шумахер показывает 1'30.685.

Вторая часть. 9.30–10.15

00–20 мин. Де ла Роса на первом же быстром круге вылетает в Ford и возвращается в боксы – видны языки пламени. Баттон опаздывает с торможением в “шпильке” Dunlop, но также возвращается на асфальт. Никто из пилотов, кроме М. Шумахера, пока не может “выехать” из 1'31.

20–35 мин. В первой шестерке – только пилоты трех топ-команд. Вновь не хватает ширины асфальта Баттону. Кулхард ставит рекордное время на первом, а М. Шумахер – на третьем секторе, но ни тому, ни другому не удается улучшить собственное время.

35–45 мин. Почти все пилоты покидают боксы. Хайдфельд показывает четвертое (1'31.422), а Сало – шестое время (1'31.803). Френтцен ошибается в медленной “эске” в конце Mercedes Arena, но продолжает тренировку.



Петро де ла Роса: “В моей последней квалификационной попытке я потерял пару десятых из-за помешавшего мне Renault. Учитывая, что Южная Корея сегодня выбила мою родную страну из чемпионата мира по футболу, особенно досадно было увидеть, что дорогу мне заблокировала машина со спонсорским логотипом корейской компании! Да, сегодня, если ты испанец, то тебе лучше держаться подальше от корейцев!”



Петро де ла Роса ликует по поводу пенальти, забитого испанцами корейцам. Увы, радость его была недолгой...

был пересечь в запасную, но в последнем быстром круге, судя по времени первых двух секторов, явно шел на поул-позицию, завоевать которую ему помешала лишь пара небольших ошибок в двух последних поворотах.

Утренняя же разминка подтвердила реальную расстановку сил в пользу Ferrari (разве что со знаменательным уклоном в сторону Рубенса Баррикелло) и постепенно возрождающихся, кажется, из пепла, McLaren, но отнюдь не Williams. Что же касается “шинной войны”, то в очередной раз гонщики, выступающие на резине Michelin, стройными рядами оккупировали первый (Williams), третий (McLaren) и четвертый (Renault) ряды стартовой решетки, уже традиционно утерли нос японским шинникам в квалификации. Но почти столь же традиционно не в самой гонке.

Чтобы поддержать своего питомца, переживающего за родную сборную, Петер Заубер на полтора часа даже стал “бразильцем”

ИИИИ ГРАН ПРИ ЕВРОПЫ



Долгожданная обновленная квалификационная версия мотора Honda на "Нюрбургринге" заметного прогресса гонщикам BAR не принесла



Судя по озабоченным лицам Фредди Митчелла и Герхарда Бергера, успеха своей гонимой в квалификации они вряд ли достигли



Росс Браун: "Век жием - век учимся. Австрия научила нас тому, что к некоторым машинам нельзя иметь дифференцированный подход. Да и чемпионат уже ближе к концу, так что просто отпала необходимость в командных приказах."

22.06.2002. Суббота. Квалификация

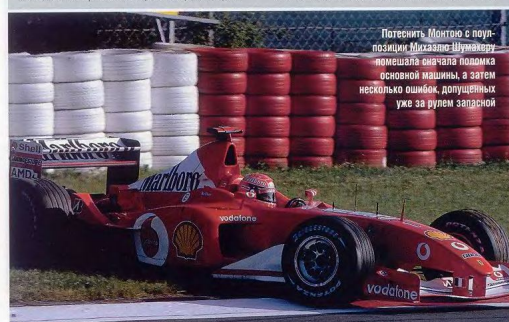
12:15-13:15
00-20 Квалификация начинается на 45 минут раньше, чем обычно. Асфальт еще не успел прогреться - 23 °C, и пилоты не спешат на трассу. Лишь на 11:44 минуте боксы покидают первая машина - Микаэль Шумахер. Времени Алекса (1:26.804) уступает Виллемс, а Барриелло показывает второй результат.

20-30 мин. На первую строчку поднимается Райкконен - 1:21.069. Кутхард чуть медленнее (1:31.306), а вот Монтоя ошибается в Меседес Алена. Да и на Роза вылезает на запасной машине. Сидо показывает лучшее время на первом секторе и третье по итогам круга. Хайдефельд и Макнеил жестко тормозят в первом повороте и нарушают баланс машины. Баттон едва не выскочит в подвал (1:33.136), и тут же с резервной машины кривой заезжает Ральф - 1:30.960. Последний бокс покидают два Феррари. Барриелло 2-й (1:30.639), а вот у М. Шумахера оказывается КТ1, и немцу мудрено возразиться в боксах.

30-40 мин. М. Шумахер вылезает на запасной машине, но славин, бьется на торможении в первом повороте быстрого

круга. Райкконен не удерживается на асфальте в Меседес Алена, но улучшает свое время. Монтоя показывает третий результат, а Ральф еще быстрее - 1:29.919. Два Виллемса и еще быстрее всех соперников на первом секторе. Да и на Роза после двух попыток переключается на наконец-то отремонтированную основную машину.

40-50 мин. Барриелло улучшает результат, но остается 2-м. Его опережает М. Шумахер (1:30.217), а Монтоя показывает рекордный третий сектор, вылезает вперед - 1:29.906. Кутхард быстрее всех на втором секторе, но лишь 5-й по итогам круга. Мак-Неилу устраняют некоторые электронные проблемы. Ральф бросается в контратаку, но не улучшает даже свое время. Все 22 машины на трассе. Райкконен вытесняет Ральфа с ПТ-Ворлд, улучшает время, но остается 6-м. Баттону мешают на быстром круге. М. Шумахер после двух секторов опережает графика Монтоя, но ошибается в двух поворотах и остается лишь третьим. Наибольшая скорость на прямой перед Меседес у Барриелло (310 км/ч), лучшие результаты на секторах у Р. Шумахера (1-й: 29.949), М. Шумахера (2-й: 37.230) и Монтоя (3-й: 22.396).



Потеснить Монтою с поула попытался Микаэль Шумахер, но сначала подомкнул основную машину, а затем несколько ошибок, допущенных уже за рулем запасной



Восьмая позиция на стартовой решетке далась Джансону Баттону нелегко



Уже утром в воскресенье Эдди Ирвайи не скрывал своей радости по поводу того, что ПТ Европы станет последним этапом чемпионата, который он проведет за рулем крайне неудачного Jarnal R3

23.06.2002. Воскресенье. Разминка

9:30-10:00
00-10 Трасса сырая после ночного дождя - колесу машины на выезде с пит-стопа воспламеняет Райкконен на промежуточной разминке. Все гонщики сообщают пробои круг, на трассе задерживаются лишь Барриелло. Первый круг на время проходит Р. Шумахер - 1:30.511.

10-20 мин. Френтен выскочивает на гравий. Кутхард быстрейшим (1:25.442), а да на Роза и Мак-Неил не подарили дороги в Меседес Алена, вылез на асфальт. Грэйз и Гравий. Монтоя по-прежнему в боксах - возникли проблемы в задней подвеске, а пара Феррари вылезает вперед (1:33.818 у Барриелло, 1:34.077 у М. Шумахера). Тут же Микаэль разворачивается. М. Шумахер вылезает в пикеры - 1:32.987. Оби pilota BAR поспадает в первую шестерку. Трулли и Райкконен один за другим ошибаются на трамплине в первом повороте. На последней минуте Френтен показывает 5-е время, а Барриелло 1-е (1:32.673).

Своя игра

В первом же повороте Барриелло без особых проблем опережает Шумахера, который, по его собственным словам, поехал куда-то не туда. К концу третьего круга Микаэль, замешкавшись за соперниками, которых Барриелло также без труда оставил позади, отстает от своего партнера на три с половиной секунды. Но уже к десятому кругу он, оторвавшись от ближайшего преследователя на 18 секунд, попис на хвосте Феррари под номером 2, где и оставался, пока еще 13 кругов спустя, за круг до своего первого пит-стопа не вылетел с трассы - вполне вероятно, потому что вынужден был

ехать за Барриелло в не свойственном, неудобном ему ритме, не выходя из машины максимум. Это вновь отбрасывает его назад, на этот раз на 10 секунд от бразильяны.

Однако и затем Микаэль едет настолько быстрее, что уже ко второму пит-стопу вновь настигает Рубенса. Он останавливается у боксов первым, и, казалось бы, ничто не должно мешать ему во время последующей остановки Барриелло без всяких обгонов, разве что, возможно, с "маленькой помощью" команды, выпрыгнуть вперед. Во всяком случае, после астринского "линя" Феррари логично было бы корректно "спрятать" смену лидера именно в боксах. Но команда, на удивление,

сработала в отношении своего "второго номера" безукоризненно, выставив наготову аж две обслуживающие машины (каждая со своим обслуживающим персоналом) - можно сказать, без права на ошибку, которую в отношении Феррари наверняка сочли бы умышленной. Так что после возвращения на трассу Барриелло Шумахер оказался по-прежнему в двух секундах позади него.

К 52-му кругу лидер-чемпионата, скорость которого по-прежнему как минимум на полсекунды быстрее, опять словно "прилипается" к корме машины своего партнера. Вопрос теперь лишь в том, посподает ли вновь из боксов Феррари приказ Барриелло "тупо" пропустить

Рубенс Барриелло
"ЭТО БЫЛА
ФАНТАСТИЧЕСКАЯ
ГОНКА! Я ОЧЕНЬ
СЧАСТЛИВ!"



Какой бы "подставной" ни была победа Рубенса, и он, и все остальные радовались ей неистово и искренне - ведь она была им давно заслужена

ГРАН ПРИ ЕВРОПЫ



В самом начале гонки пилоты Jordan в очередной раз не смогли поделить между собой трассу



Гонщикам Williams совсем не долго удавалось остаться впереди под мощнейшим натиском сначала Рубенса Баррикелло, а потом и Михаэля Шумахера



Хуан Пабло-Монтоя: "Мне пришлось здорово бороться с управлением машиной. За несколько кругов до пит-стопа она стала вообще почти неуправляемой, и мне не удалось справиться с заносом в первом повороте, в результате чего я врезался в шедшего рядом Култхарда. Вернувшись в пaddock, я извинился перед Дэвидом"



Дэвид Култхард: "Он же знал, что на этот раз машина не позволяет ему бороться. Иногда все же стоит сказать себе: "Я недостаточно быстр по сравнению с другими". Неудивительно, что ему не удастся выиграть больше Гран При, поскольку, думаю, он очень несосредоточен в гонке. Мы видели в этом году блистательные квалификации в его исполнении, но в гонке ему надо умерить свой пыл"



Шумахера. Однако Росс Браун на командном мостике... непринужденно ест банан! И все же приказ был – не Баррикелло, а Шумахеру: "Рубенса не обгонять!" И Шумахер, который в этой гонке был явно быстрее своего партнера по команде и уверенно это демонстрировал, придержал своих восьмьсот с лишним коней, продолжая "плестись" в хвосте у Баррикелло и финишировав в итоге вторым.

Более чем странно, конечно, слышать от лучшего гонщика современности и самой сильной на сегодня команды что-то об "отсутствии возможностей для обгона", в то время как многие – его весьма осторожный брат Ральф, Бернольди, Масса, Френтцен, Трулли, Панис, тот же Баррикелло эти возможности находили и неоднократно успешно использовали. Другими словами, гонка позади машин Ferrari уже традиционно проходила куда живее и интереснее.

Весьма своеобразно отметил свой юбилейный, 100-й Гран При Физикелла (который гонялся на "Нюрбургринге" до Формулы-1 еще в DTM), "отомстив" своему партнеру по команде за почти аналогичный наезд в Малайзии. Разница в скоростях двух Jordan перед первым поворотом была столь велика, что казалось, будто Физико, в запале успешной стартовой борьбы вообще забыл о тормозах и так и въехал в словно обреченного на аварии Такуму Сато. В результате, как и в Малайзии, оба отправились в боксы, и еще через пару десятков кругов Джанкарло сошел окончательно, да и для Такумы гонка оказалось испорченной.

Еще больше досталось Дэвиду Култхарду, рассчитывавшему на третье подряд призовое место, от не в меру горячего Монтои, который вряд ли рассчитывал на третий подряд сход после третьего же подряд старта с поула-позиции. В отличие от гонщиков Williams пилот McLaren

Юбилейные Гран При уже традиционно заканчиваются для гонщиков неудачно. Не стал исключением и сотый старт в Ф-1 Физико



уже со старта "похвастался" скоростью и на 28-м круге, когда представилась возможность, уже почти обогнал явно более медленного в поворотах Монтою, но тут кolumбиец в стремлении любой ценой удержать позицию заехал правыми колесами на бордюр, "поскользнулся" на нем, потерял машину и ударил в колесо McLaren шотландца – не очень сильно, но достаточно для того, чтобы на этом гонка для обоих завершилась.

Зато Кими Райкконен, которому в этом сезоне в силу разных причин удалось финишировать лишь в двух гонках из восьми, но оба раза в очках и один из них – на третьем месте, ехал, как говорится, тихо-мирно и в результате вновь взмошел на третью ступень пьедестала.

Острая борьба на протяжении практически всего Гран При шла во внеочковой зоне, где в пылу этой борьбы гонщики то обгоняли друг друга, выигрывая порой сразу по несколько позиций, то вылетали один за другим: сначала Трулли, затем Сало, Уэббер, Френтцен, вновь Сало и вновь Уэббер. Особенно усердствовали Трулли и Френтцен, и оба имели реальные шансы попасть в очки, но оба утратили эти шансы из-за собственных ошибок, а Хайнца-Харальда уже в третий раз за три последние гонки подвела неисправность заправочной машины, при том, что на этот раз в ходе его пит-стопа использовали заправочную машину Бернольди!

Сам же Энрике Бернольди в этой гонке продемонстрировал, что он не только очень неуступчивый гонщик, но и достаточно умелый и быстрый – на старте он "выстрелил" с 21-го аж на 14-е место. Но вскоре по "просьбе" из боксов вынужден был пропустить вперед своего "шумахера" – Френтцена, что, в отличие от подобных эпизодов с участием пилотов Ferrari, осталось совершенно незамеченным и лишним раз доказывает, что командные приказы были, есть и будут в Формуле-1, куда это не запретят регламентом.

Продолжилась и без того затяжная полоса невезения Жака Вильнева, первая, и последняя победы которого в Ф-1, кстати, состоялись в свое время именно на "Нюрбургринге". Сначала, пытаясь избежать столкновения с Френтценом (который, в свою очередь, уворачивался от столкнувшихся Jordan) и из-за провалов в работе мотора после переключения на третью передачу, экс-чемпион, и без того стартовавший с 19-го места, вынужден был пропустить Бернольди и Уэббера. После чего, когда мотор заработал получше, бросился наверстывать упущенное, но в итоге так и не смог подняться выше 12-й позиции, опередив практически лишь тех, кто отстал еще больше в силу различных "форс-мажорных" обстоятельств, что, в конце концов, не может не навести на определенные невеселые размышления. Да, машины BAR по-прежнему оставляют желать лучшего; да, моторы Honda по-прежнему



"Дикая кошка" в очередной раз вышла из-под контроля Эдди Ирвайна

му "не тянут"; да, "Нюрбургринг" – не самая легкая трасса чемпионата, но при всех равных условиях Оливье Панис квалифицируется на семь, а финиширует на три позиции выше своего титулованного партнера по команде.

Еще один "герой вчерашних дней", ныне прозябающий в арьергарде также во многом благодаря откровенно неудачной машине – Эдди Ирвайн, который выбыл из гонки из-за потери давления в гидравлической системе и который в Сильверстоуне должен, наконец, сесть за руль новой модификации Jaguar – был предельно лаконичен в оценке своего результата: "Прекрасно! Я счастлив, что никогда не увижу эту машину вновь!"

Что же касается упомянутого "форс-мажора", то особенно неудачно сложилась в этом плане гонка для Аллана Мак-Ниша, который проявил подлинно героическую выдержку, не сойдя с дистанции из-за испытываемой им сильной боли.

И все же, несмотря на все эти перипетии подлинной гонки, основное внимание было привлечено туда, где как раз гонки-то, как таковой, и не было – к своей игре "сладкой парочки" в стремительных ярко-красных машинах. Потому что, как бы то ни было, а Ferrari остается Ferrari, а Михаэль Шумахер – Михаэлем Шумахером, в том числе и тогда, когда меняется "номера" с Рубенсом Баррикелло.

Борис Мурадов



Ошибались все, включая призеров. Кими Райкконен – вне трассы



Несмотря на все старания, Ярно Трулли не удалось продолжить серию начавшихся в Монако "очковых" финишей



Во внеочковой зоне борьба на протяжении всей гонки была куда более жаркой, нежели в группе лидеров



Интересно, что же сказал Жану Тодту перед гонкой Берни Экклстоун?

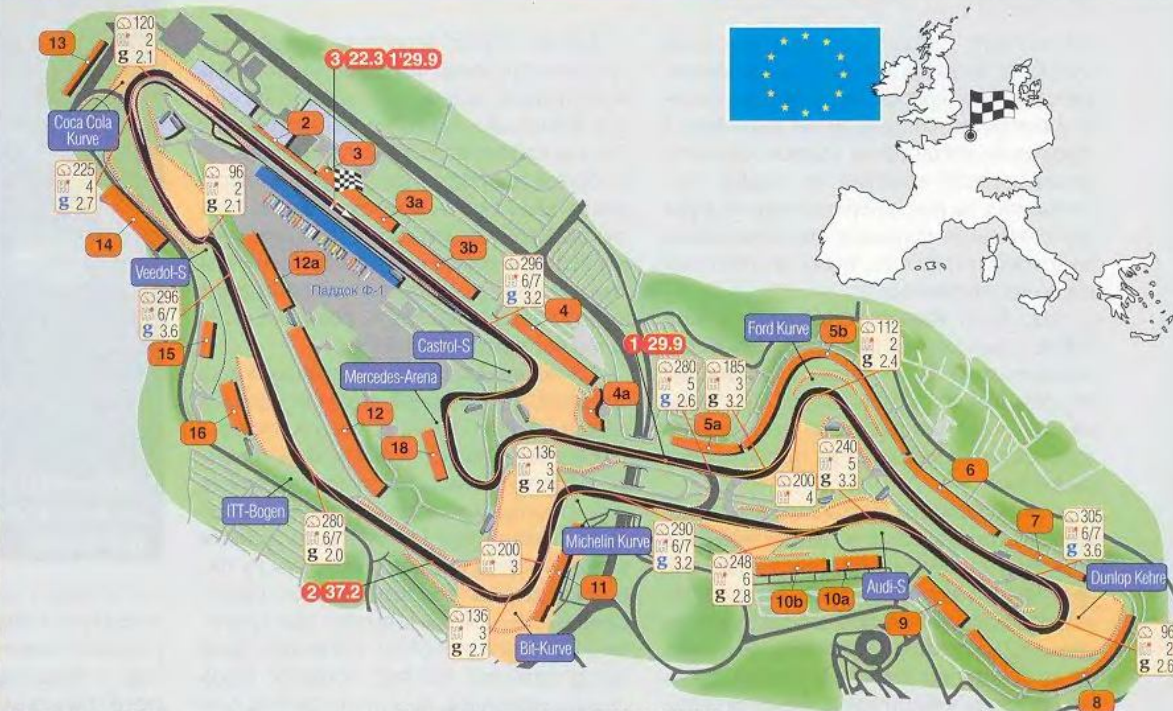
Нюрбург (Германия)
Автодром "Нюрбургринг"

Длина круга.....5,146 км
Количество кругов60
Общая длина308,743 км
Финиш/старт0,017 км
Функционирует с 1927 г.
Организатор Гран При:
ADAC Mittelrhein E.V.
Старт гонки
(время московское)16:00
Расположение:
60 км к западу от Кобленца
Почтовый адрес:
Nurburgring GmbH, D53520
Nurburg/Eifel - GERMANY
Тел.(+49) 261 130 326
Адрес в Internet:
www.nuerburgring.de



На этом Гран При...

Джанкарло Физикелла провел свою сотую гонку в рамках чемпионатов мира Формулы-1 и стал 50-м пилотом в истории Ф-1, достигшим этого рубежа.



Победитель 2001 г.:Михаэль Шумахер/Ferrari F2001: 1:29'42.724

Рекорд круга в квалификации:

Рекорд круга в гонке:

До 2002 года гонки Формулы-1 на трассе в данной конфигурации не проводились.

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

ТРЕНИРОВКА. ПЯТНИЦА

Перем. обл. Сыро-сухо Температура воздуха: 16-20 °C
11.00-14.00 Температура полотна: 22-40 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.вр.
1	Д. Култхард	1'31.886/35	—	201.615
2	М. Шумахер	1'32.041/38	0.155	201.275
3	К. Райкконен	1'32.298/31	0.412	200.715
4	Р. Баррикелло	1'32.969/39	1.083	199.266
5	Х.-П. Монтойя	1'33.122/35	1.236	198.939
6	Р. Шумахер	1'33.179/39	1.293	198.817
7	Я. Трулли	1'33.526/41	1.640	198.079
8	Дж. Баттон	1'33.708/46	1.822	197.694
9	М. Сало	1'33.715/35	1.829	197.680
10	О. Панис	1'33.921/54	2.035	197.246
11	Н. Хайдфельд	1'33.179/39	2.077	197.158
12	Т. Сато	1'34.136/32	2.250	196.796
13	Х.-Х. Френтцен	1'34.315/35	2.429	196.422
14	П. де ла Роса	1'34.322/46	2.436	196.408
15	Ж. Вильнев	1'34.522/39	2.636	195.992
16	Ф. Масса	1'34.680/50	2.794	195.665
17	Дж. Физикелла	1'34.755/34	2.869	195.510
18	А. Мак-Ниш	1'34.941/38	3.055	195.127
19	Э. Бернольди	1'35.260/26	3.374	194.474
20	М. Уэббер	1'35.372/30	3.486	194.245
21	Э. Ирвайн	1'35.579/41	3.693	193.825
22	А. Йонг	1'37.503/36	5.617	190.000

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

ТРЕНИРОВКА. СУББОТА

Перем. обл. Сухо Температура воздуха: 17-23 °C
8.15-10.15 Температура полотна: 18-32 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.вр.
1	М. Шумахер	1'30.658/22	—	204.346
2	К. Райкконен	1'31.176/25	0.518	203.185
3	Р. Баррикелло	1'31.332/20	0.674	202.837
4	Н. Хайдфельд	1'31.422/22	0.764	202.638
5	Р. Шумахер	1'31.685/34	1.027	202.057
6	М. Сало	1'31.803/32	1.145	201.797
7	Д. Култхард	1'31.811/24	1.153	201.779
8	Х.-П. Монтойя	1'31.833/37	1.175	201.731
9	Я. Трулли	1'32.412/27	1.754	200.467
10	Дж. Баттон	1'32.698/26	2.040	199.848
11	Ф. Масса	1'32.715/22	2.057	199.812
12	А. Мак-Ниш	1'32.863/30	2.205	199.493
13	Т. Сато	1'33.017/31	2.359	199.163
14	М. Уэббер	1'33.146/26	2.488	198.887
15	Э. Ирвайн	1'33.157/22	2.499	198.864
16	Дж. Физикелла	1'33.167/23	2.509	198.842
17	О. Панис	1'33.202/22	2.544	198.768
18	Х.-Х. Френтцен	1'33.668/26	3.010	197.779
19	Ж. Вильнев	1'33.681/24	3.023	197.751
20	Э. Бернольди	1'33.677/24	3.219	197.739
21	А. Йонг	1'35.016/33	4.358	194.937
22	П. де ла Роса	1'35.736/6	5.078	193.507

КВАЛИФИКАЦИЯ

Облачно. Сухо Температура воздуха: 23 °C
12.15-13.15 Температура полотна: 32 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.вр.	Время дня
1	Х.-П. Монтойя	1'29.906/11	—	206.055	13:02.41
2	Р. Шумахер	1'29.915/9	0.009	0.010	206.034
3	М. Шумахер	1'30.035/10	0.129	0.143	205.759
4	Р. Баррикелло	1'30.387/12	0.481	0.535	204.958
5	Д. Култхард	1'30.550/12	0.644	0.716	204.589
6	К. Райкконен	1'30.591/12	0.685	0.762	204.497
7	Я. Трулли	1'30.927/12	1.021	1.136	203.741
8	Дж. Баттон	1'31.136/12	0.230	1.368	203.274
9	Н. Хайдфельд	1'31.211/12	1.305	1.452	203.109
10	М. Сало	1'31.389/11	1.483	1.650	202.711
11	Ф. Масса	1'31.733/12	1.827	2.032	201.951
12	О. Панис	1'31.906/12	2.000	2.225	201.571
13	А. Мак-Ниш	1'31.941/12	2.035	2.263	201.494
14	Т. Сато	1'31.999/12	2.093	2.328	201.367
15	Х.-Х. Френтцен	1'32.144/12	2.238	2.489	201.050
16	П. де ла Роса	1'32.281/12	2.375	2.642	200.752
17	Э. Ирвайн	1'32.510/12	2.604	2.896	200.255
18	Дж. Физикелла	1'32.591/12	2.685	2.986	200.079
19	Ж. Вильнев	1'32.968/12	3.062	3.406	199.268
20	М. Уэббер	1'32.996/12	3.090	3.437	199.208
21	Э. Бернольди	1'33.360/11	3.454	3.842	198.431
22	А. Йонг	1'34.251/11	4.345	4.833	196.556
107%		1'36.199	6.293	7.000	

РАЗМИНКА

Облачно. Сыро-сухо Температура воздуха: 15-21 °C
9.30-10.00 Температура полотна: 17-28 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.вр.
1	Р. Баррикелло	1'32.671/12	—	199.907
2	М. Шумахер	1'32.980/14	0.316	199.227
3	Д. Култхард	1'34.143/14	1.472	196.781
4	К. Райкконен	1'34.324/12	1.653	196.403
5	Х.-Х. Френтцен	1'34.461/13	1.790	196.119
6	Т. Сато	1'34.804/14	2.133	195.409
7	Дж. Физикелла	1'34.914/12	2.243	195.183
8	Ж. Вильнев	1'34.969/14	2.298	195.069
9	О. Панис	1'35.145/12	2.474	194.709
10	Ф. Масса	1'35.460/15	2.789	194.066
11	Э. Бернольди	1'35.545/12	2.874	193.893
12	Н. Хайдфельд	1'35.550/16	2.879	193.883
13	М. Уэббер	1'35.614/14	2.943	193.754
14	Р. Шумахер	1'35.615/13	2.944	193.752
15	П. де ла Роса	1'35.656/13	2.985	193.668
16	Дж. Баттон	1'35.749/9	3.078	193.480
17	Х.-П. Монтойя	1'35.978/5	3.307	193.019
18	М. Сало	1'36.146/14	3.475	192.681
19	А. Мак-Ниш	1'36.200/11	3.529	192.573
20	Я. Трулли	1'37.370/10	4.699	190.259
21	Э. Ирвайн	1'37.598/11	4.927	189.815
22	А. Йонг	1'38.060/13	5.389	188.921

ГОНКА

Солнечно. Сухо Температура воздуха: 23-25 °C
14.00 Температура полотна: 29-39 °C

№	Пилот	Время	ЛК/№	В.вр.
1	Р. Баррикелло	1:35:07.426	1'32.785/44	194.741
2	М. Шумахер	+0.294	1'32.226/26	194.731
3	К. Райкконен	+46.435	1'33.159/59	193.170
4	Р. Шумахер	+1'06.963	1'33.856/49	192.483
5	Дж. Баттон	+1'16.943	1'33.676/47	192.151
6	Ф. Масса	+1 круг	1'34.683/57	191.133
7	Н. Хайдфельд	+1 круг	1'34.224/56	191.102
8	Я. Трулли	+1 круг	1'34.246/57	191.077
9	О. Панис	+1 круг	1'34.609/58	190.334
10	Э. Бернольди	+1 круг	1'35.391/48	189.141
11	П. де ла Роса	+1 круг	1'35.644/52	189.122
12	Ж. Вильнев	+1 круг	1'34.809/56	189.099
13	Х.-Х. Френтцен	+1 круг	1'34.503/58	189.062
14	А. Мак-Ниш	+1 круг	1'35.503/58	188.744
15	М. Уэббер	+2 круга	1'35.880/37	186.826
16	Т. Сато	+2 круга	1'35.029/57	185.504
НК 24	М. Сало	НФ (51)	1'35.267/39	187.336
НК 22	А. Йонг	НФ (48)	1'36.932/21	182.361
НК 16	Э. Ирвайн	НФ (41)	1'36.662/19	185.424
НК 6	Х.-П. Монтойя	НФ (27)	1'34.635/21	192.555
НК 3	Д. Култхард	НФ (27)	1'34.583/21	192.547
НК 9	Дж. Физикелла	НФ (26)	1'37.011/3	180.589

ЧЕМПИОНАТ
В ЛИЧНОМ
ЗАЧЕТЕ

Пилот	Очки
1 М. Шумахер	76
2 Р. Шумахер	30
3 Х.-П. Монтойя	27
4 Р. Баррикелло	26
5 Д. Култхард	26
6 К. Райкконен	11
7 Дж. Баттон	10
8 Дж. Физикелла	6
9 Н. Хайдфельд	5
10 Я. Трулли	4
11 Ф. Масса	4
12 Э. Ирвайн	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. Йонг	0
19 П. де ла Роса	0
20 О. Панис	0
21 Т. Сато	0
22 Э. Бернольди	0

Внутрикомандные
противоборства в квалификациях

М. Шумахер	7:2	Р. Баррикелло
Д. Култхард	4:5	К. Райкконен
Р. Шумахер	4:5	Х.-П. Монтойя
Н. Хайдфельд	7:2	Ф. Масса
Дж. Физикелла	7:2	Т. Сато
Ж. Вильнев	5:4	О. Панис
Я. Трулли	6:3	Дж. Баттон
Э. Ирвайн	3:5	П. де ла Роса
Х.-Х. Френтцен	8:1	Э. Бернольди
А. Йонг	0:9	М. Уэббер
М. Сало	9:0	А. Мак-Ниш

КУБОК КОНСТРУКТОРОВ

Команда	Очки
1 Scuderia Ferrari Marlboro	102
2 BMW WilliamsF1 Team	57
3 West McLaren Mercedes	37
4 Mild Seven Renault F1 Team	14
5 Sauber Petronas	9
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

СТАРТОВАЯ РЕШЕТКА

КРУГ ЗА КРУГОМ

Х. П. Монтойя	М. Шумахер	Д. Култхард	Я. Трулли	Н. Хайнфельд	Ф. Масса	А. Мак-Нэш	Х.-Х. Френтцен	Э. Ирвайна	Ж. Вильнев	Э. Бернольди
1'20.906	1'30.035	1'30.580	1'30.927	1'31.211	1'31.733	1'31.941	1'32.144	1'32.510	1'32.958	1'33.360
Р. Шумахер	Р. Баррикелло	К. Райкконен	Дж. Баттон	М. Сало	О. Панис	Т. Сато	П. де ла Роса	Дж. Физикелла	М. Уэббер	А. Йонг
1'29.915	1'30.387	1'30.591	1'31.136	1'31.389	1'31.906	1'31.999	1'32.281	1'32.591	1'32.986	1'34.251

1

Монтойя начинает гонку неудачно, пропустив в первой связке Р. Шумахера и Баррикелло, а перед Веедди и М. Шумахера. Позади Физикелла ошибается и врезается в Сато, оба вынуждены посетить боксы (итальянцы меняют переднее антикрыло). Уэбберу приходится выехать на траву. Вильнев из-за сбоя в двигателе откатывается на последнее место. Йонг совершает фальстарт – малайзийцу помешали солнечные блики на светофоре. В повороте Michelin Баррикелло, опередив Ральфа, выходит в лидеры. Лучшее всех первый круг удался Бернольди – бразилец отыграл 6 позиций. Порядок в конце круга: Баррикелло, Р. Шумахер, М. Шумахер, Монтойя, Култхард, Райкконен.



2

Бернольди (15-й) обгоняет Ирвайна, а Френтцен (17-й) – и Эдди, и Уэббера. Вильнев (20-й) опережает Йонга и де ла Росу.

3

После напряженной борьбы М. Шумахер (3-й) опережает брата в Dunlop. Панис (13-й) обгоняет Сало, Вильнев (18-й) – Уэббера.

4

Пара Ferrari начинает быстро отрываться от преследователей. Вильнев выскакивает на траву в Mercedes Arena, но не теряет мест.

5

Трулли (8-й) ошибается в первом повороте и пропускает 4 машины.

6

Трулли (12-й) отыгрывает одно место, опередив Паниса. Сало (13-й) ошибается в первом повороте и теряет 6 позиций. Вильнев (17-й) обгоняет Ирвайна.



7

Из-за неполадок в рулевом управлении Уэббер (17-й) выскакивает с трассы в Mercedes Arena и пропускает де ла Росу и Сало. Йонг (20-й) отбывает штраф за фальстарт (проезд по пит-лейн), не теряя мест.

10

Ральф уступает лидером уже 18 с. Трулли (11-й) обгоняет Мак-Неша и Хайнфельда. Бернольди (13-й) пропускает Френтцена.

11

На стартовой прямой машина Физикеллы теряет дефлектор. Де ла Роса (17-й) обгоняет Ирвайна.

12

Трулли, обогнав Массу, вновь 8-й. Йонга (20-й) крутит в первом повороте.

13

Вильнев (15-й) обгоняет Бернольди.

14

Френтцен (13-й) и Бернольди (15-й) ошибаются на одном круге. Немец это стоит двух потерянных мест.

17

Райкконен (6-й) опаздывает с торможением и пропускает Баттона.

18

Сало вновь ошибается, но продолжает гонку на 18-й позиции.

19

Уэббер (19-й) разворачивается на 360° на выходе из Michelin и отправляется на пит-стоп (10.3), пропуская вперед Йонга.

20

Вильнев (13-й, 9.8) заезжает в боксы и пропускает 5 соперников.

21

На пит-лейн Трулли (8-й, 9.2) и Мак-Нэш (12-й, 13.5). Итальянец теряет 3, а шотландец – 4 позиции (заминка с передним левым колесом).

22

В боксах Баттон (6-й, 8.9), Френтцен (13-й) и Физикелла (21-й). Британец продолжает гонку 10-м, немец из-за сбоя заправочной машины откатывается на 18-е место, итальянец по-прежнему предпоследний.

23

М. Шумахер теряет управление в повороте Michelin. Немец продолжает гонку 2-м, но уже в 10 секундах позади Рубенса. Бернольди (12-й) и Сало (17-й) в боксах. Энрике продолжает гонку впереди Вильнева.

24

М. Шумахер (2-й, 8.6) посещает боксы и остается впереди брата.

25

Баррикелло сворачивает на пит-лейн (8.6) и сохраняет лидерство. Далее следуют М. Шумахер, Р. Шумахер, Монтойя, Култхард и Райкконен.

28

На стартовой прямой Култхард (5-й) атакует Монтойю, на торможении машину колумбийца разворачивает, Williams и McLaren сталкиваются и выбывают из гонки с поврежденной подвеской. В шестерку попадают Масса и Хайнфельд. Машина Физикеллы (21-й) повреждена – итальянец прекращает борьбу.



29

Панис (8-й) сворачивает в боксы для единственного пит-стопа. Гонку француз продолжает 10-м. Мак-Нэш (12-й) обгоняет Ирвайна.

30

Р. Шумахер (3-й, 11.5) после пит-стопа пропускает Райкконена, Массу и Баттона, а Хайнфельд (7-й, 11.4) откатывается на 9-е место.

31

Поднявшийся уже до 4-го места Масса после визита в боксы (12.2) возвращается на трассу 6-м, едва не пропустив вперед и товарища по Sauber. Заезжая на пит-лейн, Йонг (18-й) ошибается и разворачивается, но продолжает гонку.

32

Ирвайна (13-й) также крутит при въезде в боксы. Эдди теряет 4 места.

33

Де ла Роса (9-й, 11.6) после пит-стопа пропускает вперед 5 соперников. В борьбе за предпоследнее (18-е) место Сато обгоняет Йонга.

35

Последним из пилотов в боксы заезжает Райкконен (11.2). Кими сохраняет 3-ю позицию, но М. Шумахеру он уступает почти минуту.

37

Сато (18-й, 10.5) после визита на пит-лейн вновь замыкает гонку.

39

Мак-Нэш (10-й, 9.0) во второй раз в боксах и теряет 4 места.

42

Трулли (6-й) в боксах и продолжает гонку. Сало (15-й) и Уэббер (16-й) не теряют мест после пит-стопа. Ирвайн (17-й) сходит – неполадки в гидросистеме.



43

М. Шумахер, уступающий Баррикелло лишь 3 с, заезжает в боксы (7.8), как и Бернольди (10-й), который пропускает трех соперников.

44

Баттон (4-й) после пит-стопа пропускает Ральфа. Вильнев (10-й, 7.6) и Френтцен (11-й, 10.0) теряют в боксах 2 и 3 места соответственно.

45

Баррикелло побывал в боксах (7.6), но остался лидером Гран При.

46

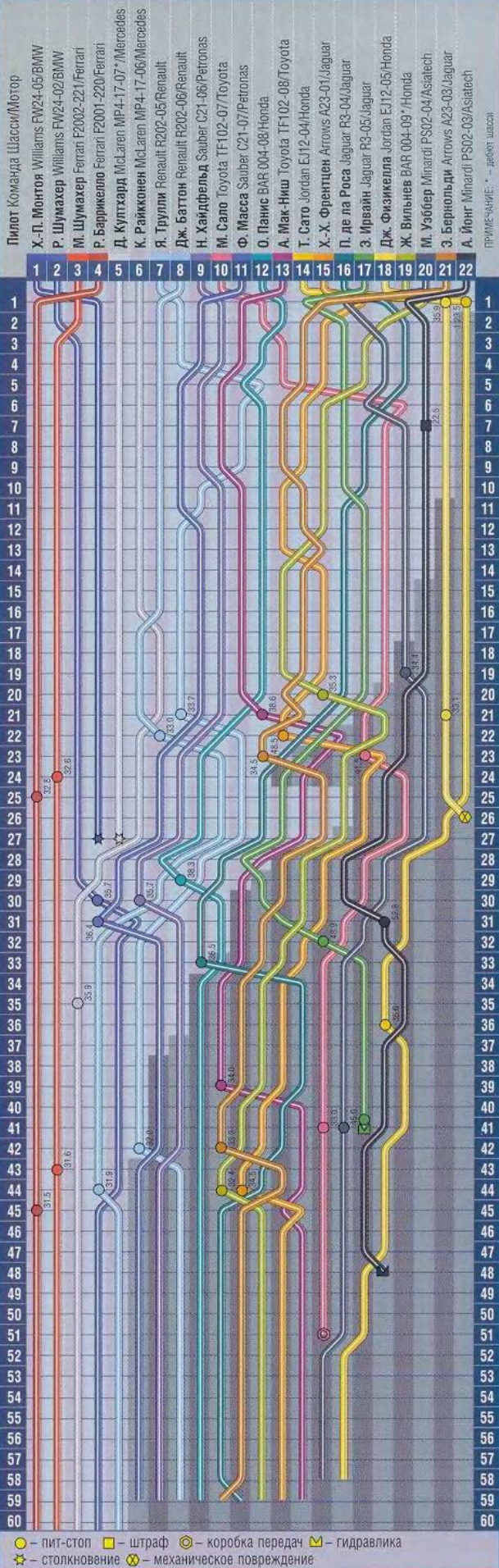
Френтцен обгоняет Мак-Неша в борьбе за 13-е место.

49

У Minardi Йонга (17-й) отказывает гидравлика – малайзиец сходит.

52

Сало (15-й) из-за проблем с КП разворачивается, пробует продолжить гонку, но не добравшись даже до конца круга, сходит окончательно.



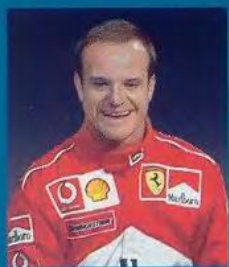
53 Френтцена (13-й) крутит в первом повороте при попытке обгона Вильнева.

60 В Veeddi Бернольди (11-й) обгоняет де ла Росу. Баррикелло выигрывает 2-ю гонку Ф-1 в карьере. V макс. (310.2 км/ч) у Френтцена, лучший сектора у Баррикелло (30.760) и М. Шумахера (2-й: 38.428; 3-й: 22.770).



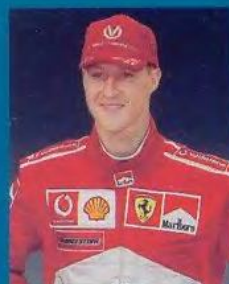
ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИЯ ПОСЛЕ ГОНКИ

Рубенс Баррикелло



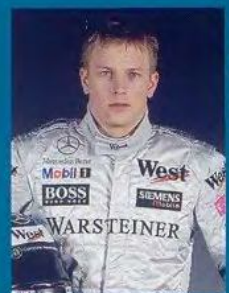
Это была фантастическая гонка, и я должен поблагодарить команду за прекрасную машину и громадную поддержку, особенно когда я затруднился с выбором типа резины в начале уик-энда. Старт мне очень удался, надо было лишь в такой тесноте не наделать ошибок. Мне не хотелось ставить Михаэля в трудное положение, и на входе в поворот я чуть придержал машину, но, когда я увидел, что снаружи нас обгоняет McLaren, снял ногу с тормоза. Это было очень рискованно все из-за той же тесноты, но я смог занять верную траекторию. А затем я увидел борющиеся между собой Williams, разглядел "лазейку" и вновь в нее проскочил, а затем в первом же круге благодаря столь быстрой машине я обогнал и Ральфа, тем самым практически уже обеспечив себе победу. Можно ли считать это возвращением долга за Австрию? Нет, это все в прошлом. Просто в тот раз тактика команды сыграла в пользу Михаэля, а в этот раз – в мою.

Михаэль Шумахер



Рубенс провел блестящую гонку и заслужил эту победу, равно как и я заслужил второе место. На старте я выбрал для начала движения неверное направление. Я хотел обойти Монтою и Ральфа снаружи, но затем пришлось тормозить перед поворотом, видя, как Рубенс и Култхард обходят меня. Ральф, когда я его обгонял, был очень корректен, а вот с обгоном Монтои мне пришлось изрядно поволноваться, после чего я смог догнать Рубенса. Думаю, что и с трассы я потом вылетел именно потому, что слишком к нему приблизился и потерял прижимную силу. Хотя я слышал, что и у Рубенса были проблемы в том же месте, так что, быть может, виной всему было масло или грязь. Затем я пытался опередить его за счет более позднего пит-стопа, но после заезда в боксы потерял много времени за круговыми. А после второго пит-стопа у меня уже не было реального шанса обогнать Рубенса, и по радио команда передала, что соперники далеко и чтобы мы в том же порядке просто благополучно финишировали.

Кими Райкконен



Я рад повторить свой лучший с Австралии результат, вновь поднявшись на пьедестал. Старт был насыщен перемещениями, но мне удалось сохранить свою шестую позицию. Я жал изю всех сил, но затем перетормозил и пропустил вперед Баттона, что, впрочем, не очень меня встревожило, поскольку я знал, что он идет на два пит-стопа. После столкновения Дэвида с Монтоей я догнал Ральфа Шумахера, и затем мы славно поборолись, когда я несколько раз пытался перетормозить его. Я как раз собирался предпринять очередную попытку обгона, когда по радио из боксов мне передали, что он все равно собирается заезжать на пит-стоп. Я же смог остаться на трассе еще несколько кругов и обеспечить достаточный отрыв.

ГОНКА ГЛАЗАМИ ПИЛОТОВ



Ральф Шумахер: Я хорошо стартовал и в первом же повороте опередил Хуана – благодаря тому, что начал гонку на свежей резине. К сожалению, однако, мне не удалось долго сохранять свое лидерство: на сегодня Ferrari попросту значительно быстрее в гонке. Мне же было очень трудно справиться с моей машиной, поскольку уже с начала гонки обнаружили некоторые проблемы с шиной. Должен, однако, сказать, что это зависит не от Michelin, а от правильной адаптации нами автомобиля к шинам.



Дженсон Баттон: Команде отлично удалось настройки машины. Первое время после старта мне, правда, пришлось довольно тяжело, но как только задние шины немного сносились и их сцепление с полотном трассы несколько уменьшилось, баланс стал очень хорошим. Единственной проблемой было то, что я застрял за Панисом после первого пит-стопа. Я никак не мог его обогнать и потерял из-за этого много времени.



Фелипе Масса: Я отменно стартовал, обеспечив себе успех в гонке уже в первом повороте. Все было хорошо, за исключением сильной вибрации, которую я испытывал на втором комплекте шин. В результате я не смог избежать пары ошибок, но всякий раз мне удавалось сохранить при этом позицию. Ник позади очень нажимал, но я чувствовал себя достаточно уверенно. После успеха Бразилии на ЧМ по футболу в пятницу это очко – еще одна замечательная добавка к прекрасному уик-энду.



Ник Хайдфельд: Своего очка я лишился уже на старте, когда меня опередил Фелипе. Машина шла хорошо, и после пит-стопов мы были совсем рядом. У меня была единственная возможность обойти его в первом повороте, когда он вернулся на трассу после пит-стопа, но впереди оказался Ральф Шумахер, и мне пришлось тормозить, чтобы не столкнуться с ним. После этого я еще несколько раз догонял Фелипе, но не настолько, чтобы иметь возможность уверенно, без риска для команды, его обогнать.



Ярно Трулли: Я хорошо стартовал, но на первом секторе потерял несколько позиций. Затем на третьем круге я начал замечать сбой в зажигании, из-за этого немного разнервничался и вскоре на входе в первый поворот заблокировал колеса и проехал по обочине. И хотя проблемы с зажиганием продолжались в течение всей гонки, в остальном машина была на высоте, и именно моя ошибка стоила мне сегодня очков.



Оливье Панис: "Нюрбургринг" – быстрая трасса, и для попадания в очки, на что я надеялся, нам просто не хватило скорости. Выбранная мной стратегия себя оправдала, хотя было нелегко сдерживать позади тех, кто шел на два пит-стопа, и одновременно беречь шины. Однако машина даже под таким давлением показала свою надежность, что позволило мне уже второй раз финишировать в первой десятке.



Энрике Бернольди: Эта гонка доставила мне удовольствия больше, чем какая-либо другая! Я отлично стартовал и имел возможность бороться за позиции на протяжении всей гонки. Самым же лучшим моментом стал, наверное, последний круг, когда мне удалось обогнать Педро де ла Росу по внешней стороне "эски"!

После финиша английской гонки совершенно случайно я оказался в закрытой зоне, в весьма узком кругу. Дело в том, что пункт управления церемонией награждения в Сильверстоуне располагается прямо на лестнице, ведущей в пресс-центр. Сюда и спустился я еще до того, как все входы и выходы были перекрыты, чтобы понаблюдать за церемонией "с тыла". Именно сюда принесли пластмассовые контейнеры с упакованными в них кубками. Сюда, отрывая свои дорогие

костюмы от случайных брызг шампанского, поспешно ретировались важные господа, вручавшие эти призы. Именно здесь работает парень, который находит нужный гимн на специальном компакт-диске и выбирает нужные флаги среди дюжины тщательно отглаженных полотнищ. На всякий случай здесь были припасены даже гордые знамена Австралии и Малайзии. И вздохнув по поводу отсутствия среди всех этих "театральных лент" российского триколора, я поспешил в пресс-

центр, чтобы успеть на пресс-конференцию призера. Какой-то человек в форме Уильяма на лестничной площадке мешал мне пройти, и я не сразу сообразил, что передо мной — Хуан-Пабло Монтойа.

Шумахер и Баррикелло все еще обменивались внизу любезностями с Россом Брауном, а колумбийец, почувствовав себя лишним в этой теплой компании, дождался соперников на лестнице. Я несколько растерялся и не нашел ничего лучшего, чем сказать: "Поздрав-

ляю, Хуан! Это была красивая борьба". Монтойа внимательно посмотрел на меня (Хуан-Пабло имеет обыкновение всегда очень внимательно смотреть на людей, прежде чем сказать что-то), и ответил: "Спасибо". Гонщик рукавом комбинезона вытер мокрое от дождя, пота и шампанского лицо. "Хуан, я не разглядел, какие тебе поставили шины — микст или дождевые". Монтойа еще раз внимательно посмотрел мне в глаза: "Определенно могу сказать только одно: они были резиновыми".

Полный комплект

Преимущество Bridgestone над Michelin в дождь было неоспоримым. Когда на 13-м круге с небес полилась влага, все "японские" команды дружно надели микст, промежуточные шины, а все клиенты французских шинников, кроме Култхарда, — дождевые. Но это не позволило "французам" добиться хоть какого-то прорыва. И когда дождь утихнул, и когда трасса подсохла, Михаэль Шумахер

В УЗКОМ КРУГУ



Таким было начало Гран При для Михаэля Шумахера. Его финал на фото слева.

проходил круг как минимум на две секунды быстрее Монтойа, единственного своего реального соперника из "французской сборной".

Аналогично обстояли дела и по всему "фронту". BAR Жака Вильяме до начала дождя проходил круг в среднем на секунду медленнее Репалы Джамона Баттона. После смены резины уже Жакимелл преимущество в секунду на круге, которое постепенно возросло до 5 с! В результате BAR праздновала величайший триумф в своей "новейшей истории", а среди первых семи автомобилей на финише оказалась лишь одна представительница Michelin.

Словом, шины решили многое. Но не все. Одной лишь резиной объяснить колоссальное превосходство Ferrari над "остальным миром" в этом сезоне, конечно, невозможно. Сам Михаэль на этот вопрос отвечает просто: "У нас сейчас полный комплект: шасси, двигатель, шины, финансирование, победный опыт, командный дух, руководство и гоночник. А каждому из соперников — чего-то не хватает".

От себя добавлю, что в этом сезоне в "полный комплект" Михаэля Шумахера входит также и удача. До гонки в Сильверстоуне каждый пилот мог теоретически пройти 591 круг Гран При. Но единственным гошником, кому удалось воплотить эту теорию в практику, стал Михаэль Шумахер. Причем Ferrari номер 1 тоже попадет в аварию и тоже ломается. Но только на тренировках. Как произошло это, например, в пятницу в Сильверстоуне.

На первом же своем круге Шумахер вылетел с мокрой трассы и заглушил двигатель. В результате всю первую часть заезда чемпион просидел у отбойника на стуе, за который отдал кому-то из судей свои перчатки. Потом над головой немца появился зонтик. На что "выменял" — неизвестно, но сразу видно — парень в беде не пропадет. И в боксах Ferrari улыбаются. Уж с чем-чем, а с перчатками в Ferrari в этом сезоне "полный комплект".

ГРАН ПРИ ВЕЛИКОБРИТАНИИ



У шефа Michelin в Англии было больше вопросов, чем ответов

"Я ошибся и вылетел, и, странное дело, двигатель заглох!" – дивился Михаэль в пятницу



Во избежание транспортных проблем число зрителей на трибунах было сокращено до 60 тысяч. Но дождь и отсутствие интриги в чемпионате даже это число сделали избыточным



Баррикелло первенствовал и в пятницу, и в субботу, и в воскресенье. Но только на тренировках



05.07.2002. Пятница. Тренировка

Первая часть. 11.00–12.00

00–15 мин. Трасса залита водой. Гонщики аккуратно совершенствуют пробный круг и возвращаются в боксы. Не покидают пит-лейн лишь представители Ferrari и Aggro. На 14-й минуте Уэббер открывает тренировку (1'42.718), но это время на три секунды улучшает Ирвинг, а де ла Роса еще быстрее: 1'37.952.

15–30 мин. М. Шумахер на пробном круге (!) вылетает в Abbey, и мотор его Ferrari глохнет. Баттон и Култхард поочередно занимают первую строчку, и в итоге она достается пилоту Renault: 1'34.744. На Williams Монтой взрывается двигатель, и колумбиец съезжает на траву в Club. У Паниса барахлит система контроля тяги.

30–45 мин. Баррикелло впереди – 1'33.531! Физикелла дважды подряд ошибается в Club, но продолжает тренировку (итальянец пока 6-й). Дождь ненадолго стих, некоторые пилоты попробовали промежуточные шины, но вновь заморосило. Масса ошибается в Abbey, и его Sauber увязает в гравии.

45–60 мин. Ральфа разворачивает в Brooklands. Дождь усиливается, и пилоты не торопятся на трассу. Оба Aggro так и не покидали боксов, а Сало проехал лишь пробный круг – по совету врачей финн, у которого желудочное расстройство, пропускает тре-

нировку. Нет пока результата и у М. Шумахера. Мак-Нис показал лишь предпоследнее время – барахлило рулевое управление.

Вторая часть. 13.00–14.00

00–15 мин. Дождь поутих, но асфальт по-прежнему покрыт лужами. Одним из первых боксы покидает лидер чемпионата. Также на трассу торопится Масса – обоим не удалось полноценно поработать в первой части тренировки. Култхард вылетает в Club, а Панис ошибается в Brooklands.

15–30 мин. Minardi Уэббера соскальзывает с трассы в Abbey. Пока пилотам не удается приблизиться к лучшему времени Баррикелло: Монтой 5-й (1'35.437), М. Шумахер 6-й (1'35.496). Физикелла ошибается в Club и едва не врезается в машину Сато. Райконен 2-й – 1'34.671.

30–45 мин. Трасса вновь подсыхает, Баррикелло дважды улучшает время круга и в итоге показывает 1'31.925. Култхард выскакивает на траву в Abbey. М. Шумахер выходит вперед – 1'31.881, и в этот момент вновь усиливается дождь.

45–60 мин. Баррикелло успевает выйти вперед (1'31.457), и трасса практически пустует. У Йонга в Vale отказывает КП, и малайзийца разворачивает. Ральф выскакивает на траву в Abbey, но возвращается на асфальт. В первой шестерке – оба Jordan и три из четырех представителей моторов Honda. Ни Френтцен, ни Бернольди боксов так и не покинули, за Сало числится единственный круг.



Патрик Хед:
"Истина состоит в том, что у Ferrari великолепный автомобиль. И очень трудно даже представить, что мы в этом сезоне можем составить им конкуренцию"

Патрик Хед:
"ОБЫЧНО АВТОМОБИЛИ КОМАНД-ЛИДЕРОВ ОТЛИЧАЮТСЯ НАДЕЖНОСТЬЮ. УВЫ, В ПОСЛЕДНИХ ДВУХ-ТРЕХ ГОНКАХ МЫ ПОХВАСТАТЬ ЭТИМ НЕ МОЖЕМ"



Для Монтой Гран При начался с того же, чем закончился Гран При Монако и Канады – с поломки двигателя

Суд да дело

Расстановка сил

В боксах Ferrari продолжали улыбаться и после перерыва, когда Шумахер и Баррикелло продемонстрировали свое преимущество на мокром асфальте, привезя ближайшему сопернику, Физикелле, почти две секунды. Вообще, любопытно понаблюдать за боксами ведущих "конюшен" даже в перерывах между заездами. В Ferrari – порядок и дисциплина. Все оборудование выстроено словно по линейке. Даже шланги на заправочных машинах уложены в идеальной симметрии. Лишних людей в боксах нет, отчего гаражи производят до странности пустынное впечатление. Прямо музей какой-то. Механики в столовой перед едой выкрикивают хором речовки в честь побед Михаэля! Именно так выглядела бы немецкая команда Ф-1, если бы существовала.

Гаражи McLaren, напротив, отличаются кипучей деятельностью. Тот, кто справился со своей работой, – берет тряпку и трет до блеска свои инструменты, машину, поручни, полы и т. д. Это – инстинкт. Впрочем, работы в боксах McLaren хватает и помимо протирки знаменитых мраморных полов. Несмотря на небольшой "некомплект" с двигателями, команда уверенно смотрит в будущее и буквально фонтанирует различными идеями. В четверг бригада механиков вышла на пит-лейн в натуральных скафандрах с жидкостным охлаждением и новыми защитными шлемами. Впрочем, в гонке этот фантастический реквизит так и не использовался. Жидкости для охлаждения в Сильверстоуне и так хватало.



Боксы Arrows в пятницу представляли собой печальное зрелище

В боксах Williams тоже вроде все хорошо. Команда деятельна и дисциплинирована. Машину после дождя целиком протирают туалетной бумагой. Но опять же что бросается в глаза – все смотрят в рот Патрику Хеду. Он здесь решает все вплоть до последней мелочи, чуть ли не протиркой машины руководит лично. Именно поэтому в свое время из Williams ушел Эдриан Ньюи. Должно быть, по этой же причине команду совсем недавно покинул ведущий специалист по аэродинамике Джеффри Уиллис, первые плоды работы которого в BAR пожали именно в Сильверстоуне. А в Williams, обладая, как утверждают, самым мощным в этом сезоне двигателем, продолжают искать,

каким образом приложить эту мощь к асфальту. Впрочем, как показал полз Монтой, иногда у них это получается неплохо. При этом сам Хуан-Пабло утверждает, что лично он понятия не имеет, каким образом ему удалось опередить в квалификации грозных соперников. Четвертый раз подряд.

Что касается остальных команд, то в их боксах обычно еще болеелюдно и суетно, чем в гаражах Williams и McLaren вместе взятых. Но не от кипящей в них работы, а от обилия гостей: отсутствие громких успехов руководство пытается компенсировать гостеприимством. Однако в пятницу гаражи одной из таких "конюшен" были пусты абсолютно.

06.07.2002. Суббота. Тренировка

Первая часть. 9.00–9.45

00–20 мин. Небо хмурое, но сухо. На пробный круг впервые с начала ГП выезжают оба Arrows. Первый же круг на время (Мак-Нис, 1'27.149) намного быстрее, чем вчера. Поочередно лидируют Масса, Бернольди и Френтцен (1'23.352). Физикелла паркуется в Stowe, а Панис – в Vale. У обоих проблемы с двигателем. Ирвайн в боксах – не в порядке КП.

20–35 мин. Куптхард выходит вперед – 1'23.265, но тут же "выстреливает" М. Шумахер – 1'21.685, а затем и 1'21.008. Пилоты Arrows на высотах 4-й и 7-й позициях, а вот гонщики Williams традиционно берегут покрывающие и не попадают пока в первую десятку.

35–45 мин. М. Шумахер обновляет лучший результат на 2-м секторе, а затем и всем круге – 1'20.750 (это на 0.3 с медленнее рекорда трассы в квалификации). Вильнев соскальзывает на траву в Woodcote.

Вторая часть. 10.15–11.00

00–20 мин. Первым на трассу выезжает Ирвайн – на его счету пока лишь один круг. Оба гонщика Arrows покинули было боксы, но остановились на пит-лейн – и Френтцену, и Бернольди приходится самолично толкать автомобили назад. М. Шумахер – 1'20.515! Френтцен возвращается на трассу, но выскакивает на грязь в Becketts, едва разминувшись в барьером.

20–35 мин. Монтойа и Р. Шумахер отодвигают Баррикелло со 2-й на 4-ю позицию (у Ральфа 1'20.718). Физикелла наконец возвращается на трассу. У М. Шумахера новый рекорд "Сильверстоуна" – 1'20.418.

35–45 мин. Панис съезжает с трассы в Club – отказал мотор. Баррикелло выходит вперед (1'20.230), и трасса ненадолго пустует. М. Шумахер идет со значительным опережением, но ошибается в Brooklands и не улучшает результата. Уэббера разворачивает.



В четверг механики McLaren примеряли обнову – комбинезоны с жидкостным охлаждением

В Сильверстоуне усилия нового руководства BAR по перестройке команды начали приносить плоды: за весь уик-энд Жак ни разу не опустился ниже 10-го места



В среду утром Верховный суд Лондона обязал Arrows выплатить крупную сумму кредиторам, в том числе и поставщику двигателей Cosworth. Опасаясь ареста имущества, Том Йокиншоу, шеф команды, не решился привезти автомобили на автодром в четверг. Лишь в 9.00 в пятницу машины Тома были доставлены в контрольную зону FIA. Однако подготовить технику к заездам команда не успела, и в пятничной тренировке принимали участие всего 20 автомобилей.

Словом, все эти дни Том даже в туалет ходил с телефоном возле уха, и в конце концов, оплатив часть счетов из своего кармана, добился того, чтобы Cosworth выдал команде электронные блоки управления двигателями. В субботу автомобили Arrows вышли на трассу и попали-таки на старт Гран При.



Гонщик McLaren говорит в микрофон. В квалификации Райконен вынужден был перебраться на запасной автомобиль.

06.07.2002. Суббота. Квалификация

13.00-14.00
00-30 мин. Ионг, Боли, Эрикссон (1:23.150) улучшают Сато и М. Шумахера с невероятным результатом – 1:19.491 (Ferrari использует новую квалификационную версию мотора) Ионг не 100%. Проблемы у де ла Росы – сажающаяся жидкость вытекла под задние колеса, и шарики застряли на трассе. Кутмарда и Райконен проигрывают лидеру больше секунды. Баррикелло не начал быстрый круг, а в этот момент почти одновременно отказывают двигатели у Физикеллы и Баттона. Рубенс прерывает попытку. Последними бокси покидают Монтойя и Р. Шумахер.

30-40 мин. Баттон и Физикелла выезжают на запасных машинах (на Ferrari двигатель старой модификации). Ральф быстрый круг на втором секторе, но лишь 2-й по итогам круга (1:19.921). Тут же его опережает Баррикелло (1:19.854), несмотря на растерявшийся ремешок безопасности. У Джордан Сато оставило крепление нового обтекателя – японец опережает в боксах Райконена также

прерывает попытку – проблемы с мотором – и переключается в запасной McLaren.

40-50 мин. Новый рекорд М. Шумахера – 1:19.042. Монтойя показывает 1:19.873, а вот Баррикелло удает опередить товарища по команде – 1:19.030! Де ла Роса по-прежнему не прокатил ни одного быстрого круга, а Ионг не попадает на старт.

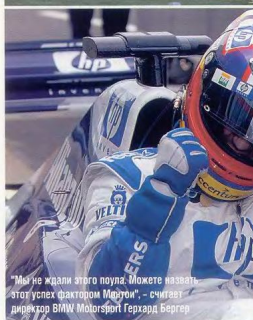
50-60 мин. Короткое затишье, и на трассу разом выезжают почти все. М. Шумахер устанавливает рекорд на первом секторе, а Монтойя – на втором. Невероятным образом колумбийцу удается опередить обоим Ferrari – 1:18.988, четвертый поул подряд! Де ла Роса начинает быстрый круг за 4-е до конца сессии и успевает таки показать 21-е время. Возвращаясь в боксы, в Priority Монтойя мкашет Хайнрихса, который шел со значительным опережением. Р. Шумахер ойкнул в изменении настроек и не улучшил свой результат. Кутмарда и Косло не закончили последнюю попытку, сбежав на пит-лейн. У Макса, у Кутмарда: 290,7 км/ч, лучшие результаты на секторе у М. Шумахера (1:41.24.681) и Монтойя (2:41.33.796; 3:41.20.108).



Как заявил Ник Стодарт, он и не ждал, что Алекс Ионг сучебный при квалификации из "Сильверстоуна", на совершенно незнакомой гонщику трассе.



В субботу утром два Алекса так или иначе оказались в той же точке на выходе с пит-лейна.



"Мы не ждали этого погугла. Можете назвать этот успех фактором Марко?" – считает директор BMW Motorsport Герхард Бергер.



Хуан-Пабло Монтойя: "Автомобиль был хорошо сбалансирован, но если честно, я не знаю, каким образом мне удалось этот последний круг в квалификации. Ни малейшего понятия".

07.07.2002. Воскресенье. Разминка

9.30-10.00
00-10 мин. Температура воздуха и потолка – лишь 13 °C. После проверки оснований и запасных машин разминку начинает Баттон. М. Шумахер, но прерывает быстрый круг и садится в боксы. Первое время у Паниса (1:26.409), а затем у Кутмарда (1:24.959).

10-20 мин. Монтойя ровно на секунду быстрее шотландца, а вот Баррикелло уступает Дэвиду, несмотря на быстрый 3-й сектор. Лиды Р. Шумахера и Баррикелло пока не покидали боксов. М. Шумахер и Баррикелло обменялись пучками кругами, немцы быстрее – 1:23.137. Гонщики "накачивают" свой резинный перед боксами. В Bridge за McLaren Кутмарда поворачивает дышло.

20-30 мин. Дэвид опережает в боксах – упало давление масла. Механики переадресовывают под него запасной автомобиль. Сато показывает 4-е время (1:24.591). Фрэнцис накрывает в Сорсе – сбоя в электронике. Потому Ferrari на последние минуты еще несколько раз улучшают время круга, и на этот раз впереди Баррикелло – 1:22.971.



Первый гонщицкий инцидент произошел до старта гонки. САР Паниса задел на выходе с пит-лейна и гонщик в одиночку толкал автомобиль в боксы. Ведь за помощью стороны полагаются дисквалификация.

Избранный круг

Король скорости

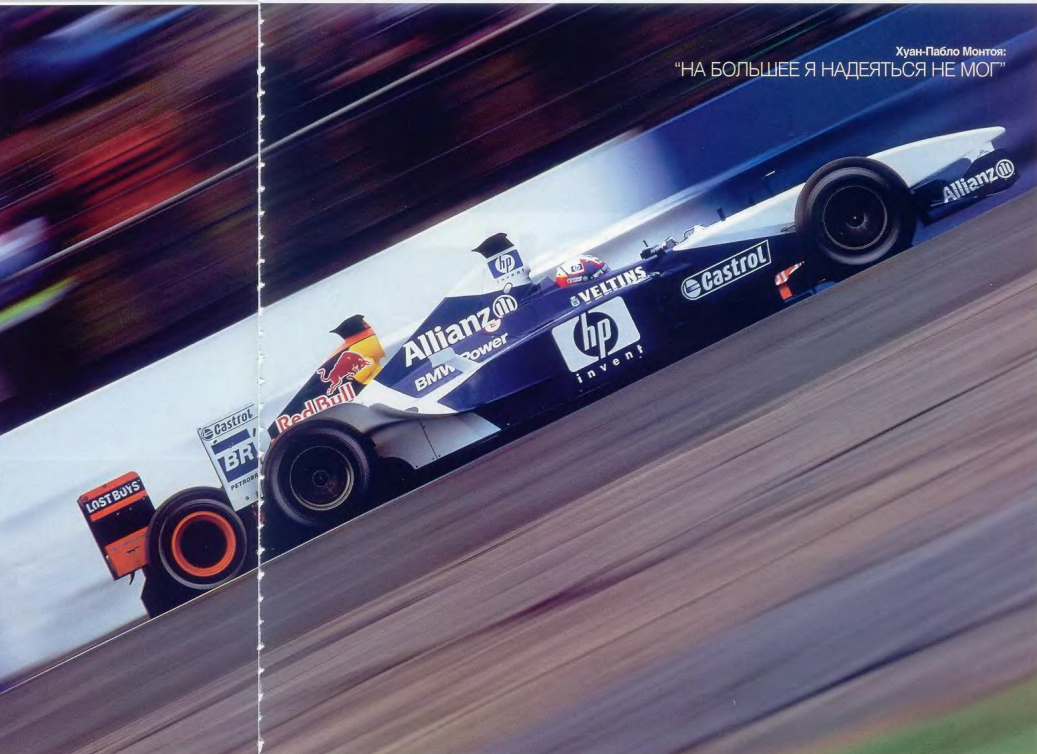
Я не согласен с теми, кто утверждает, что чемпионат в этом сезоне выдался случайным. Каждый старт получается по-своему интригующим. Просто результат почти всякий раз получается один и тот же.

Что и говорить, Шумахер в Сильверстоуне одержал великолепную победу. Его преимущество в скорости над Монтойей определенно еще на сухой трассе. Но первые этапы не принесли результата. Более того, Монтойя записалась столь агрессивно и умело, что Михаэль едва не потерял машину в одном из эпизодов. После чего благодушно решил подождать.

Тут пошел дождь, и развязка в борьбе за победу наступила довольно быстро. Williams в дождевых "сапогах" не долго продержался впереди Ferrari в промсауточных "галошах". Монтойя "плыл", а не сжал, в одном из поворотов его снесло с траектории, и Михаэль был, как всегда, великолепен.

Но кто действительно продемонстрировал, насколько гигантским преимуществом обладает в этом сезоне Ferrari, так это Рубенс Баррикелло. В принципе, это должен быть его Гран При. Бразилец первенствовал во всех тренировках. И даже в квалификации, где победил Монтойя, Рубенс выполнил свою "сверхзадачу" – опередил лидера Ferrari. Но, в отличие от Михаэля, в "комбинете" Баррикелло в этом сезоне не хватает удачи. Ferrari бразилца заглохла перед уходом на установочный круг, и он вынужден был стартовать с последнего места. Но после первого круга он уже 14-й. После 5-го – десятый. После 10-го – 8-й. И тут пошел дождь. За два круга после пит-стопов Рубенс выходит на 3-е место, прямо за спину Монтойе. На 18-м круге при пересечении контрольной линии компьютер фиксирует разрыв между Монтойей и Баррикелло – 0,0 с! А крутом спуска бразилец просто проскакивает мимо колумбийца на стартовой прямой. Монтойя по-прежнему "плывет в сапогах", и к 30-му кругу его отставание от Баррикелло достигает

числа от Михаэля, в "комбинете" Баррикелло в этом сезоне не хватает удачи. Ferrari бразилца заглохла перед уходом на установочный круг, и он вынужден был стартовать с последнего места. Но после первого круга он уже 14-й. После 5-го – десятый. После 10-го – 8-й. И тут пошел дождь. За два круга после пит-стопов Рубенс выходит на 3-е место, прямо за спину Монтойе. На 18-м круге при пересечении контрольной линии компьютер фиксирует разрыв между Монтойей и Баррикелло – 0,0 с! А крутом спуска бразилец просто проскакивает мимо колумбийца на стартовой прямой. Монтойя по-прежнему "плывет в сапогах", и к 30-му кругу его отставание от Баррикелло достигает



Хуан-Пабло Монтойя: "НА БОЛЬШЕЕ Я НАДЕЯТЬСЯ НЕ МОГУ"

III ГРАН ПРИ ВЕЛИКОБРИТАНИИ



Старт прошел относительно спокойно. Если не считать вылета Фелипе Массы после попытки обогнать Жака Вильнева по траве



Хуан-Пабло Монтоя:
"У нас действительно хороший двигатель и неплохое шасси, хотя прижимной силы немного не хватает. Но главный вопрос сейчас — шины"

30 с! Однако разворот Ferrari на 32-м круге и три пит-стопа Рубенса против двух у Хуана резко сокращают дистанцию между двумя южноамериканцами. После дозаправки Монтоя выезжает на трассу уже плотную за Баррикелло, который также только что наведлся в боксы в третий и последний раз. Оба уже на псевдосликах. И тут выясняется одна особенность.

Псевдослики Michelin — лучше аналогичных шин Bridgestone. Но только на первых кругах. Во многом именно поэтому Монтоя удается порой бить Ferrari в квалификации. Именно благодаря этому колумбиец, воспользовавшись совсем крошечным зевком соперника, обошел его сразу после выезда из боксов. Но тут Баррикелло проснулся. Как и его шины. И вновь южноамериканцы красиво борются в течение нескольких кругов, и опять победа остается за Баррикелло, после чего он уходит от соперника, прибавляя к разрыву по секунде на каждом круге. В результате, все, что удалось сделать Монтою, это финишировать на третьем месте в 30 секундах от лидера. И

это — достижение. Потому что колумбиец стал единственным, кто закончил гонку в одном круге с Ferrari.

Впрочем, если не считать Йонга, который еще в субботу не сумел попасть в 107% и не был допущен на старт, были и кроме Монтои четыре пилота, которые не уступили в гонке круга лидеру. Просто не успели этого сделать. Toyota Мак-Ниша из-за сломанного сцепления не смогла даже тронуться со старта. Minardi Уэббера на девятом круге по той же причине вылетел в конце прямой Hangar. Ничем не примечательный старт Мики Сало закончился поломкой на 15-м круге. А вот продвижение Arrows Френтцена было феерическим. Еще до дождя Хайнц-Харальд обошел оба Jordan, Jaguar Ирвайна и Sauber Хайдфельда. Затем именно в Arrows первыми оценили ситуацию и зазвали немца в боксы на круг раньше остальных. На этом Френтцен выиграл еще четыре позиции. Последним, кого он успел "сделать", был Баттон на Renault. Пожар двигателя остановил Хайнца-Харальда в тот момент, ког-



Гонщики уходят на установочный круг. Лишь невезучий Рубенс Баррикелло остается на стартовой прямой



Дважды в ходе гонки Кими Райкконен обогнал Ральфа Шумахера



Дважды Баррикелло доказывал свое преимущество в скорости над Монтоей



Заминка на пит-столе: ждали Култхарда, а появился Райкконен

да немец атаковал Williams Ральфа Шумахера в борьбе за шестое место! Сход тем более обиден, что Френтцен шел быстрее Вильнева, финишировавшего в итоге четвертым.

В гонке первым из одного круга с лидером выбыл Jordan Такумы Сато. Когда на 13-м круге усилившийся дождь "смыл" все автомобили в боксы, в зоне обслуживания Jordan уже стоял Физикелла. В результате японец был вынужден целый круг "шлепать по лужам" на псевдосликах и потерял кучу времени. Итог гонки Сато подвел сгоревший на 50-м круге двигатель.

Затем Михаэль Шумахер получил возможность подумать, почему на Jaguar решили установить сзади сигнальный огонь синего цвета: Педро де ла Роса мелькнул перед носом Ferrari на 17-м круге, Эдди Ирвайн – на 21-м. Педро как стартовал последним (если не считать Баррикелло), так и финишировал. А вот Эдди на первом круге обошел сразу пятерых соперников. Но очень скоро оказался рядом со своим товарищем по команде, а на 23-м круге вылетел в Stowe.

На том же 23-м круге уже далеко за спиной ушедшего на круг вперед Михаэля Шумахера выкатился из боксов McLaren Култхард. Четырежды шотландец заезжал в боксы – и все неудачно. Сначала из-за помех в радиосвязи Култхард на 13-м круге проскакал мимо боксов. Затем в команде посоветовали Дэ-

виду сделать еще один круг, чтобы посмотреть, не кончится ли дождь. Дэвид посмотрел. Дождь не кончился. В результате шотландец потерял шесть мест. На 23-м круге Култхард снова в боксах. Ситуация была сложной: в Corse дождь уже кончился, а в Club еще шел. И команда вновь решила рискнуть и поставила Дэвиду слики. Решение, видимо, было столь быстрым, что переднее колесо для Дэвида искали секунд 30. Все это время небеса терпеливо ждали. Ливень хлынул, как только гонщик выехал на трассу. Култхард несколько раз отправлялся искать "фарватер" на газонах, после чего поменял слики на микст. Довершением несчастий стала заминка с заправочным оборудованием на четвертой дозаправке. Финишировал Дэвид, отставая от Михаэля на два круга.

На 24-м круге возможность созерцать фонтаны, вылетающие из-под колес Ferrari Шумахера, получили Оливье Панис и Джанкарло Физикелла. От француза в Сильверстоуне не потребовалось особых подвигов. Безупречная работа команды в боксах позволила ему привести свой BAR на пятое место. Оливье назвал этот день "фантастическим". А вот Джанкарло был просто "очень, очень счастлив". При десяти сошедших соперниках, гонщик Jordan с 16-й позиции пришел на финиш седьмым, пропустив только Баррикелло.



Несколько гонщиков, в том числе Ральф Шумахер, стал в Англии жертвами неисправности заправочного оборудования

затем планомерно возвращал утраченное и финишировал шестым.

На 27-м круге за пределы "избранного круга" в полном составе выкатилась команда Renault. Начали гонщики лихо. Баттон на старте опередил четверых. Трули после первого пит-стопа шел третьим. Но в дождь шины Michelin "поплыли", и команда, по примеру McLaren, решила обмануть погоду, поставив слики. Не удалось. Затем у Трули начала самопроизвольно переключаться вниз коробка передач, а Баттон заметил, что его левое переднее колесо вот-вот отвалится, и поспешил в боксы.

На 28-м круге отличную возможность изучить зады Ferrari Шумахера получил Масса. На старте бразилец попытался обехать BAR Вильнева по обочине, и только заасфальтированная по последней моде зона вылета позволила гонщику Sauber продолжить гонку после эффектного вылета в первом повороте.

На удивление долго держался в стремительно сужающемся "круге избранных" Agnons Бернольди. Но сначала два пит-стопа подряд (в Agnons тоже решили попробовать слик в дождь) отбросили его назад, а затем последовала поломка трансмиссии.

Ральф Шумахер не доставил старшему брату удовольствия пройти себя на круг; нырнув прямо перед носом Ferrari в боксы. Лишь для того, чтобы простоять там минуту, наблюдая, как заправщик в отчаянии трясет пиланг сначала одной заправочной машины, затем второй и безнадежным взмахом руки отпускает гонщика на трассу. Повторная дозаправка через несколько кругов лишает Ральфа возможности бороться даже за очки.

Дольше всех в "круге избранных" держался Жак Вильнев. Лишь на 31-м круге Михаэль Шумахер обходит своего самого, пожалуй, горячего "поклонника" среди пилотов Ф-1. Так они и финишировали друг за другом с разницей всего несколько секунд. Плюс один круг и без малого четыре титула.

Хуан-Пабло Монтойа был последним, кто покинул "узкий круг" подлинных триумфаторов этой гонки. Люди в красном все еще хлопали друг друга по широким спинам с белыми "бубновыми тузами" вместо рекламы Marlboro, а колумбиец уже ждал их на лестнице. И капли шампанского стекали по его щекам.

Леонид Ситник



Дэвид Култхард в поисках "брода" четыре раза съезжал на обочину в Club

Захватывающая борьба шла не только среди лидеров: Jordan и Jaguar напряженно сражались за последние места. Сато обгоняет Ирвайна



Круг спустя за пределами "измерения Ferrari" оказался Кими Райкконен. Дважды в ходе гонки финн красиво обгонял Williams Ральфа Шумахера, и дважды ошибки команды в боксах отбрасывали гонщика назад. Первый раз его там просто не ждали. Во второй – надели слик как раз перед тем, как дождь пошел с новой силой. Конец мучениям принес сгоревший двигатель.

Тот же 26-й круг высветил надпись "один круг отставания" напротив фамилии Хайдфельд. Гонщик Sauber терял позиции до дождя,

Сильверстоун

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



На этом Гран При...
Михаэль Шумахер в 107-й раз поднялся
на пьедестал Гран При ЧМ и вышел по
этому показателю на первое место за
всю историю Формулы-1.



Победитель 2001 г.:Мика Хаккинен/McLaren MP4-16: 1:25'33.770
Рекорд круга в квалификации (до 2002 г.):1'20.447 (2001 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F2001)
Рекорд круга в гонке (до 2002 г.):1'23.405 (2001 г., Мика Хаккинен/McLaren MP4-16)
■ — быстрый круг в гонке ■ — время, превышающее рекорд круга в гонке/квалификации

ТРЕНИРОВКА. ПЯТНИЦА

Пасмурно. Дождь-сыро Температура воздуха: 14-19 °C
11.00-14.00 Температура полотна: 15-22 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.ср.
1	Р. Баррикелло	1'31.45/28	—	202.363
2	М. Шумахер	1'31.88/22	0.424	201.430
3	Дж. Физикелла	1'33.43/31	1.977	198.082
4	Х.-П. Монтойя	1'33.84/21	2.385	197.220
5	Т. Сато	1'33.90/37	2.444	197.096
6	Ж. Вильнев	1'34.37/36	2.916	196.111
7	К. Райкконен	1'34.47/39	3.016	195.903
8	Ф. Масса	1'34.67/28	3.219	195.483
9	Дж. Баттон	1'34.74/30	3.287	195.343
10	Н. Хайндфельд	1'34.75/28	3.295	195.326
11	Р. Шумахер	1'35.76/26	3.309	193.258
12	Д. Култхард	1'35.17/29	3.713	194.468
13	П. де ла Роса	1'35.32/39	3.867	194.154
14	О. Панис	1'35.53/24	4.077	193.727
15	Э. Ирвайн	1'35.68/26	4.225	193.428
16	Я. Трулли	1'36.24/33	4.787	192.298
17	М. Уэббер	1'37.85/29	6.378	189.171
18	А. Ионг	1'37.97/38	6.540	188.897
19	А. Мак-Ниш	1'38.47/30	7.020	187.938
20	М. Сало	—	—	—
21	Х.-Х. Френтцен	НСТ	—	—
22	Э. Бернольди	НСТ	—	—

ТРЕНИРОВКА. СУББОТА

Перем. обл. Сухо Температура воздуха: 13-15 °C
9.00-11.00 Температура полотна: 14-19 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.ср.
1	Р. Баррикелло	1'20.23/24	—	230.681
2	М. Шумахер	1'20.42/26	0.198	230.113
3	Р. Шумахер	1'20.70/30	0.478	229.315
4	Х.-П. Монтойя	1'21.07/30	0.846	228.274
5	Д. Култхард	1'21.32/22	1.096	227.572
6	К. Райкконен	1'21.76/23	1.538	226.342
7	Н. Хайндфельд	1'21.76/35	1.539	226.340
8	Дж. Баттон	1'21.99/25	1.768	225.707
9	Х.-Х. Френтцен	1'22.17/28	1.944	225.224
10	Ж. Вильнев	1'22.28/34	2.054	224.923
11	Я. Трулли	1'22.46/30	2.236	224.427
12	Ф. Масса	1'22.47/33	2.242	224.410
13	Э. Ирвайн	1'22.57/14	2.297	224.261
14	П. де ла Роса	1'22.54/28	2.313	224.217
15	Э. Бернольди	1'22.62/29	2.398	223.987
16	Дж. Физикелла	1'22.68/17	2.450	223.846
17	Т. Сато	1'22.81/30	2.582	223.489
18	А. Мак-Ниш	1'22.84/25	2.615	223.400
19	М. Сало	1'23.18/21	2.954	222.489
20	О. Панис	1'23.24/14	3.014	222.329
21	М. Уэббер	1'23.67/33	3.449	221.173
22	А. Ионг	1'25.52/33	5.297	216.394

КВАЛИФИКАЦИЯ

Перемен. обл. Сухо Температура воздуха: 15-18 °C
13.00-14.00 Температура полотна: 18-26 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	+	В.ср.	Время дня
1	Х.-П. Монтойя	1'18.99/9	—	—	234.279	14:00.09
2	Р. Баррикелло	1'19.03/11	0.034	0.043	234.178	13:46.31
3	М. Шумахер	1'19.04/9	0.044	0.055	234.148	13:42.36
4	Р. Шумахер	1'19.32/9	0.331	0.418	233.301	13:47.00
5	К. Райкконен	1'20.13/11	1.135	1.436	230.961	14:00.52
6	Д. Култхард	1'20.13/11	1.137	1.667	230.437	13:48.35
7	Я. Трулли	1'20.51/11	1.518	1.921	229.862	14:00.56
8	М. Сало	1'20.95/12	1.997	2.527	228.502	13:47.36
9	Ж. Вильнев	1'21.13/12	2.132	2.698	228.122	13:49.28
10	Н. Хайндфельд	1'21.18/12	2.189	2.770	227.962	13:40.13
11	Ф. Масса	1'21.19/12	2.193	2.776	227.951	13:52.16
12	Дж. Баттон	1'21.24/11	2.249	2.846	227.794	13:49.10
13	О. Панис	1'21.27/12	2.276	2.881	227.712	13:44.51
14	Т. Сато	1'21.33/11	2.339	2.960	227.542	13:44.41
15	А. Мак-Ниш	1'21.38/11	2.384	3.017	227.416	13:48.16
16	Х.-Х. Френтцен	1'21.41/12	2.418	3.060	227.321	13:38.14
17	Дж. Физикелла	1'21.63/12	2.638	3.339	226.708	14:01.01
18	Э. Бернольди	1'21.78/12	2.782	3.520	226.309	13:55.49
19	Э. Ирвайн	1'21.85/11	2.853	3.611	226.113	13:41.20
20	М. Уэббер	1'22.28/11	3.283	4.155	224.931	13:37.39
21	П. де ла Роса	1'23.42/6	4.424	5.600	221.855	14:01.19
107%		1'24.52/8	5.530	7.000		
22	А. Ионг	1'24.78/12	5.787	7.325	218.288	13:56.46

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

РАЗМИНКА

Облачно. Сухо Температура воздуха: 14-17 °C
9.30-10.00 Температура полотна: 15-18 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.ср.
1	Р. Баррикелло	1'22.37/12	—	224.685
2	М. Шумахер	1'22.81/15	0.444	223.481
3	К. Райкконен	1'24.21/12	1.843	219.768
4	Т. Сато	1'24.22/15	1.853	219.742
5	Х.-П. Монтойя	1'24.43/11	2.068	219.183
6	Н. Хайндфельд	1'24.72/14	2.352	218.448
7	Ж. Вильнев	1'24.74/14	2.370	218.401
8	Ф. Масса	1'24.86/13	2.491	218.090
9	Д. Култхард	1'24.90/6	2.532	217.985
10	Я. Трулли	1'25.07/13	2.703	217.547
11	Х.-Х. Френтцен	1'25.16/11	2.789	217.327
12	Дж. Физикелла	1'25.20/13	2.833	217.215
13	М. Сало	1'25.24/13	2.872	217.115
14	А. Мак-Ниш	1'25.46/13	3.090	216.561
15	Р. Шумахер	1'25.70/7	3.336	215.940
16	П. де ла Роса	1'25.79/14	3.428	215.708
17	Дж. Баттон	1'25.95/9	3.588	215.307
18	О. Панис	1'26.09/9	3.728	214.957
19	М. Уэббер	1'26.61/14	4.246	213.671
20	Э. Бернольди	1'26.78/6	4.415	213.255
21	Э. Ирвайн	1'26.88/9	4.517	213.005

ГОНКА

Облачно. Сухо-дождь Температура воздуха: 17-20 °C
14.00 Температура полотна: 19-23 °C

№	Пилот	Время	ЛК/№	В.ср.
1	М. Шумахер	1:31'45.015	1'23.82/52	201.649
2	Р. Баррикелло	+14.578	1'23.08/58	201.116
3	Х.-П. Монтойя	+31.661	1'25.46/50	200.496
4	Ж. Вильнев	+1 круг	1'24.94/56	197.891
5	О. Панис	+1 круг	1'25.06/58	197.682
6	Н. Хайндфельд	+1 круг	1'24.96/57	197.612
7	Дж. Физикелла	+1 круг	1'25.10/58	197.577
8	Р. Шумахер	+1 круг	1'24.58/58	197.390
9	Ф. Масса	+1 круг	1'25.05/57	196.939
10	Д. Култхард	+2 круга	1'25.49/56	193.068
11	П. де ла Роса	+2 круга	1'25.54/57	192.521
12	Дж. Баттон	НФ (50)	1'26.07/45	191.082
13	Т. Сато	НФ (50)	1'25.80/46	192.346
14	К. Райкконен	НФ (44)	1'25.40/55	190.671
15	Я. Трулли	НФ (29)	1'26.51/55	185.849
16	Э. Бернольди	НФ (28)	1'27.32/55	188.018
17	Э. Ирвайн	НФ (23)	1'27.78/55	190.242
18	Х.-Х. Френтцен	НФ (20)	1'28.11/6	194.489
19	М. Сало	НФ (15)	1'26.72/4	193.606
20	М. Уэббер	НФ (9)	1'28.32/7	204.064
21	А. Мак-Ниш	НФ (0)	—	—

ЧЕМПИОНАТ
В ЛИЧНОМ
ЗАЧЕТЕ

Пилот	Очки
1 М. Шумахер	86
2 Р. Баррикелло	32
3 Х.-П. Монтойя	31
4 Р. Шумахер	30
5 Д. Култхард	26
6 К. Райкконен	11
7 Дж. Баттон	10
8 Н. Хайндфельд	6
9 Дж. Физикелла	6
10 Я. Трулли	4
11 Ф. Масса	4
12 Ж. Вильнев	3
13 Э. Ирвайн	3
14 О. Панис	2
15 М. Уэббер	2
16 М. Сало	2
17 Х.-Х. Френтцен	2
18 А. Мак-Ниш	0
19 А. Ионг	0
20 П. де ла Роса	0
21 Т. Сато	0
22 Э. Бернольди	0

Внутрикомандные
противоборства в квалификации

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

КУБОК КОНСТРУКТОРОВ

Команда	Очки
1 Scuderia Ferrari Marlboro	118
2 BMW WilliamsF1 Team	61
3 West McLaren Mercedes	37
4 Mild Seven Renault F1 Team	14
5 Sauber Petronas	10
6 DHL Jordan Honda	6
7 Lucky Strike BAR Honda	5
8 Jaguar Racing	3
9 KL Minardi Asiatech	2
10 Panasonic Toyota Racing	2
11 Orange Arrows	2

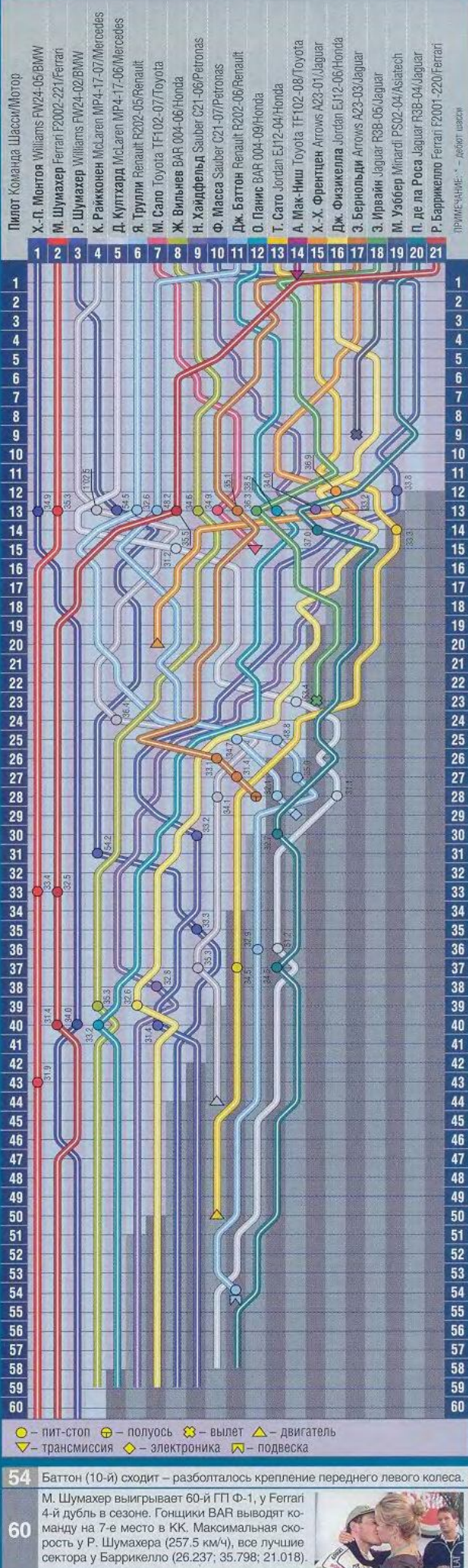
СТАРТОВАЯ РЕШЕТКА

КРУГ ЗА КРУГОМ

Х. П. Монтойя (M)	1'18.998	Р. Баррикелло (B)	1'19.032
М. Шумахер (B)	1'19.042	Р. Шумахер (M)	1'19.329
К. Райкконен (M)	1'20.133	Д. Култхард (M)	1'20.315
Я. Трулли (M)	1'20.516	М. Сало (M)	1'20.995
Ж. Вильнев (B)	1'21.130	Н. Хайдфельд (B)	1'21.187
Ф. Масса (B)	1'21.191	Дж. Баттон (M)	1'21.247
О. Панис (B)	1'21.274	Т. Сато (B)	1'21.337
А. Мак-Нэш (M)	1'21.382	Х.-Х. Френтцен (B)	1'21.416
Дж. Физикелла (B)	1'21.636	З. Бернольди (B)	1'21.780
Э. Ирвайн (M)	1'21.851	М. Уэббер (M)	1'21.281
П. де ла Роса (M)	1'23.422		

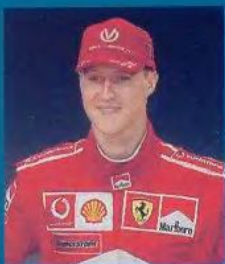
Перед стартом:

1. Баррикелло обгоняет Ирвайна в Stowe и становится 13-м.
2. Р. Шумахер (3-й) ошибается в Copse и пропускает Райкконена, с трудом отбив атаку Култхарда. Баррикелло (13-й) обгоняет Бернольди.
3. Панис (11-й) пропускает Баррикелло (в Copse) и Бернольди (в Stowe).
4. Баррикелло уже в десятке, обогнав Хайдфельда, Физикеллу (16-й) опережают Френтцен и Уэббер.
5. Сало и Вильнев не могут сопротивляться Баррикелло – Рубенс уже 8-й.
6. Бернольди (12-й) обгоняет Хайдфельда, а Френтцен (16-й) – Сато.
7. Сало (9-й) поскользывается в Copse и пропускает двух соперников.
8. Масса обгоняет де ла Росу в борьбе за предпоследнее (19-е) место.
9. В повороте Stowe Уэббер вылетает с трассы и прекращает гонку.
10. Сато (16-й) обгоняет Ирвайна. Масса (18-й) поскользывается и пропускает де ла Росу.
11. Дождь усиливается. Первыми за промежуточными шинами в боксы сворачивают Френтцен (13-й) и Масса (19-й). Оба в итоге выигрывают на этом по 4 места. Сато (15-й) разворачивается и теряет 3 позиции.
12. 14 машин на пит-лейн. Култхард (5-й), де ла Роса (17-й) и Сато (18-й) остаются на трассе – шотландец и японец ошибаются, как и Масса (12-й). Механики McLaren не ждали Райкконена, а Ральф (23.2) и Баттон потеряли время, пока "переобували" другую машину команды. Монтойя и М. Шумахер (оба – 9.6) обогнали Култхарда еще до конца круга.
13. Лидируют Монтойя, М. Шумахер, Култхард, Трулли, Баррикелло, Баттон. Де ла Роса (11.5) и вылетевший вновь Сато в боксах.
14. Бернольди (12-й) обгоняет Сало, Панис (14-й) – Ирвайна. Култхард (3-й) последним заезжает в боксы (6.5) и откатывается на 11-е место.
15. М. Шумахер легко обогнал Монтойю в Club. Баррикелло (4-й) опередил Трулли, а Р. Шумахер (6-й) – Баттона. Масса (15-й) оставляет позади Ирвайна. Сало (12-й) из-за отказа трансмиссии выбывает из гонки.
16. Отырв Михаэля от Монтойи – уже 6 с. Райкконен (7-й) обгоняет Баттона.
17. Райкконен уже 5-й, Френтцен (8-й) опередил Баттона. Физикелла (16-й) совершает два обгона, а Ирвайн (14-й) пропускает двоих соперников.
18. Баррикелло (3-й) обогнал Монтойю на стартовой прямой, отыграв за 19 кругов 19 мест! Хайдфельд (15-й) опережает Физикеллу, а Ирвайна (16-й) разворачивает, но позиций Эдди не теряет.
19. Райкконен пробился на 4-е место, опередив Трулли. Отказ двигателя не позволяет Френтцену (7-й) закончить гонку.
20. Вильнев (8-й) обгоняет Баттона, Масса (12-й) – Паниса.
21. Култхард (10-й) рискует поставить слики, откатываясь на последнее место (механики не могут найти переднее правое колесо). Трулли уже 6-й, пропустив Ральфа, Хайдфельд (12-й) обгоняет Паниса.
22. Райкконен (4-й, 10.4) также на пит-лейн. Вильнев (7-й) обгоняет Трулли. Ирвайн (15-й) вылетает в Stowe, де ла Роса (16-й) пропускает Сато.
23. Дождь почти стих. Оба Renault в боксах. Трулли продолжает гонку 12-м, а Баттону пришлось подождать – британец вернулся на трассу 14-м.
24. Бернольди (6-й) пропускает Массу в Abbey и также ставит "слики", теряя еще 4 места. Култхард (16-й) обгоняет де ла Росу. Дождь усиливается.
25. Бернольди (11-й) и Баттон (14-й) снова в боксах – трасса слишком мокрая.
26. На пит-лейн Райкконен (10-й, 7.8), Трулли (13-й, 6.0) и вылетевший в Club Култхард (16-й, 6.1).
27. Бернольди (12-й) выбывает из гонки – отказ трансмиссии в Club. Масса (6-й) и Сато (11-й) ошибаются, бразилец пропускает Хайдфельда.
28. В боксах Масса (7-й, 8.2) и де ла Роса (13-й). Гонку они продолжают 9-м и 14-м (последним). Трулли (14-й) сходит – отказ электроники.
29. Р. Шумахер на пит-лейн (29.0), но заправочная машина отказывает, и немец возвращается на трассу 8-м.
30. Баррикелло (2-й) разворачивается в Club.
31. Обе Ferrari заезжают в боксы (8.0 и 7.6), но сохраняют 1-ю и 2-ю позиции. Далее следуют Монтойя, Вильнев, Хайдфельд и Панис.
32. Р. Шумахер (8-й, 8.1) вновь в боксах и опускается еще на два места вниз.
33. Уже 4-й пит-стоп для Култхарда (13-й, 25.8) затягивается – не в порядке заправочная машина. Также в боксах Баттон (12-й).
34. Райкконен (9-й, 9.3), Сато (11-й) и де ла Роса (13-й) заезжают за сликами.
35. Также в боксах Хайдфельд (5-й, 7.4), который теряет три места.
36. Меняют шины Вильнев (4-й, 9.2) и Физикелла (6-й), теряя 2 и 3 места.
37. После пит-стопов Монтойя (3-й, 9.2) обгоняет Баррикелло (6.4) в Bridge, Панис (4-й) опережает Хайдфельда, а Масса (7-й) теряет 3 места.
38. М. Шумахер посещает боксы (6.8), но сохраняет лидерство.
39. Райкконен (10-й) становится жертвой отказа двигателя перед Abbey.
40. Баррикелло (3-й) обгоняет Монтойю перед Copse.
41. Сато (10-й) также не сможет финишировать – еще один отказ мотора.



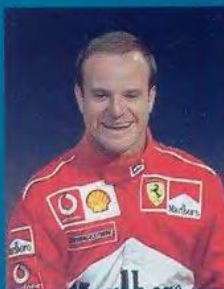
ПРЕСС- КОНФЕРЕНЦИЯ ПОСЛЕ ГОНКИ

Михаэль Шумахер



С самого начала мы планировали дважды останавливаться в боксах, но никто не ждал, что начнется дождь. На сухой трассе я был быстрее Хуана-Пабло, но когда заморосил дождь, я оказался в неприятной ситуации — он отрывался буквально на глазах. Машина сегодня была хороша, а шины — просто замечательны, недаром мы так долго работали над ними вместе с Bridgestone. Также я хочу поблагодарить Росса, поскольку именно он принимал решение о том, когда надо заезжать для замены шин. Сам я не был уверен, возможно, стоило остаться на трассе еще на несколько кругов на сликах, но он принял решение и оказался совершенно прав. Затем трасса почти подсохла, промежуточные шины начали быстро стираться, и превратились практически в слик, и в этот момент снова пошел дождь. Было очень скользко. Я очень доволен своей победой, поскольку гонка получилась очень непростой. Я не столь часто побеждал на "Сильверстоуне", так что очень рад одержать здесь 60-ю победу и порадовать своих немногочисленных британских поклонников.

Рубенс Баррикелло



Гонка получилась фантастической! Если говорить о результате, то большего я и не желал. Не знаю уж, что случилось с машиной на старте — я включил первую передачу и двигатель заглох. Я понимал, что машина позволит мне обогнать, но также знал, что если хочу заработать сегодня очки, то не стоит торопиться на старте. К счастью, я ни с кем не столкнулся. Это было непросто, поскольку моя машина намного быстрее тех, кто был рядом, но все прошло хорошо. Шины работали просто великолепно. Правда, меня развернуло, когда я гнался за Михаэлем, — слишком торопился и зацепил бордюрный камень. Поединок с Хуаном-Пабло получился великолепным. Его машина была чуть быстрее на более сухих участках трассы, но мокрых пятен оставалось предостаточно, и на них преимущество получал я. Но самое невероятное — он атаковал меня в повороте Bridge, где как раз было сыро! Потом, через несколько кругов, трасса еще просохла, и мне удалось выйти вперед.

Хуан-Пабло Монтоя



Когда заморосил дождь, оказалось, что наши слики работают гораздо лучше, и я стал отрываться от Михаэля. Но потом преимущество получил он. Я заехал в боксы, выигрывая у него восемь секунд, но уже через два круга увидел его в зеркалах. Я старался изо всех сил, но сделать что-либо было невозможно. Под дождем Ferrari просто уезжали от нас. Считаю, что дождевые шины, которые мы поставили — это правильное решение. Когда трасса стала подсыхать и я оказался позади Рубенса, то заметил, что в быстрых поворотах он немножко поднимает ногу с педали "газа", а в Bridge еще и оставляет достаточно свободного места. К сожалению, потом шины стали быстро изнашиваться. Ближе к финишу Рубенс по-прежнему "привозил" мне около полусекунды с круга, и я, посоветовавшись с командой, решил поберечь машину.

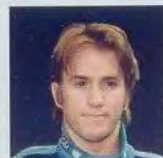
ГОНКА ГЛАЗАМИ ПИЛОТОВ



Жак Вильнев: Мы долго этого ждали и вот дождались. Гонка получилась невероятно сложной, и привести в таких условиях две машины к финишу в первой шестерке — великолепный результат для любой команды. Впервые с начала сезона мы были уверены, что сможем побороться за очки не только при успешном развитии событий — эта трасса и наша машина здорово подходят друг к другу. И, конечно, сделали свое дело два великолепных и совершенных во время пит-стопа.



Оливье Панис: Я стартовал с 13-й позиции, и борьба действительно получилась адской, во многом из-за погоды, но сегодня я получил большое удовольствие. После проблем, свалившихся на меня в пятницу и субботу, команда проделала гигантскую работу, показав свой профессионализм и целеустремленность. Хочу поблагодарить всех, но отдельное спасибо — ребятам из Bridgestone. Одним словом, фантастический день, ведь вдобавок ко всему это был домашний Гран При для команды.



Ник Хайдфельд: В начале гонки я терял позиции буквально одну за другой — шины почему-то никак не хотели прогреваться до рабочей температуры и возникла недостаточная поворачиваемость. Под дождем дела пошли лучше, а третий комплект ближе к финишу почти совсем истерся, но машина, тем не менее, позволяла поддерживать высокий темп до самого последнего круга.



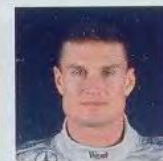
Джанкарло Физикелла: Все нормально. Набрать очки сегодня было бы фантастикой. На жестких сликах мне удавалось поддерживать высокую скорость, но машина вела себя очень нервно, а из-за плохого сцепления с трассой еще и сильно скользила. Я сделал все, что мог, хотя это и было непросто, и команда тоже. Но все дело в том, что стартовал-то я аж с 17-й позиции.



Ральф Шумахер: До начала дождя все складывалось неплохо. Во всяком случае, мы выглядели явно сильнее-шими среди клиентов Michelin и реально претендовали на очки. Но вновь, как и месяц назад в Канаде, неполадки заправочной машины перечеркнули мои надежды. Я разочарован.



Фелипе Масса: На старте Вильнев был явно медленнее меня, и мне пришлось объезжать его. К несчастью, я оказался на траве и закрутился, хорошо хоть, ни в кого не врезался. Поначалу трасса оставалась очень скользкой, но я рано заехал на смену шин и отыграл немало времени. Но к 30-му кругу шины здорово износились, и пришлось вновь их менять. В этот раз я был быстрее многих, кто финишировал впереди, но потерял слишком много времени из-за ошибок.



Дэвид Култхард: Ужасная гонка. Когда я собрался заехать в боксы, механики из-за сбоя в работе радио не услышали меня, а когда я принял их ответ, то уже проскочил въезд на пит-лейн. По нашей информации дождь мог прекратиться, и я остался на трассе еще на один круг, но дождь только усилился. В этот день я выбирал неправильное время для неправильных шин. К тому же еще до начала гонки на машине обнаружилась неисправность тормозов, мы попробовали устранить их уже на стартовом поле, но на мокрой трассе тормозить было крайне тяжело. Думаю, я четырежды вылетал в Club. Одним словом, гонка, которую хочется забыть.



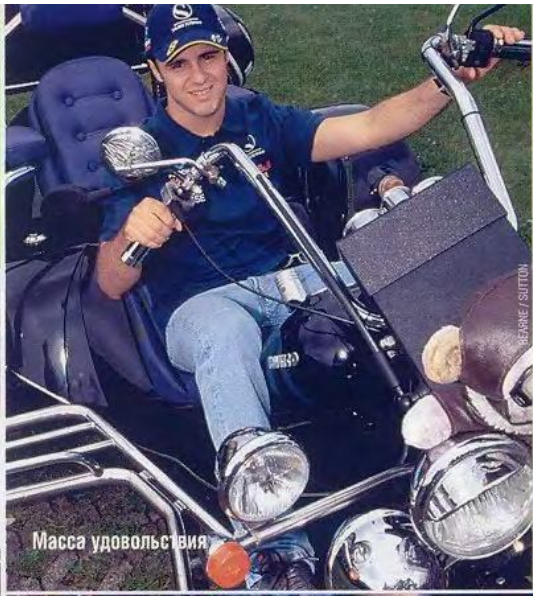
Безнадежная попытка уложиться в 107%



Очень целеустремленный гонщик



Эдди всегда был прижимистым руководителем



Масса удовольствия



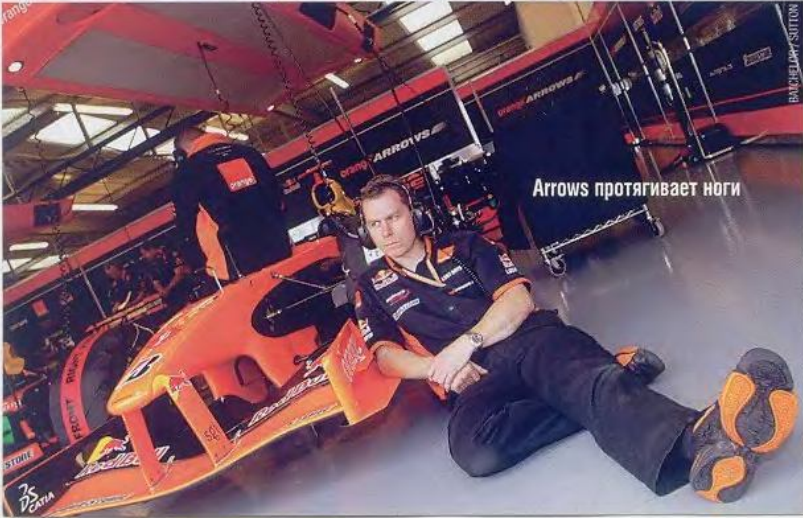
- Ральф, скажи брату, стыдно все время выигрывать
- Хуан, он и так ходит весь красным



- Автограф? Руки за голову и шагом марш отсюда!



Хайдфельда - убью! Уверял ведь, что шнапс - безалкогольный...
Ковнацкий Марк, Россия, Москва



Arrows протягивает ноги



Гонщики BAR, похоже, вчера что-то отмочили

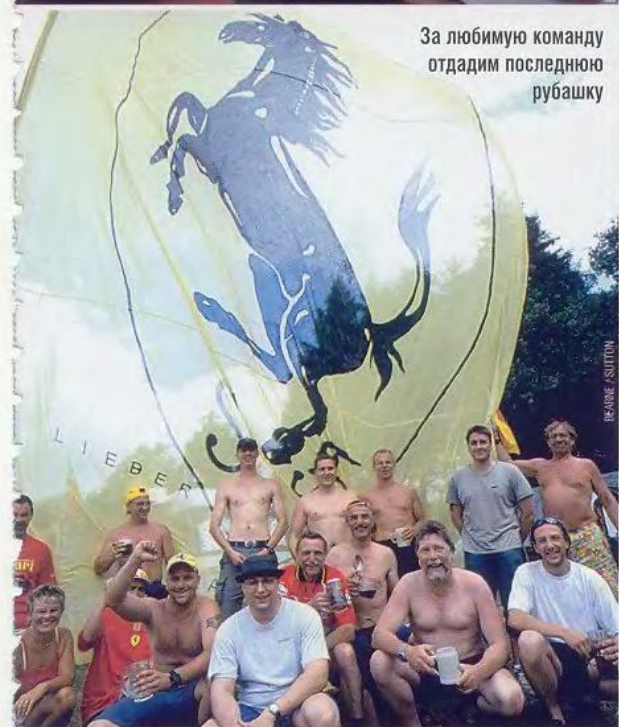


Кими совершает стремительный разворот

BATCHelor / SUTTON



Физзарядка



За любимую команду отдадим последнюю рубашку

RE-ONE / SUTTON



Некоторые просто торчат от Формулы!

SUTTON / LAT



Последствия резкого торможения



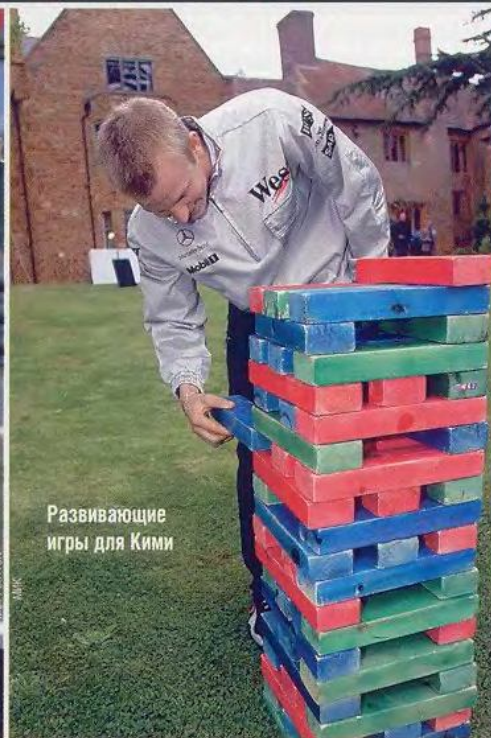
Дает под роспись

SUTTON

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



Медвежий угол



Развивающие игры для Кими

SUTTON



Техник Michelin проводит небольшую модернизацию шин Bridgestone с помощью дрели

Макс Мосли:

“ПРИЗНАЮСЬ, ЧТО
Я РАЗДРАЖЕН, НО
БЕССИЛЕН”

СОВСЕМ НЕ СТРАШНЫЙ СУД

“Суда” над Ferrari ждали не без волнения. Предполагалось, что суд этот будет непременно “страшным”: итальянской “конюшне” предрекали по меньшей мере потерю “неправедно” заработанных четырехкратным чемпионом в ГП Австрии десяти очков, а то и вообще дисквалификацию на весь сезон и прочие леденящие душу кары. Причем такую жесткость склонны были одобрить даже многие самые преданные поклонники Шумахера, которые, конечно же, ждут от своего кумира подлинных, героических побед, а вовсе не того парада субординаций, который Ferrari устроила в Австрии.

Следствие закончено, забудьте

Однако гром так и не прогремел. Боги FIA не решились поднять свои могущественные длани, в былые времена вооруженные молниями, на не менее могущественную во всех отношениях команду, а ограничились лишь тем, что ласково “пожурили” провинившихся: оштрафовали Ferrari, Шумахера и Баррикелло “солидарно” на миллион долларов – сущие копейки в масштабах тех денег, которые составляют бюджет команды. Причем, как следует из текста решения Всемирного совета по автоспорту от 26 июня 2002 года, штраф наложен

отноюдь не за возмутивший всех “фальшфиниш” ГП Австрии, а за последовавшую затем “кляунаду” на пьедестале почета. Мир встретил это решение, конечно же, весьма и весьма критически.

Тут уместно вкратце припомнить австрийские события. Подчиняясь приказу, полученному из боксов от технического директора Ferrari Росса Брауна, и сообразуясь со своим контрактом (только что, кстати говоря, продленным еще на два года), лидирующий на протяжении всей гонки (да и всего уик-энда, включая квалификацию) Рубенс Баррикелло весьма демонстративно, буквально на послед-

них метрах дистанции, пропускает “старшего” по команде – Михаэля Шумахера. Тот в очередной раз пересекает финишную черту (именно так, а не побеждает) первым. При этом все основные соперники действующего чемпиона находятся очень от него далеко – как на дистанции ГП Австрии, так и в зачетной таблице чемпионата. Трибуны негодуют. Явно смущенный происходящим, Шумахер буквально выталкивает на верхнюю ступень пьедестала еле сдерживающего слезы Баррикелло и отдает ему свой приз, пытаясь хоть отчасти унять отчаянный свист и улюлюканье толпы.

Собственно, командная тактика, включающая подчас самые непопулярные “в народе” решения – далеко не новость ни для кого. Но уж больно цинично на сей раз все было сделано – так, что выглядело откровенным плевром в адрес миллионов болельщиков и спорта как такового, принципов честной игры. Отсюда и реакция людей, ставшая изрядным сюрпризом для чиновников FIA и многих

других представителей автоспортивного мира. Президент Международной автомобильной федерации Макс Мосли так прямо и сказал: "Я был просто изумлен реакцией публики, и, полагаю, остальные тоже".

Между тем "первое лицо" Формулы-1 Берни Экклстоун, которого вообще трудно чем-либо удивить, резонно пояснил: "Если бы нечто подобное они проделали в начале гонки, это было бы воспринято как должное. А все выглядело так, словно у Рубенса украли победу, поскольку он фактически выиграл гонку. Но теперь мир все равно знает, что гонку выиграл Рубенс. Равно как это знает и Михаэль".

Над решением, оглашенным на состоявшемся в Париже заседании Всемирного совета по автоспорту, работала группа из четырех человек, однако их имена остались неизвестны. Вероятно, одним из них был сам Макс Мосли, во всяком случае, именно он затем отдувался за всех перед журналистами. Признав, что чувствует себя в сложившейся ситуации "раздраженным, но бессильным", президент FIA фактически оправдывался: "Если команда предпринимает для достижения победы что-то, что не нарушает никаких специальных правил, не остается ничего иного, как признать их право на это. И в конце концов, исходя из существующего регламента, мы просто не могли подвергнуть команду большому наказанию, даже если это и наносит ущерб Формуле-1. Ведь Ferrari могла бы опротестовать более строгие санкции и выиграть дело судебным порядком".

Представители Ferrari, кстати говоря, в процессе рассмотрения австрийского инцидента отнюдь не отмалчивались, а активно защищались, делая упор на то, что их манипуляции с позициями на финише были чисто "семейным", внутрикомандным делом и ни в коей степени не могли повредить другим командам и гонщикам. И с одной стороны, действи-

Именно эти несколько мгновений "растерянного триумфа" комиссия FIA оценила в миллион долларов штрафа. По триста тридцать три тысячи с "копейками" на каждого из "жеребцов из Маранелло" и на их "конюшню"

BEAR/SUTTON

тельно, сколько ни меняйся местами Баррикелло с Шумахером на финише ГП Австрии, на порядок финиширования остальных гонщиков это никак не влияло. Однако если предположить, что каким-то невероятным, чудесным образом за оставшиеся в календаре чемпионата гонки кто-то (тот же Монтойя, например) умудрится догнать Михаэля по числу очков, то "украденные" у Баррикелло четыре очка могут сыграть решающую роль уже в борьбе за чемпионскую корону с представителем соперничающей команды. И именно этим, кстати, Scuderia оправдывала свою довольно неспортивную тактику сразу после ГП Австрии. Так что, пусть и теоретически, но "подставная" победа Шумахера ударила не только

по его партнеру по команде, но и по основным соперникам. Но это противоречие в позиции Ferrari членов рабочей группы совета не смутило.

Помогите, кто чем может!

"Раздраженный, но бессильный" Макс Мосли объявил о намерении открыть веб-страничку на официальном сайте FIA www.fia.com с тем, чтобы широкие народные массы могли высказаться по назревшей проблеме и предложить свои пути ее решения: "Командные приказы – вопрос очень сложный, но то, что случилось в Австрии, несомненно, скверно со спортивной точки зрения. Мы продолжим работу специально созданной группы и приглашаем всех желающих через наш веб-сайт присоединиться и поделиться своими суждениями на сей счет. Мы все знаем, что произошедшее в Австрии неправильно, что подобное крайне нежелательно. Но в данный момент никто из нас не смог найти решения этой проблемы. Может, оно есть, и может, есть кто-то, кто может нам его подсказать, подсказать, что и, главное, как нам делать? Понятно, что в отношении командных приказов должно появиться какое-то новое правило, но как претворить его в жизнь, какими должны быть наказания за те или иные его нарушения? У нас есть правила, но мы готовы изменить их, если на то будет демократическое волеизъявление".

При этом отнюдь не все сочли решение совета чересчур мягким. Например, Эдди Джордан, не склонный к излишней демократии и всецело поддерживающий право команды на приказы гонщикам, которые сам успешно практикует (достаточно вспомнить ГП Бельгии 1998 года в Спа, когда Ральф Шумахер получил указание не обгонять Дэмона Хилла, чтобы не испортить победный дубль обоим),

Если у Берни Экклстоуна и был припасен для Ferrari "камень за пазухой", то он его так и не вынул, предпочтя придать некрасивой австрийской истории пустячный характер

АВТОМАГАЗ



На слушание Шумахер и Баррикелло направлялись в строгих костюмах и галстуках. Выйдя после оглашения "щадящего" решения на волю, Михаэль галстук сразу снял. Расслабился. И посмотрел на солнце так, словно уже и не чаял его увидеть...

поддержал чиновников FIA: "Всемирный совет по автоспорту сделал то, что я и ожидал. В решении выражено явное неодобрение относительно того, каким образом были реализованы указания команды, и достаточно жесткая позиция в отношении церемонии награждения. Важно, чтобы команды и гонщики строго соблюдали протокол церемонии награждения, особенно в плане уважения к национальным сановникам".

Но, как уже отмечалось, штраф размером в миллион долларов, "жестким" применительно к бюджету Ferrari, равно как и гонорарам Шумахера, вряд ли назовешь. Разве что для Баррикелло 333 тысячи 333 доллара и 33 цента — ощутимая потеря. Но ведь он-то как раз меньше всех виноват в случившемся!

Да и болельщикам от "красного" миллиона, как говорится, ни холодно ни жарко — они ждали совсем другого. Хотя те, кто сильно прогорел, поставив деньги на победу Баррикелло в ГП Австрии, не прочь, наверное, получить часть этого миллиона в качестве компенсации за в буквальном смысле украденный у них выигрыш (а букмекеры выплачивают выигрыш исключительно по официальным итогам соревнований) — ведь Баррикелло, напомню, лидировал весь уик-энд и вплоть до самого финиша гонки. И, кстати говоря, в конных бегах, откуда в Формулу-1 пришли ставки и где они играют огромную роль, хоть и всякое, конечно, бывает, такая явная "подстава" не прошла бы.

"А нам все равно!"

Точку в отношении шпильбергского скандала и последующего решения FIA поставил президент Scuderia Ferrari Marlboro Лука ди Монтеземо: "То, что случилось в Австрии, больше не повторится, но это не означает, что Ferrari будет делать что-то вопреки своим интересам. Мы всегда практиковали командные указания и будем продолжать это делать, но таким образом, чтобы избежать проблем для команды со стороны ее гонщиков. Командные указания всегда практиковались в спорте, и в Формуле-1 это в порядке вещей".

И своеобразным подтверждением этим словам стал ГП Европы, прошедший буквально перед "страшным судом" в Париже. Команда вернула Рубенсу Баррикелло "украденную" у него в Австрии победу, посредством все того же приказа из боксов придержав явно более быстрого на сей раз Шумахера позади бразильца, при том что оба были вновь далеко за пределами досягаемости для ближайших преследователей. Только на сей раз все было сделано аккуратно, красиво и пристойно, поэтому радости самих гонщиков, членов команд и зрителей на трибунах и вне их не было предела. Как же все-таки мало нужно людям для счастья! Всего-то — грамотная режиссура и вера в торжество справедливости. Совсем немного по нашим временам.

Злые языки, впрочем, тут же породили весьма правдоподобную версию: прокрутив "правильное" шоу всего за три дня до заседания в Париже и вернув четыре недостающих очка в актив Баррикелло, а главное, изъяв их из актива, все равно уже фактически недосягаемого для соперников Шумахера, Ferrari "нажала" на FIA — мол, мы восстанавливаем таким образом "статус-кво", а вы нас взамен лишь пожурите.

В определенной мере в пользу этой версии можно истолковать и мнение Берни Экклстоуна: "Командные приказы существуют в велосипедном и других видах спорта. Это так, и я не думаю, что мы должны что-то менять. Это дело команды. И в данном случае это никак не сказалось ни на текущих результатах чемпионата конструкторов, ни, как теперь можно видеть, чемпионата гонщиков. Хотя их (пилотов Ferrari) поведение на пьедестале было довольно глупым. Думаю, Михаэля просто охватила паника, ведь никогда прежде его не осмивали. Его действия были необдуманными, поскольку у него просто не было времени обдумать их. Так что в конце концов, думаю, ничего страшного не произошло. Есть извиняющие Ferrari обстоятельства, хотя результат их действий имеет не очень приятный привкус".

Борис Мурадов

ВЫДЕРЖКА ИЗ ИТОГОВЫХ ДОКУМЕНТОВ ЗАСЕДАНИЯ ВСЕМИРНОГО СОВЕТА ПО АВТОСПОРТУ, СОСТОЯВШЕГОСЯ 26 ИЮНЯ 2002 ГОДА В ПАРИЖЕ

Изучив доклад наблюдателя и заслушав вовлеченные стороны, а именно Рубенса Баррикелло, Михаэля Шумахера и Scuderia Ferrari Marlboro, Всемирный совет по автоспорту принял следующие решения.

Гонка

Всемирный совет по автоспорту выражает сожаление относительно того, каким образом были отданы и выполнены указания команды в ходе ГП Австрии. Тем не менее Совет находит невозможным подвергнуть наказанию двух гонщиков, поскольку оба они в соответствии со своими контрактами обязаны выполнять указания, исходящие от команды.

Совет также признает давно устоявшееся и традиционное право команды устанавливать такой порядок финиширования своих гонщиков, какой представляется наилучшим в борьбе за оба мировых титула.

С учетом этих обстоятельств Совет с некоторой неохотой решил не предпринимать каких-либо действий по факту указаний команды Scuderia Ferrari Marlboro, имевших место в ходе ГП Австрии.

Церемония награждения

Церемония награждения соблюдена не была. Финишировавший вторым Рубенс Баррикелло, по национальности бразилец, стоял на верхней ступени пьедестала почета, в то время как звучал национальный гимн Германии в честь Михаэля Шумахера. Затем Михаэль Шумахер также взшел на верхнюю ступень, и уже оба гонщика, а не единственный победитель, находились на ней во время исполнения национального гимна Италии. Михаэль Шумахер получил приз за первое место из рук канцлера Австрии и, не поблагодарив того, передал приз Рубенсу Баррикелло, а затем принял приз за второе место от вице-канцлера Австрии.

Каждая команда обязана обеспечить соблюдение ее гонщиками церемонии награждения и недопущение каких-либо действий, которые могут вызвать замешательство представителей власти страны, на территории которой проводится Гран При.

Всемирный совет по автоспорту постановил, что Рубенс Баррикелло, Михаэль Шумахер и Scuderia Ferrari Marlboro виновны в несоблюдении статьи 170 Спортивного регламента Формулы-1.

Всемирный совет по автоспорту налагает штраф на Рубенса Баррикелло, Михаэля Шумахера и Scuderia Ferrari Marlboro солидарно, с выплатой половины штрафа немедленно и половины с отсрочкой на год. В случае если подобный проступок повторится в течение следующих двенадцати месяцев, штраф должен быть выплачен немедленно в полном объеме.



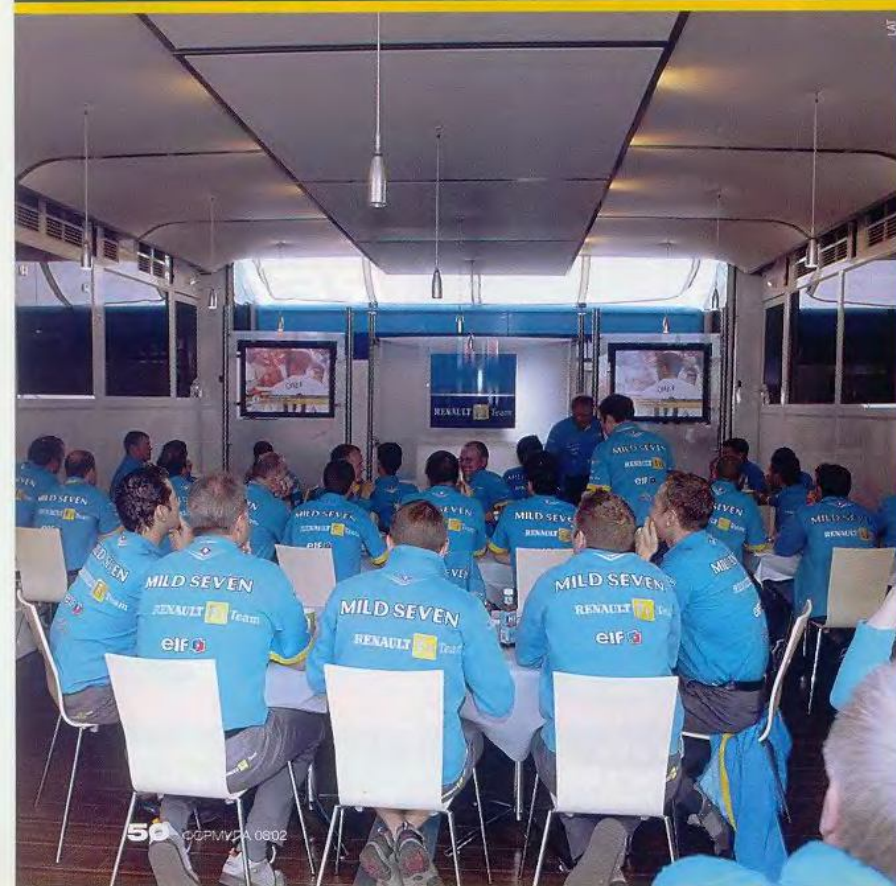
КАЛЕЙДОСКОП
Футбол

ШУМАХЕР В ПОГОНЕ ЗА БРАЗИЛИЕЙ

Сегодня по популярности Формула-1 уступает лишь Олимпийским играм и футболу. Но Олимпиада – это десятки видов спорта. Поэтому на равных спорить с “королевой” за первое место в сердцах миллионов болельщиков может лишь “Его Величество” футбол. Причем “король” не оставляет равнодушными и подданных “королевы”.

Англия – не только мировой центр автоспорта, но и родина футбола. И если вы думаете, что нет в мире более неистовых болельщиков, чем итальянцы и бразильцы, то загляните, когда будете в Дувре, в музей Кентского полка. Среди знамен, оружия и трофеев в одной из его стеклянных витрин покоится старый футбольный мяч. С таким мячом в ногах в 1916 году повел своих солдат в атаку на немецкие траншеи капитан Невилл. Его дриблинг закончился трагически. Капитан был убит в первые пять минут боя. Вместе с ним полегло около 500 его товарищей. Этот случай произошел во время битвы при Сомме – самого масштабного наступления войск Антанты в Первой мировой войне. Благодаря легендарной атаке Невилла это сражение вошло в историю под названием Большого финала европейского кубка.

С тех пор прошло много лет. Мир изменился. Но любовь британцев к великой игре осталась неизменной. И поскольку персонал большинства команд Ф-1 процентов на 70 состоит из представителей Соединенного Королев-



Даже в пaddock Ф-1 английские болельщики славятся своей экспансивностью, однако в ходе гоночного уик-энда в Нюрбурге у них был только один повод для радости – мяч, забитый в ворота Бразилии

ства, то такие события как Кубок мира по футболу просто не могут не отразиться на жизни пaddock. Достаточно вспомнить 1994 год, когда механики ночи напролет смотрели трансляции из США, а результаты некоторых матчей можно было найти даже на обтекателях машин Ф-1. Так, после исторической победы сборной Ирландии в групповом матче над итальянцами со счетом 1:0 Эдди Джордан с гордостью написал на бортах своих автомобилей: Ireland 1 – Italy 0. Однако уже через неделю, когда ирландцы, уступив голландцам, вылетели из плей-офф в 1/8 финала, Джанкарло Минарди нашел достойный ответ. В Сильверстоуне Minardi выехали на трассу с огромной надписью: Italia IN – Ireland OUT на воздухозаборнике. Увенчал “футбольную лихорадку” 1994 года бразильский флаг на носу

BMW. Williams

ENGLAND



Перед 1/4 финала Кубка мира в Ф-1 оставалось девять пилотов, переживавших за сборные своих стран, после ГП Европы их осталось всего семь: команда Кореи огорчила де ла Росу, а Бразилия – Баттона

Jordan Рубенса Баррикелло с надписью “Бразилия – чемпион” и двойной буквой S – логотипом Айртона Сены, которому в том сезоне сборная Бразилии посвятила свою победу в Кубке мира по футболу. Так что не отстают от британцев и представители других футбольных держав в Ф-1.

Затем был чемпионат Европы 1996 года, когда в Ле-Мане даже перенесли на час старт знаменитой 24-часовой гонки, начало которой совпадало по времени с одним из матчей первенства Европы. Два года спустя, в 1998 году, французские и бразильские гонщики устроили на пит-лейн Сильверстоуна альтернативный финал по настольному футболу. А в 2000-м Йос Ферстаппен выкрасил в Канаде свой шлем в традиционные оранжевые цвета голландской футбольной сборной.

В этом году страсти по футбольному Кубку мира достигли апогея на ГП Европы в Нюрбурге, который совпал по срокам с четвертьфиналами в Корею и Японию. Из-за чего организаторам ГП даже пришлось перенести на 45 минут субботние тренировки и квалификацию, чтобы развести их с проходившими в то же время матчами Испания–Южная Корея и Турция–Сенегал. Но основные страсти развернулись в пaddock накануне, когда на Дальнем Востоке встречались Бразилия с Англией и Германия с США. В восемь часов все команды в полном составе собрались в моторхоумах у экранов телевизоров, чтобы увидеть сражение англичан и бразильцев. А руководители некоторых “конюшен” установили телевизоры в боксах, чтобы механики, занятые срочной работой, тоже могли следить за матчем. Самый эмоциональным болельщиком в Нюрбурге бесспорно был Фелипе Масса, который, укутавшись в бразильский флаг, ни секунды не мог усидеть на месте, словно находился не в пaddock Ф-1, а на стадионе в Сидзуке. А вот Култхарду пришлось скрывать свои симпатии: “Англия и Шотландия – традиционные соперники внутри страны, но в международных матчах мы всегда поддерживаем друг друга, – признался Дэвид нашему корреспонденту во время визита в Россию. – Однако на этот раз я оказался в трудной ситуации – моя подруга Симоне родом из Бразилии, и если бы я отдал предпочтение

Англии, она бы закрыла для меня дверь в нашу спальню. Поэтому в интервью для британской прессы я объявил, что буду болеть за Англию, но сам переживал за Бразилию. И по тем же причинам буду делать это в финале”.

А немецким пилотам, в отличие от бразильцев, так и не удалось посмотреть матч своей команды с американцами целиком – первые полчаса они находились на трассе – хотя в боксах Ferrari и установили для Михаэля Шумахера специальный монитор, на котором транслировалась игра. “Я был в курсе того, что происходило на поле, но по человечески смог посмотреть лишь второй тайм”, – сокрушался Михаэль. Однако кульминация “футбольной лихорадки” наступила через неделю после ГП Европы, когда в финале сошлись Германия и Бразилия. Для Ferrari, как и для Aggro, это было не только “противостоянием века”, но и продолжением внутрикомандного противостояния.

“Было бы забавно посмотреть финал вместе с Михаэлем, – улыбался Рубенс. – Но он смотрел матч у себя дома с Коринной, а я – в компании с друзьями и Лучано Бурти, с которым мы составляем что-то вроде “бразильской колонии” в Ferrari”. Как известно, бразильцы победили и стали пятикратными чемпионами мира, но Шумахер тут же пообещал отыгаться за соотечественников. “Я поздравляю Рубинью! Но, на мой взгляд, Германия играла ничуть не хуже Бразилии, нам просто не повезло, – заявил Шумахер. – И я обещаю немецким болельщикам отыгаться за поражение в Июкогаме, и уже в этом году догнать футбольную сборную Бразилии по числу чемпионских титулов”.

Уйти от такой погони шансов у бразильцев практически нет.

Владимир Маккавеев



Прекрасная половина пaddock не осталась в Нюрбурге в стороне от футбольных страстей: Эдди Джордан даже привез на ГП Европы специальную группу поддержки (вверху)

После победы Бразилии на Кубке мира бразильские пилоты CART Жункейра, Канаан и Фиттипальди постриглись “под Рональдо”, а тест-пилот Williams Антонио Пиццона выбрил на затылке бразильский флаг



У стойки фирмы по прокату автомобилей в зале прилета дюссельдорфского аэропорта я услышал уже привычную фразу: "Извините, но заказанного вами Opel Astra в настоящий момент в наличии нет". "Разумеется, — отвечаю. — Обычное дело". "Но, конечно, взамен мы предоставим вам автомобиль более высокого класса". — сияет улыбкой менеджер. "Замечательно, — киваю. — Это ведь тоже в порядке вещей". "Правда, — извиняясь всем своим видом, добавляет он, — у этой машины сломана антенна, поэтому радио не работает... И датчик уровня бензина неисправен... И две большие царапины сбоку и сзади..." "Ничего, уж как-нибудь несколько-то дней переживу", — бодрюсь я. И тут он меня добивает: "Но зато это... Chrysler PT Cruiser!" Похоже, судя по сияющему виду менеджера, он уверен, что я должен быть просто в восторге. А я в трауре: в Австрии у меня была мощнейшая немецкая машина, на которой просто невозможно ездить медленно, за что постоянно приходилось платить штрафы, а теперь в Германии с ее скоростными автобанами, где можно гнать без ограничений, мне достался американский степенный "ретромобиль", потребляющий к тому же прорыв бензина!

Но все это, в конечном счете, ерунда, досадная мелочь, ведь впереди — "Нюрбургринг".

Гран При Европы! Черт с ним, с радио. Буду слушать компакт-диск, который всегда беру с собой в Германию — с музыкой из "17 мгновений весны". И в этом смысле PT Cruiser по своему дизайну как раз "в тему". Завожу мотор, трогаюсь, выезжаю на автобан, усеянный указателями на немецком языке, запускаю диск и чувствую себя натурально Штирлицем. Можно даже, как и он, остановиться у придорожного леса и вздремнуть минут пятнадцать под проникновенную, щемящую душу мелодию Тартивердиева. А группа российских туристов, услышав музыку "про Штирлица", доносящуюся из стильного авто в глубине германского "тыла", просто застывает в немом изумлении...

В центре и на высоте

Каждый этап чемпионата мира Формулы-1 отличается своей "изюминкой" даже не в силу конфигурации трассы, а ее расположения. Австралия, Малайзия, Япония привлекают главным образом любителей дальних экзотических странствий. Барселона восхищает сказочной архитектурой Антонио Гауди, а неподалеку — загадочная и, что многих привлекает особо, "бесплодная" Андорра. Австрия очаровывает удивительной красотой окружающих пейзажей и царящей там безмятежностью. Мо-



нако — это Монако, да еще Ницца, Канны с их кинофестивалем, одним словом — мировая "ярмарка тщеславия", плюс теплое, но еще не жаркое в это время года Средиземное море. Гран При Италии — отличная возможность совершить набег на знаменитые бутики близлежащего Милана. И даже совсем, казалось бы, тривиальный Гран При Венгрии имеет свои приятные стороны: русских и финнов привлекает его географическая близость, а изрядную часть прибывающих с Запада — близость иного рода, которую по "демпинговым" ценам предлагают головокружительно красивые местные барышни, да и Будапешт — один из красивейших городов Европы.

Проблема в том, что везде есть и свои минусы: в Малайзии, например, — удивляющая жара и не слишком пока отлаженная организация Гран При, да и далеко это, как все прочие неевропейские этапы, в Испании — скучновато, в Монако — слишком суетно и тесно, в Венгрии — сама гонка чаще всего проходит бледновато...

Но есть в чемпионате этап, который практически лишен минусов и который можно считать во всех отношениях наиболее предпочтительным для посещения. Это проводящийся на "Нюрбургринге" Гран При Европы —

ОБРАЗЦОВО-ПОКАЗАТЕЛЬНЫЙ ГРАН ПРИ



образцово-показательный по своей организации и, безусловно, в полном соответствии с названием, самый европейский. Если есть желание или возможность посетить лишь один этап чемпионата и при этом увидеть Формулу-1 во всей ее красе, то, право же, имеет смысл поехать именно туда.

Преимущества налицо. Во-первых, сам по себе "Нюрбургринг" – одна из наиболее интересных, можно даже сказать, харизматических трасс ЧМ: скучных гонок здесь просто не бывает. Во-вторых, в последние годы – это ровно середина чемпионата, когда спортивная интрига (если, конечно, она вообще имеет место) в самом разгаре. В-третьих, это еще и географический центр чемпионата: отсюда равноудалены как самая западная в европейском календаре "Каталунья", так и самый восточный "Хунгароринг", как Австралия, Малайзия и Япония, так и Бразилия, Канада и США. До соседних Нидерландов, Бельгии, Люксембурга, Франции – рукой подать. Крупнейшие немецкие города Франкфурт-на-Майне и Дюссельдорф, равно как и Кельн – тоже в пределах двух часов езды на автомобиле по красному автобану. Сама трасса расположена



Питие определяется сознанием

В этом году хозяева "Нюрбургринга" еще раз продемонстрировали, что зрители для них – самые главные, главное даже гонщиков. Поскольку именно для того, чтобы приблизить трассу к трибунам, и изменили ее конфигурацию в районе первого поворота. И теперь гораздо больше людей, притом ближе и дольше могут наблюдать за гонкой в одном из наиболее интересных мест трассы, где в результате перестройки возможностей для обгона стало больше. И зрители это оценили, составив на сей раз рекордную аудиторию – около 350 тыс. человек!

Одна из наиболее ярких достопримечательностей Гран При Европы (в числе еще нескольких этапов) – грандиозный палаточный лагерь вокруг автодрома. Люди приезжают сюда целыми семьями, дружескими компаниями и на несколько дней сливаются в одно автоспортивное братство. И, конечно же, Германия не была бы Германией, если бы по ней не текли реки добрейшего немецкого пива. Количество этого напитка, выпиваемого здесь одной "душой" и заедаемого традиционными бифштексами, шинцелями, колбасами и про-

чей вкусной снедью, просто невообразимо. Гвалт в окрестных пивных, да и по всему палаточному городку стоит страшный. Народ веселится на всю катушку. Но именно веселится. Какие-либо стычки, драки и прочие антиобщественные проявления здесь исключены. Все очень по-доброму. И все банки-бутылки и прочий мусор люди за собой, как правило, прибирают и отправляют по назначению, не захламывая окрестности. Полиция, в свою очередь, очень вежлива и доброжелательна.

Если же от шума и гама автодрома и его окрестностей хочется немного отдохнуть, то всего в какой-то полусотне километров к юго-западу, в сторону Люксембурга раскинулась живописнейшая долина реки Мозель, излюбленное место семейного отдыха аристократов и прочей пафосной, но нешумной публики. В "игрушечных" городках долины на покрытых виноградниками холмистых берегах – тишь и благодать, а вокруг – красотища неопишемая! Попадешь туда – уезжать не хочется! Но даже там во время проведения гонки на Нюрбургринге телевизоры в кафе, ресторанах и прочих местах настроены на трансляцию Гран При – а как же иначе?

Борис Мурадов



на живописных холмах Эйфелева леса. Тут же и "Северная петля" – старый "Нюрбургринг", по которому до и после Гран При можно всласть погонять на собственном или прокатном автомобиле.

Наконец, собственно организацию Гран При Европы можно без преувеличения назвать эталонной, что, собственно, неудивительно при высочайшем уровне сервиса и общественного порядка в Германии вообще. Даже вкуснейшие пирожные, которыми буквально закармливают здесь работающих на ЧМ журналистов, постоянно напоминают: ты находишься в процветающей, богатейшей стране Европы, где проблем нет ни с чем и где все организовано на самом высоком уровне – от поставки кондитерских изделий до проведения Гран При.

Нет, конечно же, и здесь возможны мелкие казусы, вроде того, что описан в начале этого очерка, или даже неприятности посерьезнее, как, например, сильнейший автомобильный затор в окрестностях автодрома перед самым началом гонки, неожиданно возникший в этом году из-за большой аварии на одном из ключевых перекрестков. Но они лишь подчеркивают способность организаторов быстро справиться с проблемами.



Сильверстоун и его окрестности



Мы создаем наши дома. А затем дома создают нас.

Уинстон Черчилль

Представьте себе следующую сцену. Стоит в чистом рэгбийном поле огромный дом с колоннами. А перед ним — желтое нью-йоркское такси, с водителем которого торгуется взвинченный Эдди Джордан. Именно такая картина предстала перед нами в Стоу, куда мы прибыли по любезному приглашению команды Jordan на традиционный "Бал Гран При".

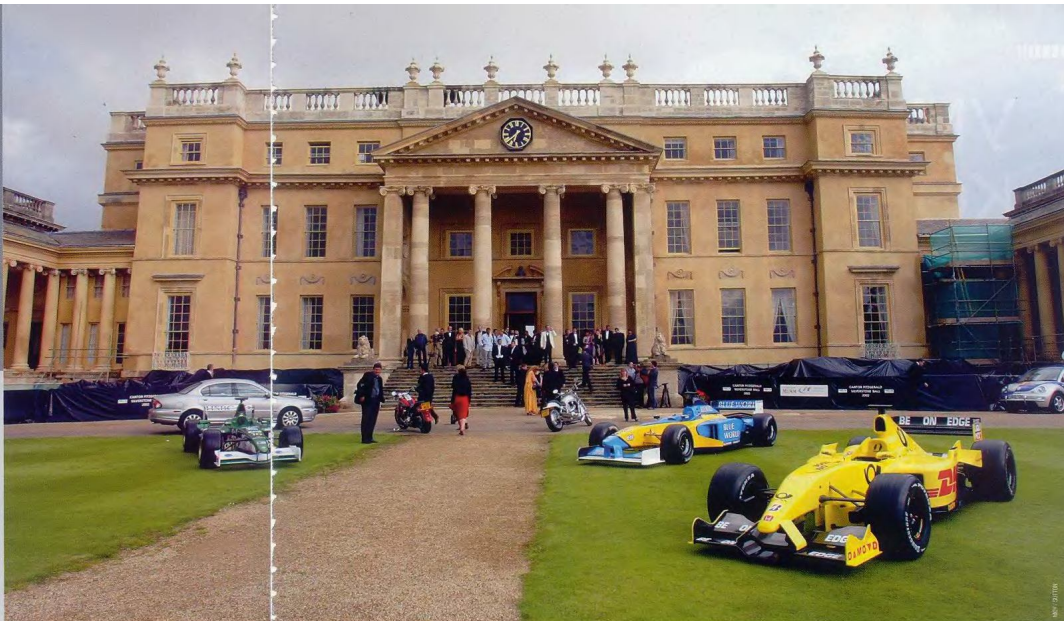
Нортгемптоншир — самая что ни на есть английская глухомань. Похвастать местным жителем особо нечем. Это графство ослепительно мир рождением музир всех домохозяйек — принцессы Дианы. Здесь же расположился дом, принадлежавший президиуму Джорджа Вашингтона, первого президента США. Впрочем, и сам Джордж вряд ли знал об этом. И лишь название Сильверстоун известно почти любому человеку на этой планете. Тем не менее спрятавшийся за громким именем всемирно известного автодрома населенный пункт — это крошечная английская деревня. Прожив несколько улиц, мы попали на небольшой перекресток. На вопрос: "А где здесь центр?" прохожий ответил, что мы там и находимся. Небольшая церковь, магазин и трактир под названием "Бетая лошадей". В трактире — несколько заблудших душ в равнодушных формульных кепках, да группа местных. Все мирно смотрит по телевизору полуфинал "Уимблдона". Автогонимый колорит заскученно придают лишь развешенные под потолком знамена британских команд и фарфоровые фигуры британских гонимых воле стоиков.

Автодром "Сильверстоун" по площади раз в полтора больше населенного пункта, дышит по сему названию. Но несмотря на скромные масштабы, место это довольно древнее. Как, впрочем, и все в Европе. Неподозреку проходила построенная еще римлянами дорога, вдоль которой до сих пор находят динарии Северия Александра. Первое же документальное упо-

минание непосредственно о Сильверстоуне относится к 1338 году. А в судебных записках 1416 года мы наткнемся на первый "репортаж о гоночке" в этих краях. Населенный пункт Коллинс попался с тонометром за казенного Томасом, слугой Джона Ламберта. За "победу" в той гоночке Уильям был отправлен на два пенса, а его коня, стоимостью один пенс, был конфискован. Некоторые топонимы Сильверстоуна сохранились еще с тех времен. Например, Скотный туник или Зеленый переулок. Другие названия возникли явно позже — переулок Спектра, улица Прама Хизла.

Но если Сильверстоун — это все-таки населенный пункт, то Стоу, традиционное место проведения балов Эдди Джордана, — это просто дом в чистом поле. Но зато какой дом! Один из первых в мире дворцов, построенных в стиле неоклассицизма. Величественный вид здания в свое время привлек внимание Стивена Сильберга. Разместив вдоль северного фасада фашистские знамена, он превратил английскую усадьбу в подобие Рейхстага для фильма "Идишана Джонс и последний крестовый поход". Начало строительства дворца относится к 1676 году. Вершина его славы — визит королевы Виктории в 1849 году. Долгое время поместье было резиденцией герцогов Букингемских. Однако к началу XX века род пришел в упадок, и в 1921 году наследники продали семейное гнездо.

Ныне Стоу — это престижное учебное заведение для юншей и девушек от 15 до 18 лет.



Его ученики называют себя стоиками. Их стоицизм заключается, видимо, в том, что целый год им приходится жить в общесемейном доме, и лишь потом каждому дают отдельную комнату. Здесь изучают все — от латыни до кибернетики. Но к услугам юных стоиков не только библиотеки, но и, например, клуб чемпионской вина и общество любителей пива. Большое значение придается спорту. Поэтому и поле, которое примыкает непосредственно к парадному входу, не простое, а рэгбийное. Словом, школа гордится тем, что хорошо готовит выпускников к трудностям жизни. 97% учеников проходит в различные университеты. Но если с обучением все в порядке, то до-

вольно обширный вид фасадов говорит о том, что на поддержание в исправном состоянии громадного особняка средств явно не хватает. Здание уже давно заложено-перезаложено. За умеренную плату сюда пускают туристов. Не отказывают даже желающим провести в исторических стенах свадебную церемонию или корпоративную вечеринку. Вроде той, которую вот уже несколько лет устраивает здесь Эдди Джордан.

Продолев пять миль, отделившие Стоу от трассы, один из поворотов которой назван в честь знаменитой усадьбы, мы и встретили Эдди Джордана возле такси. Шла съемка рекламного ролика. Это, конечно, не работа Стивена

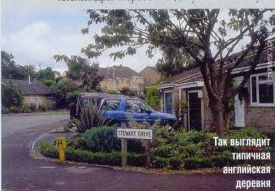
Сильберга, но впечатление производило достаточно неослабное.

Один за другим прибывают почетные гости на своих лимузинах, высаживаясь у подножия конной статуи короля Георга I. Местные крепкие-регбисты, понаблюдавшие на шум с окрестных рэгбийных полей, скептически излагают прожектор твистингов на вид Массу и Хайдефельда. Из прочих спортивных звезд, кроме гонимых Ф-1, мы узнали только теннисиста Анри де Конта да футболиста Райна Дитца. Хотя по облику красивых женщин и по ажиотажу, время от времени возникающему среди фотографов, было ясно, что знаменитостей местного значения здесь хватает.

Бал — благотворительный. "Стандартный" столик стоит около 5000 долларов. Столик для почетных гостей — 8000. Без учета НДС. Тем не менее среди гостей просто не протолкнуться — около 1500 человек отозвались на зов Эдди Джордана. Такого количества холеных физиономий в России не соберешь даже по президентской разнарядке. Праздничная программа начинается с шампанского. Шипучий напиток довершено разлитый ученикам — достойное испытание для юных стоиков. Затем следует ужин в шатре. После чего сытых гостей приглашают на благотворительный аукцион. "Обычный" Harley Davidson уйдет за 18 000 баксов. Морской кит в стиле "Титаник" с шипучей пеной — за 65 000. И повеселились славно, и собрали около полумиллиона долларов для больных детей. Перепад, надо полагать, и на ремонт дома.

После благотворительных "трудов" — дискотека. За ударными инструментами — сам Эдди Джордан, устроивший в этот вечер за свое искусство похвалы Роланду Тейлору, барабанщика группы Queen. Вечерет "пикник" — праздничный фейерверк. Развлекались гости в три часа ночи. И замесные львы на старой лестнице равнодушно смотрели им вслед.

Леонид Ситник
Вадим Устинов



Так выглядят типичная английская деревня



У богатых свои привилегии. Вместо фото они предлагают гонимкам расписаться на собственных автомобилях



Тот самый столик, стоимость 8 тыс. долларов



Не то артист, не то метростроитель?



Репетиция оркестра с участием Эдди Джордана вызвала большой интерес у местной молодежи

УМЕНИЕ КОНСТРУИРОВАТЬ АВТОМОБИЛИ

Почти 30 лет назад Эдриан Рейнард построил свой первый гоночный автомобиль и самолично привел его к победе в дебютной гонке. С тех пор машины под маркой Reynard неизменно выигрывали первую же гонку в каждом чемпионате, в котором участвовали. Британские шасси побеждали в полутора сотнях автогоночных серий во всех уголках мира, и только Формула-1 оставалась для них неприступным бастионом. Давно известно, что для покорения "королевы" надо отдавать все – либо пан, либо пропал. Несколько раз словно сама судьба останавливала Рейнарда в полушаге от дебюта в чемпионате мира. В конце концов Эдриан все же вывел свои машины на старт Гран При. И потерял все.



Reynard FF82, перевернувший представление об автомобилях Формулы-Ford. Конструктор напутствует гонщика Джеймса Уивера перед стартом. Октябрь 1981 года, Брэндс-Хэтч

От садовой скамейки до гоночного автомобиля

Затерявшийся в полях центральной Англии городок Хертфорд ничуть не отличался от десятков и сотен таких же маленьких, аккуратных и очень старых городков, разбросанных по округе. Рейнарды жили в этих местах давно. Прадед Эдриана еще в начале прошлого века привез сюда первый мотоцикл, а затем занялся продажей и обслуживанием двухколесных машин. Его дед и дядя слыли в округе неплохими гонщиками, а будущие родители познакомились, работая в компании, которая проводила инженерные разработки для авиационной промышленности. С таким "стартовым капиталом" Эдриан и вступил на предначертанный ему судьбой путь.

Любой мальчишка двенадцати лет дорого отдаст, чтобы прокатиться на мотоцикле. Рей-

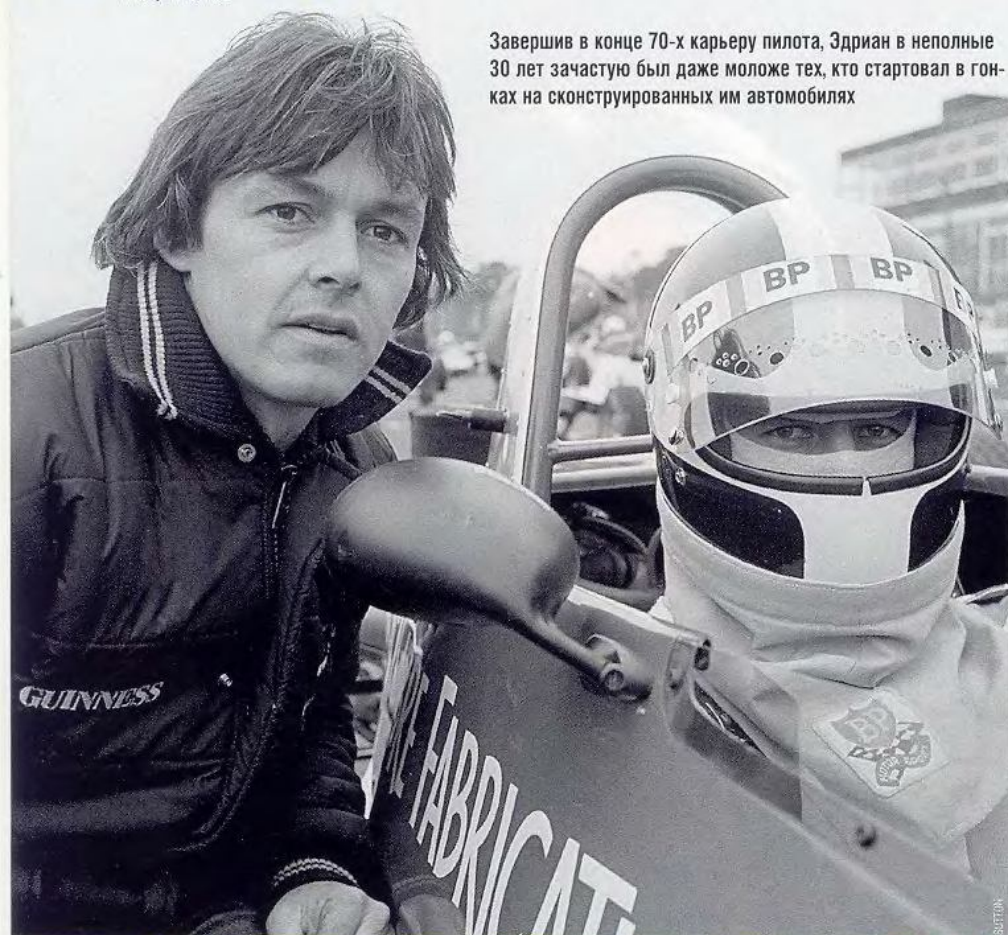
нард не был исключением и часами возился с найденным в дальнем углу гаража довоенным Morris, чтобы потом совершить на нем пару "кругов почта" по кварталу и вновь отправиться в гараж – устранять очередную поломку. Но больше всего Эдриан любил субботы – в этот день, только проснувшись, парень мчался через три улицы в мастерскую к Джорджу Брауну. Браун был в Хертфорде настоящей знаменитостью – в конце 40-х он входил в число лучших мотогогонщиков страны, но попал в серьезную аварию и был вынужден покинуть гонки. Однако вешать шлем на гвоздь Джордж не собирался – он решил установить мировой рекорд скорости для мотоциклов и после нескольких попыток добился-таки своего. Несудивительно, что, помогая Брауну готовить технику, Рейнард приобрел ни с чем не сравнимый опыт общения с самыми разными железяками. В частности, Эдриан в совершен-

стве овладел искусством сварочных работ. Попутно он познавал и азы коммерции – до предела экономя карманные деньги, пареню удалось купить старенький сварочный аппарат. Если вам когда-нибудь доведется побывать в центральной Англии, исследуйте тайком от хозяев садовую мебель, и, возможно, найдете где-нибудь в уголке на обратной стороне старого кресла или скамейки буквы A и R. Это и были первые "конструкции" Эдриана Рейнарда.

Окончив школу, Рейнард уехал продолжать образование в Оксфорд, но предпочел учиться не в знаменитом университете, а в политехническом колледже, изучая инженерное дело. Попутно Эдриан проектировал мотоциклы. Его талант уже тогда не вызывал сомнений, да и общение с Брауном не прошло даром – на втором курсе британец на двухколесной машине собственной конструкции установил несколько международных рекордов в заездах на короткую дистанцию. Теперь тот аппарат занимает одно из самых видных мест в заводском музее Reynard. Но мотоциклы недолго занимали ум и сердце Эдриана – его направили на практику в компанию British Leyland (позднее она войдет в состав IVECO), и автомобили навсегда заняли главное место в жизни Рейнарда.

Выпускной экзамен в колледже должен был состояться весной 1973 года. 22-летнего Эдриана преподаватели не без основания считали наиболее талантливым среди всех выпускников, поэтому с некоторым волнением ждали, как молодой британец покажет себя на защите дипломного проекта. Поручили ему задачу отнюдь не простую – сконструировать латеральный натяжной акселерометр. Каково же было удивление всех собравшихся, когда Рейнард представил их вниманию вовсе не прибор для измерения ускорения, а механизм для получения такового. Весь год, отведенный на разработку проекта, студент посвятил конструированию гоночного автомобиля. Консервативный Оксфорд не потерпел такой вольности. Наука потеряла бакалавра инженерного дела Эдриана Рейнарда (впрочем, в 1997 году знаменитый конструктор стал-таки в Оксфорде профессором), зато автоспорт приобрел первый из множества автомобилей знаменитой в будущем марки – Reynard RF73.





Завершив в конце 70-х карьеру пилота, Эдриан в неполные 30 лет зачастую был даже моложе тех, кто стартовал в гонках на сконструированных им автомобилях

19 июня 1971 года Рейнард вписал свое имя в историю, установив рекорд скорости на мотоцикле собственной конструкции (внизу)

Давно уже ставшие классикой машины Reynard, как эти SF79 (внизу слева) или FF82 (внизу справа), тем не менее, по-прежнему небезуспешно стартуют в гонках. Шесть британских шасси выступают и в российском кольцевом чемпионате



бил для Формулы-1. О молодом конструкторе узнал владелец авиакомпании British Air Ferries Майкл Киган, чей сын Руперт решил стать автогонщиком. Нельзя сказать, что Киган-младший был совсем уж бесталанен, но звезд с неба явно не хватало, однако папины деньги позволяли ему уверенно шагать по автогоночной лестнице. К сожалению (кто знает, а может, и к счастью) для Рейнарда, Майкл посчитал его слишком неопытным и приобрел сыну подержанный Hesketh, который тот умудрился шесть раз расколотить в 13 гонках сезона-77. Эдриану же оставалось ждать, надеяться и продолжать собирать шасси для Формулы-Ford. Последнее, впрочем, получалось у него неплохо.

Билл Стоун, надо отдать ему должное, смог наладить работу Sabre. А может быть, делали свое дело отличные шасси Рейнарда, но так или иначе, а продажи продолжали расти даже после того, как в начале 1977 года Билл уехал в родную Новую Зеландию. В 1978 году компания, получившая название Reynard Racing Cars Ltd, смогла продать уже 23 машины Ф-Ford 2000. В 1979 году Reynard принес Дэвиду Лесли титул чемпиона Великобритании Ф-Ford 2000. Успехи на гоночных трассах сопутствовали и самому Эдриану – осенью 1979 года 28-летний пилот стал чемпионом Европы. И все же его талант конструктора был востребован гораздо больше. Число желающих купить у Рейнарда машину резко возросло, и он с удвоенной энергией засел за чертежную доску, решив, что карьеру гонщика стоит завершить именно на такой ноте.

К слову, свой дипломный проект британец с блеском «защитил» неделю спустя в Сильверстоуне, когда уверенно финишировал первым в любительском заезде Ф-Ford 1600. Его машина выиграла первую гонку, в которой участвовала, положив тем самым начало долгой и славной традиции.

Рейнард-лис начинает свой бег

Рейнард – на Западе имя нарицательное. С глубокой древности по Европе ходит легенда о Рейнарде-лисе, в которой ловкость и ум побеждают тупую силу. Не случайно Эдриан сделал бегущего лиса символом своей фирмы. Его гибкий ум покорило стремительное изящество гоночных машин. Конструирование грузовиков не привлекало молодого человека, и в конце 1973 года Эдриан ушел из British Leyland.

Еще летом, во время одной из гонок Рейнарда познакомился с Биллом Стоуном. Новозеландец, недавно покинувший пост руководителя производственного отделения March, сразу разглядел талант молодого конструктора. Сотрудничество обещало быть весьма продуктивным – Рейнард творил, а Стоун создавал ему для этого все условия. Созданная ими компания Sabre Automotive планировала выпускать гоночные автомобили на заказ, но дела поначалу шли неважно. За первые два года удалось продать лишь пять машин, и чтобы зарабатывать на жизнь, Эдриану приходилось браться едва ли не за любую работу, которую неизвестно как умудрялся находить Стоун. Он проектировал шасси Формулы-Ford для Van Diemen, занимался разработкой автомобиля Формулы-3 для компании Hawke.

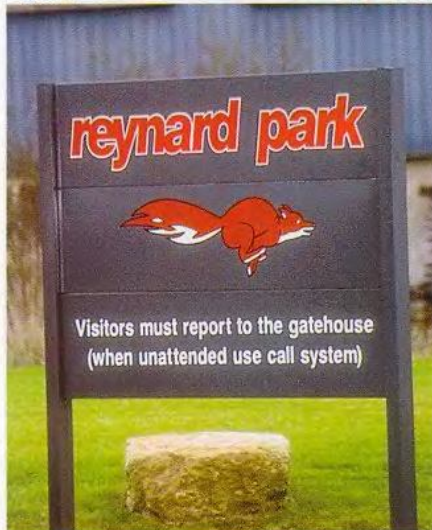
Примерно в то же время Рейнарду впервые представилась возможность создать и автомо-

Как ни странно, именно в этот момент Эдриана и поджидала неудача. Шасси Reynard для Ф-1 образца 1980 года вышло не просто неудачным, а, иначе не скажешь, ужасным. Автомобиль категорически отказывался ехать быстро. Клиенты Рейнарда один за другим отказывались от его машин. Быть может, будь рядом Стоун, он бы придумал, как выкрутиться из непростой ситуации, а Эдриану оставалось лишь с тоской наблюдать, как идет ко дну его еще недавно процветающее предприятие. От неминуемого, казалось, банкротства британца спас Фрэнк Брэдли, гонщик-любитель и торговец рыбой. По его заказу Reynard Racing Cars Ltd произвела большую партию... специальных сачков для ловли моллюсков, и это позволило хоть как-то удержаться на плаву. Но о конструировании собственных гоночных машин Рейнарду пришлось на время забыть.

Благо, его способности не могли остаться невостребованными – Эдриана пригласил владелец команды RAM Джон Мак-Дональд. Правда, поначалу Рейнарду досталась лишь роль гоночного инженера в британском первенстве Aurora F1, где соревновались старые автомобили Ф-1. Но очень быстро талант позволил 30-летнему конструктору выбраться из «архивных» гонок. В сезоне-81 RAM принимала участие в чемпионате мира Ф-1, используя March 811, сконструированный Роббином Хердом. В шести первых гонках Дерек Дейли и Элисео Салазар лишь раз смогли пробиться на стартовое поле. Улучшить явно не слишком удачное шасси поручили Рейнарду. Эдриан укоротил его, добился лучшей развесовки и повысил жесткость на кручение, а главное – облегчил автомобиль на 30 кг. Обновленный March дебютировал в Сильверстоуне, где Дейли финишировал седьмым. К сожалению, добиться большего частной команде в том сезоне так и не удалось.

И снова перед Эдрианом маячила перспектива войти в Ф-1 с собственным автомобилем. Едва закончив обновление 811-го, Рейнард засел за проектирование совершенно

Рейнард и гонщик March в сезоне-82 Йохен Масс



В европейских преданиях, самые ранние из которых приписываются Эзопу и созданы еще до нашей эры, лис Рейнард всегда выкручивался даже из самых сложных, казалось бы, вовсе безвыходных ситуаций. До поры до времени казалось, что его тезка столь же везуч и дальновиден

Даже получив солидные деньги от Rothmans, в 1982 года March не смогла набрать ни одного очка. А в Монако ни Бозсель, ни Масс даже не проблись на стартовое поле. Но опыт Эдриан (сидит на колесе) приобрел бесценный

новой машины, March 821. Однако Эдриан не мог не видеть, что дела в команде складываются хуже некуда – ушел в Ensign богатый Салазар, шинники из Pirelli разорвали контракт, а машины ехали пусть и быстрее, чем в начале сезона, но по-прежнему не могли бороться даже за очки, да к тому же слишком часто ломались. В таких условиях молодой конструктор решил оставить RAM. И во второй раз ему не удалось создать автомобиль для гонок Гран При. Работа в команде дала ему ни с чем не сравнимый опыт, однако применить его Рейнард решил отнюдь не в Ф-1.

“Исполнение желаний”

Что ни говори, даже работая в Формуле-1 на Мак-Дональда, Рейнард не забывал о неудаче 80-го года и мечтал о “реванше”. Он готовил автомобиль, который перевернул бы представление о Формуле-Ford. Именно такая машина и была представлена публике в конце 1981 года. Reynard 82FF появился на фестивале Ф-Ford и показал себя так здорово, что заказы на несколько десятков машин поступили уже в течение следующей недели. Одну из них приобрел гонщик-любитель Рик Горн, вскоре ставший компаньоном Рейнарда. Рик обладал удивительным талантом – говорили, что Горн может продать человеку его левую ногу, да так, что тот еще останется доволен сделкой. Словом, рядом с гениальным, но не слишком практичным конструктором вновь появился человек дела.

И Reynard Racing Cars Ltd заработала с удвоенной энергией. 1984 год Эдриан посвятил разработке шасси для Формулы-3. Машина, получившая заводской индекс 853, стала первой в своем классе, имеющей углепластиковый монокок. Энди Уоллас финишировал первым в дебютной гонке, а за этим последовала целая череда титулов в чемпионатах Ф-3 по всему миру. Правда, из-за нехватки времени в том же 1985-м машина для Ф-Ford вышла неудачной, но Горн, недолго думая, продал весь этот проект в Венгрию. Вскоре компания Эдриана выиграла право на поставку шасси для Ф-Vauxhall/Opel Lotus (всего было продано 206 машин) и серии Toyota Atlantic, а в апреле 1988-го Джонни Херберт выиграл в Хересе первую для Reynard гонку Ф-3000. Вершина гоночного мира была, казалось, совсем рядом, и в 1989 году Рейнард начал готовить третье “восхождение” в Ф-1. На этот раз “экспедиция” была снаряжена весьма солидно.





Семь подряд чемпионских титулов в CART стали последними громкими победами Reynard. За рулем модели 991 в Лонг-Биче – Хуан-Пабло Монтойа

Эдриан пригласил группу инженеров Benetton во главе с опытными Рори Бирном и Пэтом Симмондсом. Удалось достичь предварительной договоренности с Yamaha о поставках двигателей, и казалось, что уж на этот раз автомобиль под маркой Reynard точно выйдет на старт Гран При. Дебют наметили на сезон-92. Но мечте Эдриана вновь не суждено было сбыться. Буквально в последний момент японцы отказались от сотрудничества, а обеспечить бюджет будущей команды в одиночку компании Рейнарда оказалось не под силу. Он продал проект почти готового автомобиля, а также фабрику в Энстоуне, где планировалось его производство, команде Benetton, так что та машина, на которой Михаэль Шумахер выиграл свою первую гонку в Ф-1 в Бельгии-92 и которую к 1994 году тот же Берн довел до чемпионского уровня, была, по сути, создана именно Эдрианом. Некоторые идеи его конструкторской группы оказались воплощены и в очень неплохом Ligier JS37 в том же 1992 году. Также Рейнард приложил руку к Pacific образца 1994 года, участвовал и в разработке машины для команды DAMS, но «именной» автомобиль Ф-1 по-прежнему оставался нереализованной мечтой.

Как и до этого, Рейнард и не думал отступать, но в очередной раз решил перегруппировать силы и немножко подождать. Финансовое благополучие обеспечил Горн – на этот раз Рик организовал в Мексике чемпионат Ф-3 и продал туда разом четыре десятка машин. А Рейнард сосредоточил свое внимание на решении очередной задачи – создании автомобиля для серии CART. Машина вышла на гоночные трассы в 1994 году, и в длинном списке пилотов, выигравших для Reynard дебютную гонку, появилось еще одно имя – Майкл Андресетти победил в Серферз-Пэрадайз. Так началось триумфальное шествие британского конструктора по автодромам Америки, принесшее ему наибольшую славу и успех. Шасси Reynard семь раз подряд (!) с 1995 по 2001 год выигрывали чемпионаты CART и дважды, в 1995 и 1996 годах, первенствовали в легендарных «500 милях Индианаполиса». Первые из череды этих титулов в 1995 году на автомобилях Рейнарда завоевал Жак Вильнев. Как ни странно, именно заокеанское знакомство с молодым канадцем и его менеджером Крейгом Поллоком и привело наконец Рейнарда в Формулу-1.

В начале 1998 года с превеликой помпой была создана команда British American Racing,



Малькольм Оустлер построил свой первый мотоцикл в 10 лет, а начиная с 1986 года его судьба неразрывно связана с Reynard. Именно австралиец в последние годы воплощал на практике идеи Эдриана, а в BAR занимал должность главного конструктора

В 1995 году Жак Вильнев на Reynard 951 победил в Indy 500. Увы, но в Формуле-1 канадец так и не смог за три с лишним сезона выиграть хотя бы одну гонку на машине британского конструктора

15% акций которой получил Эдриан. На старте ГП Австралии '99 Reynard PR01 (модель получила название в честь Поллока и Рейнарда) под управлением Вильнева занимал 11-е место, в гонке Жак шел восьмым, когда на скоростной прямой оторвалось заднее антикрыло. Второй пилот команды Рикардо Зонта хоть и занимал пару кругов пятую позицию, до финиша также не добрался. Так на двадцать седьмом году прервалась победная традиция Reynard. А по окончании сезона команда оказалась единственной, не записавшей в свой актив ни одного очка. Союз «табачных» миллионов и талантливого конструктора ознаменовался грандиозным крахом. Надо ли говорить, что крайним в этой ситуации оказался именно талант!

Во всех неудачах команды почему-то обвинили созданное Эдрианом шасси. О том, что разработанный на базе некогда чемпионского мотора Renault двигатель Supertec был уже далеко не самым мощным в Ф-1, о том, что иногда команда-дебютант делала воистину детские ошибки, о том, что в Испании – на трассе, традиционно позволяющей оценить качества шасси – Вильнев стартовал с пятой позиции и больше половины дистанции ехал третьим – почему-то предпочли не вспоминать. Отношения Рейнарда с Поллоком, не желавшим исполнять роль очередного финансового Мефистофеля при гениальном Фаусте, конечно же, моментально испортились. И так и оставались «подчеркнуто деловыми» до того самого момента, когда весной нынешнего года Крейг покинул BAR.

Об увольнении Поллока было объявлено в самом начале года на представлении автомобиля BAR сезона-2002. Заводы BAR и Reynard в Брэкли представляют собой, по сути, единый комплекс. Они строились рядом в надежде на долгое и успешное сотрудничество. Это потом здесь пролегла незримая граница. Но Поллок покинул BAR, и Рейнард, в последнее время избегавший даже здороваться со своим недавним компаньоном, решил, что теперь может



Пять филиалов Reynard Racing Cars Ltd. раскиданы по всему миру – Европа, Америка, Ближний Восток. Высококласные инженеры, собственная аэродинамическая труба, сборочные площадки – все эти составляющие успеха продолжают свою работу, но плоды их деятельности будет пожинать уже кто-то другой (справа)

Казалось, что Поллока и Рейнарда можно назвать идеальными компаньонами, ведь помимо деловых их связывали и крепкие дружеские отношения. Теперь Эдриан предпочитает не вспоминать о тех временах (внизу)



запросто, по-соседски, явиться на торжество. Особого ажиотажа его появление, впрочем, не вызвало. Эдриана не пригласили на сцену вместе с прочими видными людьми и даже не отвели ему места "в президиуме". Он не чувствовал себя здесь ни хозяином, ни даже гостем, а лишь "соседом", заглянувшим на огонек и ничем, кроме безупречного костюма, не выделявшимся среди разномастной толпы прочих визитеров.

После торжественной части всех собравшихся пригласили на открытый воздух – именно там BAR 004 должен был впервые предстать перед публикой. Все ждали появления нового автомобиля, и почти никто в этот момент не обратил внимания на одинокую фигуру, которая отделилась от толпы и направилась в сторону офиса Reynard. Новый автомобиль уже не интересовал этого человека. Машины BAR и прежде никто, кроме знатоков, не называл "рейнардами". Хотя именно конструкторы Эдриана создали шасси, которое в 2001 году позволило Вильневу дважды подняться на пьедестал почета и занять седьмое место в чемпионате. Но в сезоне-2002 новые хозяева отстранили от дел и позже уволили "лучшего ученика" Эдриана – Малькольма Оустлера. Автомобиль "подал голос", и публика оживилась, увидев его в конце мокрой после дождя дороги. А Человек удалялся все дальше, и холодный ветер трепал полы его безупречного костюма.

Величайшая несправедливость состоит в том, что самый, быть может, талантливый конструктор гоночных автомобилей современно-

сти так и не сумел проявить себя в Формуле-1. Возможно, отчасти в этом виновата сама "королева автоспорта" со своими финансовыми "капризами" и чрезмерно зауженным техническим "этикетом". Возможно, сам Рейнард слишком щедро тратил свой талант на "пустяки" вместо того, чтобы, подобно другому автогению – Ньюи, сосредоточиться на главном. Одного лишь умения конструировать гоночные автомобили для успеха в Формуле-1 оказалось мало.

Эпилог

Положение дел в Reynard Racing Cars Ltd на рубеже веков выглядело достаточно странным. С одной стороны, на ее основателя сыпались всевозможные награды и почетные титулы. В 1996 году он получает (второй раз) премию Королевы за заслуги в области экспорта. В 1997 году Эдриан становится членом Коро-

левского общества авионавтики. В 1999 году его избирают в Королевскую инженерную академию. В 2001 отмечен Ассоциацией автоспортивной промышленности за наиболее выдающийся вклад в развитие британской автоспортивной индустрии.

Компания Рейнарда в 2000 году владела тремя заводами в Англии и США. Фирма занималась теперь не только конструированием "формул" для самых разных чемпионатов, продолжая собирать невероятный урожай титулов и наград. Например, по заказу компании Chrysler был создан газотурбинный автомобиль Patriot, разработаны гоночные версии Dodge Viper и Chrysler Stratus. Для Ford подготовили модель Mondeo по требованиям BTCC, а для Panoz – версию для гонок GT. Иногда британская компания занималась и вовсе далеки-ми от автогонок проектами. Так, дизайн пассажирских кресел в самолетах авиакомпании



Первый "настоящий" Reynard Ф-1, 1999 год



Теперь это лишь одна
из страниц истории

купил у итальянцев Dallara F393. И надо ж такому случиться, что именно это шасси оказалось очень удачным. Если первые пять гонок остались за Reynard, то в пяти последних машинах Эдриана удалось добиться лишь одного пятого места. На программе Формулы-3 был поставлен жирный крест.

Дальше – больше. В 1996 году FIA решила ввести в Ф-3000 единую марку шасси. Казалось, проблем у Reynard просто не может быть, ведь британские автомобили за три последних сезона проиграли лишь одну гонку. К тому же машины единственного конкурента – Lola – были пусть немного, но дороже. Но именно компания Эрика Бродли и получила в итоге контракт. Его судьбу решил хитрый маркетинговый шаг – Lola предлагала запасные части почти вдвое дешевле, чем Reynard. Эдриан мог только кусать локти и сожалеть, что годом раньше разругался с Горном, который ушел как раз к Бродли.

Так что к концу века финансовое положение Reynard заметно пошатнулось. Да, британские шасси наголову превосходили конкурентов в CART (только в 2000 году в Америку было поставлено 52 шасси), но руководители американской гоночной серии решили на некоторое время "заморозить" технические требования. Теперь гонщики, особенно те, кто редко попадает в аварии, могли несколько сезонов спокойно выступать на одном и том же шасси, поэтому даже десяток проданных машин за год можно назвать большой удачей.

Наконец, британская компания развила непомерную активность на финансовом фронте. Reynard приобрела американскую фирму Riley & Scott, которая выпускала гоночные автомобили, а также технологическую компанию Gemini Transmissions (только последняя сделка потянула на 12 миллионов долларов). Стремясь привлечь дополнительные средства, Reynard Racing Cars Ltd выпустила на биржу собственные акции. Но этот шаг не привел к процветанию – инвесторы не захотели вкладывать деньги в столь рискованное дело, где успех зависит от такого непредска-

зуемого фактора, как талант. И после невероятно успешной середины 90-х, когда годовая прибыль компании превышала \$10 миллионов, начался спад. Пытаясь ухватиться за соломинку, Рейнард пригласил на работу Билла Стоуна и Рика Горна. Британец пытался выплатить растущие на глазах долги компании из собственного кармана. Но было уже слишком поздно. 28 марта 2002 года компания была объявлена банкротом с общим долгом в 16 млн фунтов стерлингов, и на Гран При Сан-Марино с носовых обтекателей автомобилей BAR, где обычно помещают логотип производителя, надпись Reynard исчезла.

Эдриан Рейнард умел создавать быстрые гоночные автомобили, но так и не стал доктором в финансовых вопросах. Увы, но спасти компанию, в которой работает более двух сотен человек, вновь занявшись производством сачков для ловли моллюсков, в наши дни уже невозможно.

Александр Кабановский



Virgin Atlantic также принадлежит Reynard. Правда, надо сказать, что дом, где вырос вице-президент Virgin Ричард Брэнсон, расположен в Хертфорде, через дорогу от дома Рейнардов, и в детстве два пацана были закадычными друзьями.

Но появились и тревожные симптомы. И прежде всего в области производства гоночных "формул" – в том, что составляло основу благополучия империи Reynard. Лучшие конструкторы компании работали над BAR Ф-1 – а этот проект коммерческой выгоды не приносил, а между тем британцев медленно, но верно выживали из "младших" Формул. Последнее шасси для Ф-Ford покинуло фабрику еще в 1989 году. Четыре года спустя прервалась гегемония Reynard и в Ф-3. По иронии судьбы, произошло это из-за того, что автомобили эти были... слишком быстрыми. В британском чемпионате-93 у единственного соперника компании – Ralt – осталась лишь одна машина. Питер Бриггс, промучившись с ней несколько месяцев, решил на невероятный для патриота с Туманного Альбиона шаг –



Reynard 88D



Reynard 89D



Reynard 90D



Reynard 91D



Reynard 92D



Reynard 93D



Reynard 94D



Reynard 95D



Reynard 94I



Reynard 95I



Reynard 96I

Reynard Racing Cars Ltd

Выступления автомобилей Reynard в МЧ Ф-3000

Год	Э	У	П	ПП	БК	Шасси	Мотор	Три лучших пилота/место в МЧ
1988	11	107	7	7	4	Reynard 88D	Cosworth DFV	Р. Морено/1; М. Донелли/3; Б. Гашо/5
1989	10	193	6	4	4	Reynard 89D	Cosworth DFV, Mugen, Judd	Ж. Алези/1; М. Аличелла/4; А. Кьеза/6
1990	11	198	4	3	4	Reynard 90D	Cosworth DFV, Mugen	Э. ван де Пуле/2; Э. Ирвайн/3; М. Аличелла/6
1991	10	179	9	8	7	Reynard 90D	Cosworth DFV, Mugen, Judd	К. Фиттипальди/1; А. Занарди/2; Э. Наспетти/3
1992	10	199	9	10	10	Reynard 92D	Cosworth DFV, Mugen, Judd	Л. Бадер/1; А. Монтермини/2; Р. Баррикелло/3
1993	9	242	9	9	9	Reynard 92D	Cosworth DFV, Mugen, Judd	О. Панис/1; П. Лами/2; Д. Кулхард/3
1994	8	172	8	8	8	Reynard 93D	Cosworth AC, Cosworth DFV, Reynard 94D	Ж.-К. Буйон/1; Ф. Лагорс/2; Ж. де Ферран/3
1995	8	168	7	8	8	Reynard 93D	Cosworth AC, Cosworth DFV, Zyteck Judd KV	В. Соспири/1; Р. Россет/2; К. Брак/4
Всего:	77	1458	59	57	54			

Выступления автомобилей Reynard в серии CART

Год	Э	О	П	ПП	ЧК	Шасси	Мотор	Гонщики/место в чемпионате
1994	16	208	3	—	3	Reynard 94I	Cosworth XB, Ilmor D	М. Андретти/4; Ж. Вильнев/6; Т. Фаби/9
1995	17	286	8	13	1	Reynard 94I	Ford Cosworth XB, Honda FGH, Mercedes-Benz IC 108	Жак Вильнев/1; Р. Гордон/5; Д. Вассер/8
1996	16	276	8	11	1	Reynard 95I	Honda, Ford Cosworth XD, Mercedes-Benz, Toyota	Д. Вассер/1; А. Занарди/3; Ж. де Ферран/6
1997	17	346	13	15	1	Reynard 97I	Honda HRR, Toyota, Ford Cosworth XD, Mercedes-Benz IC108D	А. Занарди/1; Ж. де Ферран/2; Д. Вассер/3
1998	19	408	18	18	1	Reynard 98I	Honda HRR, Toyota, Ford Cosworth XD, Mercedes-Benz IC108E	А. Занарди/1; Д. Вассер/2; Д. Франкитти/3
1999	20	402	18	17	1	Reynard 99I	Ford Cosworth XD, Honda Turbo V8, Toyota Mercedes-Benz E3,	Х.-П. Монтоя/1; Д. Франкитти/2; П. Трейси/3
2000	20	394	13	13	1	Reynard 00I	Ford Cosworth XD, Honda, Mercedes-Benz, Toyota RV8E	Ж. де Ферран/1; А. Фернандес/2; Р. Морено/3
2001	20	378	10	13	1	Reynard 01I	Ford Cosworth XF, Honda HR2, Toyota RV8E/RV8F	Ж. де Ферран/1; М. Андретти/3; Х. Каштру-Невеш/4
2002	6	115	2	—	—	Reynard 02I	Honda HR2, Ford Cosworth XF, Toyota RV8F	
Всего:	151	2813	93	100				

Выступления автомобилей Reynard в ЧМ Ф-1

Год	Э	У	О	П	ПП	БК	ЧК	Шасси	Мотор	Название команды	Гонщики/место в ЧМ
1999	16	32	—	—	—	—	—	Reynard-BAR 001 (PR01)	Supertec FB01	BAR	Ж. Вильнев/—; Р. Зонта/—; М. Сало/10
2000	17	34	20	—	—	—	5	Reynard-BAR 002	Honda R000E	BAR	Ж. Вильнев/7; Р. Зонта/14
2001	17	34	17	—	—	—	6	Reynard-BAR 003	Honda RA001E	BAR	Ж. Вильнев/7; О. Панис/14
2002	10	20	5	—	—	—	—	Reynard-BAR 004	Honda RA002E	BAR	Ж. Вильнев; О. Панис
Всего:	60	120	42	—	—	—	—				

Сокращения: Э — этапы; У — участие автомобилей на этапах; О — очки; П — победы; ПП — поул-позиции; ЧК — место в чемпионате конструкторов; БК — быстрые круги.

Пилоты, побеждавшие на Reynard в Ф-3000 и CART:

Пилот	Всего	Ф-3000	CART	Пилот	Всего	Ф-3000	CART	Пилот	Всего	Ф-3000	CART
А. Занарди	17	2	15	В. Соспири	3	3	—	Т. Канаан	1	—	1
Ж. де Ферран	10	3	7	Ж.-К. Буйон	3	3	—	К. да Матта	1	—	1
Д. Вассер	8	—	8	О. Панис	3	3	—	С. Диксон	1	—	1
Д. Франкитти	7	—	7	А. Монтермини	3	3	—	К. Брак	1	1	—
Х.-П. Монтоя	7	—	7	Э. ван де Пуле	3	3	—	Т. Маркеш	1	1	—
А. Фернандес	6	—	6	Ж. Алези	3	3	—	Д. Кулхард	1	1	—
Х. Каштру-Невеш	6	—	6	М. Донелли	3	3	—	О. Беретта	1	1	—
Р. Морено	6	4	2	Р. Гордон	2	—	2	П. Лами	1	1	—
Ж. Вильнев	5	—	5	Б. Херта	2	—	2	Х. Жене	1	1	—
Г. Мур	5	—	5	П. Карпентье	2	—	2	А. Тамбурины	1	1	—
П. Трейси	5	—	5	М. Палис	2	1	1	Э. Ирвайн	1	1	—
Э. Наспетти	5	5	—	Р. Россет	2	2	—	А. Кьеза	1	1	—
М. Андретти	4	—	4	К. Фиттипальди	2	2	—	Т. Даниэльссон	1	1	—
Ф. Лагорс	4	4	—	А. Рибейру	1	—	1	Д. Херберт	1	1	—
Л. Бадер	4	4	—	М. Гужельмин	1	—	1				
М. Бланделл	3	—	3	С. Пруэтт	1	—	1				

Все данные представлены на 15.07.02



Reynard 97I



Reynard 98I



Reynard 99I



Reynard 00I



Reynard 01I



Reynard 02I



Reynard BAR 001



Reynard BAR 002



Reynard BAR 003



Reynard BAR 004



Роб Уокер:

Человек из другого мира

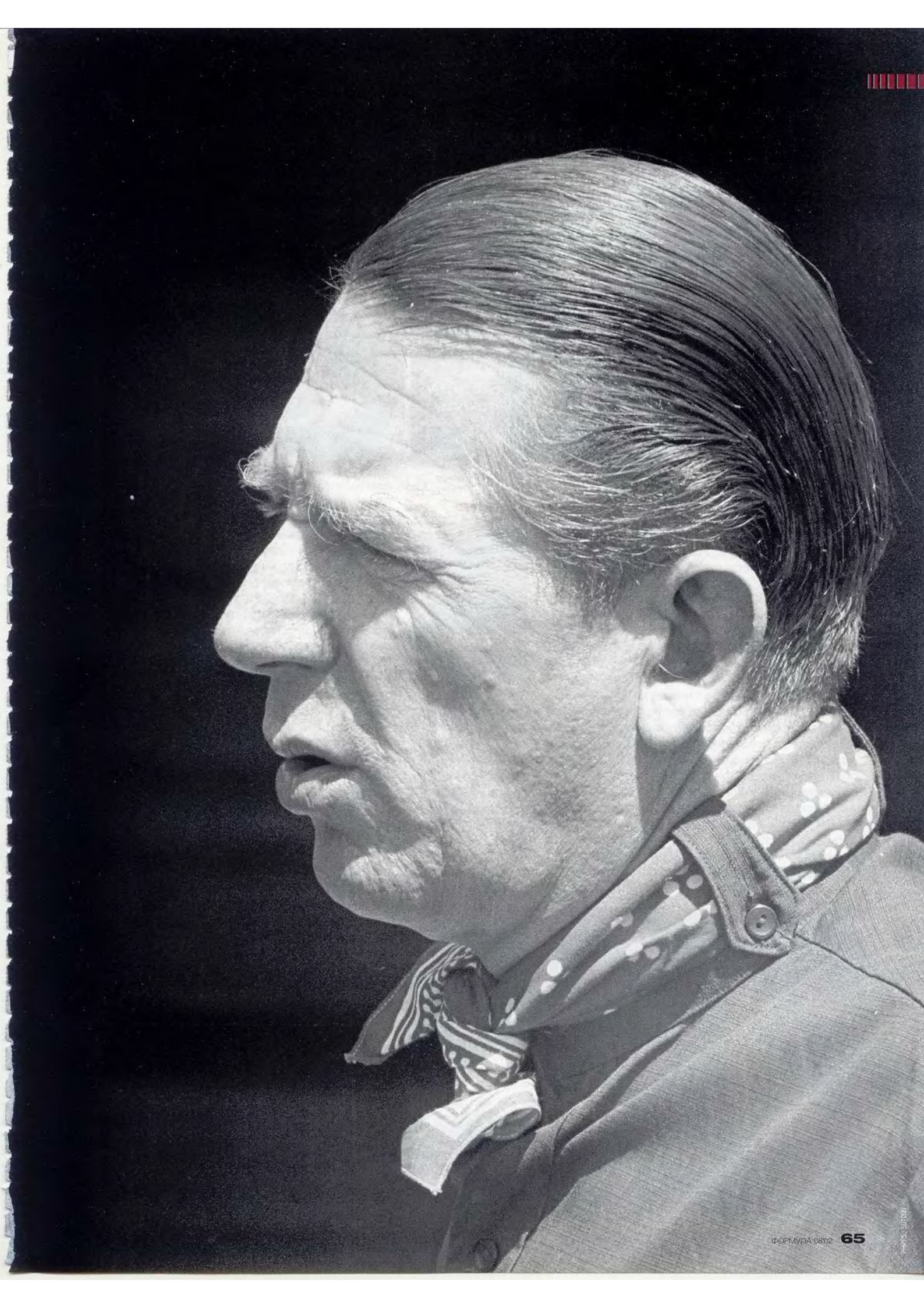
Стоило Робу Уокеру выйти из моторхоума McLaren, как вокруг его чуть сутулой фигуры собралась небольшая толпа журналистов. На все вопросы Роб отвечал не спеша, обстоятельно. Но мне особенно запомнился один из его ответов. "Мистер Уокер, — спросил кто-то из репортеров, — вы можете представить себя в роли владельца команды современной Формулы-1?" Высокий старик на секунду задумался, грустно окинул взглядом пaddock Сильверстоуна и покачал головой: "Я по-прежнему люблю этот спорт, но за последние два десятилетия мир Формулы-1 сильно изменился. В нем уже нет места для таких, как я..." Горькие слова, после которых стало понятно, что Роб действительно чувствует себя в этом шумном, наполненном скандалами и интригами paddock Ф-1 конца 90-х человеком из другого мира. Мира, которого давно уже нет. А весной 2002 года не стало и Роба...

Гонщик

Первый раз Роберт Рэмси Кэмпбелл Уокер — праправнук знаменитого Джонни Уокера — почувствовал себя частью этого мира в 1924 году на гонках в Булони. Роб, которому было всего семь лет, оказался под впечатлением сразу трех событий. Во-первых, основную гонку выиграл его однофамилец, некто Шенар Уокер. Во-вторых, муж приветливой дамы, сидевшей рядом с ним на трибуне, победил в одной из гонок поддержки. И, наконец, после финиша маленького Роба прокатали по трассе на такси. Этого оказалось достаточно, чтобы зародить в его сердце любовь к гонкам, которую он пронес затем через всю свою долгую жизнь.

Роб родился в семье аристократической и небедной. И подарки в этой семье были соответствующие. Первую машину юному Уокеру подарили в день, когда ему исполнилось 10 лет. Это был крошечный Morris, на котором Роб начал учиться вождению прямо на подъездной аллее, ведущей к дому Уокеров в Саттон-Вени. Немного поднаборов, Роб уже на собственные сбережения купил старый Austin и за несколько фунтов переделал его в "гоночный автомобиль". "Я ослабил рессоры, чтобы корпус опустился и автомобиль стал похож на гоночную машину, и занялся установлением рекорда подъездной аллеи, — рассказывал потом Роб. — Для уличных торговых агентов наступили тяжелые времена, а мама, возвращаясь однажды из церкви, пришла в ужас, увидев висящий на дереве автомобиль и уничтоженную ограду. Она всегда была убеждена, что когда-нибудь я себя точно утроблю".

В 16 лет юный аристократ приобрел Morgan — уже более или менее серьезную гоночную машину. "Он был





Большую часть своих гонок Роб Уокер провел на знаменитом британском овале в Бруклендсе

очень быстрым, по-моему, участвовал в гонках на "Бруклендсе" и... похоже, за ним числится семь аварий со смертельным исходом, — признавался Роб, вскоре прикупивший себе за три фунта еще и мотоцикл. — В то время я учился в школе в Шерборне, а на переменах собирал из досок трамплин и развлекал друзей живописными прыжками на своем мотоцикле".

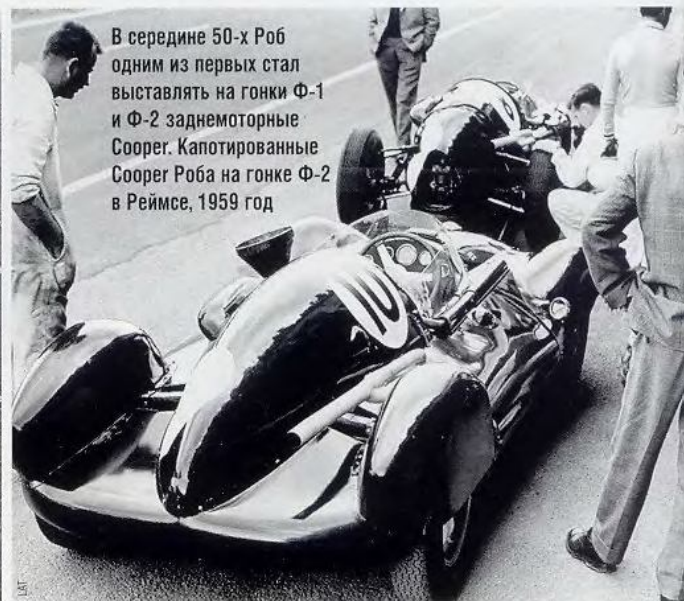
Через год подобной "учебы" Роб за рулем довольно мощного Lea Francis начал участвовать в гонках. Но машина была ужасно ненадежной, постоянно требовала ремонта, и его матери вскоре надоело оплачивать бесконечные счета сына. Приключения Робба вне трека радости ей тоже не доставляли. "Однажды я въехал в автомобиль леди Денби, как раз когда она садилась в машину на Брук-стрит. Она бросилась ко мне и заявила, что пострадала от шока и что она предъявит мне иск на 100 фунтов стерлингов! По тем временам это были большие деньги и это, конечно, не понравилось ни моей матери, ни нашей страховой компании. Кроме того, эта авария проделала дыру в моем радиаторе!"

В конце концов мать поставила Робу ультиматум: "Ты можешь купить себе любую машину, но только не гоночную". Роб Уокер так и поступил — приобрел Rolls Royce. Но как бы шикарно этот автомобиль ни выглядел, он еле-еле разогнался до 100 км/ч. Поэтому вскоре Роб купил себе в Париже другой Rolls Royce — двухместный, морем отправил его в Кембридж и вместо того, чтобы изучать историю,



Джек Брэбзм на Cooper T43 преследует Maserati 250F Мастена Грегори на переломном для R.R.C. Walker Гран При Монако '57

К концу 50-х Роб Уокер собрал под знаменами своей команды один из сильнейших коллективов Формулы-1 во главе со Стирлингом Моссом и главным механиком Альфом Фрэнсисом



В середине 50-х Роб одним из первых стал выставлять на гонки Ф-1 и Ф-2 заднемоторные Cooper. Капотированные Cooper Робба на гонке Ф-2 в Реймсе, 1959 год

стал наслаждаться скоростью, периодически стартова и в настоящих гонках в Бруклендсе. В конце 30-х Роб, презрев родительский запрет, приобрел 3,5-литровый Delahaye, ранее принадлежавший знаменитому принцу Бире и, ставя на самого себя в гонках по пять фунтов стерлингов, частенько удваивал эту сумму.

Словом, Роб вел классический образ жизни великосветского лоботряса. К обучению в знаменитом университете он вообще подошел весьма специфически. После нескольких провалов по истории и английскому Робу дали шанс получить "общую" степень на специальном курсе для футболистов, гонщиков и других спортсменов, которые отличались слабой успеваемостью, но были нужны университету для завоевания спортивных лавров. Однако Роб сделал все, чтобы не получить и этот диплом. "На экзамене по географии был вопрос о роли озера. Я написал, что ничего не знаю об этом, кроме того, что рекорд по дальности полета мяча для гольфа был установлен на замерзшем озере в Канаде..." Даже не дожидаясь результатов, сразу после выпускных экзаменов в 1939 году Роб уехал на гонки в Ле-Ман и был немало изумлен, получив через пару дней телеграмму о том, что ему все-таки присвоена степень. "Единственный подвох был в том, — вспоминал Роб, — что за этот лист бумаги надо было уплатить 5 фунтов. Я подумал, что это слишком и лишь через несколько лет, но уже бесплатно согласился его принять".

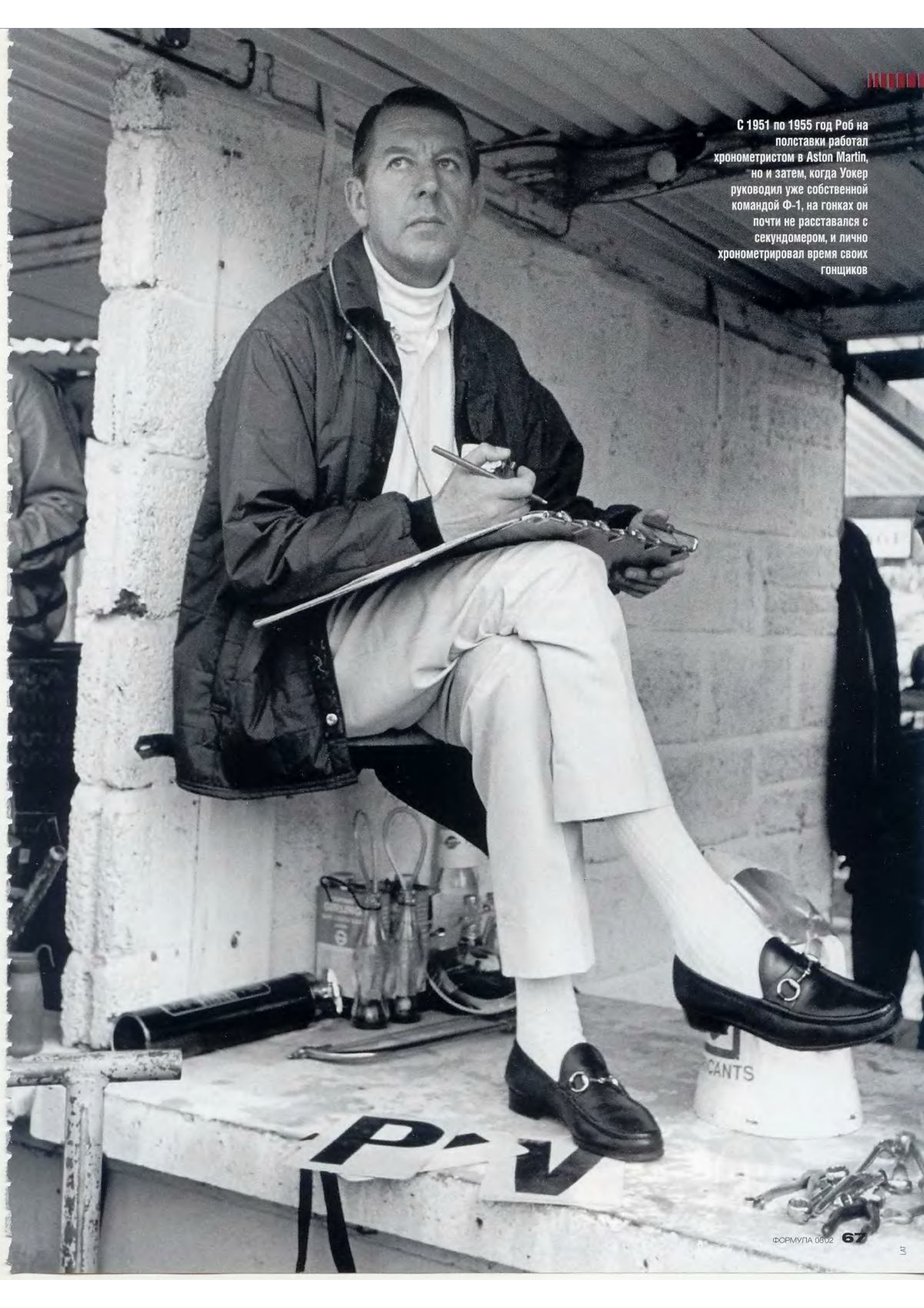
Между тем та гонка в Ле-Мане, на которую Уокер сбежал после экзаменов и в которой они вместе с Иеном Коннеллом финишировали восьмыми, уступив в своем классе только одному из заводских Delahaye, оказалась одной из последних для Робба-гонщика. Между ним и гонками встала сначала ненависть, а потом — любовь.

На пороге великих побед

С началом Второй мировой войны Роб записался добровольцем в воздушные силы королевского военно-морского флота. И хотя за пару лет до этого за скандальную выходку в Кембридже (Роб решил "повеселиться" пришедших на скачки зрителей, пролетев на своем биплане Tiger Moth над самым забором) его пожизненно лишили лицензии на управление самолетом, британские вооруженные силы, испытывая острую нехватку летчиков, приняли Робба без разговоров.

Уокера отправили в Африку, где он провел почти шесть лет и пережил немало приключений, о которых можно было бы написать целую книгу. Однажды он летел в Александрию.

С 1951 по 1955 год Роб на полставки работал хронометристом в Aston Martin, но и затем, когда Уокер руководил уже собственной командой Ф-1, на гонках он почти не расставался с секундомером, и лично хронометрировал время своих гонщиков



За штурвалом его биплана был второй пилот, а Уокер расслабился, потягивая джин. «В Александрии дул очень сильный ветер, — рассказывал потом Роб, — и я решил, что как только самолет приземлится, я выпрыгну и закреплю его, чтобы не сдуло. Но спьяну сделал две серьезные ошибки: выпрыгнул до того, как мы сели, и не на ту сторону. Когда я катился по полосе, то был уже без сознания и... без штанов, их сорвало с меня хвостовое колесо. Так я попал в госпиталь, но что удивительно, у меня не было ни единого перелома».

В другой раз, пытаясь сесть на футбольное поле, Роб врезался в кирпичную стену, потом его самолет упал вверх колесами в пустыне. «Да, ужасные были времена, — признавал Роб. — Они меня навсегда отводили от самолетов. Но, с другой стороны, в Александрии можно было отлично повеселиться. Рестораны и вечеринки были потрясающими, не хуже, чем на гонках».

Словом, на войне, как на войне. Вернувшись с победой в Англию, лейтенант Роб Уокер уволился из вооруженных сил, получил направление на должность представителя Адмиралтейства в Министерство авиационной промышленности и женился. Возвращение к мирной жизни, казалось бы, означало и возвращение в автоспорт. Но путь за руль гоночной машины был ему теперь заказан. Увлечение Уокера молодой женой было столь велико, что он согласился внести в брачный контракт обещание никогда больше не участвовать в гонках. И хотя затем Бетти все-таки разрешила мужу изредка садиться за руль гоночной машины, в гонках сам Роб больше не стартовал. Теперь он стал выстав- лять свои машины для других пилотов.

Продав «половину» своего Delahaye 135 британскому гонщику Гаю Джеймону-Хенри, Роб вместе с ним стал заявлять эту машину на гонки под знаменами R.R.C. Walker Racing Team (три начальных буквы в названии команды — инициалы полного имени Робера). Первой серьезной гонкой в истории R.R.C. Walker стали «24 часа Ле-Мана» 1949 года. Гай и приглашенный Робом в пару к нему Тони Ролт шли пятыми, когда сразу после полуночи у них рассыпались подшипники. «Ничего удивительного, — разводил руками Роб, — ведь их не меняли уже десять лет».



Роб Уокер: «Долгие годы я лишь грелся в лучах славы Стирлинга»

Стирлинг Мосс ликует после исторической победы на Гран При Аргентины '58



Последний Большой Приз для Робера Уокера завоевал на Гран При Великобритании 1968 года Йозеф Зифферт.

«Та гонка принесла мне счастливейшие моменты моей карьеры», — признавался Роб

Тем временем «гражданская» карьера Робера тоже развивалась ни шатко ни валко. Оставив пост в Министерстве, Уокер купил на отцовское наследство долю в компании The Gardner Corner Club. «Это было суперпредприятие, — вспоминал Роб. — У нас были рестораны, квартиры, катера, два самолета и несколько прокатных автомобилей. В мои обязанности входило управление туристическим агентством Sent Christopher Travel. Но однажды, когда мы везли гонщика Питера Уайтхеда в Модену, наш совершенно новый самолет упал при взлете. Механик Питера сломал руку, наш второй пилот — рыжеволосая красавица — погибла, а Билл Уэттон, один из моих партнеров, получил девять переломов. Это был конец, и вскоре мы продали агентство».

Обжегшись однажды, Роб не успокоился и через несколько месяцев приобрел в Доркинге, что в 30 милях к югу от Лондона, гараж Pippbrook. Там-то и разместилась штаб-квартира и мастерские R.R.C. Walker Racing Team. Сначала Уокер купил Aston-Martin DB2, затем Delage и ERA E. За руль машин Робера садились Джордж Абекассис, Питер Коллинз, Рой Сальвадори, Тони Ролт. Но лишь в 1953 году с покупкой Connaught A Формулы-2 к R.R.C. Walker пришла первая крупная победа — Ролт завоевал «Приз Коронации» в Кристал-Пэлас. Всего же Тони выиграл 16 из 31 гонки, проведенных на Connaught в том сезоне. Правда, по большей части все это были соревнования национального масштаба. Роб был еще только на пороге своих самых громких побед.

Частник

Новая глава в истории R.R.C. Walker началась в 1956 году, когда Роб, по совету лежавшего после аварии в больнице Рэга Парнелла, купил один из первых заднемоторных Coopers Ф-2, а затем, опять же по рекомендации Рэга, пригласил в команду молодого британского гонщика Тони Брукса и, са-





Еще одна историческая победа R.R.C. Walker! Стирлинг Мосс на Lotus 18 первым пересекает финишную линию Гран При Монако 1960 года и приносит первую в истории победу в Ф-1 автомобилям Lotus

мое главное, бывшего механика Мосса Альфа Фрэнсиса. "В телефонном разговоре Рег обмолвился, что Альф поругался со Стирлингом, — рассказывал Роб. — Я поехал повидаться с Фрэнсисом, и мы сразу друг другу понравились. Он был потрясающим механиком, и следующие несколько лет я в основном исполнял роль миротворца между Альфом и Стирлингом". Приход в команду Альфа стал одним из ключевых событий в истории R.R.C. Walker. А поворотной точкой для Роба и его команды стал Большой Приз Монако 1957 года, где на первой же гонке Соорер Уокера в рамках чемпионата мира новый пилот команды молодой австралиец Джек Брэбэм шел третьим и обязательно поднялся бы на пьедестал, если бы не предательская поломка крепления бензонасоса всего за восемь кругов до финиша. "Я помню, после гонки жена сказала мне: "Не расстраивайся, дорогой, в следующем году получится лучше", — рассказывал Роб. — И она оказалась права — через год мы победили!"

Первую победу на этапе чемпионата мира Робу принес на Гран При Аргентины '58 Стирлинг Мосс. И это событие заслуживает того, чтобы рассказать о нем поподробней. Начнем с того, что Мосса Роб заполучил в свои ряды почти случайно, одолжив Стирлинга на одну гонку у Гая Вандервела. Vanwall Гая не успела переоборудовать свои работавшие на метаноле машины под новое авиационное топливо и пропускала первую гонку чемпионата в Буэнос-Айресе. В итоге на старте выстроились лишь 10 машин: три заводских Ferrari, шесть частных Maserati и заднемоторный крошечный Соорер Мосса, оказавшийся в этой компании седьмым. Но в гонке мощные и еще не слишком адаптированные к работе на бензине моторы Ferrari и Maserati стали постепенно перегреваться. И к середине дистанции Мосс, даже несмотря на то что у него побаливал глаз (ночью перед гонкой жена Стирлинга, Кетти, случайно попала ему пальцем в глаз), а на Соорер барахлила коробка передач, воспользовавшись пит-стопами Ferrari, вышел в лидеры. Однако гонщики Scuderia особо не волновались, будучи уверенными, что и Моссу, резина которого уже превращалась в ошметки, еще предстоит визит в боксы. Тем более что Альф Фрэнсис битых двадцать кругов суетился на пит-лейн, изобретая активную подготовку к пит-стопу. Только кругов за десять до финиша в Ferrari наконец поняли, что хитрый Альф обвел их вокруг пальца. Муссо бросился в погоню за Моссом, но догнать англичанина, резина которого стерлась уже до третьего из пяти слоев, так и не успел. На финише их разделили 2,7 с. Но эти секунды для Роба Уокера и для Формулы-1 разделили две эпохи.



Аварию Мосса на "Пасхальной гонке" в Гудвуде, после которой Стирлинг решил уйти из гонок, Роб до последних дней вспоминал как самое ужасное событие в своей жизни

В 1970 году целый сезон за команду Уокера выступал Грэм Хилл — самый титулованный пилот, выводивший машины Роба на старт Гран При

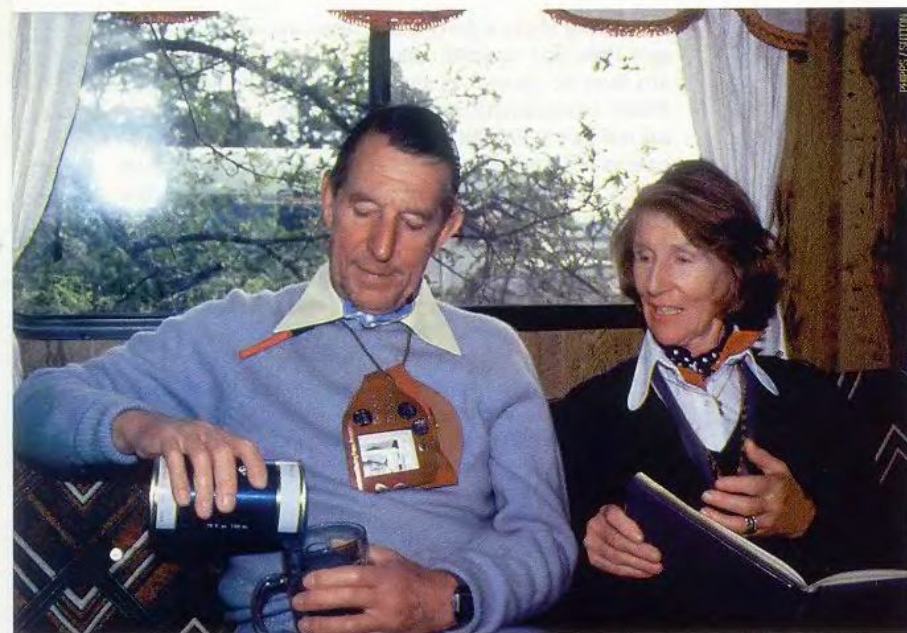
Триумф Мосса в Аргентине ознаменовал первую победу в Гран При заднемоторного автомобиля. Для Роба же это была не просто первая победа и первые очки R.R.C. Walker в чемпионате мира, самое главное — это была первая победа его ЧАСТНОЙ "конюшни" над командой из Маранелло. В отличие от заводских команд Walker никогда не делала своих машин. Роб просто покупал у разных фирм шасси и моторы, а его механики во главе с Фрэнсисом затем доводили их до ума. При этом соперничество с заводскими "конюшнями" всегда носило для Роба особо принципиальный характер. И надо отметить, Уокер нередко праздновал победы над "фирмачами", о чем красноречиво свидетельствует тот факт, что именно пилоты R.R.C. Walker в 1958 и 1960 годах принесли первые победы столь легендарным маркам как Соорер и Lotus. Но особо ценными и приятными для Роба всегда были победы над Ferrari — уже в те годы самой богатой и могущественной командой Формулы-1.

Близнецы-антиподы

Возможно, дело было не только в национальном или "идейном", но и в личном соперничестве создателей двух команд. Роб Уокер и Энцо Феррари были людьми одного масштаба. На этом, правда, их сходство исчерпывалось. Природный английский джентльмен (24-часовую гонку в Ле-Мане в 1939 году Роб — единственный случай в истории соревнования — провел в деловом костюме) был прямой противоположностью вспыльчивому и непредсказуемому выходцу из низов. Их отношение к гонкам, при том, что оба стремились в общем-то к одному и тому же — к победе, были диаметрально противоположными. Энцо больше всего на свете любил свои машины, гонщики же (за исключением, пожалуй, лишь Жилия Вильнева) были для него необходимой "нагрузкой" к автомобилю. Коммендаторе делал с ними все, что хотел, и не задумываясь вышвыривал из команды великих чемпионов. Уокер же всегда относился к своим пилотам с подчеркнутым уважением. За четверть века через его команду прошло множество замечательных гонщиков: Брукс, Коллинз, Брэбэм, Тринтиньян, Мосс, Риндт, Хилл... Все они стали его хорошими друзьями, и ни с одним из них Роб никогда не заключал никаких контрактов. Гонщикам достаточно было его слова.

Уокер так же безоговорочно верил своим людям. Особо близко он сошелся со Стирлингом Моссом. "Наши первые успехи не были моей заслугой, — говорил Роб. — В них были "виноваты" Альф, Стирлинг и все прочие. Мне же просто повезло, и я грелся в лучах славы Мосса, не более того. Правда, на мне лежала громадная ответственность. Я





находился в постоянном напряжении, особенно после аварии Стирлинга в Спа '60. В те годы нашу команду не слишком хвалили, ведь все ждали от Стирлинга побед и если он проигрывал, то виноваты были только мы".

Когда весной 1962 года на пасхальной гонке в Гудвуде Мосс на машине Уокера угодил в аварию, поставившую точку в его гоночной карьере, Роб весь следующий месяц просидел у кровати Стирлинга. Моссу необходим был круглосуточный уход. Отец Стирлинга Альфред исполнял роль ночной сиделки, а по утрам его сменял Роб.

После аварии Мосса и ухода Фрэнсиса успехи R.R.C. Walker пошли на спад. Хотя, скорее всего, дело было не столько в отдельных людях, сколько в постоянном росте стоимости гонок, к концу 60-х принявшему лавинообразный характер. С каждым годом финансовая пропасть между Walker и крупными фирмами, вроде Lotus и Ferrari, увеличивалась. Об успехах конца 50-х – начала 60-х годов оставалось только мечтать. Лишь в 1968 году, когда после пяти лет бесплодных выступлений на Cooper и Brabham Роб снова купил у Чэпмена его Lotus, в Брэндс-Хэтче Йо Зифферт принес Walker ее последнюю победу в Гран При. "Во времена Сеппи (Зифферта, – прим. автора) я занимался всем, – вспоминал Роб. – Не было Альфа, не было менеджера – команда стала действительно моей. Все решения те-

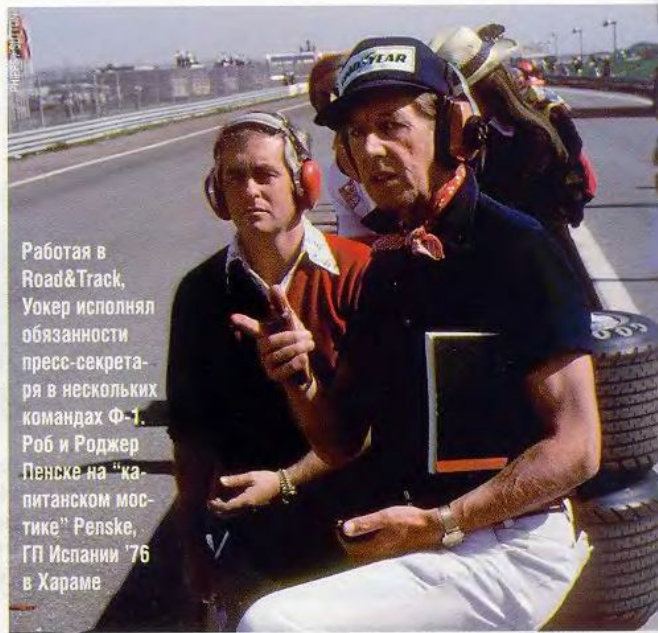
Закрыв в 1974 году свою ночную команду, Роб стал журналистом, и в конце 70-х его вместе с женой можно было встретить практически на любом Гран При. Роб и Бетти Уокер на Гран При Франции 1979 года в Дижоне



Март 1978 года: Роб Уокер берет интервью у будущего чемпиона мира Марио Андретти во время "Интернэшнл Трофи" в Сильверстоуне



Аристократы британского автоспорта. Роб Уокер беседует с герцогом Кентским на последнем в жизни Робса британском Гран При в Сильверстоуне 15 июня 2001 года



Работая в Road&Track, Уокер исполнял обязанности пресс-секретаря в нескольких командах Ф-1. Роб и Роджер Пенске на "капитанском мостике" Penske, ГП Испании '76 в Хараме

перь принимал только я, в то время как раньше я был боссом лишь номинально. Гран При Великобритании '68 принес мне счастливейшие моменты моей карьеры, а в Мехико я чувствовал, что победа ушла у нас сквозь пальцы. Мы были намного быстрее всех остальных – в одном из поворотов Сеппи выигрывал по несколько ярдов. Позже Брюс Харр, техник Firestone, работавший с нашим шасси, просветил меня по поводу этого феномена. На одном из кругов у Сеппи заклинило дроссель, и он был уверен, что непременно вылетит в том повороте. Но он удержался на трассе и после этого скорость там больше не сбрасывал". Однако заклинивший дроссель все-таки стоил Йо победы: вынужденный пит-стоп отбросил его лишь на шестое место.

Это был, пожалуй, последний звездный час маленькой команды Робса Уокера. Пять следующих сезонов Роб из последних сил боролся за выживание, но все его усилия были тщетны. Его время и его мир уходили в прошлое. Гонки превращались в жесткий бизнес. Расходы Walker все росли, пока в конце 1973 года Роб наконец не сдался и не снял команду с чемпионата. К тому моменту по старшинству среди участников чемпионата мира его крошечная частная "конюшня" была третьей после Ferrari и BRM.

Эпилог

Закрыв команду, Уокер не отрекся от своей любви к автоспорту. В конце 70-х он работал гоночным обозревателем в американском журнале Road&Track и одновременно исполнял обязанности пресс-секретаря в нескольких командах Формулы-1. До начала 80-х высокую фигуру Робса можно было встретить практически на любом Гран При. Но затем он стал приезжать на гонки все реже и реже и в конце 90-х обычно посещал уже лишь один – домашний Гран При чемпионата в Сильверстоуне. С возрастом Робса стали одолевать болезни. И хотя на публике он оставался по-прежнему аккуратным и подтянутым аристократом, было видно, что Уокеру с трудом удастся поддерживать свой бравый вид. Роберт Рэмси Кэмпбелл Уокер пережил свой век. Несколько последних месяцев он отчаянно боролся с пневмонией, и в конце апреля 2002 года его душа вновь обрела мир.

Владимир Маккавеев

Редакция благодарит Евгения Жмарина, Максима Куваева и Александра Кульчицкого за помощь в подготовке этого материала

CASTROL LUCAS



Пилоты, приносившие Робу Уокеру ПП, БК и победы в Гран При ЧМ Ф-1:

Пилот	Победы: 9	ПП: 10	БК: 10
Стирлинг Мосс	7	9	5
Морис Тринтиньян	1	—	1
Йозеф Зифферт	1	1	3
Майк Хейлвуд	—	—	1

Статистика выступлений команд Роба Уокера в гонках ЧМ Ф-1 (Ф-2) в 1950-1973 гг.

Год	ГП	СТ	О	ПП	БК	1	2	3	4	5	6	ЛГ: круги/км	Название команды	Шасси/Мотор	Гонщики/место в чемпионате мира
1950	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Peter Walker	ERA E — ERA 6	Питер Уолкер/—; Тони Роулт/—
1953	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	R.R.C. Walker Racing Team	Connaught A — Lea Francis 4	Тони Роулт/—
1954	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	R.R.C. Walker Racing Team	Connaught A — Lea Francis 4	Джон Райзли-Причард/—
1955	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	R.R.C. Walker Racing Team	Connaught B — Alta 4	Питер Уолкер/—; Тони Роулт/—
1956	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1957	4	4	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	R.R.C. Walker Racing Team/Cooper Car Co	Cooper T43 — Climax 4	Джек Брэбэм/—
1958	8	11	20	—	—	2	—	1	—	—	—	99/346.7	R.R.C. Walker Racing Team	Cooper T43/Cooper T45 — Climax 4/Climax 4 F2	Стирлинг Мосс/2; Морис Тринтиньян/7; Рон Флокарт/—; Вольфганг Зайдель/—; Франсуа Пикар/—
1959	8	14	37	4	3	2	1	1	2	1	—	173/827.7	R.R.C. Walker Racing Team	Cooper T51 — Climax 4/BRM 4	Стирлинг Мосс/3; Морис Тринтиньян/5
1960	6	6	19	4	2	2	—	1	1	—	—	150/629.6	R.R.C. Walker Racing Team	Cooper T43/Cooper T51/Lotus 18 — Climax 4	Стирлинг Мосс/3; Морис Тринтиньян/—
1961	8	9	21	1	1	2	—	—	1	—	—	132/726.8	R.R.C. Walker Racing Team	Lotus 18/Cooper T51/Lotus 18/21/Ferguson P99/Lotus 21 — Climax 4/Climax V8	Стирлинг Мосс/3
1962	6	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Rob Walker Racing Team	Lotus 24 — Climax V8	Морис Тринтиньян/—
1963	10	10	6	—	—	—	—	—	—	2	2	—	R.R.C. Walker Racing Team	Cooper T60/Cooper T66 — Climax V8	Иоахим Боннье/9
1964	9	16	7	—	—	—	—	1	—	1	1	—	R.R.C. Walker Racing Team/Rob Walker Racing Team*	Cooper T66/Brabham BT11/Brabham BT7 — Climax V8/BRM V8	Иоахим Боннье/15; Эдгар Барг/—; Йохен Риндт/—; "Джеки" (Джиакомо Руссо)/—; "Хэл" Шарп/—; Йозеф Зифферт*/10
1965	10	20	5	—	—	—	—	—	1	—	2	—	R.R.C. Walker Racing Team/Rob Walker Racing Team*	Brabham BT11/Brabham BT7 — Climax V8/BRM V8	Иоахим Боннье/—; Йозеф Зифферт*/11
1966	8	8	3	—	—	—	—	—	1	—	—	—	Rob Walker Racing Team	Brabham BT11/Cooper T81 — BRM V8/Maserati V12	Йозеф Зифферт/14
1967	11	10	6	—	—	—	—	—	2	—	—	—	Rob Walker/Jack Durlacher Racing Team	Cooper T81 — Maserati V12	Йозеф Зифферт/11
1968	12	12	12	1	3	1	—	—	—	1	1	42/184.3	Rob Walker/Jack Durlacher Racing	Cooper T81/Lotus 49/Lotus 49B — Maserati V12/Cosworth V8	Йозеф Зифферт/7
1969	11	11	15	—	—	—	1	1	1	1	—	—	Rob Walker/Jack Durlacher Racing	Lotus 49B — Cosworth V8	Йозеф Зифферт/9
1970	12	11	7	—	—	—	—	—	1	1	2	—	Rob Walker Racing Team/Brooke Bond Oxo Racing/Rob Walker	Lotus 49C/GLT Lotus 49C/Lotus 72C — Cosworth V8	Грэм Хилл/13; Брайан Редман/—
1971	11	11	3	—	—	—	—	—	—	1	1	—	Brooke Bond Oxo — Rob Walker Team Surtees	Surtees TS9/Surtees TS7 — Cosworth V8	Джон Сертиз/18
1972	11	13	15	—	1	—	1	—	2	1	1	—	Team Surtees Brooke Bond Oxo — Rob Walker	Surtees TS9A/Surtees TS9B/Surtees TS14 — Cosworth V8	Тим Шенкен/19; Майк Хейлвуд/8
1973	15	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Team Surtees Brooke Bond Oxo — Rob Walker	Surtees TS14A — Cosworth V8	Майк Хейлвуд/—
Всего:	164	190	176	10	10	9	3	5	12	9	11	596/2715.1			

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



В поисках адреналина

Ровно год назад завершилась программа "Адреналин", в рамках которой гонщики McLaren объехали полмира, от заснеженных гималайских вершин до жарких карибских пляжей. "Запрограммированные" экстремальные развлечения закончились, но вкус к путешествиям и приключениям остался. В конце июня "охота к перемене мест", умело поддержанная компанией West, привела Дэвида Култхарда в Санкт-Петербург. Надо сказать, что этот визит в Россию стал для вице-чемпиона мира уже третьим по счету. Но город на Неве до этого ни сам шотландец, ни кто-либо из его коллег не посещали, так что можно сказать, Култхард открывал Северную столицу для Ф-1.

Дэвиду, который за последние пять лет попробовал себя в нескольких десятках самых

разных профессий, на этот раз пришлось осваивать еще одну – туриста. "Вообще-то я гораздо больше привык к активному времяпровождению, – оправдывался гонщик. – Ну ладно, попробую просто отдохнуть и насладиться достопримечательностями".

В Санкт-Петербург шотландец прибыл прямо из Барселоны, где McLaren пытался найти причину все растущего отставания от соперников. После напряженной и тяжелой погони за секундами безмятежный пейзаж паркового ансамбля Петергофа настроил Дэвида на лирический лад: "Не знаю уж, кто здесь ухаживает за газонами, но я бы, пожалуй, пригласил этого человека в Монако. В моих апартаментах есть пара цветочных ящиков, за которыми совершенно некому присматривать". А архитектуру загородной резиденции русских царей новоиспеченный философ сравнил с родными шотландскими деревушками.

Кроме Петергофа Култхард посетил еще одну туристическую достопримечательность города – Дворцовую площадь, а затем поднялся на борт крейсера "Аврора". Завершилась же питерская программа Дэвида в "Петрокартинге", где именитый пилот наградил трех лучших участников турнира West Karting Cup. Конечно же, и самому шотландцу предложили показать себя за рулем катка. По всей видимости, такое предложение стало для него большой нежиз-



данностью. Несколько кругов по трассе Култхард проехал в традиционном серебристом комбинезоне и... взятом напрокат шлеме.

Когда гонщик McLaren, раздав за пять минут несколько десятков автографов, ответил на множество вопросов и несчетное число раз запечатленный на фотоленку, все же направился к выходу, кто-то из ярких поклонников крикнул ему на прощание: "Дэвид, ты лучший гонщик в мире!" Фигура шотландца уже почти скрылась в дверях, но ответ последовал незамедлительно: "Я тоже так считаю".

Александр Кабановский



Дэвид Култхард

Пить водку стаканами я не умею

Дэвид, ты объездил с подобными визитами полмира, можешь выделить места, которые тебе понравились больше других?

Мне очень нравится Прага, я бывал там неоднократно. К сожалению, оба мои предыдущих визита в Москву, и вот этот в Санкт-Петербурге получились очень короткими, я не смог пока составить впечатления об этих городах.

Сейчас много говорят о Гран При России. Что ты думаешь по этому поводу?

Насколько я могу судить, русские любят Ф-1 и разбираются в ней. Так что не вижу причин, почему не провести здесь гонку. Думаю, она должна пройти в Москве или Санкт-Петербурге – два эти города наиболее известны в мире. Полагаю, лучше все же в Москве – это удобнее с многих точек зрения, да и город “раскручен” больше. Но, возможно, я и не прав – сейчас столько стран говорят о своем Гран При.

Знаком ли ты с Колином Мак-Реем и не думаешь ли попробовать себя в ралли?

Да, мы знакомы и частенько видимся, ведь Колин тоже живет в Монако. Я никогда не участвовал в ралли, а вот он в 1996-м проехал по Сильверстоуну на Jordan и показал неплохие результаты. Я же сидел за рулем раллийной машины лишь однажды в 1995 году – это был Ford, но мне не удалось показать ничего выдающегося. Вообще же ралли и кольцевые гонки – очень разные вещи. Быть может, раллисты и используют кольцевые приемы вождения, но ехать в Ф-1 по-раллийному – это чистое безумие.

А как складываются твои отношения с еще одним шотландцем в автогонках – Алланом Мак-Нишем?

Аллан тоже живет в Монако, причем буквально в 100 метрах от меня, так что мы видимся очень часто и вне гонок. К тому же пару раз мы вместе возвращались с Гран При. Но он никогда не отмечает окончание гоночного уик-энда так, как это делаю я, – расслабляясь после гонки. Возможно, все дело в количестве проведенных гонок.

Как ты оцениваешь решение суда по “делу Ferrari”?

Командная тактика – исключительно внутреннее дело Ferrari. Подобное происходило в Формуле-1 с момента ее создания. Другое дело – как к этому относятся зрители. Они приходят, чтобы увидеть напряженную борьбу, а те, кто сделал ставки, вполне могут почувствовать себя обманутыми. Но если команда поддерживает лидера, она может делать для этого все, что в рамках правил. В контракте у Михаэля записано, что второй пилот должен пропускать его. Насколько я понимаю, их наказали не за финиш австрийской гонки, а за происшедшее на пьедестале. И хотя в Ф-1 крутятся большие деньги, миллион – это серьезная сумма. О случившемся скоро забудут, но FIA действовала строго по правилам.

Что ты думаешь о ситуации, когда гонщику приходится пропускать вперед товарища по команде?

С точки зрения любого спортсмена нет ничего хорошего в том, чтобы пропускать кого-то вперед. Но Формула-1 – это командный вид спорта, и чтобы добиться результата, тебе нужна поддержка. И когда команда считает нужным что-то сделать для победы, ты должен следовать указаниям, даже если не согласен с ними. Именно команда предоставляет тебе машину. И всегда нужно помнить, что тот, у кого нет гоночной машины, не может считаться гонщиком.

Как тебе видится дальнейший ход этого сезона?

Ну конечно же, Шумахер выиграет чемпионат. Рубенс, в принципе, должен стать вторым – у него отличная машина и команда, работающая как часы. Я сейчас пятый в чемпионате, но проигрываю второму месту лишь несколько очков. Но, думаю, маловероятно, что удастся



улучшить позицию – Williams смотрятся сильнее на протяжении всего чемпионата.

Не думал ли ты о том, чем займешься по окончании карьеры? И если у тебя когда-нибудь родится сын, хочешь ли ты, чтобы он стал автогонщиком?

Я предпочитаю думать не о будущем, а о том, как добиться максимального результата в настоящий момент. Если же у меня родится сын, я не уверен, что захочу, чтобы он стал гонщиком. Дело в том, что гонки занимают всю твою жизнь. Мне уже 31, и с 11 лет я только и делаю, что нарезаю круги по трассам. Сначала еще оставалось какое-то время на школу и общение, но с того момента, как я попал в Ф-1, – это непрерывная череда гонок, тестов, таких вот мероприятий. Это очень сложно назвать нормальной жизнью. И как бы странно это ни звучало, я доволен своей жизнью, но не пожелал бы такого никому. Если же у меня когда-то будет сын, пусть он лучше занимается чем-нибудь более безопасным, например, гольфом.

Какова роль удачи в гонках и что нужно, чтобы добиться в Ф-1 успеха?

Конечно, удача важна в гонках, как и в любом виде спорта. Но предсказать, когда тебе повезет, невозможно – иногда ситуация складывается в твою пользу, иногда – нет. Что касается успеха, то ключевой элемент в Ф-1 – аэродинамика, поскольку большая прижимающая сила позволяет добиться хорошего баланса автомобиля. Это гораздо важнее механических настроек.

Возникали ли у тебя когда-либо проблемы с дорожной полицией?

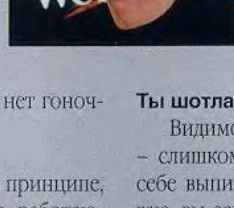
О, такого не было уже много лет. Конечно, когда я был молод и горяч, то частенько нарушал правила – обычно превышал скорость, но даже и не вспомню, когда меня в последний раз останавливали. Вообще, после безумного напряжения гонок езда по обычным улицам кажется мне столь скучной и медленной, что я предпочитаю такси.

Несколько лет назад ты играл в музыкальной группе вместе с другими гонщиками. Как складываются твои отношения с музыкой сейчас?

Да, во время одной из вечеринок в Сильверстоуне мы решили создать группу. К несчастью, я не играю на музыкальных инструментах, поэтому мне дали маракасы, вроде кокосового ореха на ручке и с камешками внутри. Но и с ними я управлялся не больно-то хорошо. Вообще, на мой взгляд, если хочешь играть в группе – надо уметь петь или владеть гитарой. Я не силен ни в том, ни в другом, поэтому предпочел на этом закончить музыкальную карьеру.

Ты шотландец, поэтому, наверно, любишь виски?

Видимо, я плохой патриот Шотландии, поскольку не люблю виски – слишком крепкий напиток для меня. Конечно, иногда я позволяю себе выпить, когда хочу расслабиться. Я предпочитаю водку – полагаю, вы слышали об этом напитке. Но, конечно, я смешиваю ее с чем-то. Пить водку стаканами, как воду, – я слышал, что в России так делают – я не умею.



ТИРРЕЛЛОЗАВР

Двадцать пять лет назад "порочная" красота этой идеи поразила мир Ф-1. На фоне огромных задних шин крошечные "передние конечности" нового автомобиля Turrell смотрелись довольно странно. Никто не мог найти подходящего определения для этого "динозавра". Кен Тиррелл назвал его P34.

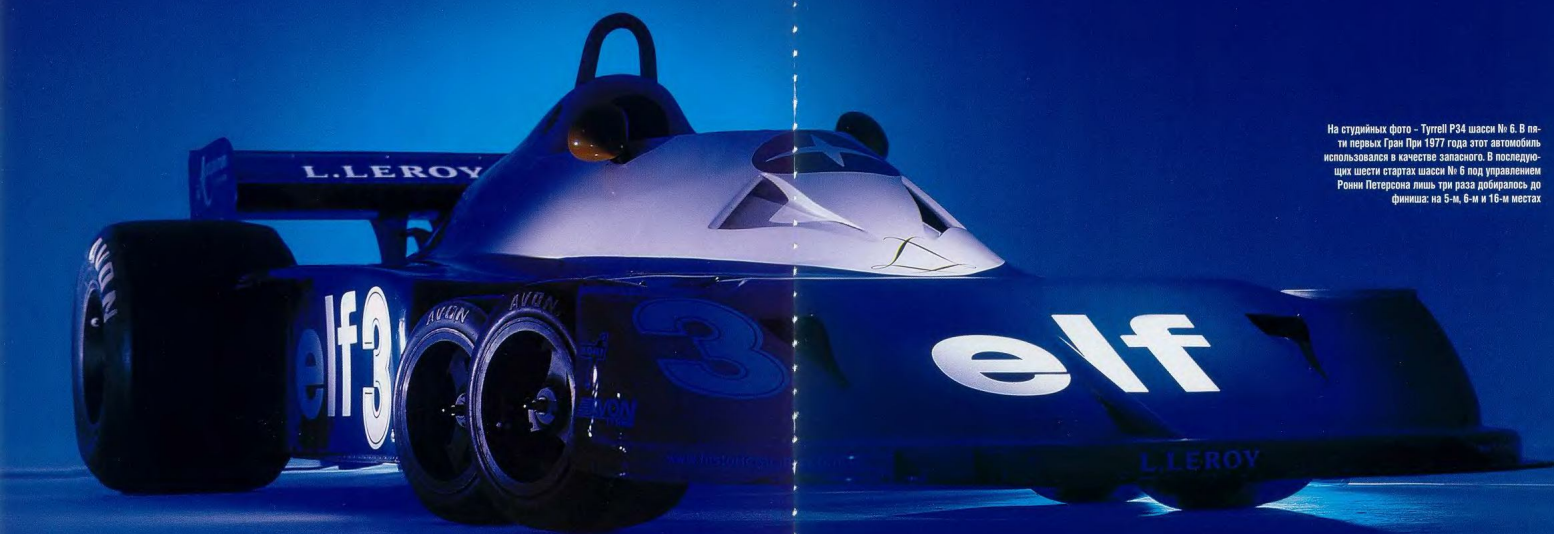
Дерек Гардиер пребывал в депрессии. Turrell 007, на который главный конструктор команды Кен Тиррелл возлагал немалые надежды, потерпел фиаско. В 1975 году на счету этой машины — только одна победа. Финиши — Шекер и Денале — жаловались на трудности управления автомобилем. Главная проблема — недостаточная поворачиваемость. Но как только механизм удавалось найти нужный баланс регулировок, машина становилась "вертушкой". Впрочем, все это были лишь част-

ности. Дерек чувствовал, что команда попала в тупик. В 1973 году на автомобиле Гардиера погиб Франсуа Север. Лиценз Turrell, трехкратный чемпион мира Джеки Стюарт объявил, что бросает спорт. Так разом команда лишилась людей, талант которых мог бы позволить ей вновь стать первой среди равных. Зачастую — среди абсолютно равных.

Из почти двух десятков "континентов", оспаривавших первенство в Формуле-1 1975 года, своими техническими возможностями выде-

лились лишь Ferrari, BRM и Brabham. Первые две разрабатывали собственные двигатели. В Brabham делали ставку на моторы Alfa-Romeo. Годом позже из этой компании вышла BRM, но добившись Ligier с моторами Matra. Все же остальные располагали одинаковыми двигателями Ford Cosworth DFV, коробками передач Hewland FG400 и шинами Goodyear. В такой ситуации преимущество над соперниками могли дать лишь идеи. И Гардиер мучительно размышлял, каким образом вывести команду

На студийных фото — Turrell P34 шасси № 6. В пяти первых Гран При 1977 года этот автомобиль использовался в качестве запасного. В последующих шести стартах шасси № 6 под управлением Ронни Петерсона лишь три раза добиралось до финиша: на 5-м, 6-м и 16-м местах



Приборы

Время электроники и многофункциональных чудо-рулей еще не пришло. Гонщик обходился показаниями всего трех стрелочных приборов. Обратите внимание, что шкала температуры воды и расхода топлива перевернута. Видимо, так было легче считывать информацию в суматохе гонки



Подвеска

Конструкция передней подвески теоретически отличалась многими достоинствами, но только не простотой. Впрочем, все ее достоинства на практике оказались перечеркнуты чисто организационными проблемами: Goodyear не захотела возиться с маленькими шинами

из кризиса. Именно в это сумрачное время ему в голову пришла одна мысль...

Некоторые считали, что, применив передние шины меньшего диаметра, Гарднер в первую очередь пытался уменьшить лобовое сопротивление автомобиля. Это не совсем так. Лобовое сопротивление определяется площадью поперечного сечения, а поскольку задние шины сохраняли прежний размер, то этот параметр остался прежним. Идея Гарднера не была столь «лобовой».

Дерек вспомнил о так называемом эффекте Хэлла: вращающийся цилиндр в набегающем потоке воздуха за счет разности относительной скорости обтекания поверхностей создает, в зависимости от направления вращения, подъемную или прижимную силу. Причем величина этой силы растет с увеличением диаметра цилиндра. Широкие гоночные шины – это те же вращающиеся цилиндры, и во встречном потоке они создают подъемную силу. Чтобы ее уменьшить, надо уменьшить диаметр. Тогда, если выбрать передние шины диаметра, скажем, 10 дюймов вместо традиционных 13-дюймовых при уменьшении внешнего диаметра с 21 до 16 дюймов, можно получить эффект, равноценный увеличению прижимной силы. Логика этой идеи представляется безупречной. Но есть и обратная сторона.

10-дюймовые колеса с шинами уменьшенного диаметра при той же скорости будут де-

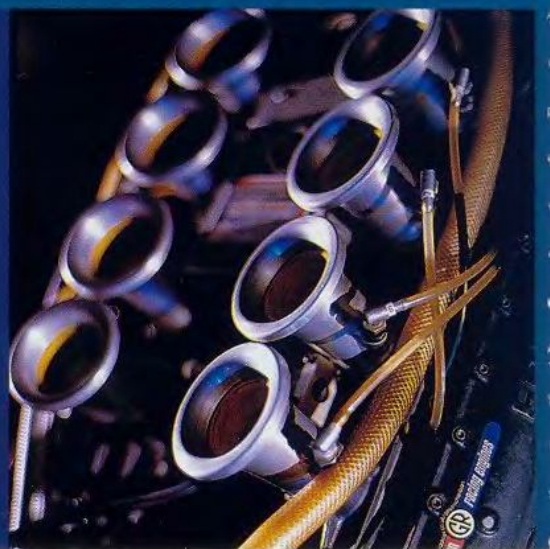
лать в 1,3 раза больше оборотов, чем 13-дюймовые. А это означает, что они станут изнашиваться быстрее, а их пятно контакта с дорогой будет иметь меньшую площадь при прежней нагрузке. Выход один – надо иметь четыре передних колеса с шинами малого диаметра. Малого – это означает посадочный диаметр колеса, равный 10 дюймам (254 мм), а наружный диаметр шины – 406 мм.

Маленькие шины создавали не только меньшую подъемную силу, но и предпосылки для дальнейшего развития этой идеи. Гарднер упрямал передние колеса за массивный носовой обтекатель, который играл роль переднего антикрыла и направлял поток встречного воздуха вверх. Высокий обтекатель кокпита плавно разделял этот поток на две ламинарные ветви, которые набегали на заднее антикрыло, обеспечивая достаточную прижимную силу. Таким образом конструктор убил двух зайцев: еще больше уменьшил влияние эффекта Хэлла, убрав колеса из потока, и тем самым упорядочил обтекание всего автомобиля. Дальше начались следствия...

Четыре чугунных тормозных диска спереди вместо двух, с одной стороны, обеспечивали лучшие условия для торможения, но, с другой, – были тяжелее. Поскольку они вращались в 1,3 раза быстрее, то, с одной стороны, лучше охлаждались воздушным потоком, а с другой – остановить это вращение теоретически труднее.

Двигатель

В 1976 году, когда дебютировал P34, все команды, за исключением Ferrari, Ligier и Brabham, использовали Ford-Cosworth DFV V8. Этот легендарный двигатель появился в Ф-1 в 1967 году, а свой последний титул вместе с Williams завоевал в 1982-м!





Гонщик:
Джоди Шектер

В начале 1976 года шестиколесный автомобиль был доставлен на "Поль Рикар" для сравнительных тестов с Tyrrell 007 (моделью 1975 года). После чего команда собиралась решить, каким путем идти дальше. P34 оказался немного быстрее, чем 007, и Патрик Депайе, мой напарник, преисполнился по этому поводу энтузиазмом. Я был более сдержан. И, мне кажется, был прав. Если бы мы выбрали 007, то, возможно, смогли бы составить McLaren и Ferrari гораздо более серьезную конкуренцию в 1976 году.

Патрик возлагал на шестиколесный автомобиль большие надежды. Но это была порочная идея. Суть ее заключалась в уменьшении лобового сопротивления. Чепуха! Задние шины остались того же размера, что и прежде, следовательно, максимальная площадь поперечного сечения не уменьшилась. Размеры передних колес никакого значения не имели. На "Поль Рикаре", по мнению команды, P34 оказался быстрее на прямой.

Но это произошло лишь из-за уменьшения площади заднего антикрыла. Затем команда обнаружила, что шестиколесная машина лучше ведет себя при торможении. Тоже полная ерунда. Потому что на любой поверхности, кроме паркета, эти маленькие колеса начинали подкакивать и блокироваться, заставляя гонщика отпускать тормоза. В результате, чтобы разблокировать одно колесо, вы отпускаете тормоза и на остальных пяти. Так что с торможением дела обстояли плохо, это факт.

Несмотря на все это, Патрик продолжал нахваливать новый автомобиль, в то время как я оценивал его возможности более трезво. В результате команда все больше поддерживала Патрика, и все меньше – меня.

По-моему, Дерек Гарднер, конструктор P34, во время тестов на "Поль Рикаре" немного лукавил и – сознательно или нет – делал те выводы, которые ему были нужны. Как бы то ни было, в конце года я ушел в Wolf.

Восстановил Tyrrell P34/6 сотрудник компании "Шоу старинных автомобилей" Симон Булл. В своей работе Симон, поклонник команды Tyrrell, руководствовался советами создателя этого автомобиля – Дерек Гарднера. В 1999 году эта машина с Мартином Стреттоном за рулем участвовала в чемпионате исторических автомобилей Гран При, где завоевала чемпионский титул. Наконец и к P34 пришел успех



A man with light brown hair, wearing a blue racing suit with a patch on the chest, is seated in a blue open-wheel race car. He is focused on adjusting the steering column or suspension components. The car's chassis is blue, and it features a black steering wheel, a gear shifter, and various mechanical linkages. A large black tire is visible in the foreground. The background shows a workshop or garage setting with various equipment and a yellow safety barrier.

Автомобиль-загадка
P34 так и остался для гонщиков
загадкой. Не смог разгадать ее и
Ронни Петерсон

Коробка передач

Насколько необычным была схема шасси P34, настолько стандартной – моторно-трансмиссионная группа. Традиционный двигатель Cosworth DFV дополняла не менее традиционная коробка передач Hewland. Рукоятка рычага переключения передач изготовлена из орехового дерева. Шарм эпохи!

Энергия

Как и почти все в Ф-1 того времени, Tyrrell использовала аккумуляторы компании Varley. Впервые эта фирма начала поставлять командам Ф-1 свои изделия под маркой Green Top ("Зеленый верх") в 1961 году. В этих аккумуляторах использовались достижения авиапромышленности. С 1976 года "Зеленый верх" "покраснел" и стал называться соответственно Red Top



Однако и сами диски были меньше, поэтому скорость торможения в зоне накладок не увеличилась. Дополнительные преимущества обещала на 40% большая площадь контакта с накладками, уменьшавшая рабочую температуру при большей площади лучевого охлаждения.

Гидропривод тормозов обслуживали три независимых цепи трубопроводов с тремя мастер-цилиндрами. Тормозная педаль действовала на мастер-цилиндры через регулируемое коромысло. Один конец обслуживал мастер-цилиндр задних тормозов, а другой, опять через свое коромысло, два мастер-цилиндра передних тормозов. Три независимых контура вместо двух, с одной стороны, обеспечивали большую надежность и предоставляли возможности для более тонкой настройки, но, с другой стороны, настройка эта была достаточно сложна. Ведь сначала приходилось искать баланс между передними осями: блокироваться при торможении сначала должна была первая пара колес, так как в противном случае эффективная база резко удлинялась, что крайне затрудняло управление автомобилем.

Сложностью отличалась не только тормозная система. Каждая пара передних колес имела отдельную пружинную подвеску, но общий стабилизатор поперечной устойчивости. Этот стабилизатор соединялся с рычагами подвески каждого из передних колес опять же через

уравнительное коромысло. Можно только представить, как мучились гонщики и механики, которым приходилось настраивать такую подвеску синхронно со столь же сложным рулевым приводом! Ведь каждая пара передних колес поворачивалась посредством сложной системы тяг на разные углы. Словом, у данной схемы были и плюсы, и минусы. Вопрос был лишь в том, с каким знаком получится сумма.

Новый автомобиль дебютировал в 1976 году на Гран При Испании. Поначалу гонщики – Джоди Шектер и Патрик Депайе – с трудом привыкали к норовистой машине. Маленькие передние шины создавали немало проблем. Они быстро изнашивались, и, чтобы гонщики имели возможность постоянно следить за состоянием протектора, Гарднер предусмотрел большие окна в боковинах обтекателя, окружавшего кокпит. Но постепенно автомобиль "набрал форму", и в Швеции даже одержал победу (которая так и осталась единственной). P34 стартовал в чемпионате мира 1976 года 27 раз и 19 раз приходил на финиш. Коэффициент надежности был достаточно высок – 70%.

Начало казалось обнадеживающим, тем более для принципиально новой машины. Соперники со все большей опаской косились на шестиколесного монстра, а Гарднер уже думал о дальнейшем совершенствовании своего детища к сезону 1977 года. Конструктор отдавал



Дебют

P34 дебютировал в 1976 году на Гран При Испании. Дебютная гонка не слишком удалась: стартовав третьим, Депайе попал в аварию из-за проблем с тормозами. Интересно, что Шектер, с самого начала невзлюбивший шестиколесный автомобиль, в той гонке стартовал за рулем прошлогоднего Tyrrell 007. Однако до финиша также не добрался. Да и в квалификации был только 14-м

Колеса

Их было шесть. Но массу хлопот команде доставило не количество, а размеры. В 1976 году Goodyear изготавливал для передних колес специальные шины. Но в 1977 году интерес угас, и развитие остановилось. Экземпляр на этом фото "обут" в шины Avon, которые не позволяют этому автомобилю показывать прежнюю прыть



Имя

Первый автомобиль Кена Тиррелла был создан в 1971 году и назывался Tyrrell 001. За ним следовал 002 и так далее, пока в 1975 году не появился 007. В 1976 году, когда команда приступила к созданию радикально новой конструкции, новая модель должна была получить порядковый номер 008. Но, стремясь сбить с толку конкурентов, Кен

Тиррелл еще в 1975 году заявил, что это лишь экспериментальная машина, которая в гонках участвовать не будет. И для пущей достоверности даже не стал присваивать ей привычный для Tyrrell порядковый номер, а вывел в отдельный проект, получивший название Project 34 (шестиколесная машина стала 34-м по счету автомобилем, спроектированным Гарднером)... В 1978 году команда вернулась к обычной схеме с четырьмя колесами и продолжила прерванную традицию, назвав автомобиль, на котором Депайе выиграл Гран При Монако, Tyrrell 008. Последний Tyrrell вышел на старт в 1998 году. Он имел номер 026



себе отчет в том, что машина оказалась перетяжеленной. Массу модели 1977 года он благодаря применению титана и облегчению отдельных деталей снизил на 56 кг. Для помощи в модификации автомобиля была специально закуплена новейшая по тем временам ЭВМ и нанят высококвалифицированный американский математик Карл Кемиф. Но все оказалось тщетным.

В 1977 году автомобили "конюшни" стартовали 34 раза и финишировали лишь 15 раз. Фактор надежности упал до 44%. Если в 1976 году команда по сумме очков вышла в Кубке конструкторов на третье место, то в 1977 году она поделила с Brabham 5-6-ю позицию. В личном зачете сезон 1976 года Шектер закончил на третьем месте, Депайе – на четвертом, а в 1977 Депайе был восьмым, а новобранец Ронни Петерсон – только четырнадцатым.

Проблема заключалась в том, что компания Goodyear потеряла интерес к совершенствованию 10-дюймовых шин и все силы направила на доводку 13-дюймовой резины, заказчиками которой являлись главные претенденты на победу – Ferrari и McLaren. В результате P34 оказался все более и более разбалансированным: характеристики задних колес улучшались, а передние оставались прежними. Чтобы как-то разгрузить слабые "передние конечности", Гарднер вынужден был в 1977 году

увеличить колею передних колес. Что повлекло за собой необходимость перекраивать шасси, аэродинамические характеристики которого ухудшились.

Одна из главных проблем шин уменьшенного диаметра с диагональным кордом заключалась в том, что они плохо держали форму при боковой нагрузке. Сильная деформация уменьшала пятно контакта. Гарднер вспоминал позже, что положение могло спасти сотрудничество с шинниками Michelin, как раз в то время работавшими над радиальными шинами. Тем более что французская компания проявляла заинтересованность в такого рода сотрудничестве. Увы, этого не произошло.

Гарднер не смог смириться с очередной неудачей и решил уйти из Формулы-1. Он вернулся на фирму Borg Warner, где вновь занялся разработкой трансмиссий. А история Формулы-1 пошла своим путем. Новые, более эффективные способы повысить аэродинамическую эффективность гоночных машин в 70-х открыл Колин Чепмен, предложивший сначала автомобиль-клин Lotus 72, а затем придумавший граунд-эффект на Lotus 78. А диковинный Tyrrell, на развитие которого команда потратила добрых два с половиной года, так и остался "тупиковой ветвью" эволюции гоночного автомобиля.

Лев Шугуров

Занос

Что бы ни говорили о стиле вождения Петерсона, любимым приемом прохождения поворота для Супершведа оставался занос. Ронни блистал в Lotus в 1972, 1973 и 1974 годах, когда сумел выиграть семь Гран При. Еще две победы Петерсон одержал в 1978 году, вновь вернувшись в Lotus. За Tyrrell он выступал только один год – в 1977 году, и этот сезон для шведа оказался крайне неудачным. Он и близко не походил на претендента на победу. Это тем более странно, что улучшенное сцепление передних колес позволяло вести P34 в любимом для Петерсона стиле – с контролируемым заносом

Руль

В устройстве рулевой системы P34 не было ничего необычного. Если не считать того, что управляемыми были четыре колеса вместо двух. Поэтому этот автомобиль был особенно хорош в Монако, где превосходное сцепление передних колес улучшало управляемость на извилистой трассе

Спонсор

Сотрудничество Tyrrell с нефтяным гигантом Elf было долгим и успешным. Прервалось оно в 1978 году. И в сезоне-79 автомобили Кена Тиррелла, сохранив традиционный синий цвет, вышли на трассу с надписью Tyrrell на бортах





**Конструктор:
Дерек Гарднер**

В 70-е годы почти у всех команд Формулы-1 были одинаковые двигатели, коробки передач и шины. Нужно было придумать способ, как оказаться впереди. Нам нужны были дополнительно 50 лошадиных сил. Но откуда их взять?

После некоторых размышлений я пришел к выводу, что четыре маленьких передних колеса, которые впишутся в контуры корпуса, позволят уменьшить подъемную силу, создаваемую обычными шинами, и вообще улучшить аэродинамику перед машины. И – представьте себе! – расчеты показали, что новшество будет эквивалентно 40 дополнительным лошадиным силам!

В конце концов я показал свой проект Кену Тирреллу, который воскликнул сперва: «Что это за чертовщина?» Однако убедить его оказалось не так трудно, как вы, возможно, подумали. А когда мы возвращались с Гран При Южной Африки в 1975 году, я направился в салон первого класса, чтобы поговорить о своей идее с Джеки Стюартом, который продолжал поддерживать команду и после ухода из гонок. Не знаю, возможно, что-то было не так с его выпивкой, но он едва не поперхнулся, когда услышал, что я задумал.

В конце 1975 года мы объявили, что создаем новый автомобиль. Но до первых тестов мы говорили всем, что создаем экспериментальную машину для исследовательских целей и найдет ли она применение в гонках, неизвестно.

Впервые увидев P34 на трассе в Сильверстоуне, я пришел в ужас: на прямых шинах передних колес почти слетали с дисков! И лишь когда гонщик касался тормозов, вставали на место. Шины держали давление, но зрелище было такое, что у меня волосы вставали дыбом. Слава богу, что гонщики ничего не заметили.

В 1976 году этот автомобиль был одним из лучших, но в 1977 году положение изменилось. И все из-за передних шин. В том сезоне лидерами были Ferrari и McLaren, и, понятное дело, Goodyear бросил все силы на поддержку этих команд. И в то время как задние шины нашего автомобиля значительно улучшились, прогресс характеристик передних шин практически был равен нулю. Попытки добиться какого-либо преимущества за счет данной колесной схемы потеряли всякий смысл.

Со снятыми обтекателями этот автомобиль выглядит не слишком внушительно. Вряд ли гонщик чувствовал себя защищенным в подобной машине. Но в те времена у людей были другие взгляды на степень допустимого риска в автоспорте

Технические характеристики Tyrrell P34

(в скобках – отличающиеся данные по варианту 1977 года)

Двигатель V8 Cosworth DFV

Объем, см³	2993
Мощность, л.с.	465
Максимальные обороты, об/мин	10 500
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	86,6/64,8
Степень сжатия	11,0:1
Зажигание	электронное
Поршни и кольца	Cosworth/Hepworth & Grandage
Подшипники	Vandervell
Подача топлива	Lucas
Свечи	Champion
Вес, кг	166
Охлаждение	жидкостное с расположенными продольно бортовыми радиаторами

Горюче-смазочные материалыElf

Трансмиссия

Коробка передачHewland FG400, механическая 5-ступенчатая

Вес коробки передач, кг55
СцеплениеBorg & Beck
Приводные валыTyrrell

Шасси

Длина, мм	4200 (4317)
Ширина, мм	2000
Высота, мм	1100
Колесная база, мм	2690
Колесная база по первой и второй парам колес, мм	443 (460)
Колея спереди/сзади, мм	1266 (1295)/1475
Шины	Goodyear
Ширина передних/задних шин, мм	230/480
Объем бака, л	191
Масса, без топлива и гонщика	580 (524) кг
Скорость	до 285 км/ч
Передняя подвеска	независимая на двух треугольных рычагах, пружины и амортизаторы внутри кузова
Задняя подвеска	независимая, пружины и амортизаторы внутри кузова
Тормоза	Lockheed дисковые, вентилируемые, с отдельным приводом на все три пары колес, передние – в колесах, задние – у главной передачи
Тормозные накладки	Ferodo
Радиаторы	Serck
Аккумуляторы	Varley
Приборы	Smiths
Вес монокока, кг	33
Рулевое управление	реечное без усилителя

Фото Алекса Пакзайниака

По материалам журнала F1 Racing с согласия Haymarket Magazines Limited



ОСЬ ЗЛА

Четыре колеса всегда считались оптимальным числом для гоночного автомобиля. Но время от времени создатели автоспортивной техники подвергали эту истину сомнению. Добро, если к этому их побуждали реальные проблемы. Но зачастую в пылу борьбы с конкурентами конструкторы обращались к идее шести колес в погоне за самыми эфемерными преимуществами. Попытка добиться их зачастую сопровождалась шлейфом серьезных проблем. И далеко не всегда "добро" в этом случае торжествовало над "злом".



"Доисторические" времена

История многосных гоночных машин началась еще до Второй мировой войны. Причем имела даже свою предисторию в виде автомобилей с двускатными или сдвоенными колесами. Вес и мощность гоночных машин росли, и шины уже не справлялись с возросшей нагрузкой. Необходимо было как-то разгрузить их, увеличив пятно контакта. Делать широкие шины в те годы еще не умели и нашли самое естественное решение – добавить на ведущие колеса дополнительные скаты.

В автогонках первым к этой идее в конце 20-х годов обратился британский гонщик Рэймонд Мэйз, установивший на заднюю ось своего 250-сильного Vauxhall Villiers Special

сдвоенные колеса. Этот ход тут же принес ему успех: 14 сентября 1929 года Мэйз установил рекорд трассы Шелли-Уолш в "подъеме на холм", преодолев дистанцию в 1000 ярдов за 45,6 с. Интересно, что два года спустя этот рекорд был побит также шестискатным автомобилем: в июле 1931 года Арчи Фрэйзер-Нэш на Frazer-Nash "The Terror" прошел ту же дистанцию уже за 43,4 с. Словом, в горных гонках, которые представляют собой, по сути, непрерывный разгон, сдвоенные задние колеса давали преимущество. Auto Union, например, модернизировал для этого вида соревнований модель "С", применив сдвоенные задние шины. Однако выгода от этой схемы на равнинных трассах была сомнительной. Позволяя улучшить характе-



Vauxhall Villiers Special со сдвоенными задними колесами стал одним из первых шестиколесных автомобилей в истории автоспорта

Британский гонщик капитан Джорж Эйстон и его десятиколесный "Удар молнии" (справа) в модификации 1937 года со сдвоенными задними колесами на заводе в Типтоне

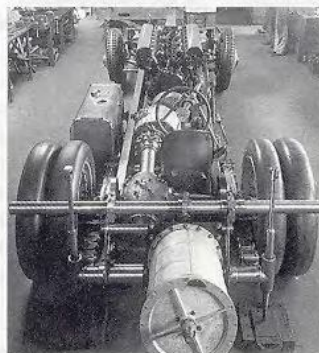
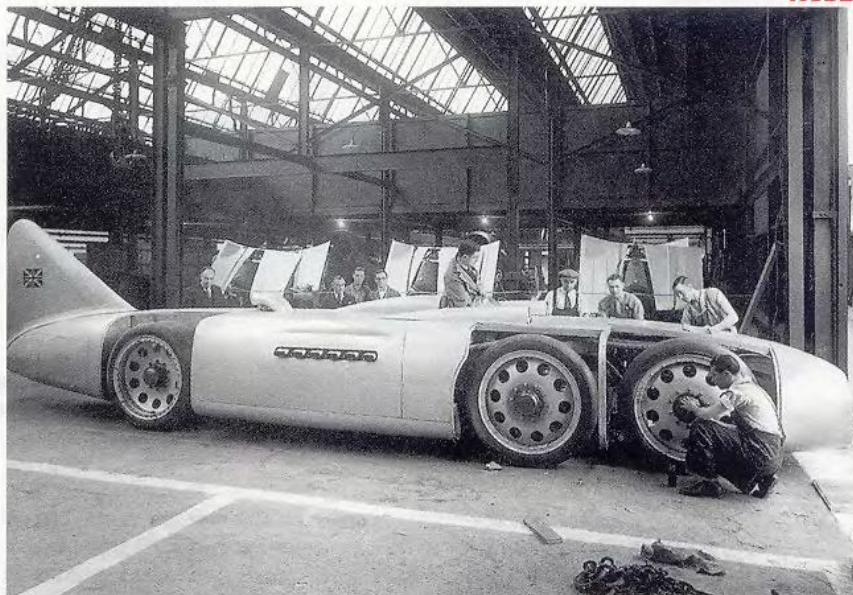


ристики автомобиля при разгоне с нижних передач, на большой скорости дополнительные скаты только мешали, повышая трение качения. Иное дело – рекордные заезды, где нагрузка на шины достигает критических величин и на максимальной скорости.

В 1935 году британец Малькольм Кэмпбелл, готовясь к установлению рекорда на знаменитой "Синей птице", поставил на ведущие колеса последней модификации Blue Bird сдвоенные покрышки. И в сентябре того же года на соляном озере Боннсвилл в США установил новый абсолютный рекорд скорости на суше тех лет: 484,775 км/ч. Вот тут и пришел черед вступить в бой многоосным автомобилям.

Война моторов

В 1937 году опытный специалист в области аэродинамики М. Андро спроектировал по заказу британского гонщика Джорджа Эйстона автомобиль, на котором тот намеревался побить рекорд Кэмпбелла. Задавшись целью создать машину с расчетной скоростью 550 км/ч, Андро сконструировал автомобиль обтекаемой аэродинамической формы с двумя 12-цилиндровыми авиамоторами Rolls-Royce Schneider. Их суммарный рабочий объем составлял 44,5 литра, а мощность 5100 л.с. Оба мотора стояли позади сиденья гонщика, и весила 10-метровая машина более 7 тонн. Нагрузка на задние колеса получилась просто чудовищной, и сверхскоростные гоночные шины не могли ее выдержать. Поэтому Thunderbolt ("Удар молнии") был сде-



В 1935 году знаменитая "Синяя птица" Малькольма Кэмпбелла первой среди рекордных автомобилей получила сдвоенные задние колеса

Mercedes-Benz T80 – один из самых нетрадиционных автомобилей Фердинанда Порше, созданный по формуле 6x4. Увы, Вторая мировая война так и не позволила этому автомобилю в полном блеске раскрыть свои возможности

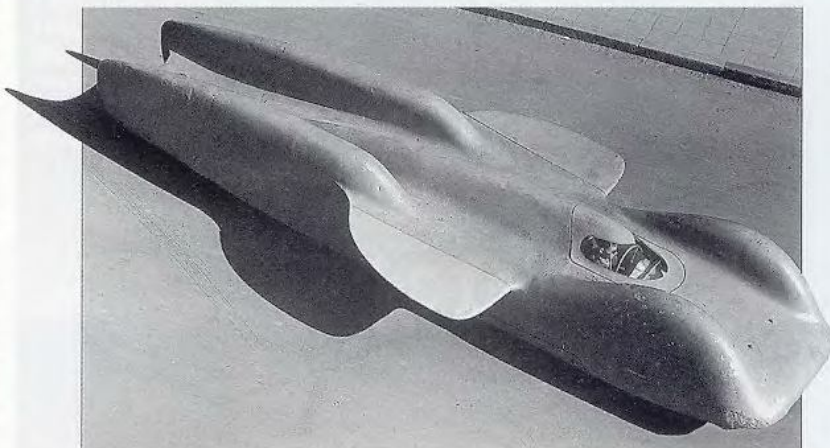
Этот "торм" среди далеко не ясного предвоенного неба услышали в Германии, и немцы преисполнились решимости достойно ответить на вызов англичан. В 1938 году Фердинанд Порше построил рекордно-гоночный Mercedes-Benz T80 – первый спортивный автомобиль с колесной формулой 6x4. На T80 стоял 12-цилиндровый авиамотор Daimler-Benz 003 мощностью 2800 л.с. Этот "бескрылый самолет", рассчитанный на скорость 750 км/ч, получился хоть и довольно легким (2250 кг), но узким и длинным, и Порше снабдил T80 тремя осями, причем обе задние были ведущими. Увы, этому автомобилю так и не удалось проявить себя. Начавшаяся Вторая мировая война исключила проведение заездов на T80, да и сразу после 1945 года немцам также было не до рекордов, и этот удивительный автомобиль так и остался экспонатом заводского музея. А идея третьей оси после войны перекочевала за океан. Дело в том, что в США был автодром, гонки по которому больше напоминали рекордный заезд длиной в 500 миль.

Убийственное прозвище

Первое появление Pat Clansy Special на "Инди-500" 1948 года вызвало в Индианаполисе эффект разорвавшейся бомбы. Построенный на базе обычного Kurtis Kraft с мотором Offenhauser автомобиль, которым управлял ветеран Билли де Вор, отличался от своих "единоутробных братьев" тем, что имел сзади не один, а два ведущих моста и соответственно вместо четырех колес на Pat Clansy Spl стояло шесть.



лан трехосным, причем средняя ось не была ведущей, но несла сдвоенные шины. Таким образом, автомобиль имел колесную формулу 6x2 (шесть колес, два – ведущих). На машине именно в этом варианте Эйстон в 1937 году добился скорости 502 км/ч. Но это был еще далеко не предел. Поскольку во время рекордных заездов обнаружилась тенденция к пробуксовке односкатных колес третьей, ведущей оси, что было чревато разрывом шины и катастрофой, к 1938 году задняя ось тоже стала двускатной. Таким образом общее количество шин на колесах Thunderbolt выросло до десяти! Прекрасно понимая, что эти 10 шин будут создавать очень большое сопротивление качению, Андро постарался компенсировать его улучшенной обтекаемостью кузова. В итоге на 10-колесном автомобиле Эйстон достиг скорости 575 км/ч. Успех был полным, и Thunderbolt вошел в историю.





Pat Clansy Special Билли де Вора – первый шестиколесный автомобиль, вышедший в 1948 году на старт Indy 500, был создан на базе обычного Kurtis Kraft и кроме четырех ведущих колес не нес в себе никаких революционных новинок

“Мутант” оказался достаточно быстрым. Из почти восьми десятков машин, участвовавших в тренировках, синий Pat Clansy де Вора показал 20-е время, а в гонке, хоть и отстав на 10 кругов от победителя, финишировал 12-м. Для первого раза результат был вполне удовлетворительным, и через год Пэт Кленси вновь появился в Индианаполисе со своим “ублюдком”, как прозвали этот автомобиль насмешники.

В 1949 году Джеки Холмс, показав в квалификации среднюю скорость 206,136 км/ч – на 6,63 км/ч быстрее прошлогоднего результата де Вора, – занял 17-ю позицию на старте. Но на этот раз Pat Clansy Spl до финиша так и не добрался. Осилить лишь 65 кругов гонки, Холмс вынужден был остановиться из-за поломки карданного вала. Подобные проблемы постоянно преследовали трехосную машину. К тому же манера поведения ее на трассе была совершенно непредсказуема для гонщиков и конструкторов. И отчаявшись получить солидное преимущество за счет лишней задней оси, Кленси самолично отрезал у своего “уродца” все лишнее. В дальнейшем он выставлял эту машину уже в обычной четырехколесной конфигурации.

Куда дует ветер

Поскольку шестиколесный автомобиль Кленси исчез с арены “Инди-500” за год до того, как легендарная “пятисотка” была включена в календарь чемпионата мира Ф-1, Pat Clansy Spl так и не стал первой трехосной машиной мирового первенства. Автомобиль столь экзотической схемы при дворе “королевы автоспорта” впервые появился лишь через четверть века.

Толчок к всплеску “шестиколесной лихорадки” в Ф-1 подал в 1976 году своей моделью P34 конструктор Tyrrell Дерек Гарднер. А поскольку его автомобиль уже в четвертой своей гонке добился победного дубля, примеру Гарднера

Одним из главных недостатков Tyrrell P34 была слишком сложная по конструкции и капризная к настройкам передняя подвеска четырех 10-дюймовых колес

Тиррелл и Гарднер возлагали на P34 огромные надежды, но Goodyear подложил Tyrrell свинью, отказавшись от работ над маленькими 10-дюймовыми шинами



Джоди Шектер за рулем P34. На фото с дождевой гонки видно, как плавно воздушные потоки обтекают переднюю часть машины



последовали такие авторитеты как Робин Херд, Мауро Форгуери и Патрик Хед. Так в Ф-1 за шесть лет родилось четыре проекта шестиколесных автомобилей. Но самое удивительное, что при этом все четыре конструктора в этой концепции делали акцент на решение разных проблем.

Без сомнения, Tyrrell Гарднера был самым необычным из четырех проектов. Дерек, всегда тяготевший к массивным передним антикрыльям и еще с начала 70-х годов пытавшийся с их помощью упорядочить воздушные потоки вокруг автомобиля, решил применить на передних колесах малые, 10-дюймовые шины, которые “исчезали” в аэродинамической тени лобового обтекателя. Но столь маленькие шины оказались чрезмерно перегруженными, и Гарднер решил пойти по тому же пути, которым почти за 40 лет до него уже прошел со своим Thunderbolt Андро.



Впервые шестиколесный Tyrrell, построенный, правда, на основе старого шасси 007, выехал на трассу в конце сентября 1975 года. Новое же шасси, сконструированное от начала до конца под шестиколесную схему, Гарднер сумел подготовить лишь к марту 76-го. Уже в Харае P34 стартовал из второго ряда, на следующей гонке в Зольдере завоевал первые очки, а через две недели в Монако оба шестиколесных Tyrrell финишировали в призовой тройке, после чего последовал фантастический дубль в шведском Андерсторпе. Так, всего за полтора месяца шестиколесная машина Гарднера покорила Ф-1, после чего Дерек и К° получили “удар под дых”:

шинная компания Goodyear в угоду Ferrari и McLaren прекратила дальнейшие работы над 10-дюймовыми шинами для Tyrrell, что к концу 1977 года и похоронило “Проект 34”.

Однако успехи P34 произвели сильное впечатление на мир Ф-1, и уже в 1976 году Ferrari и March в обстановке строгой секретности тоже начали эксперименты с шестиколесными машинами. Но если Гарднер пытался угадать, куда “дует ветер” при обтекании автомобиля, то его конкуренты руководствовались зачастую гораздо менее изящными “идеями”.

Самая “секретная” модель Ferrari

Особо засекреченным был проект построенной на базе 312T2 шестиколесной Ferrari 312T6. Форгуери, в отличие от Гарднера, сконцентрировал свое внимание на задних колесах. Т6 оставался двусосным, но, стремясь уменьшить высоту и поперечную деформацию огромных задних шин, отрицательно влиявшую на управляемость машины, Мауро решил использовать воистину “доисторический” прием и установить на заднюю ось сдвоенные колеса меньшего диаметра. Теоретически такой ход позволял не

только снизить деформацию и одновременно уменьшить давление в шинах, но и давал возможность сгладить турбулентность воздушных потоков в зоне заднего антикрыла.

Насколько Форгьери удалось реализовать все это на практике, так и осталось загадкой. Летом 1976 года поползли слухи, что Регаццони и Лауда уже вовсю испытывают диковинную Ferrari. Называлось даже конкретное место дебюта 312T6 – Гран При Италии. Но когда ни в Монце, ни где бы то ни было еще шестиколесный “жеребец из Маранелло” так и не появился, все списали на ужасную аварию Лауды в Нюрбурге, якобы заставившую конструкторов отказаться от рискованной идеи.

Однако не успели утихнуть страсти вокруг одного проекта Ferrari, как по паддоку поползли слухи о новой, еще более фантастической задумке Scuderia: восьмиколесном (!) автомобиле не то с тремя, не то даже с четырьмя осями! Появились даже жутко размытые “шпионские” фотографии с тестов 312T8 во Фьорано. И хотя через несколько месяцев “контрразведка” Ferrari призналась, что команда просто “пошутила”, подбросив конкурентам явную дезинформацию, проект шестиколесного T6 до сих пор остается тайной за семью печатями.

Не помог пролить свет на эту историю и Ники Лауда. В беседе с нашим корреспондентом австриец заявил, что проект существовал, но он видел его только на бумаге и никаких тестов шестиколесной машины не проводил. Тем не менее в 1978 году одна из фирм, специализировавшихся на производстве масштабных моделей гоночных автомобилей, выпустила уменьшенную копию T6. Однако была ли эта модель когда-либо реализована “в натуральную величину”, достоверно неизвестно. А вот трехосный March, работы над которым начались осенью того же 1976 года,



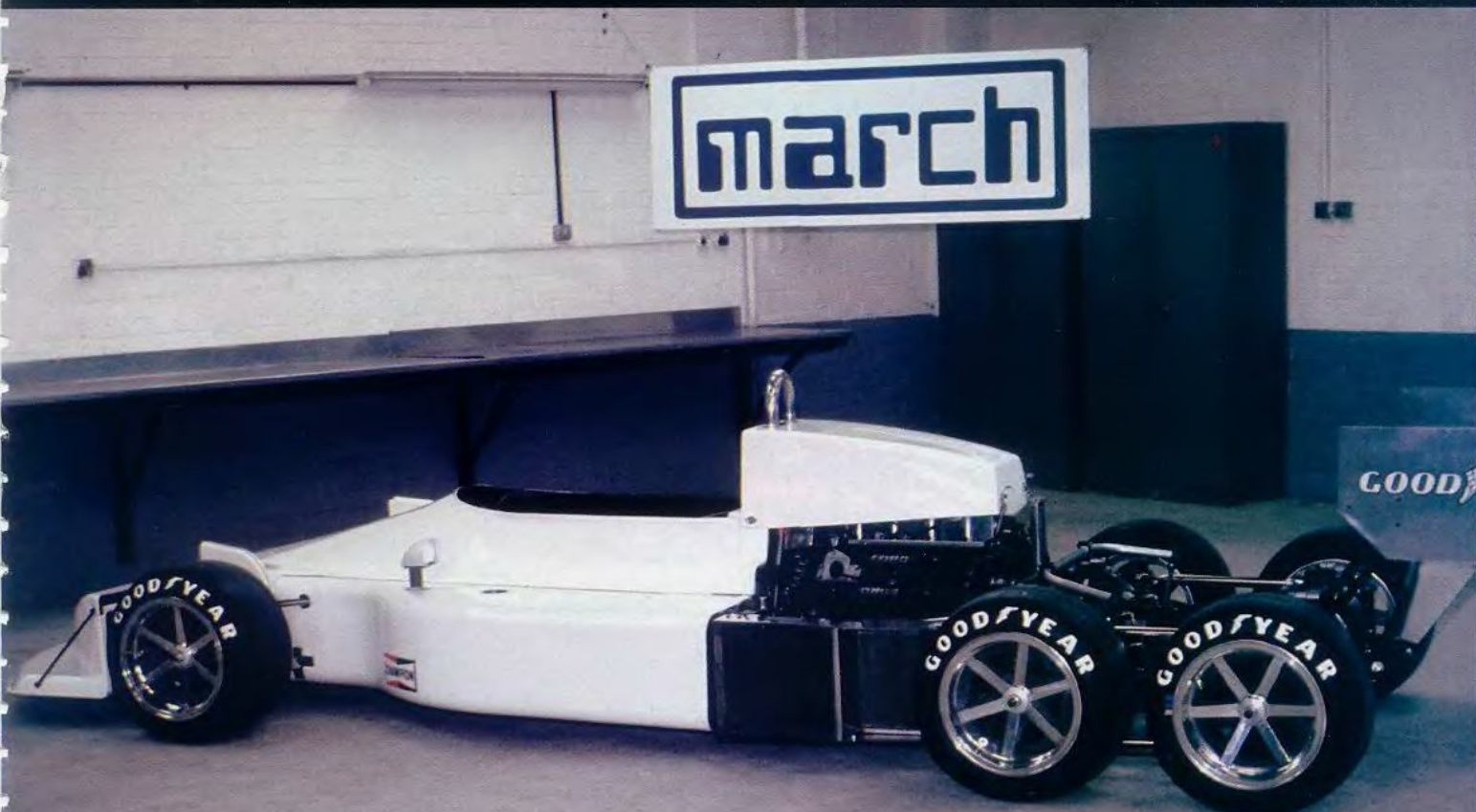
Одна из “шпионских” фотографий многоколесной Ferrari 312T 1976–1977 годов

существовал несомненно. Правда, роль в истории Ф-1 он сыграл ничуть не большую, чем “мифические” Ferrari.

Паровозная формула

Конструктор March Робин Херд, опять же в отличие и от Гарднера, и от Форгьери, был озабочен в первую очередь тем, чтобы задние колеса создавали меньшее сопротивление воздушному потоку. Поэтому он применил сзади шины того же диаметра, что и спереди, и расположил их друг за другом. В то же время конструктор рассчитывал обеспечить лучшее сцепление автомобиля с асфальтом при прохождении поворотов и на более интенсивный разгон при выходе из них. И действительно, приемистость у этой модели была очень хорошей, но машина с трудом вписывалась в медленные и крутые виражи. Ведь ее колесная база (по первой и третьей оси) являлась просто грандиозной: 3673 мм против 2500–2700 мм у машин традиционной двухосной схемы. Возможно, поэтому создатели и назвали свой “локомотив” March 240 – в соответствии с

В 1977 году компания Hewland специально для 6-колесного March 240 построила совершенно новую коробку передач FT, после краха проекта Робина Херда доставшуюся “по наследству” Патрику Хеду



традиционной английской формулой колесной схемы паровозов 2-4-0 (первая цифра обозначает число колес перед ведущими, вторая — число ведущих колес, третья — число колес за ведущими).

Из-за трудноразрешимых проблем с управляемостью выставить этот автомобиль на старт Мосли и Херд так и не решились. Скорее всего, у молодых руководителей March просто не хватило средств, чтобы довести принципиально новую конструкцию до ума. В итоге один из двух построенных "240" был вскоре переделан в четырехколесный March 781S. Второй какое-то время выставлялся на автосалонах в качестве рекламы Rothmans, а затем был продан британскому гонщику Рою Лейну, который выиграл на нем два первых этапа британского чемпионата в гонках по "подъему на холм" 1978 года, после чего также решил переделать автомобиль в обычную четырехколесную модификацию. Надо полагать, проблемы, с которыми он столкнулся, были достаточно серьезными. А отсутствие третьей оси не помешало Рою уверенно выигрывать чемпионат. Наибольшую же известность этой машине, как и шестиколесной Ferrari, принесли масштабные модели копии, огромными тиражами разошедшиеся по миру в конце 70-х.

Последнее слово

Последнее слово в истории многоосных автомобилей Ф-1 осталось за Патриком Хедом. В 1981 году он начал работать над Williams с двумя парами задних ведущих колес. Возможно, уже тогда, осенью 1981 года Хед начал переговоры с фирмой Honda о поставках команде ее мощных турбомоторов и полагал, что для реализации их потенциала потребуется заметно большая, чем у машин 1981-1982 годов, прижимная аэродинамическая сила. Более длинное (примерно на 500 мм) профилированное днище экспериментального Williams FW07D, впервые выехавшего на трассу "Сильверстоуна" в конце октября 1981 года, давало возможность добиться роста этой силы. А выдержать повышенную нагрузку на веду-

Первые же тесты шестиколесного Williams дали многообещающие результаты, однако изменение правил FISA похоронило этот проект "во младенчестве". Алан Джонс за рулем FW07D на испытаниях в Донингтон-парке, ноябрь 1981 года

По сравнению с традиционным четырехколесным автомобилем средняя ось шестиколесного Williams FW07D была смещена немного вперед и расположена под углом к картелю КП. Задняя же приводилась в движение посредством специального дополнительного механизма, укрепленного в торце коробки передач

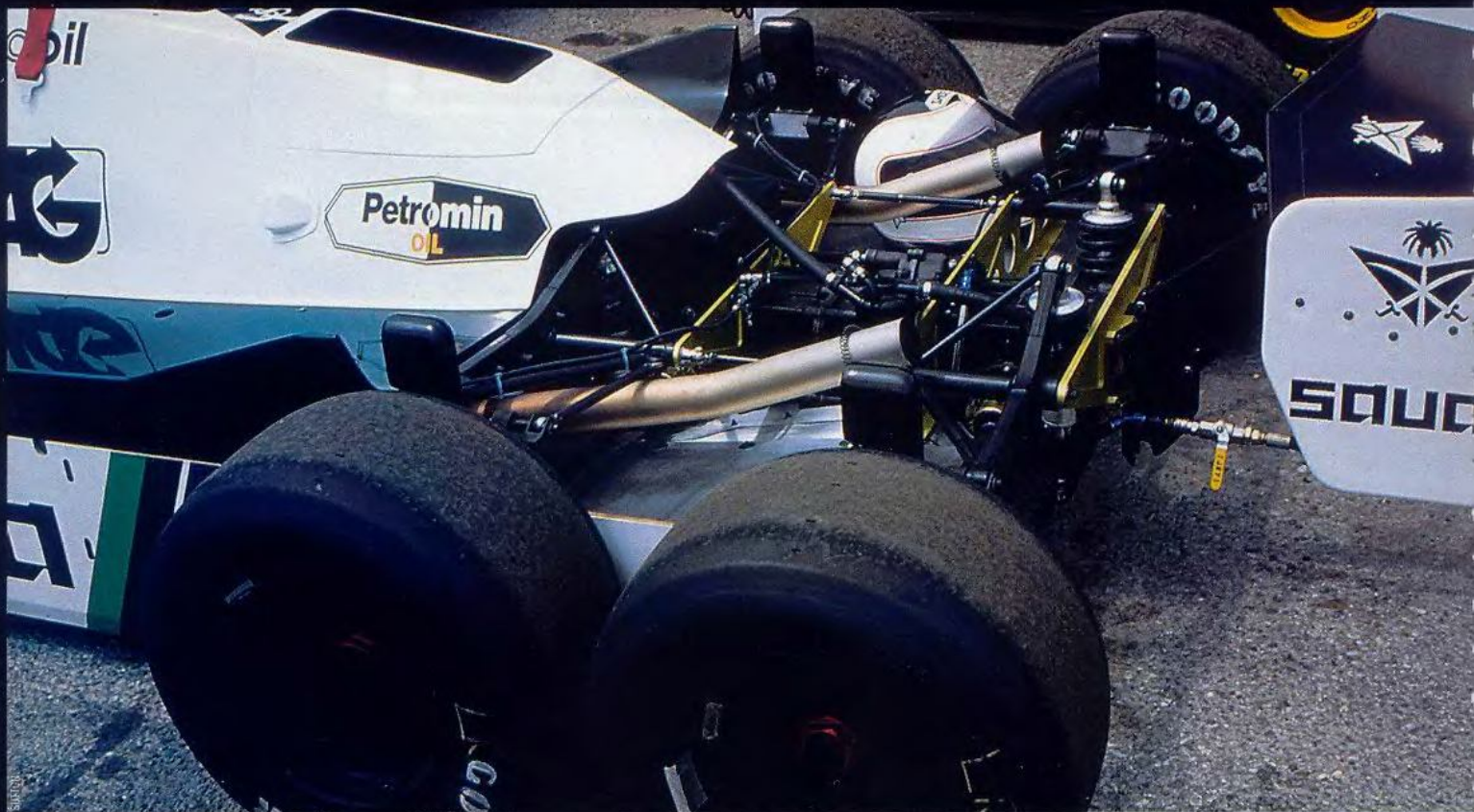


щие шины предполагалось за счет размещения дополнительной пары колес.

Самое удивительное, что уже через две недели после первых тестов FW07D Кеке Росберг на этой машине побил на 0,2 с абсолютный рекорд трассы "Поль Рикар" в Ле-Кастеле. Ободренный результатами первых тестов, Хед решил реализовать в шестиколесном варианте и новую модель Williams FW08 1982 года. И, возможно, через год, когда Honda начала поставлять команде из Дидкота свои моторы, трехосный Williams и вышел бы на старт этапа чемпионата мира. Но весной 1982 года FISA (Международная федерация автоспорта), озлобленная многолетней холодной войной с FOCA (Ассоциацией конструкторов Ф-1), в которую входила и Williams, нанесла очередной удар по врагам.

У шестиколесных машин был один серьезный недостаток: камешки и обломки, подхваченные первой парой ведущих колес с поверхности трассы, с огромной скоростью выбрасывались прямо на шины второй пары, что заметно повышало вероятность прокола. За это и ухватились функционеры FISA, из соображений безопасности запретившие применение в Формуле-1 более чем четырехколесных автомобилей. "Зло" восторжествовало.

Лев Шугуров
Владимир Маккавеев



Гран При Канады

КАНАДСКАЯ “ДИСКОТЕКА”

Повышенная нагрузка на тормоза – характерная черта гонки на трассе в Монреале, поэтому некоторые команды здесь много экспериментировали с компонентами тормозной системы и прежде всего с дисками.

Ferrari

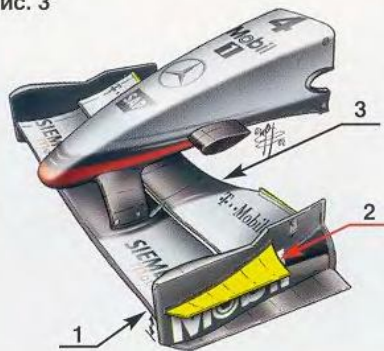
В пятницу на машине Баррикелло устанавливались тормозные диски французской фирмы Carbon Industrie, впоследствии замененные на традиционные Brembo, но с увеличенными отверстиями вентиляционных каналов. Именно такие диски в течение всего уик-энда использовал Шумахер. На машинах, подготовленных для пятничной тренировки и гонки, монтировались увеличенные воздухозаборники для охлаждения тормозных механизмов, тогда как в квалификации применялись более миниатюрные. На машине бразильского гонщика испытывался носовой обтекатель, имевший горизонтальный дефлектор только с правой стороны (рис. 1). Судя по форме профиля (не крыло) и наклону (чуть вверх передней кромкой) этот элемент служит не для увеличения аэродинамической нагрузки на передние колеса, а для ее перераспределения на заднюю ось. С левой стороны дефлектор “уравновешивался” обтекателем телекамеры, отсутствовавшей на машине Шумахера. Носовой обтекатель с симметрично расположенными дефлекторами был установлен на машине Баррикелло в воскресенье. Изменилась конфигурация центрального канала (1) диффузора (рис. 2). В нем примерно на равном удалении от базовой плоскости (2) и задней оси появился не встречавшийся ранее на машинах Формулы-1 уступ (3). Как утверждается, в определенных условиях он повышает эффектив-

ность диффузора и позволяет уменьшить наклон “днища” его боковых каналов. Вновь использовалась квалификационная версия двигателя серии 051.

McLaren

Mercedes привез в Канаду шесть двигателей с модифицированными головками блока цилиндров. На машинах устанавливалось и

Рис. 3



новое переднее антикрыло (рис. 3) с высокой поднятой относительно полотна трассы основной плоскостью (1) и цельным элероном (3) вместо привычного разрезного. Кроме того, были уменьшены размеры законцовок (2) с внешней стороны торцевых пластин. Очевидно, что антикрыло такой схемы создает меньшую прижимную силу.

Рис. 1

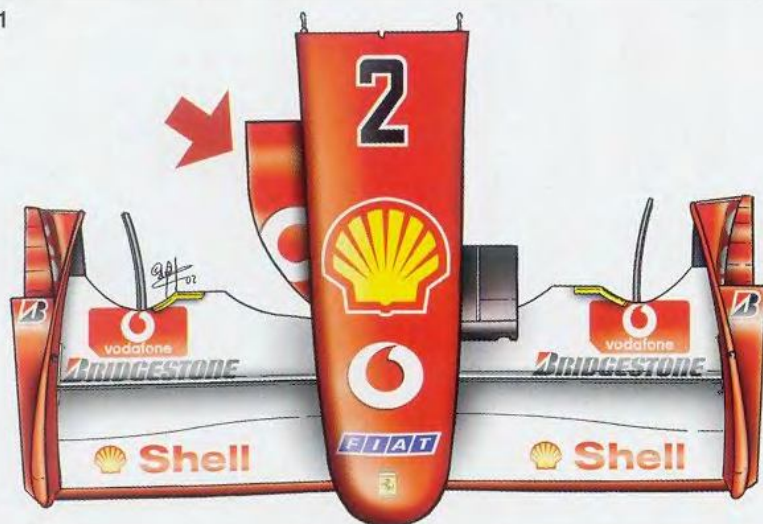
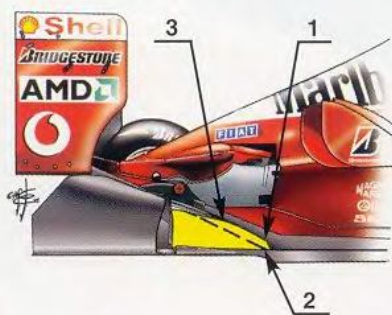


Рис. 2



Williams

Начиная с пятницы на машине Шумахера, а затем и Монтой проводились эксперименты с более “разгруженным” передним антикрылом, имевшим новый элерон и торцевые пластины без законцовок с внешней и внутренней стороны. Машины, подготовленные для гонки, получили передние антикрылья прежней конфигурации со сдвоенными законцовками с внешней стороны боковых пластин. Новым было и заднее антикрыло с двумя элеронами.

Sauber

Началась реализация программы по облегчению конструкции C21. Верхние треугольные рычаги подвесок по-прежнему углепластиковые, тогда как нижние, ранее изготовлявшиеся из стали, выполнены из титана. В квалификации использовались тормозные диски Brembo, замененные перед гонкой на диски производства CI.

Renault

В субботу утром на машинах был смонтирован видоизмененный диффузор. В гонке использовались новые 3-секционные воздухозаборники для охлаждения тормозных механизмов. Иную конфигурацию получило и заднее антикрыло с двумя элеронами.

Jordan

Видоизменена конструкция передней подвески. Использовались крупные воздухозаборники треугольного сечения для охлаждения тормозных механизмов. Переднее антикрыло имело основную плоскость того же типа, что и во время Гран При Австрии, но в сочетании с элероном меньших размеров. Команда не привезла в Канаду запасной монокок № 3, поврежденный в Австрии.

BAR

Опробована новая модификация шасси, с доработанной аэродинамикой и трансмиссией. В квалификации на машинах не устанавливались “дымоходы”. Тогда же Панис использовал тормозные диски Brembo, а Вильнев – CI.

Jaguar

В квалификации и в гонке использовалось заднее антикрыло с дополнительной плоскостью, вынесенной к передней кромке “короба”.

Arrows

Переднее антикрыло получило новые элероны. Команда опробовала тормозные диски CI, но затем вернулась к традиционным Hitco.

Toyota

Новый капот двигателя стал более узким. К тому же в нем легче открывать отверстия для улучшения отвода горячего воздуха от радиаторов. Видоизменен диффузор.

Джорджо Пиола
Рисунки автора

Гран При Европы

ВЕТЕР ПЕРЕМЕН

пронесся над боксами команд, вернувшихся в Европу после Гран При Канады. Это заметно повлияло на аэродинамику машин. И не только. На трассе "Нюрбургринг" было опробовано немало интересных новинок в области электроники и моторостроения.

Ferrari

Капот двигателя (рис. 1) теперь еще более плотно облегает скрытую под ним механическую "начинку", для того чтобы еще более сгладить воздушный поток, направленный на заднее антикрыло. Обтекатель стал ниже (1) и уже (2), что можно заметить по увеличившимся в размерах наплавкам (3). Несколько изменилась конфигурация длинных лоткообразных дефлекторов (4) перед задними колесами, как и форма пилонов миникрыльев (6). Наконец, увеличились в размерах дополнительные вырезы (на рисунке закрыты заглушками) для отвода горячего воздуха от радиаторов (5). Во время пятничных заездов новый капот двигателя устанавливался только на Ferrari Шумахера, но запасная машина, на которой немецкий пилот прошел квалификацию, сохранила обтекатель старого образца. Обе машины, подготовленные для гонки, имели капоты новой конфигурации. Переднее антикрыло получило новый элерон, напоминающий тот, что использовался в Монте-Карло. Был опробован вариант задней подвески с удлиненными торсионными, выступающими над верхним обтекателем. Прошла проверку и версия двигателя с увеличенной мощностью. Но главное — Ferrari с отставанием на две гонки от McLaren перешла на использо-



Рис. 2

вание двусторонней телеметрии, что отразилось и на форме руля (рис. 2). Ранее "баранка" этого типа была замечена на F2002 только во время презентации и неофициальных тестов. Хотя теперь из боксов можно управлять подачей масла из дополнительного бачка, а также режимами работы двигателя, дифференциала, сцепления и противобуксовочной системы, количество тумблеров и переключателей на руле не только не уменьшилось, но, напротив, возросло. Внешне новая "баранка" от прежней отличается в основном наличием двух вращающихся ручек, которые позволяют выводить на главный дисплей различные данные.

McLaren

Опробованные в Канаде моторы теперь использовались на протяжении всего уик-энда. Разработка новой коробки передач и облегченной задней подвески несколько задерживается, поэтому их дебют, намеченный на Гран При Венгрии, видимо, не состоится.

Williams

После того как в Канаде отказали двигатели на машинах обоих пилотов, в конструкцию FW24 были внесены изменения, позволяющие улучшить отвод тепла от баварских

V10. Также опробовались передние антикрылья двух типов.

Jordan

На нижней поверхности переднего антикрыла появились небольшие продольные дефлекторы. По-прежнему использовалось дополнительное антикрыло, смонтированное за дугой безопасности. Состоялся дебют форсированного двигателя Honda, первоначально заявленный на Гран При Канады.

BAR

Использовалось новое заднее антикрыло в стиле Williams. В отличие от прежнего оно имело прямую, а не изогнутую плоскость, вынесенную к передней кромке торцевых пластин. Вместо "дымоходов", использовавшихся в Канаде, на верхней части боковых воздухозаборников монтировались "миниканделабры". Для Вильнева было подготовлено новое, девятое в общей сложности шасси, что вывело BAR на первое место по числу построенных шасси.

Renault

Опробованы две версии двигателя. Одна из них подготовлена для квалификации, другая — для гонки. Внесены изменения и в

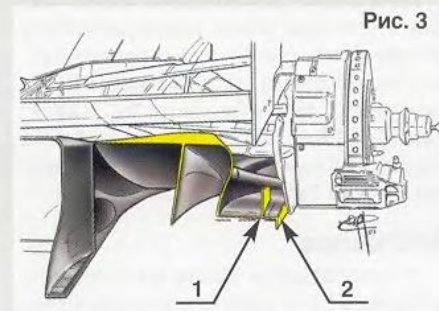


Рис. 3

конфигурацию боковых каналов диффузора (рис. 3). Небольшой вертикальный киль (1) смещен к центру от внешней границы (2) канала, "донная" часть которого к тому же не строго горизонтальна, как на машинах других команд.

Arrows

Были опробованы два типа элеронов переднего антикрыла.

Minardi

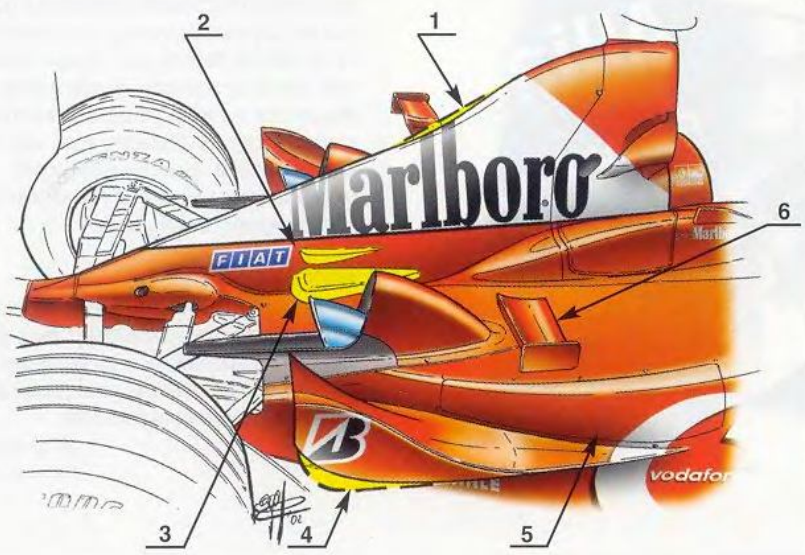
На машине Уэббера торцевые пластины заднего антикрыла в нижней части были слегка загнуты внутрь.

Toyota

Опробована новая версия двигателя, получившая обозначение 2.09. Сравнение его с индексом 2.04, который имел мотор, использовавшийся во время стартового Гран При Австралии, дает представление о масштабах доводочных работ.

Джордж Пиола
Рисунки автора

Рис. 1



Гран При Великобритании

РАЗНЫЕ СУДЬБЫ

Сразу три команды к Гран При Великобритании решительно обновили аэродинамику своих машин, но результаты шлифовки форм оказались различными. Williams благодаря Монтю записала на свой счет очередной поул, BAR сделала очковый "дубль", а Jaguar... После боевого крещения новой машины Ирвайн произнес многозначительную фразу: "Теперь необходимо заменить все остальное".

Ferrari

В Ferrari небезосновательно полагают, что F2002 в ее нынешнем виде наголову превосходит машины соперников, поэтому инженеры команды сосредоточили все усилия на проектировании модели для следующего сезона. В Сильверстоуне лишь передний элерон и заднее антикрыло слегка видоизменили форму.

McLaren

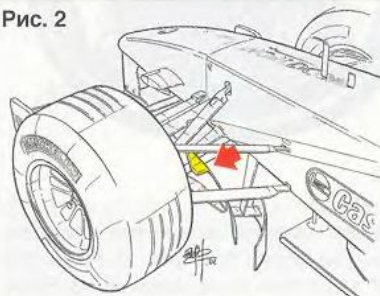
Изменения в аэродинамике машин свелись к установке новых воздухозаборников для охлаждения тормозных механизмов. Кроме того, опробована очередная версия 10-цилиндрового двигателя Mercedes. Сейчас команда Эдриана Ньюи занята разработкой новой задней подвески, дебют которой ожидается во время Гран При Венгрии.

Williams

25-летие команды Williams было отмечено появлением FW24 в новой аэродинамической конфигурации. Значительные изменения претерпела задняя часть кузова (рис. 1). Капот

двигателя стал заметно ниже, что можно заметить по увеличившимся в размерах наплывам над элементами задней подвески (3). Значительно сужены боковины (2). Их верхняя часть уже не строго горизонтальна, что заставило выполнить на скос и терминалы выхлопной системы. Изменилась и форма "миникан-

Рис. 2



делябров" (1), которые теперь выполнены в стиле Ferrari. Единственное новшество в аэродинамике передней части машины – двоянные дефлекторы, закрепленные внутри системы рычагов передней подвески, получили небольшой треугольный "нож" (рис. 2). Запасная машина сохранила прежнюю аэродинамическую конфигурацию. Во время дождя за дугой безопасности всех машин устанавливалось третье антикрыло.

Jordan

Использовались новые воздухозаборники для охлаждения передних тормозных механизмов.

Renault

Две машины имели кузова видоизмененной формы (рис. 3). Центральная часть капота двигателя стала ниже, чтобы улучшить качество воздушного потока, направляющегося к заднему антикрылу. Появились выполненные в стиле McLaren длинные лоткообразные дефлекторы (1), тогда как отверстия для отвода

горячего воздуха от радиаторов находятся внутри второго дефлектора (2). Изменилось и расположение выхлопных терминалов (3). Место традиционных "миниканделябров" заняли дефлекторы-"трамплины" того же типа, что используются командой BAR. Баттон квалифицировался на запасной машине, имев-

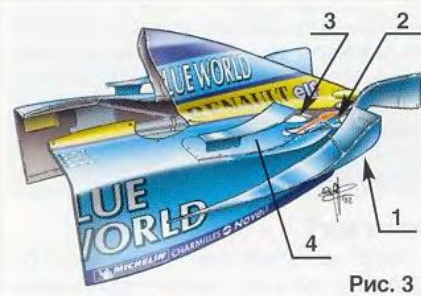


Рис. 3

шей прежнюю аэродинамическую конфигурацию. Из-за недостатка времени для испытаний кузов старого образца получили и машины, подготовленные для гонки.

Jaguar

Решение о разработке существенно измененной версии Jaguar R3 было принято после второй гонки сезона в Малайзии, где были проведены сравнительные испытания с машиной прошлогоднего образца. Над проектом работали специалисты, недавно пришедшие в Jaguar из других команд: Бен Агатанелу (Renault), Марк Гиллон (McLaren), Питер Мэчин (Arrows) и Бен Мэллок (BAR). За исключением боковин было изменено все. Причины этого понятны. R3 в своем первоначальном виде по максимальной величине прижимной силы отставал от McLaren MP4-17 на 29%! Однако в результате получился лишенный гармонии "коллаж" из элементов других машин. Так, переднее антикрыло – точная копия того, что используется Renault. Изменена форма дефлекторов за передними колесами, заднего антикрыла и диффузора. Перепроектирована также задняя подвеска, которая при вертикальных перемещениях кузова не обеспечивала должного сцепления покрышек с полотном трассы. Тормозные суппорты, располагавшиеся на высоте задней оси, теперь "лежат" под ней, как и на машинах большинства команд. Между тем в Сильверстоуне выяснилось, что новая версия R3 обладает ярко выраженной недостаточной поворачиваемостью. Да, без радикального вмешательства в конструкцию шасси, видимо, не обойтись.

Minardi

Законцовки с внешней стороны торцевых пластин переднего антикрыла увеличились в размерах и выполнены в стиле Ferrari. Minardi – единственная команда, установившая заднее антикрыло с одной плоскостью.

Джорджо Пиола
Рисунки автора

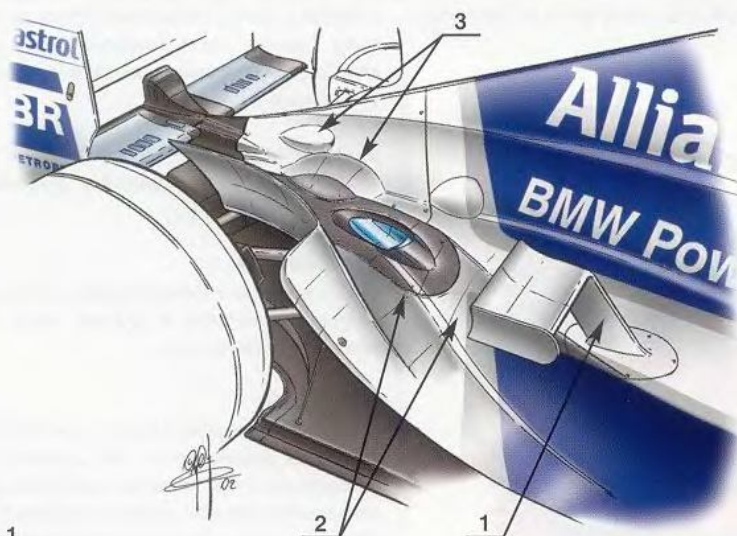


Рис. 1



РЕЗИНОВЫЙ МАГНЕТИЗМ

Как известно из школьного курса физики, резина не обладает магнитными свойствами. Но в "измерении" Формулы-1 действуют свои законы. К характеристикам шин зачастую "притягивается" вся конструкция гоночного автомобиля.

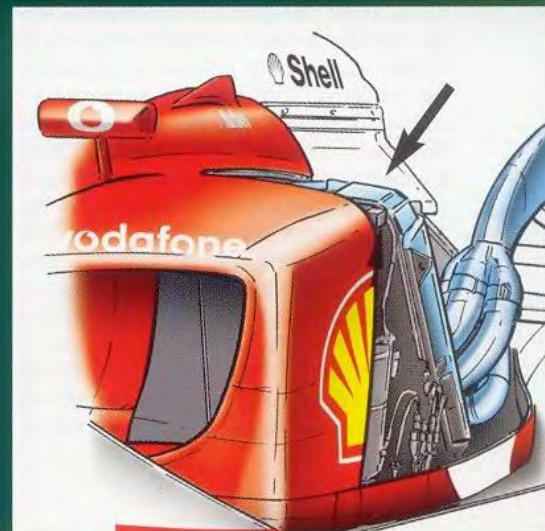
Прошлым летом McLaren, вслед за Williams сделавшая выбор в пользу покрышек Michelin, тем самым преподнесла подарок Ferrari. Теперь никто из могущественных конкурентов не мешал итальянцам установить доверительные отношения с шинниками из Bridgestone. И японские специалисты стали полноправными соавторами в проектировании F2002. В Маранелло четко сформулировали задачу: новая машина должна избавиться от традиционного для Ferrari последних лет недуга – быст-

рого износа покрышек ведущих колес. Японцы приняли пожелания заказчика № 1 к сведению, но выдвинули встречное требование: статическую нагрузку на заднюю ось необходимо существенно снизить. Проект F2002 – результат "корреляции" двух этих базовых установок.

Межосевое расстояние машины несколько увеличили, а объем топливного бака "урезали" так, что он стал на 12–15 л меньше, чем у основных соперников из Williams и McLaren. Следующий важный шаг – установка водяных и масляных радиаторов с наклоном вперед (стрелка на рисунке). Это дало возможность не только улучшить эффективность теплообмена за счет вывода секции радиаторов рядом с кузовом из "вентиляционной" тени, но и оп-

тимизировать аэродинамику кузова путем уменьшения высоты боковых понтонов. Вперед сместился центр масс машины. И, конечно, разгрузить заднюю ось помогла новая конструкция коробки передач с компактным литым титановым картером вместо сварного, позволившая к тому же отказаться от углепластиковой проставки между КПП и двигателем. Естественно, затем пришлось тщательно рассчитывать прижимную силу заднего антикрыла, чтобы ведущие колеса, статическая нагрузка на которые существенно снизилась, имели необходимое сцепление с асфальтом. Судя по всему, Ferrari и Bridgestone нашли оптимальное решение, чего не скажешь о других командах, не удостоившихся статуса привилегированных клиентов японской шинной компании. В том же Jordan инженеры едва ли в восторге от японских шин. Не потому ли, что у EJ12 нагрузка на заднюю ось на 26 кг больше, чем у F2002?

Джорджо Пиола
Рисунок автора





АВТОРСКАЯ “КОПИЯ”



Новая модификация BAR, появившаяся в Канаде, по сути является “копией” Williams FW24. Ничего удивительного, ведь шлифовкой форм 004 занимается не кто иной как Джефф Уиллис, бывший главный специалист по аэродинамике Williams. Большие дефлекторы за управляемыми колесами уступили место двоянным элементам (рис. 1), закрепленным внутри системы рычагов передней подвески (1). Однако сохранились небольшие вертикальные закраины (2) по бокам выступающей зоны днища, присутствующие, впрочем, и на Williams. От прежней конструкции BAR 004 сохранились также монокок и передняя часть боковых понтонов. В зоне у задних колес появились длинные дефлекторы в стиле Indy (рис. 2), дебютировавшие на Williams в прошлом году. То же можно сказать и о “дымоходах”, снабженных с внешней стороны дефлекторами. Что касается нового диффузора, то это оригинальная разработка BAR. “Считаю, что мы проделали большую работу в короткие сроки, – говорит Уиллис. – Испытания в аэро-

динамической трубе начались в середине марта, а к проектированию новой версии мы приступили в апреле. Больших усилий потребовало создание новой коробки передач и задней подвески, что обеспечивает повышенную жесткость на кручение всей конструкции. Мы изменили и механизм сцепления, что повлекло за собой некоторое увеличение межосевого расстояния”.

По замыслу Уиллиса, в результате должна возрасти надежность трансмиссии и скорость прохождения затяжных поворотов, в которых прежние BAR испытывали наибольшие затруднения. Изменена также развесовка по осям. Нагрузка на переднюю увеличена и составляет примерно 45%. Для изготовления всех компонентов потребовалось порядка 40 дней, и в Монреаль команда привезла четыре кузова в сборе, оставив в Европе резервный монокок № 4.

Итоги канадской гонки не дали однозначного ответа об эффективности новой аэродинамики BAR. На тренировках гонщики в один голос хвалили новую машину. А в гонке

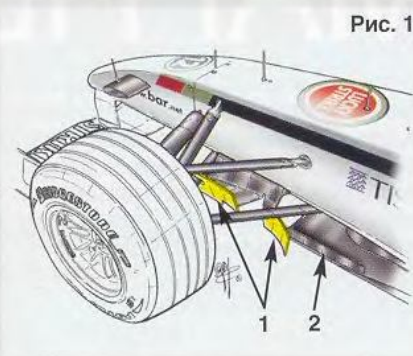


Рис. 1

Оливье Панису впервые (!) в этом сезоне удалось финишировать. Причем на довольно приличном восьмом месте. Жак Вильнев в Канаде также впервые в сезоне квалифицировался в первой десятке (девятое место), но из гонки выбыл уже на восьмом круге. Канадца подвел двигатель.

Джорджо Пиола
Рисунки автора

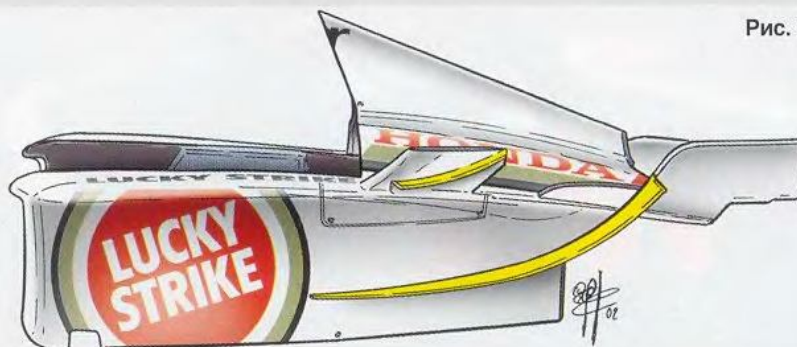


Рис. 2

ШАГ ВПРАВО, ШАГ ВЛЕВО...



Гран При Австрии завершился скандалом. Баррикелло по приказу из боксов отдал победу Шумахеру. Зрители осмистали команду, а FIA наложила на Ferrari огромный штраф. Но не за использование командной тактики, а за гораздо более страшное преступление – нарушение правил церемонии награждения. Гонщики поменялись местами на пьедестале.

Есть в Формуле-1 человек, работа которого после финиша только начинается. Это руководитель церемонии награждения. Он должен, как опытный судья на футбольном поле, выполнить свою работу четко и незаметно, и тогда формальная процедура станет красивым завершением Гран При. И любая попытка "омрачить праздник" самодеятельностью жестоко карается. За это судят даже победителей.

Церемония награждения расписана в правилах FIA невероятно подробно. В таком мероприятии непозволительны никакие вольности. Изложение всех деталей процедуры занимает в регламенте больше места, чем даже параграфы о шинах или безопасности гонок.

Спортивный регламент Формулы-1

Приложение 3.

Церемония награждения.

1. Руководитель церемонии

Руководитель церемонии назначается FIA для проведения всей церемонии награждения.

2. Подиум

а) Помост и пьедестал почета

Размеры пьедестала почета должны соответствовать оговоренным требованиям FIA.

Расстояние от края верхней ступени до ограничивающего поручня должно составлять не менее 120 см для обеспечения прохода.

Места для людей, вручающих призы, должны быть отмечены на полу подиума.

Призы должны находиться на отдельном столе на краю подиума. Шампанское должно стоять на ступенях пьедестала.

б) Флаги

Следует использовать "плоские" флаги в стиле Олимпийских игр. Позади подиума должно быть свободное пространство (не менее 50 см) для людей, отвечающих за флаги.

в) Пол

Пол подиума и ступени пьедестала следует покрыть зеленым или темно-синим ковром.

3. Гимны

а) Звуковая система должна обеспечить ясное звучание национальных гимнов (момент начала воспроизведения определяет руководитель церемонии) по ТВ-каналу.

б) Когда начнется разбрызгивание шампанского, должна звучать музыка. Предварительно лица, вручающие призы, должны покинуть подиум.

в) Церемонию награждения следует комментировать для зрителей с платформы, предназначенной для телекамер.

4. Призы

Во время церемонии награждения вручается только 4 приза:

а) победившему гонщику;

б) представителю победившего конструктора;

в) гонщику, занявшему второе место;

г) гонщику, занявшему третье место.

Призы, предоставленные национальной автофедерацией (НАФ), должны иметь форму традиционных кубков и содержать:

а) официальный логотип чемпионата мира FIA Формулы-1;

б) официальное название соревнования;

в) место, занятое гонщиком.

Высота призов должна составлять:

а) призы победителю и конструктору – не менее 50 и не более 65 см;

б) призы второму и третьему пилотам – не менее 35 и не более 45 см.

Максимальная масса каждого приза не может превышать 5 кг. Призы должны быть исполнены таким образом, чтобы их можно было транспортировать и переносить.

5. Сценарий

а) Вручать призы должны три человека. В особых случаях руководитель церемонии может увеличить это число до четырех.

б) Никто из представителей полиции, служб охраны или лиц, не приглашенных руководителем церемонии, не допускается на подиум.

в) Руководитель церемонии должен проинформировать телевидение и комментатора для зрителей об именах людей, вручающих призы.

г) Руководитель церемонии должен находиться с той же стороны подиума, что и стол с призами. Лица, приглашенные для вручения призов, должны находиться с противоположной стороны. Руководитель церемонии передает приз перед его вручением.

6. Телевидение

Идеальная позиция для телевизионной камеры – непосредственно напротив подиума и на той же высоте. Ни при каких обстоятельствах телеоператор не может находиться на подиуме.

Фактически, организаторы Гран При могут лишь выбрать, как именно будет выглядеть Большой Приз. Кто-то предпочитает простую металлическую "тарелку", кто-то – настоящее произведение искусства. Классическая форма приза – кубок – встречается теперь уже не столь часто, да и гонщики предпочитают разбрызгивать шампанское (его поставщиком является французская компания MUMM) на коллег и зрителей, а не как раньше, перелить в чашу и по очереди сделать несколько глотков. Почетным же гостям, которые лишь несколько секунд назад награждали гонщиков, частенько приходится буквально бегом покидать подиум, чтобы не попасть под струи шипучего напитка. Кстати, о приглашенных гостях. Хотя такая возможность и зафиксирована в правилах, нынешний президент FIA Макс Мосли крайне редко участвует в церемонии награждения. А вот его предшественник на этом посту, Жан-Мари Балестр, никогда не упускал такой возможности. "Самое ужасное, когда выигрываешь гонку – это пройти через рутину награждения и выдержать поцелуй Балестра прямо

Организаторы сумели в своих призах совместить экзотику с традиционной кубковой формой

BMW WilliamsF1 Team



11. Протокол награждения (кроме Монако)

Победившего гонщика награждает руководитель государства или премьер-министр страны-организатора, или же президент FIA. Если присутствие этих персон невозможно, следует пригласить человека, сравнимого с ними по значимости в стране, или же персону мирового масштаба. Если присутствие таких людей невозможно, награду победителю вручает президент НАФ.

Награду конструктору вручает официальный представитель титульного спонсора соревнования. В отсутствие такового спонсора руководитель церемонии вправе выбрать подходящую персону.

Награду второму и третьему пилотам должен вручать президент НАФ, если местные условия не требуют присутствия дополнительного лица. В таком случае последний награждает второго призера, а президент НАФ – третьего. Если президент НАФ не может присутствовать или уже участвовал в награждении победителя, руководителю церемонии следует найти подходящую замену.

Для каждого участвующего в церемонии награждения лица должно быть изготовлено приглашение с ясными инструкциями, которым нужно следовать.

мо перед камерами. Ему невероятно нравилась эта процедура. Он уже был на подиуме, причем на самом видном месте, когда я только вылезал из машины. Только вот что-то не помню, чтобы, поздравляя меня, он правильно назвал мое имя", – едко комментировал поведение босса чемпион 1979 года Джоди Шектер.

И, наконец, еще один интересный момент. Правила церемонии награждения, как и любые другие, для того и существуют, чтобы наказывать за их нарушение. Конечно, никто не будет штрафовать почетного гостя, который на шаг отошел от "специально отмеченного места" на подиуме. Однако еще достаточно свежа в памяти история, приключившаяся на награждении призеров Гран При Европы '97, той самой гонки, которая принесла Жаку Вильневу чемпионский титул. Надо сказать, что тогда FIA первый и единственный раз в истории пошла против своих правил, выпустив два списка приглашенных для участия в церемонии гостей. Дело в том, что награждать победителя должен был глава Mercedes-Benz Юрген Шремпф, которому, естественно, крайне не хотелось вручать приз кому-нибудь, кроме гонщиков McLaren. Поэтому от исхода гонки зависел и список участников церемонии.

Но судьба Гран При решилась лишь на последнем круге, когда лидирующий Вильнев пропустил вперед обоих пилотов McLaren. Это не могло не вызвать сумятицу – гонщики уже поднялись на подиум, а Шремпф все задерживался. Зато на подиуме находился мэр Хереса Педро Пачеко. Испанец решил взять руководство церемонией на себя и принялся самолично раздавать кубки гонщикам. FIA не оценила порыва мэра, назвав его поступок "нарушением процедуры, вызвавшим затруднения и



Балестр зачастую становился самым активным участником процедуры награждения

неудобство". Наверное, были и какие-то скрытые причины недовольства автоспортивных руководителей этим автодромом, но именно инцидент с награждением FIA использовала в качестве повода, навсегда лишив трассу в Хересе возможности принимать гонки Формулы-1. Поначалу здесь запретили даже проведение тестов. "Единственное, чего они не потребовали, так это срыть наш автодром", – недоумевал злополучный мэр, который, по иронии судьбы, сделал проведение гонки Формулы-1 в Хересе едва ли не центральным пунктом своей политики. О дальнейшей судьбе незадачливого градоначальника история умалчивает. Что касается автодрома, то лишь недавно федерация смилиостивилась и разрешила проведение тестов на трассе в Хересе.

FIA придает парадной стороне Формулы-1 первостепенное значение. Даже гибель людей на трассе не влечет столь сурового наказания, как "нарушение приличий" во время такого важного мероприятия, как церемония награждения. И пример со штрафом Ferrari только подтверждает это.

Александр Кабановский





VI этап 14-16/06/2002
США, Орегон, Портленд
Автодром "Портленд
Интернэшнл Рейсвей"
Дистанция: 3.169x110=348.59 км



“КАРТОЧНЫЙ” ПОКЕР

Одержав четыре победы подряд, Кристиано да Матта сделал более чем серьезную заявку на титул чемпиона CART 2002 года.

Портлендская история

Очередной этап Чемпионской серии FedEx CART на автодроме "Портленд Интернэшнл Рейсвей" можно назвать историческим. Во-первых, впервые один пилот сумел набрать 23 очка за гоночный уик-энд. Во-вторых, на состоявшейся в Портленде "большой встрече" руководителей "чемпкарловских" команд и членов Совета директоров CART определен дальнейший план развития серии. Технический регламент чемпионата в следующем году останется неизменным. Это означает, что CART по-прежнему будет единственным мировым некузовным чемпионатом, в котором участвуют машины, оснащенные моторами с турбокомпрессорами. Еще одним важным шагом на пути сокращения расходов команд стал мораторий на развитие аэродинамических компонентов. После банкротства английского производителя шасси Reynard команды, заключившие с этой компанией контракт на этот сезон, оказались в незавид-

ном положении. Чтобы хоть как-то сохранить паритет между шасси Lola и Reynard, все изменения в области аэродинамики запрещены до конца 2003 года. Впрочем, это вряд ли сможет предотвратить превращения Чемпионской серии в моноформулу.

Но все эти важные решения оказались не способными спасти от разорения очередную команду — Sigma Autosport. Обидно, ведь за эту "кошюню" выступал такой неординарный гонщик как Макс Папис.

Старт портлендской гонки прошел под желтыми флагами, так как на установочном круге сразу несколько гонщиков совершили запрещенные обгоны. Но как только зажегся "зеленый", Кенни Брак, стартовавший вторым, опередил Кристиано да Матту и захватил лидерство. Этот шведско-бразильский дуэт к первой серии остановок в боксах сумел оторваться от своих преследователей на 12 секунд, что в CART случается нечасто. Но после второй смены резины в стане лидеров происходят перемены: сначала Брак теряет



Мода "под Рональдо" докатилась и до Америки

левое заднее колесо, затем ветеран CART из Team Green Франкитти уступает дорогу молодому гонщику команды Patrick Racing Таунсенду Беллу. Правда, завоевать свой первый подиум американец так и не смог: во время последнего пит-стопа на его машине заглох мотор, и Франкитти вернул себе третье место.

Кристиано же да Матта уверенно довел гонку до победы. Бруно Жункейра пересек финишную линию вторым. Экс-чемпион Ф-3000 показал лучшее время на последних кругах дистанции, но для победы этого оказалось мало.

Вперед, Бразилия!

В это воскресенье побеждали только бразильцы. В то время как в японской Июкогаме Рональдо и компания в упорном матче с немцами завоевали Кубок мира по футболу, на другом краю Земли, в Чикаго, еще один уроженец Бразилии выиграл очередной этап Чемпионской серии FedEx CART. Кристиано да Матта первым пересек финишную черту в более чем 400-километровой гонке на автодроме "Чикаго Мотор Спидвей". Вслед за



VII этап 28-30/06/2002
США, Иллинойс, Сисеро
Автодром "Чикаго Мотор Спидвей"
Дистанция: 1.656x250=414 км



БОЛЬШИЕ ГОНКИ CART

ним, с отставанием лишь в 0,639 с, 250 кругов дистанции преодолел еще один бразильский гонщик Бруно Жункейра. Третьим стал обладатель поула-позиции Дарио Франкитти, таким образом, повторилась вся тройка призеров этапа в Портленде.

Исход гонки предreshила отличная работа механиков команды Newman/Haas. Лишь странным образом отвалившееся левое заднее колесо на машине Кристиана Фиттипальди лишило команду второго дубля в этом сезоне. Если не считать напряжения во время дозаправок, то сама гонка прошла довольно спокойно. Обгоны на трассе случались крайне редко и получались какими-то вымученными. Так уже на первом круге прошлогодний победитель этого этапа Кенни Брак допустил "детскую" ошибку при попытке пройти Джимми Вассера, и, не справившись с управлением, врезался в стену, прихватив с собой и американца.

Еще раз в происходящее на трассе "живинку" попробовал внести Пол Трейси, пойдя на обгон Алекса Тальяни в борьбе за третье место. Колеса машин соприкоснулись, и только мастерство гонщиков предотвратило более тяжелую аварию. В результате канадцы закончили гонку с круговым отставанием от лидеров. А вот японцы могут занести этот этап к себе в актив. Тора Такаги и Синджи Накано финишировали на четвертом и пятом местах соответственно, что является лучшим результатом в карьере обоих гонщиков.

Покер

Несмотря на все протесты и усилия Барри Грина и его команды, глава IRL Тони Джордж решил вопрос о победителе скандальной гонки "500 миль Индианаполиса", как и предполагалось, в пользу гонщика Team Penske Хелио Каштру-Невеша. Расстроенный Барри, покинув зал, где проходило последнее заседание апелляционной комиссии, только и смог сказать: "Никто не доказал мне, что мы финишировали вторыми".

Плохие вести из Индианаполиса застали Пола Трейси в Торонто, где он готовился к восьмому этапу серии. Эмоции нахлынули на

IX этап 12-14/07/2002

США, Огайо, Кливленд
Временный автодром на территории аэродрома "Берк Лейкфронт"

Дистанция: 3.389x115=389.735 км

Marconi
Grand Prix of Cleveland



канадца уже на старте, когда он повторил свой "милуокский" маневр, обогнав на установочном круге обладателя поула да Матту. Но исполнявший обязанности стартера Алекс Занарди, впервые появившийся на этапе CART после сентябрьской аварии, отложил начало гонки. Трейси, однако, не успокоился и, в конце концов, вынужден был сойти с дистанции из-за ошибки в одном из поворотов. Лишившись одного опасного конкурента, Кристиано да Матта стал играть с остальными преследователями в "кошки-мышки", но вызов лидера принял лишь Кенни Брак. Швед, бросившись в погоню, проходил каждый круг на секунду быстрее, чем бразилец. Однако, когда за семь кругов до финиша разрыв между двумя машинами сократился до трех секунд, да Матта тут же увеличил скорость, установив лучшее время круга в этой гонке. Его соперники в борьбе за чемпионский титул Бруно Жункейра и Дарио Франкитти из-за аварий не смогли закончить эту гонку и не набрали ни одного очка.

После финиша из рук Пола Ньюмана, известного актера и совладельца команды, Кристиано получил специальный приз — четыре позолоченных карточных туза как символ четырех подряд побед, своеобразного гоночного покера. Тем самым да Матта повторил уникальный рекорд Алекса Занарди и Эла Анзера-младшего.

Будни и праздники

Праздники случаются и среди серых будней. Приехав в Кливленд, Бобби Рейхол неожиданно попал в объятия губернатора штата Огайо. Удивленному Рейхолу напомнили,

что ровно 20 лет назад он выиграл здесь свою первую гонку в дебютном сезоне.

А вот праздник на бразильской улице Кристиано да Матты закончился на 19-м круге всегда такой трудной гонки по рулежным полосам гигантского аэродрома. "Странно, — удивлялся потом Кристиано. — Двигатель прекрасно работал на всех тренировках и квалификациях, а в гонке уже после старта я почувствовал, что что-то идет не так".

"Честно говоря, я ошеломлен, — признался после финиша Патрик Карпентье. — Когда на старте меня обогнал Франкитти, и я едва отбился от напавшего сзади Андретти, то подумал, что даже третье место будет грандиозным успехом. Но сначала сошел Кристиано, потом Дарио, а тут еще мой гоночный инженер скорректировал стратегию дозаправок, и вот она — победа". Правда, на деле все обстояло намного сложнее, чем на словах. Майкл Андретти также был не прочь выиграть гонку, которая потеряла лидеров. Но за несколько кругов до клетчатого флага и на его машине начались проблемы с мотором, что позволило Карпентье спокойно отпраздновать свою вторую победу за шестилетнюю карьеру в CART.

Дмитрий Ситник



Положение в чемпионате после девяти этапов

1. К. да Матта.....120	11. П. Трейси.....50
2. Б. Жункейра.....70	12. Дж. Вассер.....42
3. Д. Франкитти.....64	13. Т. Такаги.....36
4. П. Карпентье.....62	14. А. Фернандес.....34
5. М. Журден-мл.....62	15. М. Палис.....32
6. К. Брак.....60	16. С. Накано.....31
7. К. Фиттипальди.....58	17. Т. Белл.....19
8. М. Андретти.....52	18. Т. Канаан.....17
9. А. Тальяни.....52	19. О. Сервия.....13
10. С. Диксон.....52	20. М. Домингес.....7



VIII этап 05-07/07/2002

Канада, Онтарио, Торонто
Городская трасса

Дистанция: 2.824x112=316.288 км





ВТОРОЙ КРУГ

В начале лета, когда "королева авто-спорта" отправляется в заморский вояж в Страну кленового листа, в календаре ее "младшей сестры" наступает традиционный перерыв – своего рода межсезонье – вслед за которым в Ф-3000, говоря футбольным языком, начинается второй круг международного чемпионата.

На этот раз за месяц вынужденного простоя командам скучать не пришлось: на Ф-3000 обрушились сразу две сенсационные новости, которые, возможно, еще окажут свое влияние на ход чемпионата. Во-первых, воодушевленный недавними успехами Coloni Паоло Колони прикупил оказавшуюся на мели дочернюю команду European Minardi. И теперь, как и Дэвид Сирс, которому принадлежат Petrobras и Super Nova, получил возможность удвоить эффективность работы над настройками своих машин. Ведь начиная с гонки в Нюрбурге в распоряжении Колони будет информация уже не с двух, а с четырех автомобилей. А во-вторых, сам Сирс неожиданно объявил, что... лидер чемпионата Себастьян Бюрда вскоре может лишиться места в Super Nova. "Мне очень жаль, но контракт Себастьяна истекает после гонки в Хоккенхайме, и если до Венгрии он не найдет новых спонсоров, нам, чтобы избежать участи Minardi, придется взять на его место другого пилота", – заявил Дэвид. Конечно, даже лишившись места в Super Nova, Бюрда вряд ли покинет чемпионат – среди остальных девяти команд найдется немало охотников усадить его в кокпит своих машин, но не факт, что эти машины окажутся столь же быстрыми, как у Super Nova. Впрочем, возможно, Сирс, для которого потеря Бюрды равноценна потере чемпионского титула, лукавит и пытается таким образом лишь оказать психологическое



Томаш Энгс: "Отменный уик-энд и для меня, и для всей команды. Машина была великолепна и в квалификации, и в гонке, где я на каждом круге был значительно быстрее Себастьяна"

давление на рекламодателей и самого Себастьяна. Если это так, то расчет хитрого Дэйва оказался верен.

В двух первых гонках "второго круга" на "Нюрбургринге" и в Сильверстоуне Бюрда выступил блестяще, увеличив свой отрыв в чемпионате от Энга с трех до девяти очков и уже фактически обезопасив себя от посягательств Джорджо Пантано. А вот ход Колони с покупкой Minardi к немедленному взлету не привел: авария в Германии, лишь четвертое место в Англии, и Пантано отстает от лидера уже на 20 очков. Да и в командном зачете Coloni опустилась уже на четвертое место, пропустив неожиданно прибавившую Petrobras.

Владимир Маккавеев

Нюрбург: круг за кругом

- 1Бюрда выигрывает старт. Токкачело (5-й) опережает Рик. Спериано и Нгуена. Шмидт из-за проблем с КП стартует с пит-лейн. Мюллер сходит с трассы. Порядок лидеров: Бюрда, Энгс, Токкачело, Рик. Спериано, Нгуен, Пиццония.
- 2Энгс (2-й) и Токкачело (3-й) сталкиваются во 2-м повороте. Чех отправляется в боксы и возвращается на трассу 17-м, Токкачело откатывается на 7-е место. Хаберфельд (15-й) разворачивается, в него врежется Монтейру (16-й). Тягу сходит, Мауро после визита в боксы продолжает гонку 18-м.
- 3Пантано (5-й) обгоняет Пиццонию, но безразличен контратакует и возвращается на 4-е место.
- 5Пантано (5-й) разворачивается, и он откатывается на 11-е место.
- 6Токкачело (6-й) обгоняет Фризахера (5-й) в первом повороте. Шмидт останавливается в боксах.
- 7Пиццония, обогнав Нгуена, выходит на 3-е место. Бриско (14-й) останавливается в боксах. Мауриуси (9-й) срывает "эску", но сохраняет позицию.
- 10Пиццония (3-й) ошибается в первом повороте и откатывается на 5-е место.
- 13Энгс (15-й) заезжает в боксы на смену шин.
- 15Нгуен (3-й) ошибается в "эске" и сталкивается с Токкачело (4-й): Энрико сходит, Нгуен пропускает Пиццонию и Фризахера и становится 5-м.
- 18Пантано (10-й) и Баумгартнер (9-й) сталкиваются во 2-м повороте и пропускают Родра. Спериано.
- 20Хаберфельд (14-й) сходит с трассы.
- 30Бюрда одерживает свою 4-ю в карьере и 3-ю в сезоне победу в МЧ Ф-3000. Его отрыв в чемпионате возрастает до 13 очков.



Себастьян Бюрда: "Еще одна великолепная гонка, еще одна победа! Для меня сезон пока складывается просто отлично: три победы и пять поулов в шести гонках, надеюсь, так будет продолжаться и дальше"

Сильверстоун: круг за кругом

- 1Энгс и Бюрда сохраняют позиции. Пантано (3-й) пропускает в Сорсе оба Petrobras. Хаберфельд (6-й) откатывается на 9-е место. Порядок лидеров: Энгс, Бюрда, Рик. Спериано, Пиццония, Пантано, Вирдхайм.
- 2Пантано (5-й) обгоняет Пиццонию (4-й) в Vale. Хилл (11-й) вылетает и застревает в гравии.
- 8Кьеза (14-й) обгоняет Нгуена (13-й). Энгс быстро отрывается от Бюрды.
- 11В борьбе за 14-е место слегка сталкиваются Нгуен и Мюллер, но оба продолжают гонку.
- 15Кьеза (13-й) обгоняет Бриско (12-й).
- 16Мюллер наконец проходит Нгуена и становится 14-м.
- 17Шмидт (19-й) заезжает на пит-стоп и возвращается на трассу после долгого ремонта с отставанием в несколько кругов.
- 19Родра. Спериано (10-й) обгоняет Хаберфельда (9-й).
- 20Хаберфельд (10-й) и Мауриуси (11-й) сталкиваются в Stowe: оба сходят с трассы.
- 22Токкачело (7-й) ошибается в повороте и пропускает вперед Фризахера. Баумгартнер (15-й) обгоняет Нгуена (14-й).
- 29Мюллер со второй попытки проходит Бриско в борьбе за 11-е место. А. Спериано останавливается в боксах.
- 30Энгс с огромным преимуществом одерживает 5-ю в карьере и 2-ю в сезоне победу и немного сокращает свое отставание в чемпионате.

6-й этап 21-22/06/2002

Автодром "Нюрбургринг", Германия

Дистанция: 30 кругов по 5.146 км = 154.363 км

Гонщик	Команда	СП	Время
1 С. Бюрда	Super Nova	1	54'55.289
2 Рик. Спериано	Petrobras Jr	3	+3.768
3 А. Пиццония	Petrobras Jr	7	+30.762
4 П. Фризахер	Red Bull Jr	8	+38.505
5 Р. Нгуен	Astromega	4	+42.316
6 Б. Вирдхайм	Arden	10	+43.844
7 Дер. Хилл	Durango	9	+44.088
8 Родра. Спериано	Durango	14	+45.382
9 Р. Мауриуси	Red Bull Jr	11	+59.670
10 Н. Кьеза	PSM	18	+61.053
11 А. Спериано	Minardi	20	+71.602
12 З. Баумгартнер	Nordic	13	+78.900
13 Т. Энгс	Arden	2	+1 круг
НК М. Хаберфельд	Astromega	12	НФ/19 (авария)
НК Дж. Пантано	Coloni	6	НФ/18 (авария)
НК Э. Токкачело	Coloni	5	НФ/15 (авария)
НК Р. Бриско	Nordic	17	НФ/7 (авария)
НК Т. Шмидт	PSM	19	НФ/6 (транс.)
НК Т. Монтейру	Super Nova	16	НФ/1 (авария)
ДК А. Мюллер	Minardi	15	НФ/1 (КП)

Поул-позиция: С. Бюрда – 1'46.323; 179.456 км/ч

Быстрейший круг в гонке: Т. Энгс – 1'48.597/17; 170.590 км/ч

7-й этап 05-06/07/2002

Автодром "Сильверстоун", Великобритания

Дистанция: 30 кругов по 5.141 км = 154.126 км

Гонщик	Команда	СП	Время
1 Т. Энгс	Arden	1	49'45.388
2 С. Бюрда	Super Nova	2	+12.916
3 Рик. Спериано	Petrobras Jr	4	+17.600
4 Дж. Пантано	Coloni	3	+18.942
5 А. Пиццония	Petrobras Jr	5	+25.221
6 Б. Вирдхайм	Arden	7	+35.221
7 П. Фризахер	Red Bull Jr	10	+35.750
8 Э. Токкачело	Coloni	8	+40.847
9 Родра. Спериано	Durango	9	+46.724
10 Н. Кьеза	PSM	16	+48.098
11 А. Мюллер	Minardi	17	+61.955
12 Р. Бриско	Nordic	15	+63.590
13 Т. Монтейру	Super Nova	14	+67.951
14 З. Баумгартнер	Nordic	18	+71.357
15 Р. Нгуен	Astromega	13	+81.204
16 А. Спериано	Minardi	19	НФ/28 (КП)
НК Т. Шмидт	PSM	20	+4 круга
НК М. Хаберфельд	Astromega	6	НФ/21 (авария)
НК Р. Мауриуси	Red Bull Jr	12	НФ/19 (авария)
ДК Дер. Хилл	Durango	11	НФ/1 (вылет)

Поул-позиция: Т. Энгс – 1'36.529; 179.456 км/ч

Быстрейший круг в гонке: Т. Энгс – 1'38.416/3; 176.276 км/ч

Положение в чемпионате:

Личный зачет Командный зачет

Личный зачет	Командный зачет
1 С. Бюрда 40	1 Arden 41
2 Т. Энгс 31	2 Super Nova 40
3 Дж. Пантано 20	3 Petrobras Jr 27
4 Родра. Спериано 16	4 Coloni 23
5 А. Пиццония 15	5 Red Bull Jr 20
6 М. Хаберфельд 13	6 Durango 16
7 П. Фризахер 13	7 Astromega 15

СЕМЬ РАЗ ВОКРУГ СВЕТА ЗА 70 ДНЕЙ

За 70 раз проведения "24 часа Ле-Мана" победители этой гонки почти семь раз "обогнули нашу планету", преодолев в общей сложности 293 965,05 км при средней скорости 174,979 км/ч.

Огромный стол главного редактора газеты Ганто был уже завален проектами, а они все приходили и приходили со всей Франции. Конкуре на создание трассы первого национального Гран При имел несвиданный успех. Практически в каждом уголке страны теперь мечтали принять у себя Большой Приз, и число предложений, присланных в газету, вскоре достигло полутора десятков. Долгое время фаворитом считалась трасса в Брик, но до середины января 1906 года, когда спортивная комиссия АКФ (Автомобильный клуб Франции) должна была обнародовать свой вердикт, ни-

кто не мог с точностью сказать, где же пройдет Гран При. Наконец 16 января АКФ объявила свое решение: первый Большой Приз в истории автоспорта будет разыгран на 103-километровой трассе близ городка Ле-Ман в 210 км к юго-западу от Парижа. Так рождением пера чиновников АКФ родилась самая замечательная легенда французского автоспорта.

Плодотворная дебютная идея

Получив в кассе АКФ 100 000 золотых франков, автоклуб Сарте (так называлась тер-



Весной 1906 года под Ле-Маном
начались работы по строительству
103-километровой гоночной трассы



ритория, которой посчастливилось получить Большой Приз) с завидным рвением принялась обустроить свою гоночную трассу, представлявшую собой почти идеальный треугольник с вершинами в Ле-Мане, Сен-Кале и Ферте-Бернар. На всем протяжении 103-километровой кольцевой трассы построили множество трибун для зрителей, ограждений и туннелей-переходов. Визит на Гран При АКФ, состоявшийся в конце июня того же 1906 года, прошел "на ура" и закончился, как известно, победой венгра Ференца Сиса на Renault. Все было бы хорошо, но из-за чересчур длинной

трассы перерасход средств на проведение Гран При составил 75 000 французских франков, и на следующий год АКФ предложил перенести разгазарты своего Гран При на более короткую трассу в Диепп. Ле-Ман же лишь через пять лет принял свою очередную гонку. В 1911–1913 годах АКФ (Автомобильный клуб де Франс) проводил в Сарте альтернативные Большому Призу АКФ Гран При Франции. Затем вспыхнула Первая мировая война, и лишь после нее гоночное кольцо "Сарте" обрело свои сегодняшние очертания и свое место в мировом автоспорте.

В июле 1921 года на укороченной до 17 с небольшим километров трассе был разыгран второй в истории Ле-Мана Большой Приз АКФ. А через два года в Сарте произошло, возможно, главное событие в истории всего французского автоспорта: 26 мая 1923 года был дан старт первому суточному марафону, получившему имя "24 часа Ле-Мана".

Хотя многокислотные и даже многодневные соревнования, в том числе и на кольцевых трассах, проводились в Европе и раньше, идея 24-часового марафона в Ле-Мане кардинально отличалась от всего предыдущего. Во-первых,



“24 часа Ле-Мана” остаются самым престижным марафоном планеты. Причем с каждым годом Ле-Ман обрстал все новыми невероятными историями и легендами, которые все больше увеличивали его популярность.

О “парнях Bentley”, жевательной резинке и прямой передаче

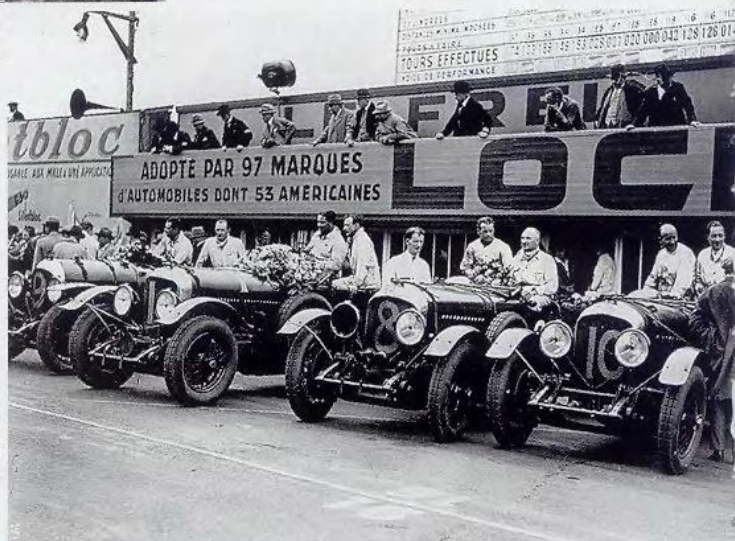
На протяжении первых десяти лет за победу в Сартэ боролись в основном лишь гонщики Франции и Британии. В четырех первых гонках три победы отпраздновали французы. Затем началось четырехлетие господства британской гоночной команды “парней Bentley”, во главе которой стояла харизматическая фигура алмазного короля и гонщика-любителя



26 мая 1923 года в Сартэ стартовала первая в истории гонка “24 часа Ле-Мана” (вверху)

Bentley Speed Six Вульфа Барнато и Глена Киндстона лидирует в “24 часах Ле-Мана” 1930 года (слева)

Знаменитая команда “парней Bentley” образца 1929 года. Под № 1 машина победителей гонки 1929 года Вульфа Барнато и Генри Бэкина (справа)



Три автомобиля Bentley накануне “24 часов Ле-Мана” 1927 года – самой знаменитой гонки в истории этой марки. Машина Дэвиса и Бенджафилда в середине под № 3 (внизу)



17-километровое кольцо “Сартэ” было значительно короче тех, на которых проводились первые автомарафоны, что делало гонку более зрелищной. А во-вторых, это была уже гонка не на время, а на выносливость: побеждал не тот, кто быстрее других проходил какую-то определенную дистанцию, а тот, кто за 24 часа проезжал как можно больше километров. Идейными вдохновителями этого замечательного марафона стали три французских энтузиаста, случайно встретившиеся на Парижском автосалоне 1922 года. Секретарь АКС Жорж Дюран предложил установить на трассе гигантские прожекторы, использовавшиеся в противовоздушной обороне, чтобы гонщикам комфортнее было передвигаться ночью. Журналист и инженер Шарль Фару разработал правила, по которым на старт допускались лишь серийные четырехместные (для малолитражек с объемом двигателя 1100 см³ – двухместные) машины, выпущенные в количестве минимум 30 экземпляров. При этом все ремонтные работы во время гонки экипаж из двух человек поначалу должен был производить самостоятельно, помощь механиков не допускалась. Наконец, третий участник той легендарной встречи, Эмиль Коколь, бизнесмен и руководитель парижского отделения крупной британской фирмы Rudge & Whitworth, взялся профинансировать проведение 24-часовой гонки в Ле-Мане в течение трех лет, выделив для этой цели 4 000 фунтов стерлингов.

Идея подобных соревнований, как говорят шахматисты, оказалась очень плодотворной, и “24 часа Ле-Мана” быстро завоевали популярность как у гонщиков, так и у зрителей, для которых на время гонки внутри кольца “Сартэ”

сооружался целый городок развлечений с ресторанами, аттракционами и кинотеатрами. Чтобы повысить зрелищность, в 1925 году организаторы даже придумали новую систему старта, позволявшую болельщикам лучше рассмотреть своих кумиров-пилотов. За несколько минут до старта машины по диагонали парковались на главной прямой, гонщики выстраивались прямо у подножия трибун и по команде стартера бегом бросались к своим машинам, заводили моторы (до 1928 года перед тем как тронуться с места, нужно было также поднять и откидной верх машины) и уносились прочь.

И хотя буквально через пару лет после Сартэ в Европе появилось еще несколько 24-часовых гонок, в том числе и в бельгийском Спа, авторитет французской трассы в этом отношении был непрекращающимся: до сих пор

Вульфа Барнато. В 1928–1930 годах Барнато трижды подряд первенствовал в Сартэ. Он до сих пор остается самым удачливым пилотом в истории “24 часов Ле-Мана”, выигравшим 100% своих гонок. Однако самой ценной и запоминающейся для Bentley все-таки стала первая из четырех подряд побед этой марки в Ле-Мане в 1927 году.

В том сезоне Bentley выставила на гонки в Сартэ три машины, которые с самого начала считались фаворитами и действительно со старта вырвались далеко вперед. Для британской команды все складывалось просто великолепно. Но примерно через час после наступления темноты в повороте “Белый дом” на мокрой от дождя трассе развернуло один из автомобилей команды Тео Шнайдера. Лидировавший Bentley ничего не подозревавшего Лесли Каллингема выскочил из этого виража на скорости около 100 км/ч, на полном ходу врезался в стоявший поперек дороги Schneider и отскочил в придорожную канаву. Но неприятности Bentley на этом не закончились. Зеленые британские машины точно притягивало к злосчастному месту. Через несколько секунд жертвой аварии здесь стал автомобиль отстававшего на круг Джорджа Дюллера. Джорджу, правда, удалось, бросив машину в занос, избежать столкновения со Schneider. Но вместо этого он врезался в лежащую в кювете машину

своего товарища по команде. Между тем к повороту уже несли и третий Bentley Сэма Дэвиса.

“Я подлетел к “Белому дому” на полной скорости, — вспоминал потом Дэвис, — но там творилось что-то ужасное. Дорога была буквально засыпана землей и обломками деревьев, а посреди этого месива были хаотично разбросаны несколько покореженных машин. Я что было сил дал по тормозам, машина пошла в занос и закрутилась вокруг оси. В свете фар показались обломки какой-то машины, затем послышался ужасающий лязг, фары погасли и все погрузилось во тьму”. Так, буквально за одну минуту все три машины Bentley превратились в металлолом. Меньше других пострадала как раз машина Дэвиса. С разбитыми фарами, погнутой передней осью, треснувшей рамой и помятыми крыльями Bentley Сэма кое-как доковыляла до боксов и после получасового ремонта (поставили новую фару, колеса и аккумулятор) вернулась в гонку. Более того, на этой развалине Дэвис и его напарник доктор Бенджафилд начали даже приближаться к ли-

дировавшему экипажу Aries, но до конца гонки оставалось уже слишком мало времени. За полтора часа до финиша Bentley все еще проигрывала Aries более крута, когда экипаж последней съехал на обочину для ремонта колена, открывая покореженному “одноглазому” Bentley путь к победе.

После возвращения в Англию восхищенное подвигом своих гонщиков руководство Bentley закатило шикарную вечеринку в лондонском отеле “Савой”. И в разгар праздника, когда все уже порядком набрались, президент фирмы сэр Эдвард Илифф, подмигнув своим гонщикам, с невозмутимым видом заявил, что они поступили по-свински, забыв пригласить на вечеринку одну старую леди, которая ожидает у дверей... Заинтригованные “парни Bentley” тут же исчезли за дверьми и через несколько минут к неописуемому ужасу метрдотеля по блестящему паркету с величайшими почестями вкатили в зал искореженную “одноглазую старушку” Bentley, принесшую британской марке одну из самых знаменитых по-



Нуволари и Соммер принимают поздравления после победы в Ле-Мане в 1933 году

бед в ее истории. Трижды после этого англичане торжествовали в Сартэ. Когда же в 1930 году из-за банкротства Bentley вынуждена была покинуть Ле-Ман, в Сартэ началась эпоха Alfa Romeo, также сопровождавшаяся массой замечательных историй и невероятных побед.

Так, в 1933 году Раймон Соммер и Тацио Нуволари выиграли “24 часа Ле-Мана” лишь благодаря куску жевательной резинки... С самого старта их короткобазная Alfa Romeo



Больше всего пилотов добралось до финиша “24 часов Ле-Мана” в 1923 и 1951 годах — по 30, меньше всего в 1931 году — шесть



Среди автомобильных марок чаще других победу в “24 часах Ле-Мана” праздновали в Porsche — 16 раз. Девять побед на счету Ferrari, семь — у Jaguar





Механики Alfa Romeo ошибочно показывают Дрейфусу и Штоффелю, что те лидируют в гонке. Ле-Ман, 1935 год.

8C2300 уверенно лидировала, пока примерно после половины гонки от вибрации не лопнул бензобак. Находившийся в тот момент за рулем Sommer свернул к боксам. Подходящего герметика под рукой не оказалось, и механики просто залепили трещину в баке куском жвачки, после чего за руль прыгнул Тацио и бросился отыгрывать круговое отставание от лидеров. К 10 утра великий итальянец был уже на круг впереди и уступил машину Sommer, но тому вновь не повезло — опять потек бензин. Все повторилось: дозаправка, замена резины, смена жевательной резинки, и Нуволари вновь бросается догонять ушедшего далеко вперед Чинетти. Девять раз во время этой погони Тацио бьет рекорд "Сартэ" и достает таки Чинетти на исходе 24-го часа гонки. На последнем круге лидерство трижды переходит из рук в руки, пока Чинетти не ошибается в Afnage с переключением передачи, открывая Нуволари дорогу к его единственной победе в Ле-Мане. Впрочем, справедливости ради нужно отметить, что "случай со жвачкой" не был единственным. В том же 33-м году подобным обра-

зом отремонтировали бак и на машине финишировавших шестыми Людвиг Форда и Мориса Бомера, а десятью годами раньше Клемент и Дафф вообще заделали трещину в баке мылом и смогли добраться до финиша. Но Нуволари и Sommer при помощи жевательной резинки смогли еще и победить.

Другая занимательная история произошла в 1935 году с Пьером Дрейфусом и Анри Штоффелем, механики которых просто проспали победу в гонке, ошибившись ночью с подсчетом кругов. В итоге до самого финиша Дрейфусу показывали из боксов табличку, из которой следовало, что он уверенно лидирует, но когда французы, сбросив темп, пересекли линию финиша, оказалось, что во время ночного пит-стопа команда Alfa Romeo проморгла вырвавшийся вперед экипаж Lagonda, который в итоге и выиграл ту гонку. Можете представить себе разочарование Штоффеля и Дрейфуса, которые последние несколько часов откровенно доезжали гонку, будучи уверенными в своем преимуществе над соперниками. Интересно, что именно одна из машин Lagonda под управлением Артура Добсона и Чарльза Брэкенбюри в 1939 году впервые в истории была оборудована радиосвязью с боксами.

Самая же удивительная победа в довоенной истории Ле-Мана приключилась в 1938 году. Примерно через восемь часов после старта, когда Ле-Ман уже погрузился в ночную мизансцену, к боксам Delahaye медленно подкатил Жан Тремуле, что-то нервно сказал механикам и те покатали машину в пaddock. "Все, конец! Коробка полностью развалилась, — сокрушенно бросил Жан подошедшему напарнику Джуну Шабо. — Осталась одна прямая передача".

"Так в чем же дело, поехали на ней!" — азартно воскликнул Шабо и, остановив механиков, уселся за руль и выехал на трассу. Но самое удивительное, что даже оставшись с одной прямой передачей, Шабо и Тремуле стали догонять лидеров. У утра они были уже третьими, затем — вторыми, когда же незадолго до финиша на лидировавшей Alfa Romeo из-за вытекшего масла заклинило мотор, французы вышли в лидеры и одержали, быть может, самую невероятную победу в истории кольца Сартэ, две трети дистанции преодолев на прямой передаче.

"Пьяная гонка" и трагическое упорство

После Второй мировой войны разрушенной и разоренной Франции долгое время было недосуд заниматься гонками, поэтому лишь в 1949 году в Сартэ прошел первый послевоенный марафон, в котором впервые победил автомобиль Ferrari. Причем, если до войны заводы, как правило, выигрывали в Ле-Мане сериями по несколько лет подряд, то в первые послевоенные годы за четыре сезона в триумфаторах "24 часа Ле-Мана" перебивало четыре автомобиля: Ferrari, Talbot Lago, Jaguar и Mercedes-Benz. Лишь в 1953 году в Ле-Мане наконец случился "повтор", да и то при весьма необычных обстоятельствах.

В 1953 году команда Jaguar выставила на 24-часовую гонку в Ле-Мане сразу три экипажа: Питера Уокера со Стирлингом Моссом, Питера Уайтхеда с Джимми Стюартом и Тони Ролта с Дунканом Хамилтоном. Но поскольку желающих стартовать в Ле-Мане в том году было необычайно много — более 100 машин,

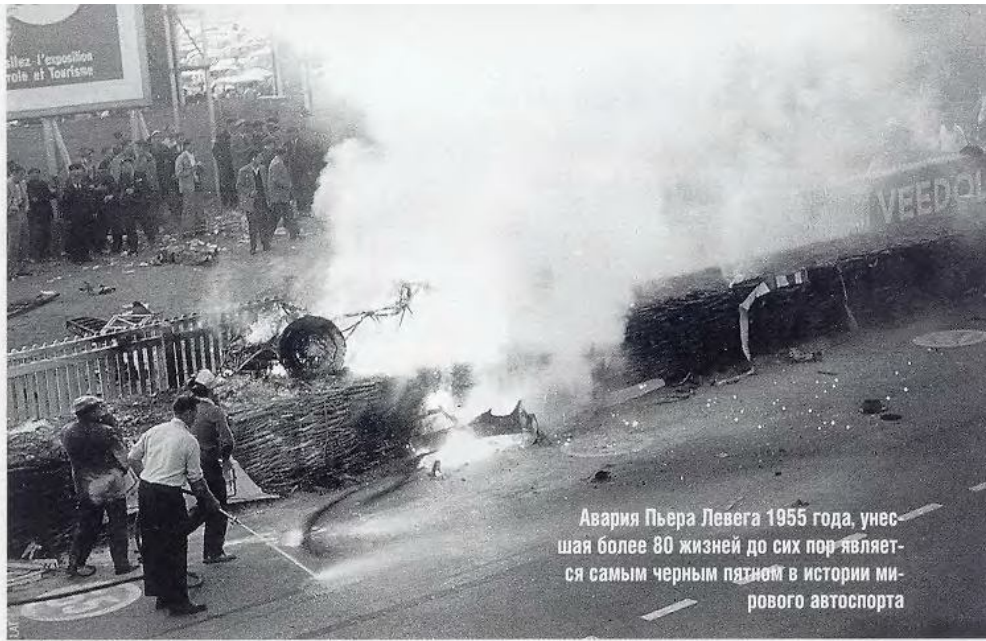


Из 70 гонок в Ле-Мане 34 были выиграны на шинах фирмы Dunlop, 14 побед на счету Goodyear и 11 у Michelin.



Чаще других пилотов в "24 часах Ле-Мана" стартовал Анри Пескароло, с 1966 по 1999 год принимавший участие в 33 марафонах и четырежды в 1971–1974 и 1984 годах побеждавший в Ле-Мане.

Ролта и Хамилтона пришлось заявить запасным экипажем. И выйти на старт они могли только в том случае, если кто-то из первых 60 откажется стартовать. Когда же к вечеру пятницы отказников не нашлось, Тони с Дунканом с горя отправились в ближайший бар и напились до поросячьего визгу. А поскольку оба были людьми с хорошей закалкой: Ролт – бывший офицер, Хамилтон – летчик-истребитель, надо думать, прежде чем дойти до подобной кондиции, оба осушили не по одной бутылке виски. И вот, когда рано утром два в стельку пьяных друга-гонщика вывалились из бара и не в силах даже идти уселись прямо на мостовой, к ним подошел менеджер Jaguar Лофти Ингланд и сообщил, что команде удалось-таки “пропихнуть” их машину на старт, и



Авария Пьера Левега 1955 года, унесшая более 80 жизней до сих пор является самым черным пятном в истории мирового автоспорта



Классический “беговой” старт Ле-Мана (слева) ушел в прошлое в 70-х с появлением шеститочечных ремней безопасности и резины слик, требовавшей перед стартом предварительного прогрева до рабочей температуры

Герни, Фойт и Зифферт на пьедестале “24 часов Ле-Мана” 1967 года (справа)



ГП Голландии 1969 года. Пилоты Brabham и BRM Жаки Икс и Джеки Оливер читают статью о своей победе в Ле-Мане (внизу)



они могут участвовать в гонке. Но потом, оглядев их с головы до ног, лишь с сомнением покачал головой.

Хотя до старта гонки оставалось еще около 10 часов, окончательно протрезветь им так и не удалось – доза алкоголя оказалась слишком большой – и когда на старте Ролт бежал к машине, его заметно покачивало. Лишь через час встречный ветер окончательно протрезвил Тони, и он с удивлением обнаружил, что идет третьим. А к финишу уже абсолютно трезвые Хамилтон и Ролт и вовсе примчались первыми, да к тому же еще и установили рекорд, впервые в истории Ле-Мана преодолев рубеж средней скорости в 100 миль в час. Эта курьезная победа стала одной из последних в истории “старого Ле-Мана”. Через два года в Сартэ началась активная борьба за безопасность: немного изменилась трасса, требования, а вместе с этим и характер самой гонки. “24 часа Ле-Мана” становились все более профессиональными, и число курьезов пошло на убыль. Границей двух эпох в истории Ле-Мана стала трагическая авария в 1955 году французца Пьера Левега, унесшая более 80 жизней.

Пьер Эжен Альфред Буаллон выступал в гонках под псевдонимом Леveg, взятым от фамилии своего дяди-гонщика, стартовавшего в автомобильных соревнованиях еще в начале века. Француз дебютировал в Ле-Мане в 1938 году. А в 1952 году вошел в историю гонки в

Сартэ, решив в одиночку покорить Ле-Ман. Подобные попытки предпринимались и ранее. Так, в 1935 году Раймон Соммер из-за болезни напарника пытался преодолеть всю дистанцию в одиночку и поначалу даже лидировал, но к утру вынужден был сойти из-за засорившегося бензопровода. Тремя годами раньше тот же Соммер выиграл “24 часа Ле-Мана” в паре с Чинетти, но при этом на протяжении 20 часов сам находился за рулем. Рекордсменом же по продолжительности “одиночной гонки”, среди победителей Ле-Мана был, да и сейчас остается Луи Розье, выигравший марафон 1950 года, проведя за рулем в общей сложности 23 часа 40 минут.

Этот пример и вдохновил Пьера, задумавшего покорить Ле-Ман в одиночку. И это ему почти удалось. Экономя время на пит-стопах, Леveg стрелой неся вперед и за час до финиша уверенно лидировал, опережая ближайших

преследователей почти на три круга. Победа была совсем рядом, однако усталость начинала сказываться. Пьер все чаще ошибался и выскакивал всеми четырьмя колесами на обочину. А за 50 минут до финиша изможденный и почти засыпающий Леveg все же допустил роковую ошибку: вместо третьей передачи на выходе из поворота он воткнул первую, на что двигатель его Talbot ответил возмущенным скрежетом и замер. Победы не получилось. Но упорство Левега было замечено судьями, которые со следующего года запретили гонщикам находиться за рулем более 18 часов, и Альфредом Нойбауэром, пригласившим Пьера в заводскую команду Mercedes. Кто мог знать, какая страшная судьба ждет этого гонщика...

В 1955 году Леveg вновь лидировал в Ле-Мане, на этот раз за рулем серебристого Mercedes. После дозаправки он откатился на третье место и бросился атаковать, пытаясь вернуть себе лидерство. При выходе на стартовую прямую Леveg уперся в машины Хоторна и Маклина. Кто из этих троих спровоцировал аварию, до сих пор остается спорным вопросом, хотя многие потом винили Хоторна. Как бы то ни было, но после столкновения Mercedes Пьера взмыл вверх, вспыхнул и упал на главную трибуну, унеся более 80 человеческих жизней и похоронив под своими обломками Пьера Левега – самого упорного и самого невезучего гонщика в истории Ле-Мана.

Кризис жанра, или Четыре из восемнадцати

Трагедия 1955 года изменила ход автоспортивной истории. Компания Mercedes-Benz на три с лишним десятилетия покинула

БОЛЬШИЕ ГОНКИ

"24 часа Ле-Мана"



Самый плотный финиш в истории "24 часов Ле-Мана" был зафиксирован в 1966 году, когда после 4843,09 км дистанции машину победителей (Амона и Мак-Ларена) отделили от занявших второе место Майлза и Хьюма всего 20 метров.



В 1972 году победу в Ле-Мане в паре с Анри Пескарولو (слева) отпраздновал двукратный чемпион мира Грэм Хилл

Дэвид Култхард за рулем Jaguar XJ220 команды TWR Jaguar во время гонки в Ле-Мане в 1993 году (справа)

Аллан Мак-Ниш – единственный из действующих пилотов Формулы-1, именующий на своем счету победу в абсолютном зачете "24 часов Ле-Мана"



гонки, и в Ле-Мане попеременно царствовали британские Jaguar и Aston Martin, итальянская Ferrari, французские Renault и Matra, американский Ford, немецкая Porsche. Это были годы расцвета Ле-Мана. И хотя некоторые легенды кольца "Сартэ" – вроде фирменного старта, ушедшего в небытие в середине 70-х с появлением шин слик, требовавших предварительного прогрева – уходили в прошлое, их место тут же занимали новые. И величайшие пилоты, и простые зрители ставили "24 часа Ле-Мана" в один ряд с самыми престижными гонками планеты: Инди-500 и Гран При Монако. Чемпионы мира Ф-1 мечтали выиграть знаменитый марафон, но везло далеко не всем. За эти годы покорить "24 часа Ле-Мана" пытались 18 бывших и будущих чемпионов мира, но лишь четверым из них: Майку Хоторну, Филу Хиллу, Йохену Риндту и Грэму Хиллу удалось выиграть легендарную гонку. Правда, из всей четверки только Грэм и Фил на момент победы в Ле-Мане уже носили титул чемпиона мира Ф-1. Британец же стал и единственным пилотом в истории, сумевшим выиграть три самые престижные гонки планеты: "24 часа Ле-Мана", Инди-500 и ГП Монако. Еще одно достижение, которое тоже вряд ли когда-то будет повторено, установил другой Хилл – Фил, в 1961 году за один сезон победивший и в "24 часах Ле-Мана" и в чемпионате мира Формулы-1.

В целом пилоты Ф-1, бывшие и будущие, выступали в самом знаменитом марафоне планеты весьма удачно. Достаточно сказать, что начиная с 1950 года лишь дважды – в 1979–1980 годах – в экипажах, выигрывавших



Ле-Ман, не было ни одного пилота, фамилию которого можно разыскать в стартовых протоколах Ф-1. Рекордсменом же "24 часов Ле-Мана", причем абсолютным – шесть побед в гонках и пять полупозиций – является не кто иной, как вице-чемпион мира 1970 года бельгиец Жаки Икс. После развала чемпионата мира спортпрототипов многие заводы несколько охладели к "24 часам Ле-Мана", и в Сартэ началась эпоха застоя – в самом деле, кому охота была вкладывать бешеные деньги в разработку машин для одного-единственного старта в сезоне! Но даже тогда выступлениями в Ле-Мане не гнушались такие гонщики, как Марио Андретти и Нельсон Пике. Среди тех, кто сегодня выступает в "большом цирке" Берни Экклстоуна, есть немало пилотов, кто испытал на себе все прелести и тяготы 24-часовой гонки в Ле-Мане. В разные годы в марафоне стартовали Эдди Ирвайн, Михаэль Шумахер, Марк Уэббер. А два шотландца – Аллан Мак-Ниш и Дэвид Култхард – даже выигрывали гонку в Сартэ.

Правда, если Аллан победил в 1998 году в абсолютном зачете, то Дэвид в 1993 году довольствовался лишь победой в своем классе – GT, да и то позднее был дисквалифицирован. И ныне любой пилот Ф-1 не прочь занести свое имя в число победителей Ле-Мана. Так, Жак Вильнев не скрывает своей мечты стать первым гонщиком в истории, выигравшим чемпионат мира Ф-1, серию CART, Indy 500 и "24 часа Ле-Мана". "Как только я закончу карьеру в Ф-1, обязательно попытаю счастья в Ле-Мане, – обещает канадец. – И если смогу выиграть гонку, это будет достойной точкой в моей ночной карьере".

Так что же такое современный Ле-Ман: приют для отставных пилотов Ф-1 и бледная тень знаменитого на весь мир марафона про-

шлого? К сожалению, отчасти это так! Хотя участие некоторых крупных компаний – прежде всего, Audi – в последние годы и подняли интерес к Ле-Ману, теперь в Сартэ назревает новый "кризис жанра". Почти все лучшие пилоты мира собраны сегодня в трех гоночных сериях: Ф-1, CART и IRL, но ни один из этих чемпионатов не делает, как это было раньше, перерывов, чтобы гонщики могли стартовать в Ле-Мане. Помимо армии тест-пилотов и многочисленных национальных и международных кузовных первенств, единственным серьезным чемпионатом, "поставляющим" своих пилотов в Ле-Ман, вот уже несколько лет остается международная Ф-3000, в календаре которой из-за отсутствия этапа в Канаде есть подходящее "окно". Но и оттуда в Ле-Ман приезжают лишь единицы. Это, конечно, не может не тревожить организаторов гонки в Сартэ, но они уверены, что и этот кризис Ле-Ман обязательно переживет. Ведь за восемьдесят лет своего существования кольцо Сартэ пережило уже немало взлетов и падений, радостей и печалей. В Ле-Мане автоспорт пережил самые ужасные мгновения своей истории: здесь погибло почти сто человек – больше, чем на любой другой гоночной трассе мира. Но именно здесь родилась когда-то и самая радостная традиция в истории автоспорта – обливание шампанским на пьедестале почета, да и не только она... С тех пор как в этих краях впервые взрели моторы, кольцо "Сартэ" подарило автогонкам множество легенд и само стало легендой мира скорости, к которой каждый год добавляется 24 новые страницы.

Владимир Маккавеев

Победители "24 часов Ле-Мана" 1923–2002 гг.

Год	Трасса	Ст/Ф	Автомобиль	Вдв.	Пилоты	Кр.	Дист.	V ср.
1923	17.262	33/30	Chenard & Walker	2978	А. Лягаш (F)/Р. Леонар (F)	128	2209.54	92.064
1924	17.262	40/14	Bentley	2995	Дж. Дафф (GB)/Ф. Клемент (GB)	120	2077.34	86.555
1925	17.262	49/16	La Lorraine B3-6	3473	Ж. де Курсель (F)/А. Россиньоль (F)	129	2233.98	93.082
1926	17.262	41/13	La Lorraine B3-6	3446	Р. Блош (F)/А. Россиньоль (F)	147	2552.41	106.350
1927	17.262	22/7	Bentley 3 litre	2989	Дж. Бенджамин (GB)/С. Дэвис (GB)	137	2369.81	98.740
1928	17.262	33/17	Bentley 4.4	4392	В. Барнато (GB)/В. Рубин (GB)	154	2669.27	111.219
1929	16.340	25/10	Bentley Speed Six	6597	В. Барнато (GB)/Г. Бэкин (GB)	173	2843.83	118.492
1930	16.340	17/9	Bentley Speed Six	6597	В. Барнато (GB)/Г. Киндстон (GB)	178	2930.66	122.111
1931	16.340	26/6	Alfa Romeo 8C2300	2337	Э. Хоу (GB)/Г. Бэкин (GB)	183	3017.65	125.735
1932	13.492	26/9	Alfa Romeo 8C2300	2337	Р. Соммер (F)/Л. Чинетти (I)	218	2954.04	123.084
1933	13.492	29/13	Alfa Romeo 8C2300	2336	Р. Соммер (F)/Т. Нуволари (I)	233	3144.04	131.001
1934	13.492	44/23	Alfa Romeo 8C2300	2336	Л. Чинетти (I)/Ф. Этанселен (F)	213	2886.94	120.289
1935	13.492	58/28	Lagonda Rapide M45	4451	Дж. Хайндмарш (GB)/Л. Фонтес (RA)	222	3006.80	125.283
1936	Гонка отменена из-за кризиса французской автомобильной промышленности							
1937	13.492	48/17	Bugatti 57S	3266	Ж.-П. Вимилль (F)/Р. Бенуа (F)	244	3287.94	136.997
1938	13.492	42/15	Delahaye 135S	3258	Э. Шабу (F)/Ж. Тримуле (F)	235	3180.94	132.539
1939	13.492	42/20	Bugatti 57C	3251	Ж.-П. Вимилль (F)/П. Вейрон (F)	248	3354.76	139.781
1940–1948	Гонки отменены из-за Второй мировой войны							
1949	13.492	49/19	Ferrari 166LM	1995	Л. Чинетти (I)/Л. Селсдон (GB)	235	3178.28	132.420
1950	13.492	60/29	Talbot Lago T26GS	4483	Л. Розье (F)/Ж.-Л. Розье (F)	256	3465.12	144.380
1951	13.492	60/30	Jaguar XK120 C	3441	П. Уолкер (GB)/П. Уайтхед (GB)	267	3611.19	150.466
1952	13.492	57/17	Mercedes-Benz 300SL	2996	Х. Ланг (D)/Ф. Рикс (D)	276	3733.38	155.575
1953	13.492	60/26	Jaguar C-Type	3441	Т. Ролт (GB)/Д. Хамилтон (GB)	302	4088.06	170.336
1954	13.492	57/18	Ferrari 375SP+	4954	Х.-Ф. Гонзалес (RA)/М. Тринтиньян (F)	300	4061.15	169.215
1955	13.492	60/21	Jaguar D-Type	3442	М. Хоторн (GB)/А. Бьюб (GB)	306	4135.38	172.308
1956	13.461	49/14	Jaguar D-Type	3442	Р. Флокорт (GB)/Н. Сандерсон (GB)	299	4034.93	168.122
1957	13.461	54/20	Jaguar D-Type	3781	Р. Флокорт (GB)/А. Бьюб (GB)	326	4397.11	183.217
1958	13.461	55/20	Ferrari 250TR	2953	О. Жендебьен (В)/Ф. Хилл (USA)	304	4101.93	170.914
1959	13.461	53/13	Aston Martin DBR1	2953	К. Шелби (USA)/Р. Сальвадори (GB)	322	4347.90	181.163
1960	13.461	55/20	Ferrari 250TR60	2958	П. Фрер (В)/О. Жендебьен (В)	313	4217.53	175.730
1961	13.461	55/22	Ferrari 250TR61	2961	О. Жендебьен (В)/Ф. Хилл (USA)	332	4476.58	186.527
1962	13.461	55/18	Ferrari 330LM	3967	О. Жендебьен (В)/Ф. Хилл (USA)	330	4451.26	185.469
1963	13.461	49/12	Ferrari 250P	2953	Л. Скарфиотти (I)/Л. Бандини (I)	338	4561.71	190.071
1964	13.461	55/24	Ferrari 275P	3299	Ж. Гуше (F)/Н. Ваккарелла (I)	348	4695.31	195.638
1965	13.461	51/14	Ferrari 275LM	3286	Й. Риндт (А)/М. Грегори (USA)	347	4677.11	194.880
1966	13.461	55/15	Ford GT40 Mk2	6982	К. Амон (NZ)/Б. Мак-Ларен (NZ)	359	4843.09	201.795
1967	13.461	54/16	Ford GT Mk4	6980	Д. Герни (USA)/Э. Дж. Фойт (USA)	388	5232.90	218.038
1968	13.469	54/15	Ford GT40	4942	П. Родригес (MEX)/Л. Бьянки (I)	330	4452.88	185.536
1969	13.469	45/14	Ford GT40	4942	Ж. Икс (В)/Дж. Оливер (GB)	371	4998.00	208.250
1970	13.469	51/7	Porsche 917L	4494	Х. Херрманн (D)/Р. Аттвуд (GB)	342	4607.81	191.992
1971	13.469	49/13	Porsche 917K	4907	Х. Марко (А)/Т. ван Леннеп (NL)	396	5335.31	222.304
1972	13.640	55/18	Matra Simca 670	2993	А. Пескарولو (F)/Д. Хилл (GB)	343	4691.34	195.472
1973	13.640	55/21	Matra Simca 670B	2993	А. Пескарولو (F)/Ж. Ляррусс (F)	355	4853.95	202.247
1974	13.640	49/20	Matra Simca 670B	2993	А. Пескарولو (F)/Ж. Ляррусс (F)	337	4606.57	191.940
1975	13.640	55/30	Gulf Mirage GR8	2986	Ж. Икс (В)/Д. Белл (GB)	336	4595.58	191.484
1976	13.640	55/24	Porsche 936	2141	Ж. Икс (В)/Г. ван Леннеп (NL)	349	4769.92	198.748
1977	13.640	55/20	Porsche 936	2142	Ж. Икс (В)/Й. Барт (В)/Х. Хейвуд (USA)	342	4671.63	194.651
1978	13.640	55/17	Renault Alpine A442B	1997	Д. Пирони (F)/Ж.-П. Жоссо (F)	369	5044.53	210.189
1979	13.626	55/22	Porsche 935K3	2994	К. Людвиг (D)/Д. Уайтингтон (USA)/Б. Уайтингтон (USA)	306	4173.93	173.913
1980	13.626	55/25	Rondeau M379B	2993	Ж. Рондо (F)/Ж.-П. Жоссо (F)	338	4608.02	192.000
1981	13.626	55/18	Porsche 936/81	2649	Ж. Икс (В)/Д. Белл (GB)	354	4825.35	201.056
1982	13.626	55/18	Porsche 956T	2649	Ж. Икс (В)/Д. Белл (GB)	359	4899.09	204.128
1983	13.626	51/20	Porsche 956T	2649	Э. Холберт (USA)/Х. Хейвуд (USA)/В. Шаппан (AUS)	370	5047.93	210.330
1984	13.626	53/22	Porsche 956T	2649	А. Пескарولو (F)/К. Людвиг (D)	359	4900.28	204.178
1985	13.626	49/24	Porsche 956T	2649	К. Людвиг (D)/П. Барилла (I)/Дж. Уинтер (D)	373	5088.51	212.021
1986	13.528	50/19	Porsche 962C	2949	Х. Штук (D)/Д. Белл (GB)/Э. Холберт (USA)	367	4972.73	207.197
1987	13.535	48/12	Porsche 962C	2996	Х. Штук (D)/Д. Белл (GB)/Э. Холберт (USA)	354	4791.78	199.657
1988	13.535	49/25	Jaguar XJR9 LM	6999	Я. Ламмерс (NL)/Дж. Дамфриз (GB)/Э. Уоллас (GB)	394	5332.79	221.665
1989	13.535	55/19	Sauber MercedesC9	5000	И. Масс (D)/М. Рейтер (D)/С. Дикенс (S)	389	5265.12	219.990
1990	13.600	49/28	Jaguar XJR12	6999	Дж. Нильсен (DK)/П. Кобб (USA)/М. Брандл (GB)	359	4882.40	204.036
1991	13.600	38/12	Mazda787B	4708	У. Вайдлер (D)/Дж. Херберт (GB)/Б. Гашо (В)	362	4922.81	205.333
1992	13.600	28/14	Peugeot 905	3499	Д. Уорик (GB)/Я. Дальма (F)/М. Бланделл (GB)	352	4787.20	199.340
1993	13.600	47/30	Peugeot 905	3499	Г. Брэбэм (AUS)/Э. Элари (А)/К. Бушу (F)	375	5100.00	213.358
1994	13.600	48/23	Dauer Porsche 962LM	3000	Я. Дальма (F)/М. Бальди (I)/Х. Хейвуд (USA)	344	4685.70	195.238
1995	13.600	47/23	McLaren F1 GTR	6064	Я. Дальма (F)/Дж. Дж. Лехто (FIN)/М. Секия (J)	298	4055.80	168.992
1996	13.600	48/25	TWR Porsche WSC95	2999	М. Рейтер (D)/А. Вурц (А)/Д. Джонс (USA)	354	4814.40	200.600
1997	13.605	48/17	TWR Porsche WSC95	2994	М. Альборето (I)/С. Юханссон (S)/Т. Кристенсен (DK)	361	4909.60	204.186
1998	13.605	47/23	Porsche 911 GT1	3196	А. Мак-Нис (GB)/Л. Айело (F)/С. Ортелли (F)	351	4783.78	199.324
1999	13.605	45/22	BMW V12 LMR	5990	И. Винкельхок (D)/П.-Л. Мартини (I)/Я. Дальма (F)	385	4982.97	207.624
2000	13.605	48/28	Audi R8R-2000	3596	Ф. Биела (D)/Э. Пирро (I)/Т. Кристенсен (DK)	368	5007.98	208.665
2001	13.605	48/21	Audi R8R-2001	3596	Ф. Биела (D)/Э. Пирро (I)/Т. Кристенсен (DK)	321	4367.20	181.966
2002	13.880	50/27	Audi R8-2002	3596	Ф. Биела (D)/Э. Пирро (I)/Т. Кристенсен (DK)	375	5205.00	216.875

Сокращения: Трасса – длина трассы (км); Ст/Ф – число стартовавших/финишировавших экипажей; Вдв. – объем двигателя (см³); Кр. – количество кругов; Дист. – дистанция, пройденная победителем (км); V ср. – средняя скорость победителя (км/ч)



Максимальный разрыв на финише "24 часов Ле-Мана" был зафиксирован во время легендарной гонки 1927 года, когда "одноглазая" трехлитровая Bentley Бенджамин и Дэвиса привезла экипажу, финишировавшему вторым, 349,808 км



Не считая ужасной трагедии 1955 года, унесшей более 80 жизней, во время гонок и тренировок "24 часов Ле-Мана" в Сартэ погибло в общей сложности 22 гонщика



В 1991 году в составе юниорской команды Sauber Mercedes в Ле-Мане стартовал и сам Михаэль Шумахер, вместе с Карлом Вендлингером и Фрицем Крейтцпойнтером занявший в легендарном марафоне пятое место



ALLSPORT SMOI BRUTY



Борис Ивановский (слева) и Анри Штоффель после финиша 24-часовой гонки в Ле-Мане, 1931 год

Русский Ле-Ман

Как бы ни были скромны традиции отечественного автоспорта, но если как следует поискать, при желании в истории почти любой гоночной серии можно обнаружить след, оставленный нашими гонщиками. Не стал исключением и Ле-Ман!

“Русская история” “24 часов Ле-Мана” коротка, но отнюдь не так безрадостна, как может показаться. Так 71 год назад наш соотечественник, русский эмигрант Борис Ивановский, уехавший из России после революции и выступавший поэтому под знаменами Франции, занял в легендарном марафоне второе место. Французский россиянин, на счету которого уже была победа в 24-часовой гонке в Спа в 1928 году, стартовал в Ле-Мане в паре с французом Анри Штоффелем за рулем огромного 7-литрового Mercedes-Benz SSK — самого мощного (более 250 л.с.), но и самого тяжелого (около 1700 кг) автомобиля, представленного в той гонке. Однако на финише “24 часов Ле-Мана” Борис и Анри все же уступили куда более скромной 2,3-литровой Alfa Romeo 8C2300 лорда Хоу и Генри Бэкина. Тем не менее это второе место в абсолютном зачете Ле-Мана (в принципе, можно даже сказать, что Ивановский и Штоффель выиграли Ле-Ман в классе автомобилей с объемом двигателя 5001–8000 см³), наряду с триумфом в Спа и победой в Большом Призе Северной Ирландии в 1929 году, стало одним из самых значимых событий в карьере Ивановского. К сожалению, о дальнейшей судьбе самого Бориса известно очень мало, вернее, почти ничего: через пару лет после старта в Ле-Мане Ивановский бесследно растворился в туманном лихолетье предвоенной Европы. А Россия на долгие годы утратила всякую связь со знаменитым марафоном.



Лишь в 1993 году, уже после развала СССР, эта связь в какой-то мере возникла вновь, когда в Ле-Мане появился “российско-грузинский” автомобиль MIG Tako M 100, имевший, впрочем, к республикам бывшего СССР весьма косвенное отношение. Проект принадлежал итальянскому гонщику Ф-2 Фульвио Баллабио, решившему создать собственную спортивную машину для гонок в Ле-Мане. Острая нехватка средств завела итальянца на просторы бывшего СССР, где он и продал свой проект грузинской компании “Тако”, занимавшейся сборкой в Грузии реактивных истребителей на одном из оборонных заводов. Отсюда появилось второе слово в названии машины. Первое же произошло отнюдь не от названия знаменитого на весь мир авиационного КБ Микояна и Гуревича, а от схожей аббревиатуры, предложенной крестным отцом проекта Александром Марианашвили: МИГ — “Марианашвили и Грузия”. По-

говаривали даже, что Александр сам сядет за руль машины в Ле-Мане. Возможно, это бы и произошло, но на старт MIG Tako так и не вышел. Сырое шасси и постоянные проблемы с моторами Lamborghini и Motori Moderni не позволили ему пробиться на старт. Последнее 50-е место опытного Пео Консонни в квалификации, с более чем минутным отставанием от предпоследнего экипажа похоронило проект “МиГа” во младенчестве.

Еще одна возможность пробиться в Ле-Ман с собственным автомобилем появилась у нас в 2000–2001 годах. Тогда по заказу Виктора Маслова инженерами российско-британской команды “Арден-Россия” во главе с Ником Васом, ранее участвовавшим в работах над знаменитыми Jaguar XJS, был разработан проект российского спортпрототипа самого престижного гоночного класса LMP900. Однако денег на постройку этой машины Маслову в России найти так и не удалось, и проект так и остался реализованным лишь на бумаге. Тем не менее у самого Виктора шанс принять участие в юбилейной 70-й гонке в Ле-Мане 2002 года все-таки оставался. В конце прошлого года знаменитая фирма Дэйва Ричардса Prodrive заключила контракт с Ferrari на участие нескольких “гарцующих жеребцов” Ferrari 550 Maranello класса GTS в “24 часах Ле-Мана”. Причем один из экипажей планировали набрать из пилотов, представляющих Восточную Европу. Свое согласие на выступления в “восточной связке” дал Томаш Энге, туда же пригласили и Маслова. Чтобы войти в экипаж Prodrive, Виктору нужно было лишь 100 тыс. фунтов — мелочь по меркам Ле-Мана. Увы, но и этих денег в России не нашлось, так что дебют нашего пилота в легендарном марафоне пока вновь откладывается на неопределенный срок.

Владимир Маккавеев

“Победу одержал Мишель Ваилан”, – восторженной скороговоркой выпалил диктор, и зрители в едином порыве вскочили со своих мест, чтобы приветствовать героя. Не удивляйтесь, не обнаружив имени “победителя” в официальном протоколе “24 часов Ле-Мана”. Мишель Ваилан – персонаж французского комикса, популярность которого обратила на себя внимание знаменитого режиссера Люка Бессона. Авантюрист, гонщик, покоритель женских сердец, чьи приключения совсем скоро появятся на киноэкранах, вступил в жестокую борьбу с “плохими парнями” на легендарном кольце “Сартэ”. Для большей реалистичности своего нового творения создатель “Пятого элемента” и уговорил организаторов разрешить участие двух “киношных” команд в гонке. Тем более что подобный прецедент уже был в 1970 году, когда несколько эпизодов из фильма “Ле-Ман” снимались непосредственно на трассе. Отказать мэтру, конечно, никто не посмел, и к 48 экипажам добавились два “внеконкурсных”. А ведь заявку на участие в старте этого года подавало свыше 90 команд.

ХЕТ-ТРИК

Ночные гонки – красивейшее зрелище. Спецэффектов здесь хватает и без Люка Бессона

Хотя две “лишних” машины расширили привычное количество участников, по сравнению с прошлым годом их состав изменился скорее качественно, чем количественно. После возвращения в 2001 году легендарной Bentley самым заметным событием нового сезона стал дебют двух моделей Ferrari: в категории LM GTS престижная итальянская марка была представлена суперкаром Maranello, а в LM GT – его “младшей сестрой” Ferrari 360 Modena. В GT новинок было особенно много, что не могло не порадовать любителей гонок и зрителей, уже несколько уставших от однообразия господствующих в этом классе Porsche 911.

Одну из самых экстравагантных машин привезла в Ле-Ман небольшая английская фирма Morgan. Даже в серийном варианте Morgan Aero 8 вызывает восхищение у любителей спорткаров с хорошей “родословной”. Ведь история Morgan началась еще в 1913 году. В 1962 году англичане уже попробовали свои силы в Ле-Мане. Но в борьбе с более мощными Ferrari, Jaguar и Porsche у дебютан-

тов не было шансов. Спустя 40 лет в Morgan опять проснулся интерес к гонкам. Автомобиль Aero 8 GT (N) на фоне привычных глазу прилизанных очертаний Ferrari и Porsche смотрится, мягко говоря, не очень спортивно. Скорее, он напоминает машины американских гангстеров из фильмов о Чикаго 30-х годов: длинный “нос”, широкий “передок”, выпирающие крылья, высокий подъем лобового стекла. Неудивительно, что “шмель”, как окрестили в пaddocke эту машину за яркую желто-черную окраску, в квалификации занял только 45-е место.

Еще один “широко известный узкому кругу” знатоков производитель спортивных авто также выставил свою машину в категории Grand Touring. В противоположность Morgan Aero 8 даже в дорожном варианте C8 Double производства голландской фирмы Spyker – чудо аэродинамической мысли. Профилированное днище машины создает на больших скоростях такую прижимную силу, что позволяет обходиться без антикрыльев. Однако регламент соревнований запрещает использование граунд-эффекта. Поэтому в Ле-Мане у модернизированного Spyker C8 Double все же появилось заднее крыло. Как и Morgan, Spyker не производит двигатели. Машины обеих фирм оснащены моторами BMW. Так что, можно сказать, что немецкий автогигант также принимал участие в главном автомобильном марафоне года.

Впрочем, эти машины могли претендовать лишь на приз зрительских симпатий, но никак не на победу даже в своей категории, не говоря уже об общем зачете. Здесь с самого начала пальму первенства отдавали Audi. Инженеры из Ингольштадта за время,

Назвать Morgan Aero 8 спортивным автомобилем смелости хватит не у каждого. А уж выставить его на гонку в Ле-Мане!



прошедшее со дня прошлогоднего триумфа в Ле-Мане, подготовили для своих команд новую модификацию двигателя и усовершенствовали аэродинамический пакет автомобиля. Обновленная Audi R8 проявила себя уже на квалификации. Гонщики проходили трассу на секунду быстрее результата 2001 года. И это несмотря на то, что дистанция выросла на 275 метров из-за новой “эски” перед поворотом Tertre Rouge. Audi заняли первые три места на старте. Экипаж Капелло, Херберта и Пескатори (Audi № 2) завоевал поул в упорной борьбе с первыми номерами заводской команды Биелой, Кристенсеном и Пирро. Внутриккомандное противостояние Audi и составило единственную интригу гонки.

Первый стартовый номер в Ле-Мане не дает абсолютно никакого преимущества. За последнее десятилетие обладатель поула здесь победил лишь однажды, в 1997 году. Но Джонни Херберт, начавший гонку, лидировал поначалу довольно уверенно. Преимущество в скорости заводских Audi R8 было просто феноменальным: через три часа ли-



Сpyкер производит на трассе внушительное впечатление

70emes Grand Prix d'Endurance les 24 Heures du Mans 2002

Трасса "Сартэ", Ле-Ман, Франция
ПП: Дж. Херберт/Р. Капелло/К. Пескатори: 3'29.905
БК: Ф. Биела/Э. Пирро/Т. Кристенсен: 3'33.483

Призеры "24 часов Ле-Мана" 2002 года

Класс LMP900

МК МА	Пилоты	Команда	Автомобиль	Кр.
1 ...1	Ф. Биела (D)/Э. Пирро (I)/ Т. Кристенсен (DK)	Audi Sport Team Joest (D)	Audi R8 2002 3596T	375
2 ...2	Дж. Херберт (GB)/Р. Капелло (I)/ К. Пескатори (I)	Audi Sport North America (D)	Audi R8 2002 3596T	374
3 ...3	М. Крумм (D)/М. Вернер (D)/Ф. Петер (A)	Audi Sport Team Joest (D)	Audi R8 2002 3596T	372

Класс LMP675

МК МА	Пилоты	Команда	Автомобиль	Кр.
1 ...19	Ж.-Д. Делетра (CH)/У. Лехнер-мл. (A)/ К. Пиллон (CH)	Noel Del Bello (F)	Reynard 2KQ Lehmann 1998T	317
2 ...20	С. Дауди (F)/Ж.-Р. де Фурно (F)/ Ж.-Б. Бове (F)	Welter Gerard (F)	WR LM 2001 Peugeot 1999T	317
3 ...32/НФ	М. Бланделл (GB)/Дж. Бейли (GB)/ К. Мак-Гаррити (GB)	MG Sport & Racing Ltd (GB)	MG Lola EX257 2000 tc	219

Класс LM GTР

МК МА	Пилоты	Команда	Автомобиль	Кр.
1 ...4	Э. Уоллас (GB)/Б. Лейтзингер (USA)/ Э. Ван де Пуле (B)	Team Bentley (GB)	Bentley EXP Speed 8 3995T	362

Класс LM GTS

МК МА	Пилоты	Команда	Автомобиль	Кр.
1 ...11	Р. Феллоус(CDN)/Дж. О'Коннелл (USA)/ О. Гевин (GB)	Corvette Racing (USA)	Corvette C5-R 6991A	335
2 ...13	Э. Пилгрим (USA)/К. Коллинз (USA)/ Ф. Фреон (FRA)	Corvette Racing (USA)	Corvette C5-R 6991A	331
3 ...14	Ж.-П. Беллок (F)/Дж. Коше (F)/Б. Трелье (F)	Equipe De France Fisa (F)	Chrysler Viper GTS-R 7986A	326

Класс LM GTS

МК МА	Пилоты	Команда	Автомобиль	Кр.
1 ...16	К. Баклер (USA)/Л. Люр (D)/Т. Бернхард (D)	The Racers Group / Kevin Buckler (USA)	Porsche 911 GT3-RS 3598A	322
2 ...17	Р. Дюма (F)/С. Маассен (D)/ Й. Бергмайстер (D)	Freisinger Motorsport (D)	Porsche 911 GT3-RS 3598A	321
3 ...21	А. Иида (J)/А. Йоги (J)/К. Нишизава (J)	Team Taisan Advan (J)	Porsche 911 GT3-RS 3598A	316

Сокращения: МК – место в классе, МА – место в абсолютном зачете, кр. – пройдено кругов

дирующий дуэт из Ингольштадта (на третьей Audi на прогревочном круге лопнуло колесо) опережал все остальные машины на круг и более. К тому же уже с первых метров дистанции началась эпидемия технических проблем у большинства команд. Oгеса, MG, Bentley, Panoz, Cadillac – все основные соперники Audi успели побывать на незапланированных пит-стопах.

Но и у немецких машин нашлась "ахиллсова пята" – французские шины Michelin. Именно лопнувшее колесо стало причиной смены лидера на четвертом часу гонки. Кристиану Пескатори пришлось "хромать" на трех колесах до боксов почти половину круга, чем



Сгоревший двигатель Ferrari 550 Maranello не позволил добраться до финиша экипажу, в который входил Томаш Знге



Ранний прокол вывел экипаж Audi № 3 из числа претендентов на победу. Но не помешал занять третье место

тут же воспользовался Эмануэле Пирро. Через несколько минут машина № 3 также направилась на пит-лейн все по той же самой причине. Казалось, что напасти, свалившиеся на остальных, обойдут стороной хотя бы автомобиль с "единичкой" на борту, но незадолго до полуночи у двукратных чемпионов также не выдержали покрышки, и Том Кристенсен едва удержал машину от вылета. В какой-то момент показалось, что разрыв между двумя ведущими машинами сократился. Но стоило лидерам вернуться на трассу, как стало понятно – догнать их на холодном ночном асфальте практически невозможно. Слишком велик риск потерять даже второе место.

Статистика Ле-Мана утверждает, что наибольшее количество сходов с дистанции приходится на первую треть 24-часовой гонки. Но в этом году за первые восемь часов пелотон потерял всего три машины. Однако как только стрелки часов перевалили за полночь, техника стала рассыпаться на глазах. До рассвета сошли с дистанции 16 машин. Всего же до финиша не добралось 23 автомобиля –

почти половина. Обиднее всего, что как раз в это время на трассе вновь возникла хоть какая-то борьба, пусть и за третье место. Уорен Хьюз из амбициозной команды MG Sport (категория LMP 675) почти вплотную приблизился к Audi № 3, но неожиданно остановился недалеко от моста Dunlop – отказала коробка передач. В следующем году англичане собираются выставить свою машину в категории LMP 900, что, хочется надеяться, значительно обострит борьбу.

С этой минуты судьба первых трех мест была решена – весь пьедестал достался заводским экипажам Audi. Их ближайший преследователь – Bentley – отставал к финишу на неприличные 15 кругов. Несколько раз по-

сле серьезных аварий на трассу выезжала машина безопасности, но и тогда автогоночный караван никак не желал уплотняться. Даже в категориях GTS и GT, где обычно бывают довольно жаркие схватки за призовые места, после схода лидировавшего Ferrari 550 Maranello все прошло достаточно спокойно.

Третья подряд победа Audi все же не самое выдающееся достижение. В истории Ле-Мана были победные серии и длиннее. Но Эмануэле Пирро, Франк Биела и Том Кристенсен отныне навсегда вписаны в книгу рекордов одной из самых знаменитых гонок планеты как первый экипаж, трижды побеждавший в одном составе.

Дмитрий Ситник

Эти парни – уже легенда



Чемпионат мира по ралли



7-й этап: 13-16.06.2002

49th Acropolis Rally
Дистанция: 1197,85 км/391,50 км – 16 СУ

Пилот	Автомобиль	Время
1 К. Мак-Рей (GB)	Ford Focus RS	4:27.43,8
2 М. Гренхольм (FIN)	Peugeot 206	+24,5
3 К. Сайнс (E)	Ford Focus RS	+145,6
4 Х. Рованпера (FIN)	Peugeot 206	+157,6
5 П. Сольберг (N)	Subaru Impreza	+158,6
6 М. Мартин (EE)	Ford Focus RS	+240,1



Личный зачет:

Пилот	Очки
1 М. Гренхольм	37
2 К. Мак-Рей	30
3 К. Сайнс	23
4 Ж. Паницци	21
5 Р. Бернс	19
6 Х. Рованпера	18

Командный зачет:

Команда	Очки
1 Peugeot	83
2 Ford	69
3 Subaru	35
4 Skoda	8
5 Mitsubishi	7
6 Hyundai	6

8-й этап: 11-14.07.2002

50th Safari Rally Kenya
Дистанция: 2431,87 км/1010,80 км – 12 СУ

Пилот	Автомобиль	Время
1 К. Мак-Рей (GB)	Ford Focus RS	7:58:28,0
2 Х. Рованпера (FIN)	Peugeot 206	+2:50,9
3 Т. Радстрем (S)	Citroen Xsara T4	+18:38,6
4 М. Мартин (EE)	Ford Focus RS	+21:28,0
5 С. Лоеб (F)	Citroen Xsara T4	+21:48,1
6 Ж. Паницци (F)	Peugeot 206	+34:41,0

Чемпионат FIA GT



5-й этап: 30.06.2002

Автомотор "Скандинавский Рейсвей", Андерсторп, Швеция
338,100/84 круга по 4,025 км (3:01'16,709)

ПП: Дж. Кампелл-Уолтер: 1:30,601, V ср.: 159,93 км/ч
БК: Ж.-Д. Делетра/А. Пиччини: 1:41,603/23, 142,61 км/ч

Пилоты	Автомобиль/класс	Круги
1 Ж.-Д. Делетра (CH)/А. Пиччини (I)	Ferrari 550 Maranello/GT	84
2 К. Бушу (F)/Д. Террьер (F)	Chrysler Viper GTS-R/GT	84
3 М. Хеземанс (NL)/Э. Куппен (B)	Chrysler Viper GTS-R/GT	84
4 Н. Фоменко (RUS)/А. Васильев (RUS)	Porsche 996 GT3-RN/GT	80



6-й этап: 14.07.2002

Автомотор "Моторпарк-Ошерслебен", Ошерслебен, Германия
440,040/120 кругов по 3,667 км (3:00'15,664)

ПП: Дж. Кампелл-Уолтер: 1:24,992, V ср.: 155,32 км/ч
БК: Дж. Кампелл-Уолтер/Н. Спрингер: 1:25,746, 153,95 км/ч

Пилоты	Автомобиль/класс	Круги
1 А. Пиччини (I)/Ж.-Д. Делетра (CH)	Ferrari 550 Maranello/GT	120
2 Дж. Кампелл-Уолтер (GB)/Н. Спрингер (D)	Lister Storm/GT	120
3 М. Дюэ (B)/Ф. Бабини (I)	Chrysler Viper GTS-R/GT	120
4 Н. Фоменко (RUS)/А. Васильев (RUS)	Porsche 996 GT3-RN/GT	108

Личный зачет GT:

Пилот	Очки
1-2 А. Пиччини/Ж.-Д. Делетра	31
3-4 Дж. Кампелл-Уолтер/Н. Спрингер	30
5-6 К. Бушу/Д. Террьер	24

Командный зачет GT:

Команда	Очки
1 Lister Storm Racing	37
2 Larbre Competition	36
3 BMS Scuderia Italia	33

Чемпионат спортивных автомобилей



4-й этап: 30.06.2002

Автомотор "Маньи-Кур", Неве, Франция
403,845 км/95 кругов по 4,251 км

ПП: Я. Ламмерс/В. Хиллебранд: 1:27,715, 174,428 км/ч
БК: Я. Ламмерс/В. Хиллебранд: 1:29,780, 170,456 км/ч

Пилоты	Автомобиль/класс	Время
1 Я. Ламмерс (NL)/В. Хиллебранд (NL)	Dome S101/SR1	2:30'00,174
2 Ж.-К. Буйон (F)/С. Бюрда (F)	Courage C60 JX/SR1	+41,984
3 М. Балди (I)/В. Сосигри (I)	R&M/SR1	+3 круга

Личный зачет SR1:

Пилот	Очки
1-2 В. Хиллебранд/Я. Ламмерс	62
3 Ж.-К. Буйон	45
4-5 Д. Жакот/Б. Дерришбур	38

Командный зачет SR1:

Команда	Очки
1 Racing For Holland	62
2 Pescarolo Sport	45
3 Courage Competition	38

Суперкубок Porsche

5-й этап: 23.06.2002

Автомотор "Нюрбургринг", Нюрбург, Германия
72,044 км/14 кругов по 5,146 км

ПП: М. Вернер: 2:06,734; 146,177 км/ч
БК: П. Петер: 2:07,103; 145,752 км/ч

Пилот	Команда	Время
1 П. Петер (A)	Infini-Fambacher PZN	29:52,901
2 М. Либ (D)	UPS Porsche	+0,878
3 К. Менцель (D)	Tollmit Motorsport	+2,298



Личный зачет

Пилот	Очки
1 А. Дампреди	71
2 С. Ортели	60
3 Т. Беркард	59

Командный зачет

Команда	Очки
1 Kadach Tuning	131
2 PZ Rhein-Oberberg	127
3 Infini-Fambacher	110

Кубок Европы Ф-3

62nd Grand Prix Automobile de Pau
30.06.2002, трасса "Пло", По, Франция, 99,360 км/36 кругов по 2,760 км

ПП: Т. Гомменди: 1'11,555, 138,858 км/ч

Пилоты	Автомобиль	Время
1 Р. Дерло (F)	Dallara F302-Renault	46:33,484
2 Б. Бессон (F)	Dallara F302-Renault	+0,856
3 Дж. Корни (AUS)	Dallara F302-Mugen-Honda	+3,392

Европейская Ф-Renault

4-й этап: 30.06.2002

Автомотор "Скандинавский Рейсвей", Андерсторп, Швеция
60,375 км/15 кругов по 4,025 км

ПП: Н. Яни: 1'32,034, 157,441 км/ч

Пилот	Время
1 Н. Яни (CH)	23'13,573
2 Р. Стрейт (BR)	+9,132
3 Р. Кубица (PL)	+8,705

5-й этап: 14.07.2002

Автомотор "Моторпарк-Ошерслебен", Ошерслебен, Германия
62,339 км/17 кругов по 3,667 км

ПП: Э. Салиньон: 1'24,639, 155,970 км/ч

Пилот	Время
1 Э. Салиньон (F)	24'33,223
2 Н. Яни (CH)	+1,596
3 Б. Спенглер (CDN)	+2,631

Общий зачет:

Пилот	Очки
1 Э. Салиньон	130
2 Н. Яни	86
3 Н. Липер	78



Европейский чемпионат Ф-3000



4-й этап: 30.06.2002

"Аудитромо Национале", Монца, Италия
150,618 км/26 кругов по 5,793 км

Пилот Команда Время			Личный зачет: Пилот Очки		
1	Р. Дюма (F)	John Village Automotive.....46'09.757	1	Р. Дюма	20
2	А. Пикколо (I)	GP Racing+1.619	2	А. Пикколо	19
3	Т. Бьялжи (I)	Ghinzani+5.962	3	Т. Бьялжи	9

ETCC FIA



9-10-й этапы: 30.06.2002

Андерсторп, Швеция
Две гонки по 52,325 км/13 кр. по 4,025 км

ПП: Н. Ларини: 1:40,321, 144,430 км/ч

9-й этап:

Пилот	Автомобиль	Время
1 Н. Ларини (I)	Alfa Romeo	24'42,633
2 Ф. Джованарди (I)	Alfa Romeo	+1,451
3 Р. Риделл (S)	Volvo S60	+6,397

БК: Ф. Джованарди: 1:52,446/13, 128,860 км/ч

10-й этап:

Пилот	Автомобиль	Время
1 Й. Моллер (D)	BMW 320i E46	22'25,537
2 Р. Риделл (S)	Volvo S60	+0,645
3 Ф. Экблом (S)	BMW 320i E46	+0,913

БК: Н. Ларини: 1:42,049/12, 141,990 км/ч

Личный зачет:

Пилот	Очки
1 Ф. Джованарди	84
2 Н. Ларини	66
3 Д. Моллер	53

Ф-Palmer Audi



5-6-й этапы: 22-23.06.2002

Автомотор "Крофт", Великобритания

5-й этап:

Пилот	Время
1 Дж. Нельсон (USA)	24'10,53
2 Э. Уиллмотт (GB)	+1,01
3 Р. Рузинов (RUS)	+2,82

6-й этап:

Пилот	Время
1 Э. Уиллмотт (GB)	24'17,95
2 Р. Рузинов (RUS)	+4,69
3 С. Юнг (GB)	+14,66

Личный зачет:

Пилот	Очки
1 Дж. Нельсон	154
2 Р. Рузинов	149
3 Э. Уиллмотт	131

7-8-й этапы: 13-14.07.2002

Автомотор "Снеттертон", Великобритания

7-й этап:

Пилот	Время
1 Дж. Нельсон (USA)	25:26,16
2 Э. Уиллмотт (GB)	+1,002
3 Р. Рузинов (RUS)	+14,595

8-й этап:

Пилот	Время
1 Дж. Нельсон (USA)	23:03,489
2 Э. Уиллмотт (GB)	+1,563
3 Р. Рузинов (RUS)	+5,481

Личный зачет:

Пилот	Очки
1 Дж. Нельсон	154
2 Р. Рузинов	149
3 Э. Уиллмотт	131

NASCAR: "Кубок Уинстона"



15-й этап: 16.06.2002

Sirius Satellite Radio 400
"Мичиган Интернашнл Спидвей", США
400 миль/200 кругов по 2,5 мили

П: 2:35'01, 200 кругов, 249,161 км/ч
ПП: Д. Джарретт: 38,081, 304,280 км/ч

Пилот	Автомобиль	Очки
1 М. Кенсет (USA)	Ford	180
2 Д. Джарретт (USA)	Ford	180
3 Р. Ньюман (USA)	Ford	170

16-й этап: 23.06.2002

Dodge/Save Mart 350
"Инфини Рейсвей", Сонома, США
220 миль/110 кругов по 2 мили

П: 2:42'08, 110 кругов, 130,368 км/ч
ПП: Т. Спарт: 1:16,540, 150,435 км/ч

Пилот	Автомобиль	Очки
1 Р. Радд (USA)	Ford	180
2 Т. Спарт (USA)	Pontiac	175
3 Т. Лабонте (USA)	Chevrolet	165

Общий зачет

Пилот	Очки
1 С. Марлин	2483
2 М. Мартин	2434
3 Дж. Джонсон	2394

17-й этап: 06.07.2002

Pepsi 400
"Дайтона Интернашнл Спидвей", США
400 миль/160 кругов по 2,5 мили

П: 2:56'32, 160 кругов, V ср.: 218,834 км/ч
ПП: К. Хорвик: 48,638, V ср.: 297,793 км/ч

Пилот	Автомобиль	Очки
1 М. Уолтрип (USA)	Chevrolet	185
2 Р. Уоллас (USA)	Ford	170
3 С. Марлин (USA)	Dodge	170

18-й этап: 14.07.2002

Tricopa 400
"Чикаголенд Спидвей", Джулит, США
430 миль/267 кругов по 1,5 мили

П: 2:55'37, 267 кругов, V ср.: 220,209 км/ч
ПП: Р. Ньюман: 29,500, V ср.: 294,509 км/ч

Пилот	Автомобиль	Очки
1 К. Хорвик (USA)	Chevrolet	180
2 Дж. Гордон (USA)	Chevrolet	170
3 Т. Спарт (USA)	Pontiac	170

Общий зачет

Пилот	Очки
1 С. Марлин	2483
2 М. Мартин	2434
3 Дж. Джонсон	2394



IRL



7-й этап: 16.06.2002

Radisson Indy 225
"Пайкс-Пик Интернашнл Рейсвей", США
225 миль/225 кругов по 1 миле

ПП: Ж. де Ферран: 286,460 км/ч
П: 1:51'08,692, 195,478 км/ч

Пилот	Автомобиль	Круги
1 Ж. де Ферран (BR)	D/C	225
2 Х. Каштру-Невеш (BR)	D/C	225
3 С. Хорниш-мл. (USA)	D/C	225

8-й этап: 29.06.2002

Sun Trust Indy Challenge
"Ричмонд Интернашнл Рейсвей", США
187,5 миль/250 кругов по 0,75 мили

ПП: Ж. де Ферран: V ср.: 271,504 км/ч
П: 1:53'29,639, 159,524 км/ч

Пилот	Автомобиль	Круги
1 С. Хорниш-мл. (USA)	D/C	250
2 Ж. де Ферран (BR)	D/C	250
3 Ф. Жиффрон (FR)	G/C	250

9-й этап: 07.07.2002



Benetton B199 Джанкарло Физикеллы, Гран При Италии-99

Шестое место в Кубке конструкторов 1999 года

АНТОЛОГИЯ УСПЕХА С MILD SEVEN

MILD SEVEN Benetton Playlife

MILD SEVEN

ПОПРОБУЙ ЯПОНСКОЕ КАЧЕСТВО НА ВКУС

Насколько хорош может быть замысел, настолько же сложно бывает получить точную копию задуманного.

Секрет MILD SEVEN очень прост – строгое следование разработанной технологии обеспечивается тщательным контролем качества производства. Это означает, что все компоненты MILD SEVEN в ходе всего производственного цикла постоянно проверяются по огромному количеству различных параметров, перечисление которых может занять не один час.

Результат этой работы Вы всегда сможете оценить сами, насладившись уникальным вкусом сигарет MILD SEVEN.



№1
в мире среди сигарет
с угольным фильтром



Товар сертифицирован. На правах рекламы.

1999

ПАДЕНИЕ

Benetton, начавшееся в 1998 году, продолжилось и в новом сезоне – одним из самых неудачных в истории команды. Двенадцать сходов в шестнадцати гонках, шестнадцать очков и лишь шестое место в Кубке конструкторов – таков результат этого печального сезона. Начав чемпионат с пяти финишей в очковой зоне в шести первых гонках чемпионата (Физикелла занял второе место в Канаде, четвертое в Австралии, пятое в Имоле и Монако), а Вурц финишировал шестым в Монако), ближе к середине сезона Benetton несколько сдал, и на десяти оставшихся этапах его пилоты наскребли в копилку команды лишь два очка – Алекс Вурц занял пятое место на домашнем автодроме "А1 Ринг" в Австрии. Правда, в Канаде на своей излюбленной трассе на острове Нотр-Дам Джанкарло Физикелла снова, как и год назад, финишировал вторым, но этот пьедестал оказался единственным для команды Benetton в том сезоне. Во время Гран При Европы на

"Нюрбургринге" итальянец, правда, вполне мог и выиграть. После схода лидеров на протяжении четырех кругов Джанкарло возглавлял гонку, но до клетчатого флага так и не дотянул. Когда до финиша оставалось всего шестнадцать кругов, его Benetton поскользнулся на предательски мокрой немецкой трассе и вылетел в гравий. Сезон 1999 года вообще выдался на редкость неудачным почти для всех грандов Формулы-1, за исключением разве что McLaren. Находившаяся на явном подъеме Ferrari из-за закончившейся переломами ног аварии Михаэля Шумахера упустила реальный шанс впервые с 1979 года выиграть чемпионат мира. А попавшие после ухода Renault в кризисную полосу недавние лидеры Формулы-1 Benetton и Williams, работая на будущее и не желая размениваться на незначительные сиюминутные успехи, пропустили в Большую четверку новичков из Jordan и Stewart. Но, как известно, у великих команд за каждым падением неминуемо следует взлет. И MILD SEVEN Benetton Playlife он ожидал уже в следующем сезоне 2000 года.

АНТОЛОГИЯ УСПЕХА С MILD SEVEN



Гран При Европы



Гран При Европы



Гран При Канады

Статистика выступлений команды MILD SEVEN Benetton Playlife и ее пилотов в 1999 г.

Команда/пилот	ГП	Стартов	ПК	Побед	ЛГП	КЛ	П	ПП	ПР	БК	Очков	Место в КК/ЧМ
Benetton Playlife	16	32	1472	–	1	4	1	–	–	–	16	6
Александр Вурц	16	16	685	–	–	–	–	–	–	–	3	13
Джанкарло Физикелла	16	16	787	–	1	4	1	–	–	–	13	9

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

МИНЗДРАВ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ: КУРЕНИЕ ОПАСНО ДЛЯ ВАШЕГО ЗДОРОВЬЯ