

Ф

ДЖЕКИ СТЮАРТ

Трехкратный
чемпион мира
раскрывает
секреты
своего
успеха



сентябрь 2002

50-й НОМЕР
ЖУРНАЛА

ГРАН ПРИ ФРАНЦИИ

Скользкий момент

ГРАН ПРИ ГЕРМАНИИ

Новый шедевр Германа
Тильке

КУХНЯ MICHELIN

Хлеб вместо зрелищ

ХИЩНОЕ ИСКУССТВО

Нос и носу с акулами Ф-1

МАРК УЭББЕР

Не хочу жениться!

“ХУНГАРОРИНГ”

Как рухнул “железный
занавес”

ТОРМОЗА

мощностью 2500 л.с.

ISSN 1560-3571
9 771560 357002 >


ИНВЕСТИЦИОННЫЙ
ТОРГОВЫЙ БАНК

ШУМ БЕЗ ДРАКИ

ВЗЯЛ ПЯТЫЙ ТИТУЛ

СОДЕРЖАНИЕ

- 4 Парад**
10 Новости
Гран При
 18 Франция
 Нечаянный триумф
 30 Германия
 Королевская слабость
42 Калейдоскоп
 44 Шишка на ровном месте
 Самый скучный Гран При
 48 Германизация
 Море пива и 23 километра сосисок
 50 Акулы паддока
 ВАР показывает зубы
Тема
 52 Пятизвездный Шумахер
 Качество, проверенное временем
 58 Михаэль от А до Я
 Ничто человеческое ему не чуждо
 64 Все гонщики чемпионатов мира Ф-1
Один на один
 66 Хоросист против вундеркиндов
 "Тот жуткий случай в Ле-Мане, конечно, потряс меня..."
Интервью
 74 Счастье рыцаря Джона
 С тех пор Дженни Спарт всегда брал с собой в машину гонимый ключ...

- Техника**
 84 Пожиратели скорости
 В автомобиле Ф-1 есть устройство мощнее двигателя...
 88 Новинки Гран При Франции
 По индивидуальной рецептуре
 89 Новинки Гран При Германии
 Jordan в центре внимания
 90 Успешно переключиться
 Узел проблем
 91 "Шкатулка" с секретами
 Компьютер на шестеренках
История
 92 Фотоархив
 Гран При Германии '84: смерть Кирена де Бофора
 94 Восточный транзит
 "А где мы?" - Экклестон привыл к иллюминации самолета...
Большие гонки
 104 Ф-3000
 Борьба обостряется
 107 CART
 Лучшая половина
 112 Статистика мирового автоспорта



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

Учредитель и издатель:
 ООО "И. Д. Панорама-Медиа"
 121352, Москва,
 ул. Давыдовская, д. 12, стр. 7
 Тел.: (095) 445-9398, 445-9604,
 445-9238, 445-9394
 Факс: (095) 449-0709

Главный редактор
 Вадим Катерин
 v.kat@formula-one.ru

Зам. главного редактора
 Елена Сетин
 e.setin@formula-one.ru

Арт-редактор
 Владимир Коулинский

Редактор-корректор
 Ольга Кропотова

Технический редактор
 Валентина Максимова
 v.mak@formula-one.ru

Ответственный редактор
 Борис Мурадов
 b.muradov@formula-one.ru

Обозреватель
 Александр Кабановский

Пресс-менеджер
 Вадим Устинов
 v.ustinov@formula-one.ru

Редакционная обложка
 Михаил Шабалов

Юрий Колмаков
 Сергей Косоруков

Тел.: (095) 449-0220, 445-1753
 info@formula-one.ru

PR-обслуживание
 Владимир Безукладников

pr@formula-one.ru

Юридическое обеспечение
 Юрий Растегин

Служба распространения
 Тел.: (095) 449-0395

info@formula-one.ru

Подписка принимается
 в любом почтовом отделении

РФ, СНГ и стран Балтии на

1-е полугодие 2002 г. по объединенному

каталогу "Пресса России".

индекс 29608

(карточная подписка),

индекс 73180

(адресная подписка);

Для зарубежных подписчиков по адресу:

129110, Москва, ул. Гигаровского, 39

тел. +7-095-281-0137, 281-9345,

факс: +7-095-281-3138

Адрес для писем:

105087, Москва, а/я 54

E-mail: formula@formula-one.ru

Представительства:

Санкт-Петербург:

Тел./факс: (812) 274-8958

Адрес: ул. Харьковская, 8

Отпечатано в Финляндии

FORSSAN KIRJAPAINO OY

Подписано в печать 16.08.2002 г.

Тираж 45000 экз.

Цена свободная

Редакция не несет ответственности

за содержание рекламных материалов

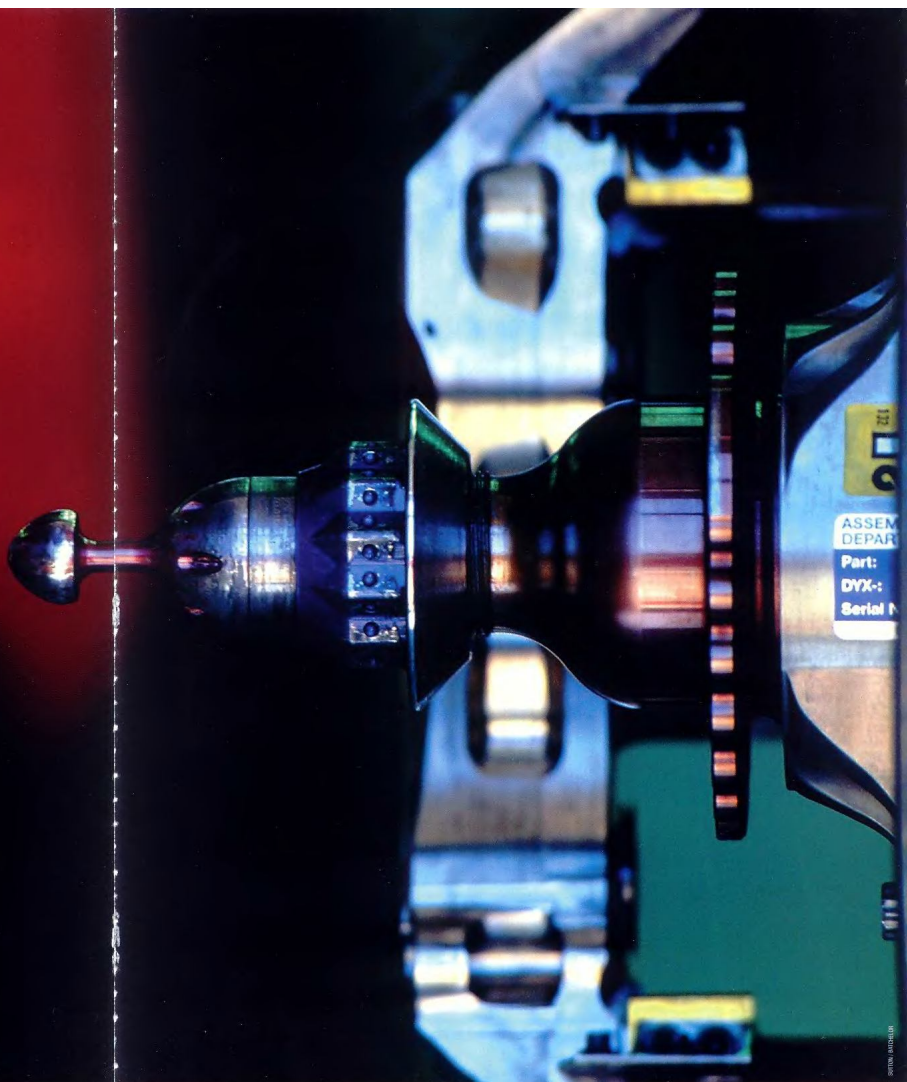
Мнение редакции не всегда

совпадает с мнением авторов статей

Перепечатка без разрешения

редакции запрещена

© "Формула" 2002





ПАРАД

НЕВЕЗУЧИЙ

Иначе как феноменальным невезением этого не объяснить. В Англии автомобиль Баррикелло глохнет на стартовой прямой. Во Франции – вообще не заводится и так и остается стоять на дождевиках (на фото). В Германии Рубенс едва успевает поменять забарахливший основной автомобиль на запасной. "На самой надежной машине чемпионата" Баррикелло сумел закончить только семь гонок из девяти 12. Не везет! Не хочет везти бразильца Ferrari!

ПАРАД



ПРОКОЛ

На Гран При Франции верная победа буквально выскользнула из рук Кими Райкконена после наезда на масляное пятно. На следующей гонке, в Германии, из числа претендентов на победу финна вычеркнуло лопнувшее колесо. Но хладнокровие и уверенность, с которой молодой гонщик McLaren выходит из критических ситуаций, говорят о том, что первая победа Кими не за горами.



ПАРАД

ТРУДНАЯ РАБОТА
Услышав жалобы гонщика на плохую управляемость автомобиля, многие только иронически улыбаются. Мол, плохому танцору всегда что-то мешает. Между тем за словами "избыточная или недостаточная поворачиваемость" часто скрываются стертые до кровавых мозолей руки. В 2002 году сражающийся не столько с соперниками, сколько со своим Jaguar Педро де ла Роса может рассказать об этом, наверное, больше других.

ALFRED EISENBERG

Услышав жалобы гонщика на плохую управляемость автомобиля, многие только иронически улыбаются. Мол, плохому танцору всегда что-то мешает. Между тем за словами "избыточная или недостаточная поворачиваемость" часто скрываются стертые до кровавых мозолей руки. В 2002 году сражающийся не столько с соперниками, сколько со своим Jaguar Педро де ла Роса может рассказать об этом, наверное, больше других.

Услышав жалобы гонщика на плохую управляемость автомобиля, многие только иронически улыбаются. Мол, плохому танцору всегда что-то мешает. Между тем за словами "избыточная или недостаточная поворачиваемость" часто скрываются стертые до кровавых мозолей руки. В 2002 году сражающийся не столько с соперниками, сколько со своим Jaguar Педро де ла Роса может рассказать об этом, наверное, больше других.

Renault выбирает Алонсо

На своем домашнем Гран При Франции команда Renault наконец поведала, кто же будет защищать ее цвета в следующем сезоне: место Дженсона Баттона займет тест-пилот "конюшни" Фернандо Алонсо. Напарником испанца будет нынешний партнер Баттона итальянец Ярно Трулли.

Британский пилот, которого в 2001 году "одолжила" Renault команда Williams, долгое время пребывал в уверенности, что французы оставят его в своем составе и на следующий сезон. Уверен в том, что Renault выберет его, был и Алонсо, пришедший в команду после сезона в составе Minardi. (В какой-то момент и вовсе поползли слухи о том, что уволен будет опытный Трулли.) Для руководства Renault это действительно был нелегкий выбор: ведь Дженсон заметно прибавил в нынешнем сезоне и первую его половину провел явно лучше (и результативнее) того же Трулли. Однако в пользу более молодого Алонсо сыграло то, что у команды (и лично у ее шефа Флавио Бриаторе) были перед ним определенные обязательства: Фернандо участвовал в программе подготовки молодых гонщиков Renault, а его менеджером является Бриаторе. Флавио всерьез намерен вместе с Алонсо к 2005 году привести заводскую "конюшню"-автомобиль к чемпионскому титулу, чтобы после этого, по его собственным словам, со спокойной душой покинуть Ф-1.



Патрик Фор (президент команды): "В этом году Дженсон продемонстрировал желание работать в интересах команды, но мы хотим больших гарантий. Мы давно патронируем карьеру Фернандо, и команда может полностью положиться на него".



Флавио Бриаторе: "В этом сезоне нам повезло — в нашей команде работают трое очень сильных пилотов, но, увы, кому-то нужно было уйти. Я благодарен Дженсону за самоотверженную работу и надеюсь, что он продолжит в том же духе до конца сезона".



БАТТОН В BAR

Переходу Дженсона Баттона в команду BAR предшествовали несколько месяцев самых разнообразных слухов. Кто-то говорил, что британец вернется в команду Williams, кто-то, ссылаясь на шефа Renault Флавио Бриаторе, утверждал, что он останется в команде, но ему понизят зарплату. Под конец и сам Дженсон подлил масла в огонь, признав, что побывал на заводах команд Jaguar Racing и Sauber и провел переговоры с их руководством. Однако в итоге выбор Баттона пал на BAR, с которой он подписал четырехлетний контракт (точнее, договор на два года с возможностью продления еще на такой же срок).

Не имея возможности облачиться в "баровскую" экипировку до истечения контракта с Renault, Дженсон явился на пресс-конференцию в Лондоне, где было объявлено о его переходе в BAR, в костю-

ме без галстука. Точно так же нарядился и глава команды Дэвид Ричардс. Между двумя британцами вообще вдруг обнаружилось много общего: оказывается, сын Ричардса Джейми когда-то гонялся вместе с Баттоном в картинге. Шеф BAR ставит на продолжительное сотрудничество с Дженсоном и хочет, чтобы талантливый соотечественник достиг "формульных" вершин именно в "британо-американской команде".

Насколько оправданы надежды Ричардса на покорение вершин Ф-1, покажет время, однако реформировать команду с Баттоном (и под Баттоном) ему будет определенно легче, чем со звездным Жаком Вильневом или "предпенсионным" Оливье Панисом. Кстати, на момент подписания этого номера журнала в печать BAR так и не объявила, кто будет напарником Баттона в сезоне-03...



Френтцен на “свободе”

Всезрастающая неопределенность в дальнейшей судьбе команды Arrows заставила Хайнца-Харальда Френтцена обратиться к ее шефу Тому Уокиншоу с просьбой досрочно расторгнуть контракт. Запутавшаяся в судебных разбирках “конюшня” решила не осложнять себе жизнь и после Гран При Германии отпустила немца “на свободу”. “Спасибо Хайнцу за хорошую работу”, – поблагодарил Френтцена Уокиншоу за два очка в копилку Arrows. “У Arrows есть потенциал, надеюсь, у них все будет хорошо”, – поддержал своего теперь уже бывшего начальника Хайнц-Харальд.

На Гран При Венгрии погрязшая в долгах Arrows и вовсе не поехала –

как объяснил представитель команды, по совету адвокатов. Что касается самого Френтцена, то к гонке в Будапеште его дальнейшая судьба оставалась неясной. Его менеджер Монте Филд ограничился заявлением о том, что Хайнц-Харальд получил некое интересное предложение от одной из команд...

На Гран При Франции Френтцен был замечен в компании руководителя раллийного проекта компании Ford Мартина Уитикера. По имеющейся информации, немец попросил высокопоставленного гостя пэддока Маны-Кура дать ему возможность попробовать себя за рулем автомобиля Ford Focus чемпионата мира по ралли...



Хайнц-Харальд Френтцен: “Я не прочь вернуться в Jordan: там сейчас работают Гари Андерсон и Анри Дюран – я верю в этих людей. Но сначала нам нужно решить разногласия с Эдди Джорданом”.

Шумахер уходит в чемпионат Италии

Михаэлю Шумахеру явно недостаточно того, что в Формуле-1 он защищает цвета итальянской команды Ferrari. Немец решил и другим своим увлечением – футболом – заниматься на Апеннинах. Михаэль стал членом футбольного клуба “Модена”, который представляет в чемпионате Италии провинцию, где расположен Маранелло. Шумахер, однако, не будет выступать в матчах серии “А” чемпионата Италии, а ограничится участием в тренировках клуба и в ряде товарищеских игр. Ранее Михаэль, который большую часть времени живет в Швейцарии, играл в футбол за один из тамошних любительских клубов.



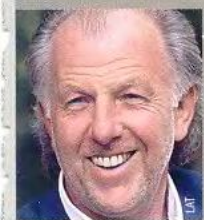
Несостоявшаяся дуэль

Пятикратный чемпион мира Ф-1 Михаэль Шумахер ответил отказом на предложение однократного чемпиона мира по ралли Колина Мак-Рея устроить своеобразную “дуэль”, чтобы выяснить, кто из них является лучшим гонщиком. По замыслу шотландца, они с Шумахером должны были сначала проехать определенную дистанцию за рулем раллийных автомобилей, а затем – ту же самую дистанцию на “формульных” автомобилях. Среднее арифметическое двух результатов выявило бы сильнейшего.

“В прошлом мне хотелось попробовать себя за рулем раллийного автомобиля, но сейчас у меня нет никакого желания садиться за руль и мчаться через лес, рискуя своей жизнью”, – ответил Мак-Рею Шумахер.



Дженсон Баттон: “Я был немного шокирован решением Renault, ведь мы прекрасно сработались как команда. Я получил массу предложений и был польщен таким вниманием к моей персоне со стороны сразу нескольких команд, но, как я считаю, именно в BAR у меня будет лучшая возможность стать чемпионом мира. Что касается Williams, то у меня больше нет никакого контракта с ними”.



Дэвид Ричардс: “Для меня решение Renault отпустить Дженсона было сюрпризом: невольно задаешься вопросом, а хотят ли они побеждать? Дженсон обладает экстраординарным талантом, я рассчитываю на долгосрочное сотрудничество с ним и уверен, что он сыграет ключевую роль в развитии нашей команды. Конечно, для этого понадобится время, но у нас есть необходимая финансовая, а теперь и кадровая стабильность, чтобы достичь поставленных целей”.



Жак Вильнев: “Думаю, в следующем году у меня не будет особых проблем с Дженсоном, ведь у него нет такого опыта, как у меня”.



ЗАМОЛВИЛ СЛОВЕЧКО

Объявляя о подписании контракта с Дженсоном Баттоном, глава BAR Дэвид Ричардс подчеркнул, что кандидатура британца была согласована с лидером команды Жаком Вильневым. По словам Ричардса, в личном списке чемпиона мира 1997 года Баттон был вторым среди тех, кого бы канадец хотел видеть своим напарником. Ну а больше всего Жаку хотелось, чтобы его партнером по команде стал... Михаэль Шумахер.

У BAR будет новый имидж

К 2003 году имидж команды British American Racing претерпит значительные изменения, сообщил ее глава Дэвид Ричардс. “На конец текущего года мы планируем презентацию нового образа BAR, – поведал он. – Это будет совсем другая команда, нас ждет полная смена имиджа”. Новый имидж будет представлен вместе с автомобилем образца 2003 года, презентация которого, по словам шефа “конюшни”, запланирована на 20 декабря – как и в этом году, BAR решила “выкатить” свой автомобиль первой.

Хаккинен не вернется

Двукратный чемпион мира в автогонках Формулы-1 Мика Хаккинен принял решение не возвращаться из годовичного отпуска, в который он ушел по окончании прошлого сезона. Тогда "летучий финн" заявил, что ему нужно "подзарядить батарейки", да и просто хочется побольше времени проводить вместе с супругой и годовалым сыном. Последнее обстоятельство и склонило Хаккинена в пользу того, чтобы навсегда повесить гоночный шлем на гвоздь.

Об этом он поведал миру в конце июля посредством видеозаписи, которая была продемонстрирована в пресс-центре команды McLaren на Гран При Германии. Вместо того чтобы рассказывать о том, насколько лучше вести спокойную и размеренную жизнь отца семейства, чем гоняться на скорости 300 км/ч, Мика показал это. Сидя на веранде своего летнего дома на берегу одного из тысяч живописных финских озер, Хаккинен дал понять, что вполне счастлив и без гонок. Предвкушая неизбежный вопрос о планах на будущее, финн продемонстрировал свое чувство юмора: "Планы на будущее? Хм. Через час мы с женой пойдем в сауну. Вот такие у меня планы на будущее".

За девять сезонов в Ф-1 Мика Хаккинен принял участие в 165 Гран При, 26 раз стартовал с поула-позиции и 20 раз праздновал победу. В 1998 и 1999 годах финн выигрывал чемпионат мира.

Новоселье откладывается

Переезд команды McLaren в новую ультрасовременную штаб-квартиру Paragon откладывается "по техническим причинам". Как сообщил руководитель британской "конюшни" Рон Деннис, строители не успевают закончить работу в срок, и поэтому запланированную на середину августа презентацию и последний переезд McLaren в Paragon пришлось перенести на начало 2003 года.

McLaren сохраняет состав

Решение Мики Хаккинена не возвращаться за руль означает, что в следующем сезоне цвета McLaren продолжат защищать Дэвид Култхард и Кими Райкконен. Команда подтвердила это на Гран При Германии. Контракты с обоими пилотами, по заведенной в Уокинге традиции, подписаны лишь на один год.

Продолжит работу в McLaren и тест-пилот Александр Вурц: для австрийца это будет уже третий год испытательной работы в "серебряных стрелах". Вурц долгое время заявлял о своем намерении в сезоне-03 вернуться в гонки и даже вел переговоры с тремя командами, однако в McLaren ему пообещали весьма существенную прибавку к жалованию, и Александр предпочел остаться.



Мика Хаккинен: "Мой сын начинает ходить и разговаривать, такое бывает только один раз, и я просто не могу думать о гонках. В 2001 году мне удалось выиграть Гран При Сильверстоуна и Индианаполиса, об этих победах я давно мечтал. И я решил, что не стоит продолжать искать судьбу".



Дэвид Култхард: "Я не думал, что Мика так быстро сможет избавиться от страсти гоняться. Лично я просто не мыслю себя вне автогонок. Что ж, если он рад поставить точку, то мне остается порадоваться за него".



Гуманист

Получить работу в команде McLaren считается большой удачей: руководство "серебряных стрел" уделяет огромное внимание созданию комфортных условий труда для всех своих сотрудников. Достаточно вспомнить защитные комбинезоны с охлаждением для механиков, похожий на дворец новый моторхотел команды или ультрасовременную базу Paragon, строительство которой будет завершено в ближайшие месяцы. Поэтому не удивительно, что руководитель McLaren Рон Деннис подверг резкой критике решение FIA не закладывать в календарь чемпионата мира 2003 года трехнедельный отпуск в августе. "К концу сезона мои люди начинают говорить мне, что у них не хватает времени на личную жизнь и они не могут жить в таком режиме: ведь помимо командировок на Гран При им приходится работать допоздна на заводе", — посетовал он.

Впрочем, если в следующем году McLaren сможет преодолеть отставание от Ferrari и поведет борьбу за победу в чемпионате, сотрудники команды наверняка будут не прочь трудиться и сверхурочно. По крайней мере, все условия для плодотворной работы у них есть.



MOY SUTTON



Сибарит

Герхард Бергер еще в свою бытность пилотом Ф-1 никогда не отказывал себе в материальных удовольствиях и комфорте, однако на посту содиректора BMW Motorsport австриец, похоже, превратился в самого настоящего сибарита. Поговаривают, что Герхард требует возить его на лимузине и закатывает скандалы, когда кондиционер в его кабинете не поддерживает нужную ему температуру. Очередным проявлением капризного характера Бергера стало его заявление о том, что он еще сто раз подумает, прежде чем продлевать контракт с BMW в начале 2003 года.

Кто-то теряет, кто-то находит...

Уже третий в нынешнем сезоне провал Алекса Йонга в квалификации на Гран При Германии стал для команды Minardi "последней каплей": малайзийский гонщик был "разжалован" в тест-пилоты. Шеф "кониюшны" Пол Стодарт заявил, что специально для Алекса команда разработа-

ла программу тестов, которая позволит ему отточить свое мастерство в спокойной обстановке испытательных заездов. К Гран При Италии Йонг должен "виновь обрести уверенность в своих силах", чтобы вернуться в основной состав Minardi.

Место Алекса досталось – на две гонки – 23-летнему британцу Энтони Дэвидсону, который последние два года работал тест-пилотом в BAR, а в прошлом сезоне также выступал в британской Формуле-3. "Это самый большой шаг в моей карьере", – радовался Энтони, подписавший контракт с Minardi за три дня до начала гоночного уик-энда в Венгрии...



Энтони Дэвидсон (Великобритания)

Родился ...18.04.79 в Хемел-Хемпстеде, Англия, Великобритания
Рост168 см
Вес55 кг
Место жительстваХемел-Хемпстед
Семейное положениехолост, подруга Джоанна
Первый старт1987 г. – картинг

Карьера:

1987–1999 г. чемпион Великобритании среди юниоров 1994–1995 гг., вице-чемпион Европы 1996 г., вице-чемпион Океании, чемпион Азии 1997 г., 3-й призер чемпионаты Северной Америки 1998 г., вице-чемпион Италии 1999 г.
1999–2000 г. Ф-Фoрд: победитель Зимней серии 1999 г., победитель фестиваля Ф-Фoрд 1999–2000 гг., вице-чемпион Великобритании 2000 г.; "Лучший молодой гонщик" по версии ж-ла Autosport 2000 г.
2001 г. Ф-3: вице-чемпион Великобритании (6 побед), победитель Кубка Европы (1-е места в Спа и на ГП По, 2-е в Сильверстоуне, 3-е в Зандфорте); тест-пилот BAR Ф-1

www.anthonnydavidson.info



Сенсация!

Автомобили Minardi выехали на "Хунгароринг" с рекламой российской компании "Газпром" на обтекателях! Подробности – в следующем номере

Человек и руль

Бразильский пилот Фелипе Масса проводит в Формуле-1 свой дебютный сезон, однако его популярность на родине уже настолько велика, что специалисты по маркетингу решили сделать имя гонщика торговой маркой. 21-летний Фелипе подписал контракт с компаниями L. Huber и Legauto, которые будут производить под маркой Felipe Massa различную продукцию с "гоночным имиджем". Уже в ближайшее время под маркой Felipe Massa будут выпущены колесные диски, рули и рукоятки КПП для серийных автомобилей.



НЕОЖИДАННОЕ ОТКРЫТИЕ

В Ф-1 ЗА НЕСКОЛЬКО МЕСЯЦЕВ

Год назад "гастролями" в Киеве завершилась совместная программа "Адреналин" команды McLaren и ее титульного спонсора West, в рамках которой "серебряные стрелы" катали знаменитостей и победителей различных конкурсов на двухместном автомобиле Ф-1. На смену "покатушкам" на "двухместке" пришел новый проект McLaren и West под названием "Гоночный день West", который сулит его участникам еще больше адреналина и незабываемых впечатлений. Главным призом стартовавшего в начале лета многоэтапного соревнования объявлена поездка за рулем (!) настоящей (!!!) машины Ф-1 – McLaren MP4-16 образца 2001 года. Сначала в семи странах Восточной Европы прошли любительские (профессионалам дан от ворот поворот) картинговые соревнования, по итогам которых были отобраны по 15 лучших от каждой страны. Теперь им предстоит различные испытания, судьями на которых будут пилоты команды McLaren. Тот, кто выйдет победителем, в конце сентября на автодроме в чешском Брно займет место в кокпите гоночного автомобиля. "В 2001 году наш пилот Кими Райкконен пришел в Формулу-1, имея совсем небольшой опыт выступлений в гонках, но победитель этого конкурса пройдет путь от карта до автомобиля Ф-1 намного быстрее, чем Кими", – шутит директор по спонсорским проектам компании West Павел Турек.



МИНЗДРАВ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ: КУРЕНИЕ ОПАСНО ДЛЯ ВАШЕГО ЗДОРОВЬЯ



Конкурс красоты

Проведенный незадолго до Гран При Германии опрос среди европейских поклонников Формулы-1 определил "королеву красоты" среди спутниц жизни пилотов "большого цирка". Треть респондентов признали самой симпатичной супругу Ральфа Шумахера Корю. Немке удалось на пару процентов опередить герл-френд Дэвида Култхарда Симону. Третье место с большим отставанием заняла невеста Кими Райкконена Джени.

Вечный тест-пилот

Недавно команда Ferrari заверила Михаэля Шумахера, что он может выступать за нее в Формуле-1 хоть до ста лет. Примерно такое же обещание руководство Scuderia дало и своему бессменному тест-пилоту Луке Бадеру. "Лука может трудиться в Ferrari до тех пор, пока у него будет желание управлять автомобилями Ferrari", — заявил шеф "конюшни" Жан Тодт. Работы у итальянца невпроворот: помимо испытаний и участия в различных показательных заездах (как, например, августовское шоу Marlboro Masters в Зандфорте) Лука теперь тестирует и новый спорткар Maserati Trofeo.



Гольф по-баварски

Несложно предсказать, какому виду спорта компания BMW отдает предпочтение. Конечно же, это автомобильные гонки и в первую очередь — Формула-1. Гораздо сложнее догадаться, что стоит в "списке приоритетов" баварского автогиганта под № 2. Как ни странно, это место занимает гольф. С 8 по 11 августа в Нахабино проходил десятый по счету гольф-турнир Russian Open, который уже несколько лет поддерживает BMW. За эти годы турнир поднялся на серьезный уровень и стал одним из этапов PGA European Challenge Tour. Участие в нем приняли более полутора сотен человек из многих стран Европы, а лучшим по итогам соревнований стал британец Лэйн Паймен.



Сутки прочь!

Беспрецедентный картинговый марафон "24 часа Крылатского", о котором мы уже писали, состоялся 19–20 июля на картодроме "Серебряный дождь". Сутки напролет участники наматывали круги, меняя друг друга за рулем гоночной микромашины, ненадолго останавливаясь лишь для замены шин и дозаправки. За это время на трассе произошло немало интересного, а около трех часов ночи организаторам гонки даже пришлось выпускать на трассу "пейс-кар". Поначалу в гонке лидировал экипаж команды "Рузком" — молодой картингист Виктор Шайтар создал заметный отрыв от соперников, но несколько часов, проведенные за рулем, не прошли даром — гонщик в кровь стер руки, а затем команду отбросило далеко назад проблемы с мотором.

В итоге победа досталась команде OAKLEY, за которую выступали Алексей Васильев, Юрий Колобов, Фарух Ниязали и Василий Прутковский. За сутки общими



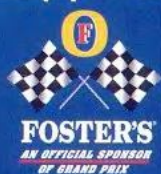
усилиями им удалось преодолеть 2367 кругов или более 1400 км, показав среднюю скорость почти 60 км/ч. Несмотря на то что в гонке участвовало множество известных автогонщиков, лучший круг записал в свой актив Илья Каминский, который пробился на старт марафона через квалификацию для любителей. Это достижение настолько впечатлило многократного чемпиона России по ралли и

кольцевым гонкам Сергея Успенского, который выступал в одном экипаже с Ильей, что он решил поддержать молодого гонщика, предоставив ему возможность выступать в профессиональном картинге.

Несмотря на удушающую жару и усталость (некоторые пилоты на протяжении суток так ни разу и не сомкнули глаз!), все экипажи благополучно добрались до финиша. На итоговой пресс-конференции участники марафона оказались единодушны: "В ближайший месяц — никакого картинга!"



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



Неблагодарные внуки

Китайцы трясут мощной

Организаторы Гран При Китая, который может быть включен в календарь чемпионата мира Ф-1 уже в 2004 году, сделали очередное громкое заявление: под проект автодрома в Шанхае уже привлечены инвестиции в объеме 400 миллионов долларов США.

Михаэль и Ральф Шумахеры наверняка упали в глазах старшего поколения поклонников Ф-1, когда стало известно, что две суперзвезды совсем позабыли свою бабушку по материнской линии Агату. "Я бы хотела, чтобы они навещали меня, хотела бы какой-нибудь благодарности, – вздыхает 78-летняя старушка, живущая на скромную пенсию в небольшой квартирке в Кельне. – Мне нужны не день-

ги, а внимание". В последний раз Михаэль и Ральф проводили бабушку Агату на Рождество в 2000 году, а с тех пор лишь изредка звонят ей по телефону.

"Мы не забыли нашу бабушку, но, к сожалению, мы живем за пределами Германии и наша работа заставляет нас практически постоянно переезжать с места на место", – попытался оправдаться за себя и старшего брата Ральф.

Ferrari возводит себе памятник



В ознаменование своих успехов в Формуле-1 в последние годы команда Ferrari решила воздвигнуть рядом со своей штаб-квартирой в Маранелло памятник гоночному автомобилю. Работа была доверена французскому скульптору Жан-Иву Лешевалье, в распоряжение которого была предоставлена машина F2001. Решив особо не напрягать свое воображение, француз попросту заключил автомобиль в каркас из металлических труб, зафиксировав его, как замысловато гласит пресс-релиз Ferrari, "в динамичной позиции". Не менее загадочно и название памятника – Structuration F1 Ferrari. Переводу не подлежит...

Баррикелло – номер один!

Субординация между пилотами есть в любой команде Ф-1. Одним из ее символов является запасной автомобиль – он всегда закреплен за лидером "конюшни". Однако после того как во Франции Михаэль Шумахер одержал досрочную победу в чемпионате, Ferrari решила изменить своим принципам и пообещала до конца сезона настраивать резервный автомобиль под Рубенса Баррикелло. Лучшее мнение Ferrari на этот счет сформулировал сам Шумахер: "Сами понимаете, после того, что было в Австрии..."

Пулково: есть движение

Правительство Москвы, похоже, окончательно отказалось от возведения автодрома Ф-1 в Нагатино (об этом было сказано 14 августа на пресс-конференции в мэрии). А вот проект строительства под Санкт-Петербургом автодрома "Пулковское кольцо" обретает все более четкие очертания. В начале августа генеральный директор ЗАО "Пулковское кольцо" Александр Бережной представил журналистам некоторые цифры и факты. Проект рассчитан на два с половиной года. По предварительной оценке, расчетная стоимость автодрома составит \$75 млн, а за образец при проведении расчетов был взят немецкий "Нюрбургринг". На полную же мощность комплекс "Пулковское кольцо" должен выйти через восемь лет.



Все дело в везении...

Третий год наш журнал совместно с табачной компанией Philip Morris проводит самый популярный среди российских поклонников Формулы-1 конкурс – "Команда-мечта". За это время в игре приняли участие около 18 000 человек, мечтающих получить Большой Приз конкурса – поездку на один из западноевропейских этапов чемпионата мира. В сезоне 2001 года победителем "Команды-мечты" стал воркутянин Владимир Шевцов, который вместе с корреспондентами нашего журнала посетил в конце июля Большой Приз Германии в Хоккенхайме. "Чудесная страна и незабываемые ощущения от



живого присутствия на Гран При, – так описал он свои эмоции после визита в Германию. – Но самое главное, что, как оказалось, этот конкурс может выиграть любой болельщик независимо от опыта. Посмотрите: "чемпион" 2000 года Дмитрий Жуков занял в прошлом сезоне лишь девятое место, я в нынешнем чемпионате и вовсе иду в восьмом десятке. Так что все дело лишь в везении. И я считаю себя везучим человеком: выжил в Афгане, потом выбрался из завала в воркутинской шахте. И вот теперь судьба подкинула мне такой шанс – побывать на Гран При Формулы-1. Фантастика!"



Компьютерный гоночный чемпионат "Гран При Pentium 4" по предварительному плану его устроителей, компании Intel, должен был состоять из семи этапов. Однако уже по ходу сезона стало понятно, что число желающих оказаться, пусть даже на несколько минут, за рулем гоночного автомобиля и получить возможность проехать пару кругов по "виртуальному двойнику" "А1-Ринга" столь велико, что зачастую даже тысячекilометровое путешествие не становится преградой. Поэтому уже по ходу сезона было принято решение увеличить число этапов.

Первая "незапланированная" гонка состоялась 26–28 июля в рамках выставки "Центр цифровой вселенной" в Тюмени. Более 11 000 человек ознакомились за три дня с новейшими компьютерными технологиями, но лишь несколько сотен счастливицков смогли побороться за звание лучшего "виртуального пилота".

По сложившейся традиции, никому из тюменцев не удалось вмешаться в борьбу за победу и составить конкуренцию "ветерану" виртуальной гоночной серии Михаилу Поченкову из Новосибирска. Уже дважды в этом году он поднимался на пьедестал почета по результатам соревнований – на домашнем этапе стал вторым, а в Тольятти – третьим, и вот, наконец, долгожданная победа, хотя и с достаточно скромным результатом – 1'15.044 (напомним, что рекорд серии принадлежит Александру Пономареву из Воронежа – 1'12.625). Вторым стал старший брат победителя Александр (1'15.539), а третьим финишировал студент математического факультета Тюменского государственного университета Сергей Коновалов (1'25.885). Все трое, конечно же, получили

заслуженные призы, а победитель, кроме того, еще и приглашение в Москву на финал гоночной серии. Так что дорога в столицу получилась для Михаила непростой – через Тольятти и Тюмень. Остается лишь добавить, что пятерку сильнейших на пятом этапе "Гран При Pentium 4" замкнули Алексей Корнеев и Антон Агалаков.

Помимо тюменского, в календарь соревнований включен еще один "внеплановый" этап, он состоится в сентябре в Воронеже. Ну а завершится "виртуальный сезон" гонками в Нижнем Новгороде (октябрь) и Санкт-Петербурге (ноябрь). А в канун Нового года лучшие из лучших соберутся в Москве – уже сейчас очевидно, что накал борьбы в финале будет совсем не виртуальным.



ГОНКА ВНЕ РАСПИСАНИЯ



НЕЧАЯННЫЙ ТРИУМФ

Сознание своих сил увеличивает их.
Люк Бовенарг

Когда подъезжаешь на машине к служебным воротам автодрома "Манья-Кур", то попадаешь на своего рода "аллею славы": по обеим сторонам дороги расположены большие портреты побеждавших здесь пилотов Ф-1. 1991, 1992 годы — Найджел Манселл, 1993-й — Ален Прост, 1994-й — Михаэль Шумахер, 1995-й — он же, 1996-й — Даниел Хилл, 1997-й, 1998-й — вновь Шумахер, 1999-й —

Хайнц-Харальд Френтцен, 2000-й — Дэвид Култара, 2001-й — опять Михаэль Шумахер. Из восьми гонок с его участием Михаэль выиграл здесь пять. В текущем сезоне на момент проведения ГП Франции — уже семь из девяти. Так что было бы в высшей степени странно, если бы в Манья-Куре вновь не победил он же. Так оно и вышло. Хотя без странностей не обошлось.



Михаэль Шумахер:
"КОГДА Я ПРОЕХАЛ ПОД ФИНИШ-
НЫЙ ФЛАГ, ТО ОЩУТИЛ ВЗРЫВ
ЭМОЦИИ, ОЩУТИЛ, КАК МНОГО
ЭТО ДЛЯ МЕНЯ ЗНАЧИТ. КАК Я
ЛЮБЛЮ ЭТОТ СПОРТ!"

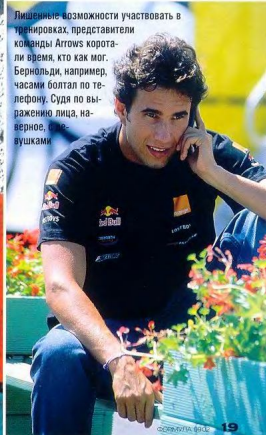
Низы не могут, Верхи не хотят

Очередной победы Михаэля Шумахера в Манья-Куре как раз не очень и ждали. До пятого чемпионского титула ему все равно уже было рукой подать, и завоскать его в Пермани можно было бы с куда большей помпой. Подок был наполнен "аутсайдерской информацией" о том, что в Ferrari на сей счет уже составлен план победить во Франции престоит Рубенсу Баррикелло (которого уже пора "подтягивать" к вице-чемпионскому званию), а Шумахер должен будет подстраховывать его победой в турнирной таблице вторым местом. В существование такого плана перестало входить.

Но куда больше внимания привлекала к себе ситуация с продолжающейся агонизировать командой Agos. Лишь перед самым гонимым уик-эндом FIA дала "добро" на участие в ГП Франции машины Эрнесте Бернольди, поскольку за ним до сих пор висел штраф, наложенный еще в Канаде за превышение скорости на пит-лейн. Но в пятницу весь день краду Том Уокшиноу и все его подопечные (персонал прибыл на ГП Франции лишь в ополовиненном числе) с довольно мрачными лицами "били баклуши". Френтцен раздавал блиц-интервью, отсылаясь десурными ответами, а Бернольди с кем-то подолгу говорил по мобильному телефону, но на трассе ни тот, ни другой так и не появились. "В субботу машины выедут", — пообещал Уокшиноу.

На следующее утро оранжевые машины и впрямь выехали из боксов в самом конце тренировки — для того, чтобы "в целях экономии средств" проехать всего по одному кругу.

Поскольку возможности участвовать в "уик-энде", представители команды Agos коротали время, кто как мог. Бернольди, например, часами болтал по телефону. Судя по выражению лица, на-верное, ругались.



ИГРАН ПРИ ФРАНЦИИ

19.07.2002. Пятница. Тренировка

Первая часть. 11.00–12.00

00–15 На пробный круг выехали 18 машин – обе Ferrari мин. традиционно не спешат покидать боксы, а Arrows, как и на ГП Великобритании, пропускают пятничную тренировку. Гонщики Minardi и Toyota начинают тренировку, лучшее время у Сало (1'17.205). В Imola Мика задевает машину только что покинувшего боксы Сато и повреждает рулевое управление.

15–30 Вперед было выходят пилоты Jaguar, но Монтойа мин. много быстрее – 1'15.271. Йонга крутит в Лусее, но Алекс продолжает тренировку. Култхард (1'15.099) и М. Шумахер (1'15.174) опережают Монтойа. Сало покидает боксы на отремонтированной машине.

30–45 Результаты не улучшаются – пилоты не спешат использовать новый комплект шин. Лишь Баррикелло удается показать результат 1'15.056. В первой шестерке также Култхард, М. Шумахер, Монтойа, Ральф и Райкконен – только пилоты "большой тройки" команд. Оба гонщика Jaguar в первой десятке.

45–60 М. Шумахер перетормаживает перед Adelaide. Уэббер ошибается в первом повороте – Minardi выскакивает на гравий, пересекает трассу, засыпав ее камешками, и лишь затем Марку удается взять машину под контроль. Баррикелло крутит в Nurburgring, а Монтойа скользит в связке Chicane-Luce. Там же ошибаются Физикелла и Вильнев.

Вторая часть. 13.00–14.00

00–15 Мак-Ниш первый у выезда с пит-лейн, но когда зажигается зеленый свет, Toyota глохнет. Трулли вылетает в "180" и задевает барьер – тренировка для итальянца завершена. Сато не удерживается на трассе в Estoril, и его Jordan выскакивает на гравий. Японцу удается вернуться на асфальт, но машина здорово повреждена. Также вылетают, но продолжают тренировку Панис, Р. Шумахер (оба – в Chateaux d'Eau) и Масса. М. Шумахер – 1'14.439!

15–30 Баррикелло быстрее всех проедет второй сектор, Култхард с рекордом второго сектора выходит вперед – 1'14.259. Монтойа теряет управление в Estoril – Williams совершает несколько оборотов, но кolumбиец продолжает тренировку. Райкконен опережает товарища по команде – 1'14.097. Физикелла выскакивает на гравий в Imola.

30–45 Вновь быстрее всех проедет второй сектор, Култхард выходит вперед (1'14.025). Сало на свежих шинах 5-й – 1'15.161, а Мак-Ниш показывает 6-е время! Монтойа возвращается на трассу и мешает Уэбберу, который находился на быстром круге.

45–60 Механики устраняют проблемы с КП на машине Йонга. У Сало отказывает двигатель. Ирвайна разворачивает на 180° в повороте "180". Гонщики не стремятся улучшить время, предпочитая работать над настройками. М. Шумахера разворачивает на высокой скорости, но немец "поймал" машину в пределах асфальта.



В пятницу и субботу Баррикелло допускал ошибки сам, но машиной был абсолютно доволен. Ничто не предвещало воскресной драмы!



Джанкарло Физикелла: "Я не помню, что произошло. Знаю лишь, что оторвалось переднее антикрыло, но не знаю почему. Я чувствую себя хорошо, но испытываю легкую головную боль и боль в шее"

Самый эффектный вылет французского гоночного уик-энда едва не закончился трагически для Джанкарло Физикеллы. К счастью, итальянский гонщик практически не пострадал и даже самостоятельно выбрался из машины. Эдди Джордан же вновь, уже в который раз за последнее время, остался у разбитого "корыта"



Что ни говори, а Патрик Хед – это голова!



Жаку Вильневу последний квалификационный круг пришлось завершать на своих двоих



Маньи-Кур наваял на Хуана-Пабло то ли отчаянную скуку, то ли зверский аппетит

Скользкие обстоятельства

Расстановка сил

Главным ответом на традиционный вопрос "кто кого?" в Мании-Куре должны были стать традиционно же шины. Французская трасса в этом смысле – твердый орешек, ставящий команды перед трудным выбором: с одной стороны – очень медленная "шипилка" Adelaide, с другой – сверхбыстрый поворот Estoril (существенным образом повлиявшие на ход и результаты Гран При). К тому же вся трасса в целом очень скользкая, особенно в июльскую жару. Михаэль Шумахер даже заметил по этому поводу, что она больше подходит для раллийных автомобилей, а не машин Ф-1 – мол, больше скользишь, а не едешь.

Во многом благодаря "лояльной" к родной резине жаркой французской погоде McLaren уверенным "дублем" по итогам пятничной тренировки показал подкачаные за последнее время мышцы. Однако лишь итоги субботней тренировки в точности предвосхитили результат гонки в части призовых мест и весьма близко – последующих.

В субботу утром вдрызг разбил свой Jordan Джанкарло Физикелла. На скорости более 200 км/час от его машины после наезда на бордюр на входе в Estoril оторвалось переднее крыло, и передняя часть машины не только мгновенно утратила прижимную силу, но и вообще контакт с трассой, поскольку колеса оказались на зажатом под ними крыле. Поэтому дальние Физико летел уже словно на салазках по снегу, со всего маху врезавшись в барьер из покрышек, и ударился головой так сильно, что повредил шлем, но тот, в свою очередь, надежно защитил от травм голову. Джанкарло помогли выбраться, он сам, зажав правую руку, сел в медицинскую машину, после чего на вертолете его отправили в больницу в Невер. Обследование не выявило никаких серьезных повреждений, но профессор Уоткинс посоветовал итальянскому гонщику воздержаться от участия в квалификации и гонке, поскольку он испытал слишком большую перегрузку.

В субботу свой 26-й день рождения отметил Алекс Ионг. И попадание в заветные 107% после провала (уже второго за сезон) в Сильверстоуне стало ему хорошим подарком. Но каким бы "славным малым" ни был Алекс, увы, все же надо признать, что с Формулой-1 у него явно проблемы. И дело не только в слабой машине. Марк Уэббер точно на такой же все дни показывал время – на 2–2,5 с быстрее



Команду McLaren беспокоили свои "скользкие обстоятельства" – существенный дефект асфальтового покрытия прямо в зоне пит-стопов. Тревогу McLaren разделил и директор гонки Чарли Уайтинг – ведь даже такая, казалось бы, мелочь может повлиять на исход гонки

Ионга. Столько же отделяло австралийца от лучшего времени лидеров. Другими словами, между Ионгом и Уэббером такая же пропасть, как между Уэббером и Шумахером.

В квалификации, кстати, машины Arrows выехали первыми, но проехали лишь по три круга из 12 возможных и намеренно медленно, чтобы не попасть в 107%. После чего гонщики покинули машины и боксы. И еще прежде чем квалификация закончилась, Френтцен уже в "гражданской" одежде отправился домой, а персонал команды стал активно складывать оборудование и пожитки и вываливать в мусорные баки килограммы недоеденных фруктов, сыров, пирогов и прочей снэди. Ничего себе, экономия!

Официальное заявление "оранжевых" гласило: "Команда Orange Arrows не прошла квалификацию перед Гран При Франции, поэтому собирается и отправляется обратно в Англию. Переговоры, касающиеся будущего команды, будут продолжены на следующей неделе одновременно с подготовкой к Гран При Германии".

Тем временем Хуан-Пабло Монтойа ковал себе успешное настоящее. Пропустивший из-за сильного повреждения машины при вылете почти половину второго часа пятничной тренировки и в результате показавший лишь десятое время колумбийец в субботу вернулся в колею, да так, что завоевал шестую в этом се-

зоне и уже пятую подряд поул-позицию – не иначе как в ознаменование отмечаемого в ту субботу Дня независимости Колумбии.

В квалификации тон задавали клиенты Michelin: первые три ряда привычно оккупировала "большая тройка", четвертый – "примкнувшие к ним" Renault, а за ними пристроился Jaguar Ирвайна – все, кроме Ferrari, на французской резине. И еще результаты квалификации удивили своей плотностью. Так, четвертую позицию Кими Райкконена отделяли от времени поул-позиции всего 0,25 с, а вся первая шестерка уместилась в 0,513 с – давно такой тесноты на старте не было.

Как обычно в последнее время, большой оптимизм выражали "хондовцы" из BAR и Jordan, получившие новые, более мощные модификации мотора. А вот Ники Лауда в частном разговоре на мой вопрос, доволен ли он новым двигателем CR4 для Jaguar, поморщился, покачал головой и ответил со свойственной ему прямотой: "Машина как была г., так г. и осталась".

Спустя пять часов после окончания квалификации разорвалась информационная бомба. От имени самого Джордана позвонили Френтцену и предложили место в завтрашней гонке в машине Физикеллы – спустя почти ровно год, как его из этой машины выставили пинком. Френтцен вернулся на автодром – будучи истинным гонщиком, он просто не смог отказаться даже от такой



Том Уоккиншоу: "К сожалению, ни одна из наших машин не смогла пройти квалификацию сегодня. Наша приоритетная задача – поднять команду на ноги, чтобы мы могли обеспечить ей успешное будущее"

20.07.2002. Суббота. Тренировка

Первая часть. 9.00–9.45	
00–20 мин.	В боксах Arrows по-прежнему не видно активности, а остальные пилоты на пробном круге. Тренировку начинают Сато и Ионг, которому исполняется 26 лет. Японец быстрее – 1'16.159. Затем на первой строчке оказываются Ирвайн, Р. Шумахер и Монтойа (1'14.321).
20–35 мин.	Баттон блокирует тормоза перед "180°". М. Шумахер ставит рекорд на первом секторе и завершает круг за 1'13.201. На счету Уэббера ни одного быстрого круга – проблемы с гидравликой.
35–45 мин.	Уэббер беседует с Полом Стoddартом на командном мостике Minardi. М. Шумахер – 1'12.974! Это быстрее рекорда французской трассы. У Вильнева вновь проблемы на последних минутах – канадец едва не вылетает в последнем повороте, но дело ограничивается прыжками по бордюрным камням.

Вторая часть. 10.15–11.29	
00–15 мин.	Р. Шумахер на первом круге "утрачивается" в Мак-Ниша и выскакивает на траву. Уэббер, наконец, выезжает на трассу. Все, кроме М. Шумахера, медленнее 1'13.
15–25 мин.	Асфальт скользкий – то один, то другой гонщик вынужден "ловить" машину. Баррикелло и Култхард один за другим ставят рекордное время на первом секторе, но не улучшают по итогам круга. На выходе из Estoril Физикелла не удерживается на асфальте – Jordan выскакивает на гравий и ударяется в барьер из шин. Красные флаги. Звезды остановлены на 29 мин.
25–45 мин.	Ирвайн срывает Chicane. М. Шумахера дважды разворачивает на одном круге. Оба Arrows выезжают из боксов, совершают один круг и вновь покидают трассу. Райкконен ставит рекорд третьего сектора и выходит из 1'13 – 1'12.995 (2-й). Монтойа с трудом удерживается на трассе на торможении перед Adelaide.



И чемпионы, бывает, вылетают. Даже без пяти минут пятикратные

ГРАН ПРИ ФРАНЦИИ

20.07.2002. Суббота. Квалификация

13.00-14.00
00-20 мин. Двухкратный физикелла по требованию врачей пропуская квалификацию и гонку. Едва закончившись зеленый свет на выезде с пит-лейн, оба Arrows покидают боксы. Но и Френтен и Баррикелло сбавляют скорость на третьем секторе и показывают заведомо слабый результат. Баррикелло, возвращаясь в боксы, сбавляет со своего времени 2 с! Первый ориентир — у Саго (114.185). Уолбер показывает 114.800, но почти тут же останавливается — упало давление топлива. У Баррикелло 113.058 — оба Arrows вне 100%. Панис выскакивает на гравий. У Jager да на Роши на выезде с пит-лейн возникают неполадки в герметизации — механики спешат к машине к боксам. Вперед выедет гонщик Williams — у Монтоя 112.714, у Ральфа — 112.888. М. Шумахер опережал график календаря после двух секторов, но ошибся в последний свиха поворотов, срезав Лулеи, и его время аннулировано.

20-30 мин. Баррикелло с новым рекордом первого сектора выходит вперед — 112.552, но Монтоя спешит — 112.346. М. Шумахер заканчивает круг еще быст-

рее (112.287), очень близко и Райконен (112.459, 3-й). Саго мастерски "поит" машину в Остесе и показывает 10-е время — 113.542.

35-50 мин. Уолбер покидает боксы на запасной машине. Монтоя вновь вперед — 112.117. Для да ла Роши квалификация закончена — у запасной машины из-за проблем с электронной силой мощности двигателя (двигатель использует новую квалификационную версию C94). Трулли, а затем Райконен ошибаются в последний сектор и не улучшают результат. М. Шумахер завершает быстрый круг, но его время опять не засчитывают — немцы срезали "жосу" Итоа. Баррикелло 2-й — 112.197, а Райконен, благодаря рекордному третьему сектору 3-й (112.244). Р. Шумахер, Монтоя, М. Шумахер и Куптарда один за другим уходят на разогнанный попутку. Ральф ошибается в Лулеи и не улучшает результат. Хуан Пабло — 111.985 — на секунду быстрее пришедшего попутки! Михаэль шлет еще быстрее, но вновь расстегнул преимущество на последнем секторе — 112.008. Куптарда также ошибся — еще на первом секторе. Лучшие результаты на секторах у Монтоя (1-й: 34.589) М. Шумахера (2-й: 26.290) и Райконена (3-й: 20.756).

сомнительной возможности принять участие в Гран При.

В соответствии со ст. 60 Спортивного регламента судьи разрешили такую замену и старт с последнего ряда. "призванных обстоятельства форс-мажорными и будучи удовлетворены правомочиями Хайнца-Харальда Френтенна", по линии при условии, что "не возникнут сложности контрастного характера и все команды-участники Гран При Франции дадут на то свое письменное согласие до 9 часов 15 минут воскресенья 21 июля 2002 года".

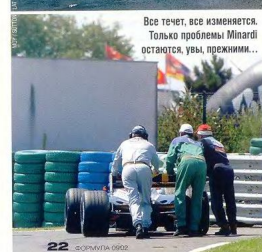
Но в след за тем появилось заявление Jordan, гласящее: "Судейское собрание дало разрешение на выступление Хайнца-Харальда

Френтенна в качестве пилота машины под номером 9, однако, несмотря на все усилия сторон, в силу юридических формальностей, не имеющих отношения к Jordan Grand Prix, Хайнц-Харальд Френтен не смог воспользоваться данным предложением".

В переводе с протокольного на обычный язык, который в частном разговоре дал сам Эдди Джордан, Френтен не позволил выйти из старт в машине и козырьке желтого цвета Том Уокеру — ведь в случае результативного финиша очки в личном зачете достались бы Хайнцу-Харальду, но в командном — Jordan, еще более упрочил положение "козырьки"-конкурента.



Arrows сделала свое дело. Arrows может удалиться — под таким девизом в субботу вечером "оранжевые" покинули наaddock французского Гран При



Все течет, все изменяется. Только проблемы Minardi остаются, увы, прежними...



В квалификации Монтоя вновь был первым. Но выступления гонщика Williams в гонках в последнее время вызывают сложные вопросы

21.07.2002. Воскресенье. Разминка

9.30-10.00 мин. В разминке участвуют лишь 19 машин — Френтен так и не смог урегулировать проблемы с контрактом и сесть за руль Jordan. Гонщики проверяют основные и запасные машины. Саго покинул на выезде с пит-лейн, ошибочно нажав кнопку на руле. Ральфа крутил в Chateau d'Eu. Лучшее время у Райконена — 116.475.

10-20 мин. Вперед поочередно выходят Куптарда, М. Шумахер и Баррикелло (115.255). Ральфа еще раз разворачивает — на этот раз в Adelaide. Ирван и Монтоя пока не покидают боксы. Баррикелло выключает с трассы.

20-30 мин. М. Шумахер — 115.093. Саго и оба Salber в шестерню. Трулли с лучшим временем на третьем секторе переключается с 14-го на 3-е место (115.445). Михаэль еще быстрее (114.940), но тут же вперед выедет Баррикелло — 114.808. Уилл под козырьком флагом Михаэля разогн сбавляет без многого секунду — 114.174!

19-21.07.2002

Хуан-Пабло Монтоя:
"ВНОВЬ Я НЕ СМОГ ИЗВЛЕЧЬ ПРЕИМУЩЕСТВА ИЗ СВОЕЙ ПОЛУПЛОЖИЦИИ"



В начале гонки Хуан-Пабло с трудом, но удавалось сохранять лидерство, но затем неустойчивость его Williams и ошибочный выбор типа резины отбросили его назад

Зигзаг удачи

Применительно к Гран При Франции, красной, сколько бы говорить не столько о красной, сколько о белой линии, которую то и дело пересекала то одна, то другая гонщик, что во многом и предопределило развитие и исход самой гонки.

Первым "нарушителем границы" стал Феликс Массе, возвращавшийся на трассу после штрафного проезда по пит-лейн. Штраф же он заработал за самый, пожалуй, "лихой" в этом сезоне (да и не только в этом) фальстарт — он преждевременно задействовал стартовую систему, и чтобы не удирать стоящего вперед

Ника Хайндфельда, вынужден был резко вывернуть влево и таким образом не только определил своего партнера по команде, но и почти поравнялся со стартовавшим с восьмого места Ярно Трулли, а чуть позже и опередил!

Тем временем еще один не в меру горячий новичок Таума Саго, перед которым неожиданно открылось свободное пространство, тоже перестроился и в первом же повороте выбыл с трассы Паниса и вылетел в гравий сам.

Но самые жаркие события разворачивались в лидирующей группе. Суженный записать свою стартовую позицию Монтоя начал был достаточно быстр, чтобы не давать преследующему его Михаэлю Шумахеру шан-

са на обгон. И все же вскоре немец преследовал такую попытку в "лихих" Adelaide — и снова не претеснул! Но в то время как Шумахер пытался обогнать Монтоя снаружи, изнутри то же самое пытался сделать и вовремя подуставившийся Райконен, не иначе как желяда повторить прошлогодний подвиг своего земляка и предшественника в команде McLaren Хаконена, совершенный тем в Спа '00. Поинты была столь же красивой, сколь и рискованной, но, увы, неудачной: Кюни не смог обогнать даже Шумахера, который сразу же сориентировался в обстановке и аккуратным, но жестким маневром на подходе к "жосу" Nurburgring быстро поставил "высочку" на его третье место.

ГРАН ПРИ ФРАНЦИИ

А что же Рубенс Баррикелло, на чьем месте и оказался на старте гонки Райкконен? Увы, но с Ferrari бразильца случилась очередная мистическая неприятность — она попросту не завелась, и, когда все машины уехали на прогревочный круг, осталась стоять на переднем домкрате. Напрасно Рубиньо отчаянно вздымал руки к небу и взывал ко всем известным ему святым — не помогла и смена рулевого колеса. Остальные гонщики уже проходили второй круг, а Баррикелло, проклиная всех и вся, бегом помчался к моторхоуму. «Барселонская» драма повторилась почти с абсолютной точностью...

Между тем Шумахер (которому, к слову сказать, тоже чем-то не понравилась основная машина и он вышел на старт на запасной) вплотную приблизился к лидеру. Причем Монтон ехал все медленнее, однако французская трасса предоставляет довольно мало возможностей для обгона. опередить колумбийца Михаэлю удалось лишь в ходе первой волны пит-стопов. Но тут боксы Williams и McLaren огласились шумным ликованием — пилот

Ferrari пересек белую полосу на выезде с пит-лейн, точно так же, как и до него Масса!

Бразильского пилота Sauber тут же наказали новым проездом по пит-лейн. После этого не наказывать так же Шумахера судьи уже просто не могли — потому-то так и радовались соперники. И наказание не замедлило себя ждать.

До применения штрафа отрыв Михаэля от Монтон составлял более восьми секунд. После он оказался уже третьим — не только за Хуаном-Пабло, но и за Райкконеном. Шумахер попытался обогнать финна, когда тот на круг опережал Мак-Ниша, и чуть было не обогнал. Но «чуть», как известно, не считается.

Между тем за волной пит-стопов последовала волна сходов. Потерявший круг на замене переднего антикрыла Оливье Панис, не проехав и половины дистанции, вынужден был и вовсе сойти из-за сильной вибрации. В какой-то степени утешением ему должно было послужить то, что его обидчик Сато сошел еще раньше. Днище Jordan японца оказалось серьезно деформировано, из-за чего автомобиль приобрел большую недостаточную поворачиваемость.

Напрасно Рубенс Баррикелло взывал к небу: его опять «подставили»



Трасса «Маньи-Кур» — твердый орешек в плане обгонов. Вот и Михаэлю Шумахеру не удавалось опередить на ней своих заведомо более медленных соперников



Для Оливье Паниса домашний Гран При уже на первом круге оказался совсем не гостеприимным

Такума Сато вновь в своем репертуаре: выбил из гонки одного, помешал другому, вылетел сам и повредил машину



Jaguar — и без крыльев птица: вылетит — не поймает



Взрыв радости для одного, страшное разочарование для другого – вот цена драматической дуэли Шумахер-Райкконен за пять кругов до финиша



Вот он какой, пятикратный чемпион!

ваемость, в силу которой и вылетел в конце концов в одном из поворотов.

Жака Вильнева подвел в середине дистанции двигатель. Таким образом скоро в гонке помимо оранжевых не осталось также желтых и белых автомобилей, а затем не стало и одного из зеленых.

В отношении обновленных Jaguar Ники Лауда знал, что говорил: в гонке они вновь не блеснули. Де ла Роса финишировал девятым, но всего из одиннадцати классифицированных гонщиков, в двух кругах от лидера и позади даже одной из Minardi. Эдди Ирвайн же имел все шансы заработать совсем не лишнее для себя и для команды очко. Но оторвавшееся заднее антикрыло эти шансы перечеркнуло.

Затем постепенно было покончено и с бело-красными. Сначала взорвался двигатель Тойота Мики Сало, а за пять кругов до финиша – Аллана Мак-Ниша, выбросив на трассу то самое злополучное масляное пятно, которое и решило судьбу ГП Франции.

Райкконен выходит в лидеры после второго пит-стопа Монтой, который, вернувшись на трассу и отчаянно борясь со своей машиной, все больше проигрывает в скорости и финну, и сидящему у того на хвосте Михаэлю Шумахеру. Очередной штраф за наезд на белую полосу получает на сей раз Шумахер-младший и, хоть и не теряет своей позиции, из активной борьбы хотя бы за третье место на пьедестале почета окончательно выбывает. Тем временем перед Монтеей возвращается на трассу после второго пит-стопа Култхард, но тоже наступает на те же "грабли" – пересекает злополучную белую полосу и получает все тот же штраф. Но и он затем сохраняет свою позицию и остается по-прежнему впереди Монтой, отстающего по секунде на круге на почти полностью стертых задних шинах. Дэвид штампует один лучший круг за другим, но уже лишается реального шанса побороться за победу или хотя бы второе место. И когда за пять кру-

гов до финиша в моторхоуме McLaren уже наполняли бокалы в честь первой победы молодого финского пилота, Райкконен перед "шпилькой" Adelaide наезжает правым передним колесом на злополучное масляное пятно, и машину выносит в гравий. Кими мгновенно выравнивает автомобиль и возвращается на траекторию, но поздно – Михаэль Шумахер не повторил его ошибки, четко прошел поворот и оказался впереди.

Между тем все это произошло под желтыми флагами, вызванными вылетом Мак-Ниша, и без пяти минут пятикратный чемпион тут же запросил по радио Росса Брауна, не нарушил ли он правила и не следует ли ему вновь пропустить Райкконена, но услышал в ответ, что это неудачная идея. Михаэлю оставалось лишь финишировать и пожинать сладкие лавры триумфальной победы.

Естественно, очередные "скользкие обстоятельства" тут же стали предметом обсуждений в паддоке. Многие полагали, что Шумахер исполнил очередной свой "грязный трюк" – хоть и видел желтые флаги, но умышленно перетормозил Райкконена и затем попросту выдал того на обочину. Это выпудило новоиспеченного чемпиона уже на послегоночной пресс-конференции защищаться.

Кими Райкконен с доводами Шумахера согласился и свою ошибку признал, хотя хвалебная северная выдержка ему все же изменила – на нем просто лица не было как во время награждения, так и позже.

Сразу по окончании гонки Рон Деннис сообщил, что McLaren подает протест. Так что, вопреки обыкновению, пресс-релизы Ferrari и McLaren, информирующие о результатах гонки, поступили в пресс-центр позже всех прочих – лишь когда протест был рассмотрен. Судьи, просмотрев видеозапись, заслушав стороны и разобрав инцидент, факт обгона под желтыми флагами признали, но не сочли необходимым предпринимать какие-либо санк-

ции по этому поводу. После чего пресс-служба McLaren распространила довольно неясное по смыслу заявление: "Исходя из предпринятого официального расследования, команда McLaren Mercedes принимает решение судей относительно инцидента, в результате которого Кими Райкконен утратил лидерство в сегодняшнем ГП Франции. Однако мы считаем, что правила касательно обгонных маневров под желтым флагом нуждаются в дальнейшем уточнении. При этом команда считает совершенно неприемлемым предпринимать какие-либо дальнейшие шаги, что могло бы умалить исход чемпионата мира Ф-1 2002 года".

А в Ferrari тем временем шло спонтанное торжество. Михаэль Шумахер, Жан Тодт и Росс Браун не устали обниматься друг с другом и со всеми членами команды, а те буквально носили счастливую тройку на руках. В ликовании участвовал и Лука ди Монтеземоло. Даже присутствие на автодроме президента, прежде, якобы, приносившее команде несчастье, на этот раз ничего не смогло поделать с превосходством Ferrari. Праздник удался, а чемпионат на этом фактически завершился.

Но зато почитатели Ф-1 могут теперь наконец-то вздохнуть спокойно и насладиться подлинно острой борьбой за вице-чемпионское звание. В этом смысле можно сказать, что чемпионат только-только начинается.

Борис Мурадов



Без слов

11 Гран При Франции

Mobil 1 Grand Prix de France

19–21/07/2002

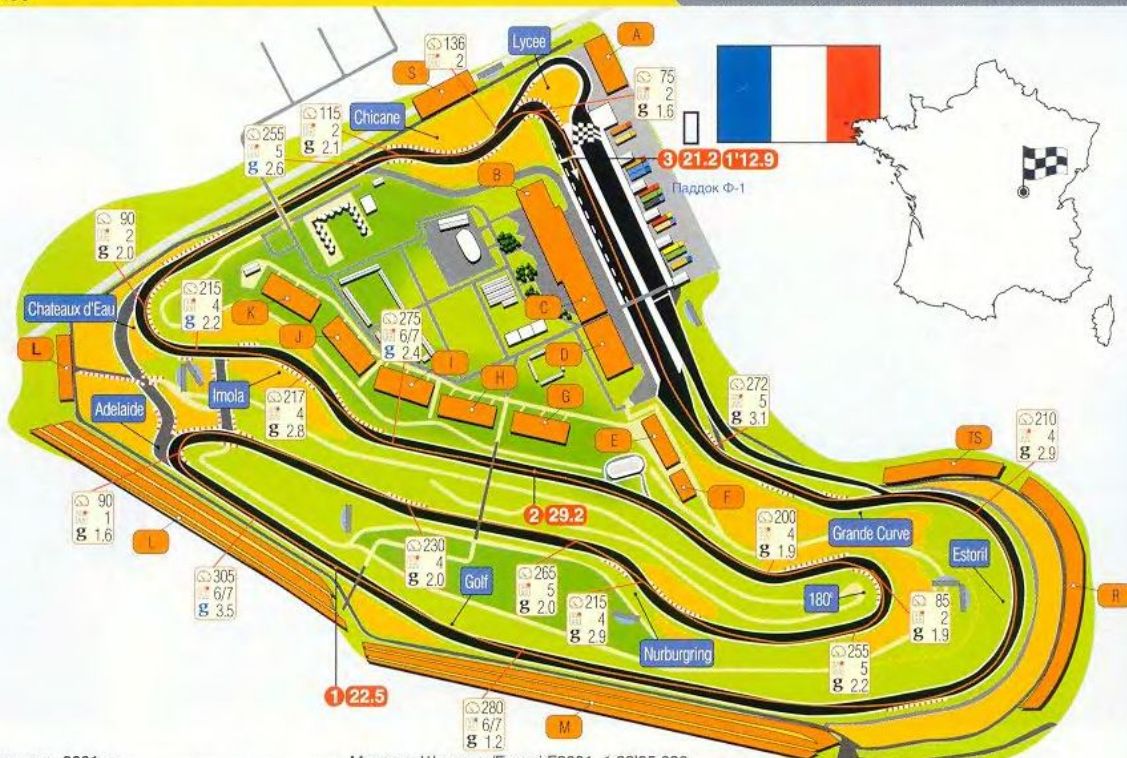
Невер Автодром "Маньи-Кур"

Длина круга.....4,251 км
Количество кругов72
Общая длина305,886 км
Финиш/старт0,186 км
Функционирует с 1961 г.
Организатор Гран При:
Circuit de Nevers-Magny Cours
Старт гонки
(время московское)16:00
Расположение:
12 км к югу от Невера
Почтовый адрес:
Technopole, 58470, Magny Cours -
FRANCE
Тел.....(+33) 3 86 21 80 00
Адрес в Internet:
www.magny1.com



На этом Гран При...

Пять раз по ходу гонки судьи наказывали пилотов проездом по пит-лейн. Это своеобразный рекорд Формулы-1.



Победитель 2001 г.:Михаэль Шумахер/Ferrari F2001: 1:33'35.636
Рекорд круга в квалификации (до 2002 г.):1'12.989 (2001 г., Ральф Шумахер/Williams FW23)
Рекорд круга в гонке (до 2002 г.):1'16.088 (2001 г., Дэвид Култхард/McLaren MP4-16)
■ — быстрый круг в гонке ■ — время, превышающее рекорд круга в гонке/квалификации

ТРЕНИРОВКА. ПЯТНИЦА

Солнечно. Сухо. Температура воздуха: 20–28 °С
11.00–14.00 Температура полотна: 24–47 °С

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.ср.
1	Д. Култхард	1'14.025/37	—	206.735
2	К. Райкконен	1'14.097/39	0.072	206.534
3	М. Шумахер	1'14.240/50	0.215	206.136
4	Р. Баррикелло	1'14.750/40	0.725	204.730
5	Р. Шумахер	1'14.970/37	0.945	204.129
6	Э. Ирвайн	1'14.983/39	0.958	204.094
7	М. Сало	1'15.161/28	1.136	203.610
8	П. де ла Роса	1'15.179/46	1.154	203.562
9	Дж. Баттон	1'15.218/42	1.193	203.456
10	Х.-П. Монтойя	1'15.271/36	1.246	203.313
11	А. Мак-Ниш	1'15.411/44	1.386	202.935
12	Дж. Физикелла	1'15.422/38	1.397	202.906
13	Ф. Масса	1'16.030/50	2.005	201.283
14	О. Панис	1'16.163/43	2.138	200.932
15	Т. Сато	1'16.167/47	2.142	200.921
16	Н. Хайдфельд	1'16.209/45	2.184	200.810
17	Ж. Вильнев	1'16.457/35	2.432	200.159
18	М. Уэббер	1'16.496/38	2.471	200.057
19	Я. Трулли	1'16.763/18	2.738	199.361
20	А. Ионг	1'19.015/43	4.990	193.679
21	Х.-Х. Френтцен	НСТ	—	—
22	Э. Бернольди	НСТ	—	—

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

ТРЕНИРОВКА. СУББОТА

Солнечно. Сухо. Температура воздуха: 17–27 °С
9.00–11.00 Температура полотна: 21–40 °С

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.ср.
1	М. Шумахер	1'12.974/19	—	209.713
2	К. Райкконен	1'12.995/24	0.021	209.652
3	Д. Култхард	1'13.249/21	0.275	208.925
4	Р. Баррикелло	1'13.503/21	0.529	208.203
5	Дж. Баттон	1'13.553/30	0.579	208.062
6	Х.-П. Монтойя	1'13.633/32	0.659	207.836
7	Р. Шумахер	1'13.728/32	0.754	207.568
8	Э. Ирвайн	1'14.018/24	1.044	206.755
9	Н. Хайдфельд	1'14.108/28	1.134	206.504
10	Я. Трулли	1'14.161/36	1.187	206.356
11	Ф. Масса	1'14.211/24	1.237	206.217
12	П. де ла Роса	1'14.211/33	1.237	206.217
13	Т. Сато	1'14.503/34	1.529	205.409
14	О. Панис	1'14.557/21	1.583	205.260
15	Дж. Физикелла	1'14.949/19	1.975	204.186
16	Ж. Вильнев	1'15.036/26	2.062	203.950
17	М. Сало	1'15.516/27	2.542	202.653
18	А. Мак-Ниш	1'15.650/28	2.676	202.294
19	М. Уэббер	1'15.797/21	2.823	201.902
20	А. Ионг	1'17.207/42	4.233	198.215
21	Х.-Х. Френтцен	—1	—	—
22	Э. Бернольди	—1	—	—

КВАЛИФИКАЦИЯ

Солнечно. Сухо. Температура воздуха: 29–30 °С
13.00–14.00 Температура полотна: 42–47 °С

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	+	В.ср.	Время дня
1	Х.-П. Монтойя	1'11.985/12	—	—	212.594	14:00.21
2	М. Шумахер	1'12.008/12	0.023	0.031	212.526	14:00.31
3	Р. Баррикелло	1'12.197/12	0.212	0.294	211.970	13:55.54
4	К. Райкконен	1'12.244/12	0.259	0.359	211.832	13:57.53
5	Р. Шумахер	1'12.424/12	0.439	0.609	211.305	13:43.27
6	Д. Култхард	1'12.498/12	0.513	0.712	211.089	14:00.49
7	Дж. Баттон	1'12.761/12	0.776	1.078	210.326	13:36.06
8	Я. Трулли	1'13.030/12	1.045	1.451	209.552	13:27.14
9	Э. Ирвайн	1'13.188/12	1.203	1.671	209.099	13:55.08
10	Н. Хайдфельд	1'13.370/12	1.385	1.924	208.581	13:57.37
11	О. Панис	1'13.457/12	1.472	2.044	208.334	13:55.32
12	Ф. Масса	1'13.501/12	1.516	2.105	208.209	13:54.55
13	Ж. Вильнев	1'13.506/12	1.521	2.112	208.195	14:00.34
14	Т. Сато	1'13.542/12	1.557	2.162	208.093	13:34.38
15	П. де ла Роса	1'13.656/8	1.671	2.321	207.771	13:42.54
16	М. Сало	1'13.837/12	1.852	2.572	207.261	14:00.26
17	А. Мак-Ниш	1'13.949/12	1.964	2.728	206.948	13:58.32
18	М. Уэббер	1'14.600/6	2.815	3.910	204.593	13:08.57
19	А. Ионг	1'16.798/9	4.813	6.686	199.270	14:00.42
107%		1'17.024	5.039	7.000	—	—
20	Х.-Х. Френтцен	1'18.497/3	6.512	9.046	194.957	13:03.58
21	Э. Бернольди	1'19.843/3	7.858	10.91	191.671	13:05.01
9	Дж. Физикелла	НСК	—	—	—	—

РАЗМИНКА

Солнечно. Сухо. Температура воздуха: 18–25 °С
9.30–10.00 Температура полотна: 23–38 °С

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.ср.
1	М. Шумахер	1'14.174/18	—	206.320
2	Р. Баррикелло	1'14.888/12	0.714	204.353
3	Я. Трулли	1'15.455/12	1.281	202.817
4	Ф. Масса	1'15.519/14	1.345	202.645
5	Н. Хайдфельд	1'15.534/15	1.360	202.605
6	Дж. Баттон	1'15.673/15	1.499	202.233
7	К. Райкконен	1'15.714/13	1.540	202.123
8	Э. Ирвайн	1'15.804/12	1.630	201.883
9	Д. Култхард	1'15.817/15	1.643	201.849
10	О. Панис	1'16.058/13	1.884	201.209
11	Т. Сато	1'16.068/12	1.894	201.183
12	Р. Шумахер	1'16.184/16	2.010	200.876
13	П. де ла Роса	1'16.612/15	2.438	199.754
14	Х.-П. Монтойя	1'16.755/8	2.581	199.382
15	Ж. Вильнев	1'16.821/14	2.647	199.211
16	М. Сало	1'16.889/16	2.715	199.034
17	А. Мак-Ниш	1'17.056/15	2.882	198.603
18	М. Уэббер	1'17.873/15	3.699	196.519
19	А. Ионг	1'19.045/13	4.871	193.606

ГОНКА

Солнечно. Сухо. Температура воздуха: 25–27 °С
14.00 Температура полотна: 38 °С

№	Пилот	Время	ЛК/№	В.ср.
1	М. Шумахер	1:32:09.837	1'15.311/25	199.135
2	К. Райкконен	+1.105	1'15.406/54	199.096
3	Д. Култхард	+31.976	1'15.045/62	197.991
4	Х.-П. Монтойя	+40.676	1'15.697/26	197.681
5	Р. Шумахер	+41.773	1'15.584/24	197.642
6	Дж. Баттон	+1 круг	1'15.957/22	195.937
7	Н. Хайдфельд	+1 круг	1'16.847/22	194.357
8	М. Уэббер	+1 круг	1'17.087/26	193.568
9	П. де ла Роса	+2 круга	1'16.515/58	192.971
10	А. Ионг	+4 круга	1'18.998/37	187.593
11	А. Мак-Ниш	НФ (65)	1'17.304/47	193.516
НК 16	Э. Ирвайн	НФ (52)	1'16.456/20	195.857
НК 14	Я. Трулли	НФ (49)	1'16.300/20	196.152
НК 8	Ф. Масса	НФ (48)	1'17.029/46	193.858
НК 24	М. Сало	НФ (48)	1'17.295/28	192.878
НК 11	Ж. Вильнев	НФ (35)	1'16.667/23	194.689
НК 12	О. Панис	НФ (29)	1'16.278/4	183.671
НК 10	Т. Сато	НФ (23)	1'17.565/6	194.264
НК 2	Р. Баррикелло	НС	—	—

ЧЕМПИОНАТ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ

Пилот	Очки
1 М. Шумахер	96
2 Х.-П. Монтойя	34
3 Р. Баррикелло	32
4 Р. Шумахер	32
5 Д. Култхард	30
6 К. Райкконен	17
7 Дж. Баттон	11
8 Н. Хайдфельд	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	8:3	Р. Баррикелло
Д. Култхард	4:7	К. Райкконен
Р. Шумахер	4:7	Х.-П. Монтойя
Н. Хайдфельд	9:2	Ф. Масса
Дж. Физикелла	7:3	Т. Сато
Ж. Вильнев	6:5	О. Панис
Я. Трулли	7:4	Дж. Баттон
Э. Ирвайн	5:5	П. де ла Роса
Х.-Х. Френтцен	10:1	Э. Бернольди
А. Ионг	0:11	М. Уэббер
М. Сало	11:0	А. Мак-Ниш

КУБОК КОНСТРУКТОРОВ

Команда	Очки
1 Scuderia Ferrari Marlboro	128
2 BMW WilliamsF1 Team	66
3 West McLaren Mercedes	47
4 Mild Seven Renault F1 Team	15
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

М. Шумахер 1'12.008	Х.-П. Монтойя 1'11.985
К. Райкконен 1'12.244	Р. Баррикелло 1'12.197
Д. Култхард 1'12.498	Р. Шумахер 1'12.424
Я. Трулли 1'13.030	Дж. Баттон 1'12.761
Н. Хайнфельд 1'13.370	З. Ирвайн 1'13.188
Ф. Масса 1'13.501	О. Панис 1'13.457
Т. Сато 1'13.542	Ж. Вильнев 1'13.506
М. Сало 1'13.837	П. де ла Роса 1'13.656
М. Уэббер 1'14.800	А. Мак-Ниш 1'13.949
	А. Йонг 1'16.798

1

Механики Ferrari не смогли завести двигатель машины Баррикелло. Автомобиль откатили на пит-лейн, но и там не удалось ничего сделать. Число участников гонки сократилось до 18 пилотов.



3

М. Шумахер (2-й) атакует Монтойю в Adelaide, но колумбиец жестко обороняется, и уже самого немца едва не опережает Райкконен. Йонг (15-й) пропускает де ла Росу и Сато.

7

Масса (7-й) отбывает штраф, проезжая по пит-лейн, а возвращаясь на трассу 15-м, пересекает белую линию на выезде из боксов. Йонга (17-й) разворачивает в Adelaide.

10

Масса (15-й) вновь проезжает по пит-лейн и пропускает вперед Сато.

20

Первую волну пит-стопов открывают Баттон (6-й; 9.6), Вильнев (11-й), Йонг (16-й) и замыкающий гонку Панис (17-й). Британец пропускает троих, а канадец — четверых соперников.

21

Трулли (6-й) и Ирвайн (7-й) также в боксах, теряя 2 и 4 позиции соответственно. Хайдфельд попадает в очковую зону.

22

Р. Шумахер (4-й) первым из лидеров сворачивает на пит-лейн и пропускает Култхарда. Вильнев (12-й) безуспешно атакует Мак-Ниша в Adelaide.

24

Монтойя (1-й; 8.4) теряет в боксах 3 места. Также дозправляются и меняют шины Мак-Ниш (10-й), Уэббер (12-й) и де ла Роса (13-й). Сато (14-й) едва избегает столкновения с Jaguar испанца в Лусее, не справляется с разбалансированной после стартового столкновения машиной и застревает в гравийной полосе безопасности.



25

М. Шумахер взвинчивает темп, установив рекорд круга в гонке (1'15.311). Сало (9-й) после пит-стопа продолжает гонку 12-м.

26

М. Шумахер (1-й; 8.4) также в боксах. Пара McLaren возглавляет гонку, а вот Монтойю немцу удается опередить. Однако выезжая из боксов, Михаэль также наезжает на ограничительную белую линию.

27

Райкконен (1-й; 8.5) в свою очередь на пит-лейн — финну не удается опередить Монтойю, он 4-й. Масса (10-й) теряет в боксах 4 места.

28

Култхард (1-й; 11.2) и Хайдфельд (6-й; 8.2) завершают первую волну пит-стопов. В первой шестерке — лишь одно изменение: М. Шумахер смог опередить Монтойю и вышел в лидеры.

30

Монтойя (2-й) не может поддерживать темп М. Шумахера и отстает все дальше. Замыкающий гонку на 17-м месте Панис прекращает борьбу.

35

М. Шумахер (1-й), оторвавшийся от Монтойю уже на 8 с, проезжает по пит-лейн, отбывая штраф, и продолжает гонку 3-м.



36

У Вильнева (10-й) отказывает двигатель.

39

Де ла Роса (14-й) во второй раз в боксах, не теряя при этом позиций.

42

Во время обгона на круг Мак-Ниша Райкконен с трудом отбивает атаку М. Шумахера в Adelaide.

43

На пит-лейн Монтойя (1-й; 11.6) и Ирвайн (8-й). Колумбиец теряет 5 мест, ирландец сохраняет позицию. Райкконен становится лидером.



44

Пит-стопы Р. Шумахера (4-й; 9.6) и Баттона (6-й) отодвигают обоих гонщиков на одну строчку вниз, а немец, как и его старший брат раньше, задевает белую линию на выезде из боксов. Сало (10-й) теряет в боксах 3 места, Йонг (15-й) остается последним.

46

Трулли (6-й; 9.1) сворачивает на пит-лейн и пропускает товарища по команде. Мак-Ниш (12-й) после остановки в боксах продолжает гонку 14-м.

47

После второго пит-стопа Уэббер (10-й) теряет 1 место.

48

М. Шумахер (2-й; 8.8) вновь опережает Монтойю за счет пит-стопа. Р. Шумахер проезжает по пит-лейн, отбывая наказание, но сохраняет 5-ю позицию. Масса заезжает в боксы для второй дозаправки и смены шин, но автомобиль отказывает — гонка для бразильца закончена.

49

Райкконен (1-й; 8.7) возвращается на трассу прямо перед М. Шумахером. Култхард выходит в лидеры, а шестерку замыкают Монтойя, Ральф и Баттон. Хайдфельд сохраняет 9-ю позицию после пит-стопа.

50

Трулли (7-й) и Сало (12-й) выбывают из гонки из-за отказа мотора.

53

Jaguar Ирвайна (7-й) теряет заднее антикрыло и вылетает в Adelaide.

54

Култхард (1-й; 7.7) последним из лидеров совершает второй пит-стоп. На трассу шотландец возвращается непосредственно позади М. Шумахера, но также задевает колесом пресловутую белую линию.

56

Де ла Роса (9-й) заезжает в боксы для проверки антикрыла и продолжает гонку, пропустив Мак-Ниша.

59

Култхард (3-й) проезжает по пит-лейн и возвращается на трассу впереди обоих Williams. Баттон совершает незапланированный пит-стоп (4.8, только смена шин), поскольку его 6-му месту ничего не грозит.

68

Перед Adelaide взрывается мотор на Toyota Мак-Ниша. Райкконен посылается на масле и пропускает М. Шумахера.

72

М. Шумахер в 6-й раз выигрывает ГП Франции и в 5-й — чемпионат мира. Оба гонщика McLaren поднимаются на пьедестал, две Minardi в десятке. Максимальная скорость (312.5 км/ч) и все три рекордных сектора у М. Шумахера (1-й: 25.603; 2-й: 27.265; 3-й: 21.664).



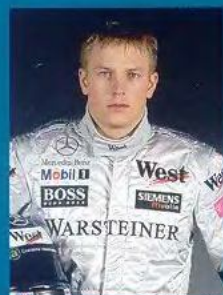
ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИЯ ПОСЛЕ ГОНКИ

Михаэль Шумахер



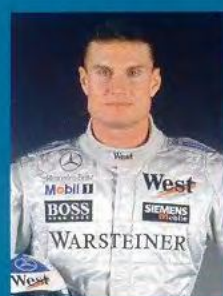
Спасибо – это самое малое, что я могу сказать команде за то, что она для меня сделала. Я не думал о победе в чемпионате в этой гонке, но когда увидел, что Рубенс не стартовал, а Монтойя отстал, начал об этом думать. Старт был замечательным. Мы все были быстрее Монтойя, я пробовал обойти его снаружи, а Кими – изнутри, так что все трое въехали в "эску" одновременно, и это было очень здорово. Затем я допустил ошибку, заехав за белую линию, и подумал, что все кончено. После второго пит-стопа я не слишком торопился, но за десять кругов до финиша поднажал. Но не думаю, что смог бы обогнать Кими, который провел фантастическую гонку, если бы не масло на трассе. Увидев, что с ним случилось, я смог избежать того же. После того как я вновь захватил лидерство и понял, что очередной титул уже у меня в кармане, оставшиеся пять кругов стали самыми ужасными в моей жизни. Я чувствовал неимоверное давление, буквально ощущая его на своих плечах – только бы не ошибиться! Эти круги длились вечно. И лишь когда я проехал под клетчатый флаг, меня захлестнула буря эмоций, я осознал, как много это значит, и как я люблю этот спорт!

Кими Райкконен



Немного странно, наверное, назвать мой лучший результат в Формуле-1 худшей гонкой в моей жизни, но именно это я и чувствую. Лидировать в гонке всего за несколько кругов до ее завершения, а затем вылететь с трассы и утратить лидерство – это ужасно. Я хорошо стартовал, вырвавшись на третью позицию, был способен ехать вровень с лидерами и получал от происходящего большое удовольствие. Машина сегодня была великолепна, оба пит-стопа прошли блестяще, и мы были очень конкурентоспособны. Было здорово бороться за лидерство и захватить его. Но на трассе оказалось масло, предупреждающего об этом флага я не видел, и в результате я заблокировал передние колеса. Однако теперь я знаю, каково это – быть лидером гонки, и жду не дождусь следующего раза.

Дэвид Култхард



Эта гонка доставила мне такое удовольствие, что я даже не хотел останавливаться. Оборачиваясь назад, могу сказать, что у меня был шанс победить, но назначенный мне штраф этот шанс перечеркнул. Я допустил ошибку и расплатился за нее. А на последних кругах мне передали из боксов, чтобы я экономил топливо, поскольку с этим могли возникнуть проблемы. И все же замечательно видеть, что мы могли поддерживать хороший темп и бороться за победу. Я ожидал, что буду иметь дело с избыточной поворачиваемостью, а вместо этого пришлось бороться с недостаточной – это показывает, что на каждой из трасс мы узнаем о наших шинах что-то новое. Мои поздравления Михаэлю, выигравшему чемпионат мира!

ГОНКА ГЛАЗАМИ ПИЛОТОВ



Хуан-Пабло Монтойя: Вновь я не смог извлечь преимущества из своей поул-позиции. В ходе гонки мне пришлось изрядно побороться с балансом машины, которой было очень трудно управлять. Выбранный нами тип резины был хорош накануне, в более жарких условиях, но сегодня, когда похолодало, себя не оправдал, и по ходу гонки мы отставали все больше и больше. Мои поздравления Михаэлю, выигравшему чемпионат – он молодец. Он лучше всех работает, имеет лучшую машину и знает, как ей управлять.



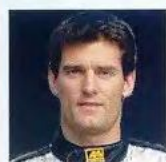
Ральф Шумахер: Мы знали, что в силу характеристик наших машин на этой трассе нас ждет сильный износ шин, поэтому согласились с предложением Michelin выбрать жесткий тип резины. В результате мы просчитались и проиграли. Было не так жарко, как мы надеялись. На последнем круге команда сообщила мне, что Михаэль вновь стал чемпионом мира. Поздравляю его, он действительно заслуживает этот титул.



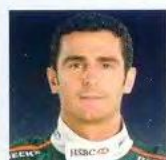
Дженсон Баттон: Благодаря тому что у меня в машине было немного меньше топлива, сначала мне удалось держаться в одной группе с лидерами. После пит-стопа меня сдерживал Хайндфельд, который был значительно медленнее меня. На третьем комплекте шин машина приобрела сильную избыточную поворачиваемость, особенно в третьем повороте. А поскольку ближайший преследователь был довольно далеко, мы решились на дополнительный пит-стоп, чтобы сменить изношенную резину и благополучно финишировать.



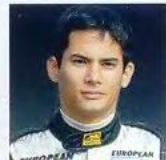
Ник Хайндфельд: Перед моим первым пит-стопом у меня были проблемы с включением низших передач и несрабатыванием противобуксовочной системы. Из боксов мне посоветовали отключить ее. Попытка оживить систему, запустив заново, закончилась неудачей, поэтому колеса моей машины время от времени пробуксовывали, и по мере прохождения дистанции с этим становилось все хуже. В конце гонки я вновь включил противобуксовочную систему, но проблема с включением низших передач осталась, и все это обернулось для меня огромными потерями времени.



Марк Уэббер: После утренней разминки мы немного изменили настройки, и они – спасибо нашим инженерам – вполне себя оправдали. Ребята также отлично провели пит-стопа, с наименьшей потерей времени на этих кругах, и это позволило нам улучшить наши позиции по отношению к соперникам. И все вместе взятое сложилось в очень удовлетворительную для нас гонку.



Педро де ла Роса: В этой гонке случилось все самое худшее. В первом повороте прямо передо мной вынесло Оливье Паниса, и мне пришлось свернуть в гравий. Вернувшись в гонку на 16-й позиции, я обнаружил, что обогнать кого-либо очень трудно, даже если стараться изо всех сил и использовать ошибки соперников. В то же время Jaguar последней модификации был хорошо сбалансирован и не так страдал недостаточной поворачиваемостью, как прежняя машина.



Алекс Йонг: Я счастлив, что финишировал. Гонка была довольно горячей, много машин сломалось или вылетело, что помогло нам удачно финишировать. Я боролся с избыточной поворачиваемостью и переборами в зажигании, и это весьма сказалось на моем темпе, но все же мне удалось завершить гонку в первой десятке, и это здорово.



КОРОЛЕВСКАЯ СЛАБОСТЬ

Даже у великих есть свои слабости, но в отличие от остальных рано или поздно они превращают их в свою силу...

Георг Лихтенберг, немецкий писатель

Домашний Гран При в Хоккенхайме никогда не был особенно счастливым для Михаэля Шумахера. За десять лет он выиграл на "Хоккенхаймринге" только одну гонку, в то время как на всех остальных Гран При, исключая разве что относительно новые этапы в Австрии и США, Шуми побеждал от двух до шести раз. Более того, именно здесь, ровно год назад немец в последний раз не сумел добраться до финиша: в семи гонках до Хоккенхайма '01 и в 16 после он неизменно набирал очки и лишь раз оказался вне призовой тройки, но здесь, на самом главном для него и его болельщиков Гран При "тардующий жеребец" подвел немца.

Теперь, год спустя Михаэль приехал в Хоккенхайм уже в ранге не трехкратного, а сразу пятикратного чемпиона мира. Поразительная "скорострельность" всего за 11 месяцев и два дня он завоевал два титула и горел желанием выиграть во второй раз и свой национальный Большой Приз. "Хоккенхайм — моя слабость и моя слабое место! — признался Михаэль. — Я мечтаю о Гран При Германии, но не побеждал тут с 1995 года. Не знаю почему, но гонки здесь мне не слишком удаются. Остается надеяться, что теперь с изменением трассы изменятся и мои отношения с "Хоккенхаймрингом".



1,5 млн за три дня

Еще перед Гран При Франции Михаэль не скрывал, что ему хотелось бы выиграть чемпионат именно здесь, в Хоккенхайме, перед родной публикой. Но судьба было угодно короновать Шумахера неделей раньше в Манин-Куре, что неслучайно обидело его менеджера Вилли Вебера, на складах которого уже несколько месяцев ждали своего часа сотни тысяч красных жетонов новой коллекции Шумахера: с золотой вышивкой и лентой золотыми звездами. С точки зрения бизнеса лучшее развитие событий, чем выиграть чемпионат за неделю до Гран При Германии, и представить себе было невозможно. За три дня на "Хоккенхаймринге" было продано почти 60 000 новых шумахеровских безбилеток на сумму около 1,5 млн евро, что, естественно, не прошло незамеченным в пaddock. "Теперь любой, кто еще не знает, что Михаэль — пятикратный чемпион мира, может прочесть это у него на бву — на его кепке. Но на старых фотографиях в почему-то никогда не видел Фанхио в такой кепке", — не скрывал своего традиционного сарказма по отношению к Михаэлю Жак Вильнев.

Помимо чемпионства Шуми, в пaddock "Хоккенхаймринга" были и другие темы для пересудов. После квалификационного фаворита в Манин-Куре ФА предупредила Тома Уокера, что в случае повторения чего-то подобного его команда будет отстранена от гонок на три следующих Гран При. После чего многие обозреватели пришли к выводу, что это наказание весьма смахивает на жест доброй воли со стороны Федерации и открывает хитрому Тому путь в отступление. Ведь не секрет, что во Францию Уокер и К" приехали лишь для того, чтобы не пропустить Гран При и не потерять своего места в чемпионате мира. Теперь же, если Тому снова понадобится пауза для разрешения финансовых проблем своей команды, ему даже необязательно будет приезжать на следующие гонки: он всегда может воспользоваться "наказанием" ФА. С учетом всего вышесказанного, в четверг многие склонялись к мнению, что в гонке "стрелы" вновь стартовать не будут, тем более, что обстановка в команде парила нерабочая. Боксы были наглухо закрыты, а в пaddock вместо традиционного гостевого шатра стоял один-единственный автомобиль, сморщенный весьма скромно даже на

ГРАН ПРИ ГЕРМАНИИ



В пятницу почти все пилоты вылетали с трассы. Для Массы такой вылет закончился поломкой антикрыла



Тренировки выезда и заезда на пит-стоп – обязательный элемент пятничных сессий на любом Гран При



Для McLaren мик-энд начался великолепно. Райкконен и Култхард пока зали в пятницу третьи места. В то же время, уступив лишь пилотам Ferrari

26.07.2002. Пятница. Тренировка

Первая часть. 11.00–12.00

00–15 Трасса еще сырая после недавнего дождя. Первое время круга у Мак-Ниса – 1'21.851. Йонг, Сало и Панис пока медленнее, зато поединки за лучшее время устраивают Сато, Бернольди и Масса, Фелипе быстрейший – 1'19.859. Райкконен первым из лидеров выезжает на трассу и выходит вперед (1'19.623). На машине Сало проблемы с электроникой.

15–30 Райкконен сначала вылетает на входе на стадион, а затем проходит круг за 1'18.998. Баррикелло, Р. Шумахер и Култхард пока медленнее финна, но затем Рубенс показывает 1'18.947. Выезжает М. Шумахер – 1'17.825! Култхард выскакивает с трассы, а Михаэль несколько раз улучшает время круга, в итоге – 1'17.004.

30–45 Сато 6-й, а Панис и вовсе 2-й! Култхард в боксах – проблемы с приводом. Райкконен блокирует тормоза перед Sachs. У де ла Росы на выходе из "шпильки" отказывает мотор. М. Шумахер ищет оптимальную траекторию в новых поворотах. Баррикелло – 1'16.912.

45–60 М. Шумахер – 1'16.323, но тут же немца крутит в "шпильке". Физикелла выскакивает на гравий в Агир и повреждает днище Jordan. Вильнев вылетает во втором повороте. Монтойя сворачивает в боксы – неожиданно начал запотевать шлем. Панис 3-й – 1'17.482. М. Шумахер не успевает начать решающий круг до отставки клетчатого флага, и этим пользуется Баррикелло – 1'16.248! Бернольди ошибается в Агир.

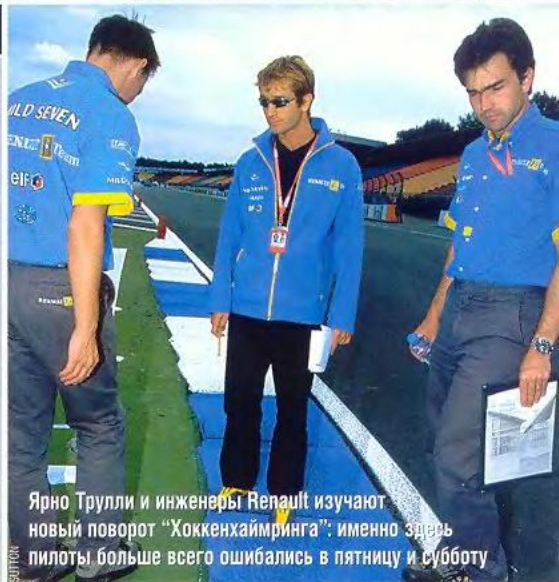
Вторая часть. 13.00–14.00

00–15 Р. Шумахер, едва выехав, разворачивается во втором повороте. Монтойя слишком быстро заходит в Агир и выскакивает на гравий. Сато крутит в "шпильке". Култхард поднимается с 19-го места на 5-е, а Ральф – с 18-го на 8-е. Йонг ошибается во втором повороте, Minardi повисает на бордюре – для Алекса тренировка закончена. Вильнев вылетает на стадионе и едва не врезается в барьер. М. Шумахер и Култхард ошибаются во втором повороте, но продолжают тренировку. Трулли увязает в гравии в Sachs.

15–30 Мак-Нис 5-й (1'17.422). У Паниса (6-й) отказывает КЛ. Сато с большим трудом "ловит" машину в заносе, а де ла Роса выезжает из боксов с новым двигателем. Култхард выскакивает с трассы в Агир. М. Шумахер устанавливает лучшее время на втором секторе, но лишь 2-й по итогам круга (1'16.267).

30–45 Райкконен – 1'16.344. McLaren Култхарда ремонтируют после вылета. Разворачивает Массу и Сато, оба продолжают заезд. М. Шумахер быстрейший на первом секторе. На машине Уэббера отказывает КЛ.

45–60 Ральфа заносит во втором повороте. Райкконен возвращается на трассу после замены рулевой колонки. М. Шумахер – 1'16.086, несмотря на ошибку в Sudkurve. Френтцену на быстром круге мешает BAR, но немец 10-й. В 13:56 Мак-Ниса штрафуют на \$1000 (скорость на пит-лейн – 62,0 км/ч). Де ла Росу разворачивает, а у машины Физикеллы во втором повороте отказывает мотор. Масса пользуется на масле и повреждает переднее антикрыло.



Ярно Трулли и инженеры Renault изучают новый поворот "Хоккенхаймринга": именно здесь пилоты больше всего ошибались в пятницу и субботу

Марк Уэббер стал первым пилотом, выведшим автомобиль Формулы-1 на асфальт нового кольца "Хоккенхаймринга", однако в пятницу из-за проблем с коробкой передач австралиец показал лишь предпоследнее время



Марк Уэббер:

"ВПЕРВЫЕ В ЭТОМ ГОДУ МЫ СТОЛКНУЛИСЬ С НЕОБЫЧНОЙ ПРОБЛЕМОЙ: В ГОНКЕ МНЕ МЕШАЛИ БОЛЕЕ МЕДЛЕННЫЕ МАШИНЫ"

фоне передвижной базы Minardi. При этом сам Том Уокиншоу всячески избегал общения с прессой, ссылаясь на обиду на журналистов, которая у него появилась после публикации достаточно обидной для него статьи в одном из британских журналов. Френтцен же и Бернольди лишь недоуменно пожали плечами и переводили разговор на другую животрепещущую тему – новую трассу Хоккенхайма.

В этом году по требованию FIA были изменены сразу несколько автодромов, но все они подверглись лишь косметической реконструкции, в то время как "Хоккенхаймринг" полностью преобразился и был превращен из самой скоростной трассы чемпионата в одну из самых медленных. С одной стороны, эти изменения сыграли на руку командам со слабыми моторами и хорошими шасси и заметно упростили настройку машин, избавив инженеров от необходимости искать компромисс между скоростными прямыми и медленным стадионом. С другой – теперь всем командам нужно было заново осваивать трассу, что особенно пугало шинников: и Michelin, и Bridgestone подготовили к Гран При Германии по одному новому типу псевдосликов. Но поскольку тесты машин Ф-1 на новом "Хоккенхаймринге" еще не проводились и все нагрузки и характеристики трассы им приходилось рассчитывать на компьютере, до первых тренировок ни французские, ни японские шинники точно не знали, как поведет себя их резина на свежем, а потому достаточно скользком асфальте немецкой трассы.

Неоправдавшиеся надежды

Расстановка сил

К счастью, опасения шинников оказались напрасны: резина на новой трассе показала себя отлично. Перед гонкой специалисты Bridgestone предсказывали, что примерное время поул-позиции окажется на уровне 1'16. Но уже в пятницу Михаэль Шумахер с полными баками показал 1'16.086, при том что над трассой почти весь день висели тучи, а утром даже капал дождь. Команды Bridgestone имели мизерное преимущество, но было понятно, что шины в Хоккенхайме решающей роли не сыграют и все будет определяться мастерством пилотов и классом автомобиля.

А поскольку и лучшая машина, и лучший гонщик чемпионата всем хорошо известны, предсказать победителя было несложно. Тем же, кто мечтал о более или менее интересной гонке, оставалось надеяться лишь на сложные взаимоотношения Шумахера-старшего с домашней трассой, да на Монтою, на протяжении пяти гонок подряд умудрявшегося побеждать Шуми хотя бы в квалификациях. Но увы, надеждам этим сбыться было так и не суждено. Михаэлю знакомство с новым кольцом "Хоккенхаймринга" пришлось по душе: все тренировки остались за пятикратным чемпионом мира. А вот Монтоя ни разу за два дня не поднялся выше четвертого места, а в квалификации уступил Михаэлю более 0,7 с. "Что делать, в отличие от старого Хоккенхайма, новый – не моя трасса", – заключил колумбиец.



Михаэль достоин отметить свое чемпионство, выиграв в Германии все тренировки, гонку и показав самый быстрый круг. Такой удачный уик-энд был в карьере Михаэля лишь однажды на Гран При Монако 1994 года.

У Williams, правда, еще оставался Ральф, которому в отличие от партнера автодром очень понравился: "Фантастическая трасса, одна из лучших среди тех, на которых мне приходилось выступать. Мои комплименты проектировщикам". По ходу всех тренировок Шумахер-младший держался впереди Монтои и достаточно близко от брата. Но даже если бы Ральф сумел продолжить победную серию Монтои в квалификациях, до чего ему не хватило, кстати, совсем немного – всего 0,181 с, с полными баками Williams все равно шел заметно медленнее Ferrari. А рисковать столкновением с "пятикратным" братом перед переполненными трибунами домашнего автодрома Ральф бы не стал.

Но если диспозиция в стане лидеров уже после квалификации была достаточно ясна, то за их спинами развернулась очень плотная борьба. Так, если показавший пятое место в квалификации Райкконен отстал от времени поул-позиции на 1,250 с, то в секунду за Кими уместилось еще 13 пилотов. Лишь Бернольди (вопреки опасениям, Уокиншоу не решился пропустить три следующих Гран При, и Arrows все-таки поехал в полную силу), Сало, де ла Роза и Уэббер уступили чуть больше. Йонг же, как это уже дважды бывало в этом сезоне, так и не смог уложиться в 107%.

27.07.2002. Суббота. Тренировка

Первая часть. 9.00–9.45
00–20 мин. За 35 секунд из боксов выехало 15 машин, но после пробного круга трасса пустует. Лидируют Ирвайн и де ла Роза, а М. Шумахер ошибается на первом быстром круге, но затем ставит новый рекорд трассы – 1'16.031. Йонг вылетает в Агир, но продолжает заезд. Михаэль еще быстрее – 1'15.337.
20–35 мин. Вильнев, а следом за ним и Райкконен выскакивают на гравий на входе на стадион. Баррикелло – 1'15.470. Ральф (3-й) уступает паре пилотов Ferrari полторы секунды. М. Шумахер разворачивается в Sudcurve и прямо по траве возвращается в боксы. Масса ошибается в Агир, а Вильнев едва не врезается в возвращающийся на трассу Sauber бразильца. Йонга разворачивает в "шпильке". Баттон вылетает в Nordcurve, машина задевает барьер из шин и останавливается. Гонщик ошибочно нажимает кнопку перехода на нейтральную передачу, и мотор отказывает. Трулли разворачивает. Баррикелло вылетает и врезается в барьер на стадионе.
00–15 мин. Пилоты не спешат на трассу. Трулли разворачивает в "шпильке", Бернольди – во 2-м повороте. Кунтхард вылетает в Sudcurve. В 10:21 Мак-Ниша штрафуют еще на \$2000 за превышение скорости на пит-лейн (63,7 км/ч). Йонг и М. Шумахер выскакивают на гравий в Агир – у Алекса к тому же ломается разъем гидросистемы. В Jordan ремонтируют выпускную систему машины Сато, а в Sauber – неполадки гидросистемы у Хайдфельда. Вильнев ошибается во втором повороте. Баттон и Баррикелло до сих пор не выезжали на трассу. Установив новые шины после вылета, Михаэль еще быстрее – 1'14.686! Ральф второй – 1'15.154. М. Шумахер – 1'14.487. Выезжает Баттон – двигатель заменен. Также на трассе Сато (8-й). Баррикелло так больше и не покинул боксов – повреждена подвеска.

В пятницу Эдди Ирвайну удалось великолепное шестое время. Однако этот результат стал следствием не столько прогресса в доводке нового мотора CR4, сколько пустых баков Jaguar ирландца



В пятницу Эдди Ирвайну удалось великолепное шестое время. Однако этот результат стал следствием не столько прогресса в доводке нового мотора CR4, сколько пустых баков Jaguar ирландца



Первая утренняя тренировка в субботу закончилась для Баррикелло за несколько минут до клетчатого флага вылетом и аварией в последнем повороте



Наконец-то у Тойды появился повод для радости: его команда вывела в "гобем" Гран При

Весь уик-энд Кутхарт демонстрировал свою силу: толкал парадок, на трассе же шотландец выглядел весьма скромно

Триумф Шумахера в квалификации был полным и подавляющим. Последний раз братья вместе стартовали с первой линии на прошлом гоним Гран При США, а теперь в этом месте в квалификации значится их Француз Д1

27.07.2002. Суббота. Квалификация

13:00-14:00 Погода улучшилась — ясно и температура быстро растет. На восьмой минуте квалификации кончается Уик — 122.471, на секунду медленнее, чем урод. Алонсо замыкает на третьем месте. Вперед выходит Сато (117.572), Бартоломей медленнее, а Панис резко ошибается на быстром круге и прерывает его. Уббер скатывается в "типила". Выходит быстрый (117.302), но его тут же обгоняет Хайден. Райко не первый из пилотов "большой тройки" завершает быстрый круг — 116.182. Кутхарт второй (116.649), а Ральф быстрее Кими — 115.738. Монток ставит рекорд второго сектора, но ошибается в Аре и выключается на газели. Оса Фетта покидает боксы.

30-40 Барриелло — 115.411, М. Шумахер — 115.059. Оса Jordan в первой шестерке. Йонг и Панис не попадают в 100%, но Симеа вылетает на трассу и показывает 4-е время (116.057). Р. Шумахер быстрее всех проедет два первых сектора, но лишь второй — 115.172. М. Шумахер ошибается в первом повороте и прерывает попытку.

40-50 Барриелло опережает товарища по команде — 114.861. Монток вновь терпит время на стадионе (недостаточная поворачиваемость) и лишь 4-й (115.260). Йонг улучшает время, но по-прежнему не попадает на старт. Райконен и М. Шумахер один за другим ставят рекорд первого сектора, но Кими лишь 3-й по итогам круга (115.639). Михаил выходит вперед — 114.628. Барриелло пытался корректировать, но остался вторым.

50-60 Ральф — 114.570. Монток ошибается в "типила" и остается 4-м — серия полу-позиций прервалась. Хайден на записной машине 3-й. Барриелло чуть ошибается на стадионе и остается 3-м, а вот М. Шумахер ставит новый рекорд трассы и отменяет у брата личную стартовую позицию — 114.388. Ральф и Кутхарт не улучшают время, а Райконен не успевает начать попытку. Йонг прибавляет, но вне 100%. Разворачивает Вильяме, которому помогает Кутхарт. Максимальная скорость перед "типилой" (330.2 км/ч) и лучше результат на двух первых секторах у Михаила (1-й: 16.184; 2-й: 34.808), на третьем быстрее всех Барриелло (23.101).



Хуан-Пабло Монтоя: "Я потерял за Кими много времени, но по-единок с ним получился замечательным. Полагаю, именно благодаря этому обгому мне в итоге и удалось так хорошо закончить гонку. Хотя в большей степени в моем успехе, наверное, все же виноваты проблемы, с которыми столкнулись Ральф и Рубенс"



Кими Райконен: "Наша скачка с Монтой, когда мы бок о бок мчались до шестого до 12-го поворота, была просто великолепна. Я защищался как мог, но он был много быстрее и на стадионе все-таки вырвался вперед"



Марио Тайссен: "ЧТОБЫ ДАТЬ ХУАНУ ВОЗМОЖНОСТЬ ПРОЙТИ КИМИ, НАМ ПРИШЛОСЬ РАЗРЕШИТЬ ЕМУ ПОВЫСИТЬ МАКСИМАЛЬНЫЕ РАБОТЫ ОБОРОТЫ ДВИГАТЕЛЯ"



После пяти полных парад в Хоккенхайме Монтоя не попал даже на первый ряд стартового поля

29.07.2002. Воскресенье. Разминка

9:30-10:00 После проверки основных и запасных машин гонщики берут парку и лишь через 3 минут после начала разминки Вильяме проследит быстрый круг — 122.388. Его обгонит Ральф, Сато и Панис (119.942).

10-20 Первую секунду по секундам занимает Масса, Кутхарт, Барриелло и М. Шумахер (117.774). Френтен на записной машине (у секунды — проблемы с дифференциалом) вылетает во второй повороте. Пара Фетта проследит еще один быстрый круг (Михаил быстрее — 117.460). Монток, наконец, покидает боксы, устанавливает рекорд первого сектора, но лишь 3-й по итогам круга. У Мак-Мила отказывает гидравлика. Разворачивает Турпи. Теньс вперед — 117.338. Гонщик Williams "расщепляет" чужой ряд стартового поля — своим нечетным стартом гонку. Ральф ошибается на стадионе. М. Шумахер возвращает лидерство — 116.725. Панис лучший на первом секторе, но упирается в медленные машины и сорывается в боксы, где превышает скорость (89.3 км/ч) и будет вынужден заплатить \$2500. В первом секторе — только гонщик Bridgestone.

Высшая справедливость

Красная линия гонки

О чем думал Рубенс Барриелло, когда за две минуты до закрытия пит-лейн бежал по раскисшему асфальту Хоккенхайма к боксам Фетта? Запасным (в смысле, настроенным под бразильца) автомобилем? Просканил ли он свою судьбу, машину и команду? Ответа на этот вопрос мы, скорее всего, никогда не узнаем. Но нетрудно догадаться, о чем думали в эти минуты болельщики бразильца. Этого не может быть! Чтобы в третий раз подряд самая надежная машина чемпионата отказала на стартовой прямой? Невозможно! Тем не менее факт

остается фактом: в Англии Рубенсу пришлось стартовать с последнего места, во Франции он вообще не смог начать гонку. А теперь вот за 17 минут до старта у команды вновь появились сомнения относительно работы трансмиссии на его Фетта, и бразильца отправили в боксы за запасной машиной. Причем по сравнению с двумя предыдущими гонками Рубенс, можно сказать, повезло: он все-таки успел выехать с пит-лейн ровно за 15 секунд до того момента, как в конце гаражного переулка зажегся красный секторфор, а значит — получил возможность вернуться на свое место на стартовой решетке. Но увы, лимита своего несвежени бразилец на этом не исчерпал.

На старте чуда не произошло. Ральф, как и ожидалось, больше думал о том, как бы не пропустить вперед Барриелло, чем об атаках на брата. Михаил вырвался вперед и уже к концу круга оторвался от преследователей на 1.6 с. Непохоже стартовавший Монтоя перед первым поворотом уперся в Фетта под № 2, из-за чего пропустил вперед Райконена. Это едва не стоило колумбийцу возможности подняться на пьедестал, но зато впоследствии подарило зрителям одну из самых красивых гонок сезона, словно направив их за десять кругов сучнейшей гонок, разбавленной лишь разворотом Ирайды, да увлекательной, но малозначимой борьбой Уббера с двумя гошисками

III ГРАН ПРИ ГЕРМАНИИ

Джанкарло Физикелла:

“В ЭТОЙ ГОНКЕ ШИНЫ MICHELIN ИЗНАШИВАЛИСЬ НАМНОГО БЫСТРЕЕ, ЧЕМ МЫ ОЖИДАЛИ”

Mobil 1



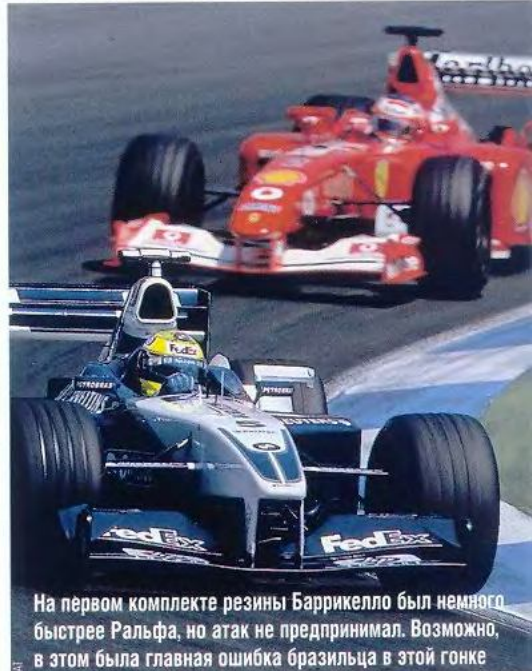
Всю гонку позади лидеров шла очень плотная борьба за последнее вакантное место в очковой зоне

Toyota. Лидеры же словно пребывали в спячке. Михаэль, доведя свой отрыв от Ральфа до 4–5 секунд, успокоился и перестал форсировать темп. Баррикелло, который явно мог идти быстрее Williams, терпеливо сидел за спиной младшего Шумахера в ожидании пит-стопов и лишь изредка нервировал Ральфа, показываясь в его зеркалах перед “шпилькой”. А вот Монтойя столкнулся с серьезными проблемами.

Как и Рубенс, он явно терял время позади более медленной машины и начал было атаковать Райкконена, но финн не уступал, а атаки Хуана только увеличивали отставание от Шумахера и Баррикелло. Если первые пять кругов Кими еще более или менее держал темп лидеров, то затем стал отвлекаться на терзавшего его Монтою и начал проигрывать Шумахеру по полторы секунды на круге. К десятому кругу отставание Кими и Хуана от Михаэля выросло до 15 секунд. В Williams наконец поняли, что если так будет продолжаться и дальше, то после пит-стопа, даже если ему и удастся пройти Кими во время дозаправки,

Монтойя сможет рассчитывать лишь на четвертое место и разрешили колумбийцу рискнуть и немного поднять обороты двигателя. В итоге на 11-м круге в конце прямой перед “шпилькой” Хуан все-таки сумел поравняться с McLaren, но упрямый финн закрыл внутреннюю траекторию и не пустил колумбийца вперед. То что происходило дальше, не поддается никакому описанию.

Почти полкруга Williams и McLaren неслись колесо в колесо, попеременно вырываясь на полкорпуса вперед, но затем вновь сравниваясь. Они скользили в поворотах всеми четырьмя колесами буквально в нескольких сантиметрах друг от друга, то один то другой оказывался на внешней – грязной стороне трассы, но при этом ни один не захлопывал калитку, каждый раз оставляя сопернику ровно столько места, чтобы тот мог уместиться на трассе. Только через полминуты этой фантастической дуэли при выходе на стадион Монтойя наконец смог получить решающее преимущество, вырвался вперед и тут же умчался



На первом комплекте резины Баррикелло был немного быстрее Ральфа, но атак не предпринимал. Возможно, в этом была главная ошибка бразильца в этой гонке



В гонке Эдди Ирвайн стал первой жертвой коварной “шпильки” “Хоккенхаймринга”



Взрыв шины лишил Райкконена надежд на очки



Ни один из Renault до финиша так и не добрался: первым из-за проблем с мотором гонку покинул Баттон...

от Кими. Однако существенно сократить свое отставание от лидеров за следующие три десятка кругов Хуану так и не удалось, и к началу второй серии пит-стопов он еще проигрывал сумевшему отбиться от Баррикелло Ральфу все те же 13 секунд. Казалось, на пьедестал Монтёе уже не подняться. Но судьба, словно в награду за великолепный обгон Райкконена, подарила колумбийцу второе место.

Сначала Баррикелло потерял в боксах около 10 секунд, пока механики Ferrari тисцно пытались засунуть заправочный шланг в горловину его бензобака, и Монтёе вошел в тройку. А за четыре круга до финиша на пит-лейн неожиданно свернул и шедший вторым Ральф, у которого упало давление воздуха в пневмосистеме привода клапанов двигателя. На уст-

ранение неисправности у механиков Williams ушло всего несколько секунд, но этого оказалось достаточно, чтобы Хуан вышел вперед и закончил гонку вторым.

А вот другому участнику "дуэли при Хоккенхайме" не повезло. Райкконен уверенно контролировал свою пятую позицию, пока на 37-м круге не проколол левое заднее колесо. Лишь благодаря своему упрямству Кими сумел на трех колесах достичь боксов и даже продолжил гонку. Но днище машины было сильно повреждено, и на 62-м круге финн все-таки потерял свой McLaren в последнем повороте. В итоге прокол Кими вывел на пятое место его партнера по McLaren, который со старта возглавлял постепенно редевшую группу из полутора десятков машин, как и в квалификации очень плотно боровшихся за места позади пятерки лидеров. Сначала из этой группы вывалился Ирвайн, которого развернуло в "шпильке" поперек трассы. Затем стремительно стала падать мощность на Renault Баттона. На Minardi Уэббера и Toyota Мак-Ниша отказала гидравлика. У Трулли начала пузыриться резина, и вскоре он вылетел с трассы, борясь с Физикеллой, на которого, как и на Бернольди с Панисом, обрушились проблемы с мотором. Вильнева подвела коробка передач. В итоге из полутора десятков соискателей двух вакантных мест в очковой зоне до финиша добра-



лись лишь пятеро во главе с Култхардом и двумя гонщиками Sauber.

Единственный же человек, у которого на этом Гран При, как и на 16 предыдущих, не возникало, казалось, вообще никаких проблем, в гордом одиночестве первым пересек линию финиша под ликующие крики толпы. В очередной раз у "пятикратного короля" Ф-1 не нашлось достойных соперников, и бороться ему пришлось лишь со своей слабостью перед заколдованной для него трассой "Хоккенхаймринг". Но он победил "злые силы", долгие годы мешавшие ему выиграть домашний Гран При. Впрочем, быть может, все колдовство Хоккенхайма осталось где-то там, на длинных прямых под сенью вековых деревьев Темного леса.

Владимир Маккавеев

Великолепной гонке Паниса положили конец проблемы с двигателем Honda



Аллан Мак-Ниш:

"ПОСЛЕ ПИТ-СТОПА МАШИНА ПЕРЕСТАЛА НОРМАЛЬНО РАЗГОНЯТЬСЯ, Я ХОТЕЛ ВЕРНУТЬСЯ В БОКСЫ, НО ТАК И НЕ УСПЕЛ ЭТОГО СДЕЛАТЬ"



Toyota так и не смогла найти верных настроек под новый "Хоккенхаймринг", и на своем домашнем Гран При (база команды располагается в Кельне) пилоты команды смотрелись ничуть не лучше Марка Уэббера на Minardi

Хоккенхайм Автодром "Хоккенхаймринг"

Длина круга 4,574 км
Количество кругов 67
Общая длина 306,458 км
Финиш/старт 0,000 км
Функционирует с 1939 г.
Организатор Гран При:
Promotion Gesellschaft
Motorsport GmbH
Старт гонки
(время московское) 16:00
Расположение:
25 км к юго-западу от
Хайдельберга
Почтовый адрес:
Hockenheim-Ring, Postfach 1106,
D-68754 Hockenheim - GERMANY
Тел. (+49) 6205 9500
Адрес в Internet:
www.hockenheimring.de



На этом Гран При...

Михаэль Шумахер набрал уже 900-е очко в гонках чемпионата мира Ф-1. За 11 лет выступления немецкий пилот завоевал уже 907 очков.



Победитель 2001 г.: Ральф Шумахер/Williams FW23: 1:18'17.873

Рекорд круга в квалификации (до 2002 г.):

Рекорд круга в гонке (до 2002 г.):

До 2001 года гонки Формулы-1 на трассе в данной конфигурации не проводились.

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

ТРЕНИРОВКА. ПЯТНИЦА

Облачно. Дождь-сухо Температура воздуха: 16-22 °C
11.00-14.00 Температура полотна: 18-28 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.ср.
1	М. Шумахер	1'16.086/45	-	216.418
2	Р. Баррикелло	1'16.248/49	0.162	215.958
3	К. Райкконен	1'16.344/34	0.258	215.686
4	Д. Култхард	1'16.440/29	0.354	215.416
5	Р. Шумахер	1'16.934/48	0.848	214.032
6	Э. Ирвайн	1'17.136/38	1.050	213.472
7	Х.-П. Монтойя	1'17.187/49	1.101	213.331
8	Ф. Масса	1'17.361/47	1.275	212.851
9	А. Мак-Ниш	1'17.422/46	1.336	212.683
10	Х.-Х. Френтцен	1'17.471/40	1.385	212.549
11	Э. Бернольди	1'17.481/39	1.395	212.521
12	О. Панис	1'17.482/34	1.396	212.519
13	Н. Хайдфельд	1'17.573/45	1.487	212.269
14	Т. Сато	1'17.684/49	1.598	211.966
15	П. де ла Роса	1'17.732/25	1.646	211.835
16	Дж. Физикелла	1'17.805/33	1.719	211.636
17	Ж. Вильнев	1'17.954/52	1.868	211.232
18	М. Сало	1'18.023/44	1.937	211.045
19	Дж. Баттон	1'18.211/44	2.125	210.538
20	Я. Трулли	1'18.658/25	2.572	209.341
21	М. Уэббер	1'19.594/32	3.508	206.879
22	А. Ионг	1'20.164/39	4.078	205.408

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

ТРЕНИРОВКА. СУББОТА

Переменная облачность. Сухо Температура воздуха: 19-25 °C
9.00-11.00 Температура полотна: 21-32 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.ср.
1	М. Шумахер	1'14.487/29	-	221.064
2	Р. Шумахер	1'15.154/30	0.667	219.102
3	Р. Баррикелло	1'15.459/15	0.972	218.216
4	Х.-П. Монтойя	1'15.472/31	0.985	218.178
5	Н. Хайдфельд	1'15.862/23	1.375	217.057
6	Ф. Масса	1'15.997/27	1.510	216.671
7	Дж. Физикелла	1'16.093/32	1.606	216.398
8	М. Сало	1'16.195/29	1.708	216.108
9	Д. Култхард	1'16.260/29	1.719	216.077
10	А. Мак-Ниш	1'16.399/29	1.912	215.531
11	Я. Трулли	1'16.403/33	1.916	215.520
12	К. Райкконен	1'16.482/26	1.995	215.297
13	Т. Сато	1'16.494/28	2.007	215.263
14	О. Панис	1'16.694/35	2.207	214.702
15	Э. Ирвайн	1'16.876/31	2.389	214.194
16	Ж. Вильнев	1'16.938/36	2.451	214.021
17	Х.-Х. Френтцен	1'17.163/24	2.676	213.397
18	П. де ла Роса	1'17.218/31	2.731	213.245
19	Э. Бернольди	1'17.258/33	2.771	213.135
20	Дж. Баттон	1'17.455/14	2.968	212.593
21	М. Уэббер	1'18.291/36	3.804	210.323
22	А. Ионг	1'20.314/25	5.827	205.025

КВАЛИФИКАЦИЯ

Переменная облачность. Сухо Температура воздуха: 26 °C
13.00-14.00 Температура полотна: 32-34 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	+%	В.ср.	Время дня
1	М. Шумахер	1'14.389/11	-	-	221.355	13:59.36
2	Р. Шумахер	1'14.570/12	0.181	0.243	220.818	13:51.00
3	Р. Баррикелло	1'14.693/12	0.304	0.408	220.454	13:58.24
4	Х.-П. Монтойя	1'15.108/11	0.719	0.966	219.236	13:53.46
5	К. Райкконен	1'15.639/11	1.250	1.680	217.697	13:48.24
6	Дж. Физикелла	1'15.690/12	1.301	1.748	217.550	13:38.37
7	О. Панис	1'15.851/12	1.462	1.965	217.088	13:46.15
8	Я. Трулли	1'15.885/12	1.496	2.011	216.991	14:00.50
9	Д. Култхард	1'15.909/12	1.520	2.043	216.922	13:38.02
10	Н. Хайдфельд	1'15.990/12	1.601	2.152	216.691	13:56.47
11	Ж. Вильнев	1'16.070/11	1.681	2.259	216.463	13:44.49
12	Т. Сато	1'16.072/12	1.683	2.262	216.458	14:01.01
13	Дж. Баттон	1'16.278/12	1.889	2.539	215.873	13:52.02
14	Ф. Масса	1'16.351/11	1.962	2.637	215.667	13:55.54
15	Х.-Х. Френтцен	1'16.505/12	2.116	2.844	215.232	14:00.28
16	Э. Ирвайн	1'16.533/12	2.144	2.882	215.154	13:49.04
17	А. Мак-Ниш	1'16.594/12	2.205	2.964	214.982	13:58.49
18	Э. Бернольди	1'16.645/12	2.256	3.032	214.839	13:55.41
19	М. Сало	1'16.685/11	2.296	3.086	214.727	13:57.15
20	П. де ла Роса	1'17.077/12	2.688	3.613	213.635	13:35.11
21	М. Уэббер	1'17.996/11	3.607	4.848	211.118	13:50.14
107%		1'19.596	5.198	7.000		
22	А. Ионг	1'19.775/12	5.368	7.240	206.410	14:00.41

РАЗМИНКА

Солнечно. Сухо Температура воздуха: 21-28 °C
9.30-10.00 Температура полотна: 25-37 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.ср.
1	М. Шумахер	1'16.726/13	-	214.613
2	Р. Баррикелло	1'17.240/16	0.514	213.184
3	Дж. Физикелла	1'17.290/17	0.564	213.046
4	О. Панис	1'17.326/13	0.600	212.947
5	Т. Сато	1'17.544/14	0.818	212.349
6	Н. Хайдфельд	1'17.711/14	0.985	211.892
7	Д. Култхард	1'17.880/10	1.154	211.432
8	Р. Шумахер	1'17.935/15	1.167	211.397
9	К. Райкконен	1'17.963/10	1.237	211.207
10	Х.-П. Монтойя	1'17.972/8	1.246	211.183
11	Ф. Масса	1'18.033/14	1.307	211.018
12	Э. Бернольди	1'18.226/14	1.500	210.497
13	Я. Трулли	1'18.295/15	1.569	210.312
14	Э. Ирвайн	1'18.348/15	1.622	210.170
15	П. де ла Роса	1'18.420/15	1.694	209.977
16	М. Сало	1'18.653/15	1.927	209.355
17	Ж. Вильнев	1'18.765/15	2.039	209.057
18	Дж. Баттон	1'18.791/15	2.065	208.988
19	А. Мак-Ниш	1'19.318/11	2.592	207.599
20	Х.-Х. Френтцен	1'19.910/12	3.184	206.061
21	М. Уэббер	1'20.158/15	3.432	205.424

ГОНКА

Солнечно. Сухо Температура воздуха: 29-34 °C
14.00 Температура полотна: 38-47 °C

№	Пилот	Время	ЛК/№	В.ср.
1	М. Шумахер	1:27'52.078	1'16.462/44	209.262
2	Х.-П. Монтойя	+10.503	1'16.693/33	208.846
3	Р. Шумахер	+14.466	1'16.513/47	208.689
4	Р. Баррикелло	+23.195	1'16.845/45	208.345
5	Д. Култхард	+1 круг	1'17.530/43	206.112
6	Н. Хайдфельд	+1 круг	1'18.062/46	204.780
7	Ф. Масса	+1 круг	1'18.562/44	204.454
8	Т. Сато	+1 круг	1'18.448/43	203.802
9	М. Сало	+1 круг	1'18.497/45	203.613
НК 9	Дж. Физикелла	НФ (59)	1'18.053/44	203.122
НК 4	К. Райкконен	НФ (59)	1'17.895/24	202.944
НК 16	Э. Ирвайн	НФ (57)	1'18.859/16	199.753
НК 21	Э. Бернольди	НФ (48)	1'19.084/43	201.207
НК 12	О. Панис	НФ (39)	1'18.405/27	203.981
НК 14	Я. Трулли	НФ (36)	1'18.280/35	202.077
НК 11	Ж. Вильнев	НФ (27)	1'19.400/22	195.168
НК 15	Дж. Баттон	НФ (24)	1'19.695/23	200.235
НК 25	А. Мак-Ниш	НФ (23)	1'19.587/17	202.450
НК 23	М. Уэббер	НФ (23)	1'19.485/22	199.588
НК 22	Х.-Х. Френтцен	НФ (18)	1'19.995/16	171.030
НК 17	П. де ла Роса	НФ (0)	-	-

ЧЕМПИОНАТ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ

Пилот	Очки
1 М. Шумахер	106
2 Х.-П. Монтойя	40
3 Р. Шумахер	36
4 Р. Баррикелло	35
5 Д. Култхард	32
6 К. Райкконен	17
7 Дж. Баттон	11
8 Н. Хайдфельд	7
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	9:3	Р. Баррикелло
Д. Култхард	4:8	К. Райкконен
Р. Шумахер	5:7	Х.-П. Монтойя
Н. Хайдфельд	10:2	Ф. Масса
Дж. Физикелла	8:3	Т. Сато
Ж. Вильнев	6:6	О. Панис
Я. Трулли	8:4	Дж. Баттон
Э. Ирвайн	6:5	П. де ла Роса
Х.-Х. Френтцен	11:1	Э. Бернольди
А. Ионг	0:12	М. Уэббер
М. Сало	11:1	А. Мак-Ниш

КУБОК КОНСТРУКТОРОВ

Команда	Очки
1 Scuderia Ferrari Marlboro	141
2 BMW WilliamsF1 Team	76
3 West McLaren Mercedes	49
4 Mild Seven Renault F1 Team	15
5 Sauber Petronas	11
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

На стартовой решетке обнаружили неполадки в работе трансмиссии на Ferrari Баррикелло, и бразильцу пришлось срочно бежать в боксы за запасной машиной.

1 М. Шумахер выигрывает старт. Райкконен обгоняет Монтою. Физикелла и Панис пропускают Трулли и Култхарда. По три места выигрывают Баттон и Масса. У Уэббера и Френтцена отказала стартовая система, Марк все же сумел тронуться, а Френтцена механики откатили на пит-лейн, откуда он продолжил гонку, уже отставая на два круга. В "шпильке" отказывает двигатель на Jaguar де ла Роса. Порядок лидеров: М. Шумахер, Р. Шумахер, Баррикелло, Райкконен, Монтоя, Трулли.



2 Сато (13-й) ошибается на стадионе и пропускает Вильнева.
3 Мак-Нэш пропускает Ирвайна на 15-е место, Сало – Уэббера на 18-е.
4 Из-за проблем с дифференциалом и недостаточной поворачиваемости Баттон (10-й) пропускает оба Sauber. Бернольди (16-й) обгоняет Мак-Нэша.
6 У Баттона (12-й) падает мощность двигателя, и в "шпильке" его обгоняют Вильнев и Сато. Там же разворачивает Ирвайна (15-й).
7 Баттон (14-й) пропускает Бернольди, Мак-Нэша и Уэббера.

9 Баттона обгоняют также Сало и Ирвайн.
11 В острейшей борьбе Монтоя (5-й) обгоняет Райкконена и начинает отрываться от финна. Ирвайна (18-й) вновь разворачивает.



12 Култхард обгоняет Трулли (6-й). Физикелла (8-й) дважды ошибается по ходу круга и пропускает сначала Паниса, а затем и Массу.
13 У Трулли начинает сдвигаться резина – его обгоняет Панис (8-й).
14 В борьбе за 18-е место Ирвайн еще раз обгоняет Баттона.

15 Физикелла (10-й) атакует Массу, застрявшего за Трулли. Фелипе, защищаясь, уходит внутрь поворота и умудряется перетормозить Ярно.

16 Трулли на одном круге пропускает 6 машин и сворачивает на пит-стоп. Попутно Сато (12-й) обгоняет Вильнева, а Сало (16-й) – Уэббера.

19 Френтцен (20-й) завершает гонку в боксах – утечка в гидросистеме.

20 Масса заезжает на пит-стоп и откатывается с 8-го на 17-е место.

21 Сало (15-й) теряет в боксах три позиции, Баттон (19-й) пропускает Трулли.

22 Хайдфельд (9-й) после дозаправки откатывается на 15-е место.

23 Мак-Нэш (12-й) после пит-стопа сходит в "шпильке" из-за поломки мотора. Уэббер (14-й) останавливается в боксах – отказ гидравлики.

24 Вильнев (10-й) и Бернольди (11-й) синхронно посещают боксы.

25 Баттон сходит из-за отказа мотора. Панис (7-й) и Ирвайн (11-й) посещают боксы: Оливье возвращается на трассу 9-м, Эдди – 16-м.

26 В боксах Баррикелло (3-й; 8,6), Райкконен (5-й; 9,2) и Сато (8-й).

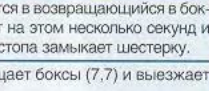
27 М. Шумахер (1-й) после дозаправки (8,4) пропускает вперед оба Williams.

28 Затянувшаяся дозаправка отбрасывает Физикеллу с 6-го на 13-е место.

29 При въезде на пит-лейн Ральф (8,0) утыкается в возвращающийся в боксы с отказавшей КП BAR Вильнева, теряет на этом несколько секунд и остается 3-м. Култхард (5-й; 7,8) после пит-стопа замыкает шестерку.

30 Монтоя (1-й) последним из лидеров посещает боксы (7,7) и выезжает с пит-лейн 4-м в 12 с позади Баррикелло.

33 Трулли наказан проездом по пит-лейн за игнорирование синих флагов в тот момент, когда его проходил на круг Ральф Шумахер. Масса (8-й) пропускает вперед Хайдфельда.



37 У Райкконена (5-й) на торможении перед "шпилькой" взрывается левая задняя шина. Кими несколько раз вылетает с трассы, но добирается до боксов, правда, повредив при этом днище машины. После замены колес финн возвращается на трассу 14-м и последним. Атакуя Физикеллу, Трулли (13-й) выскакивает на грязный асфальт на стадионе, вылетает на гравий и утыкается носом в отбойник.

40 На входе во второй поворота у Паниса (6-й) отказывает мотор.

42 Второй пит-стоп отбрасывает Массу с 7-го места на 10-е.

43 Сало (9-й) после дозаправки опускается на две позиции.

44 В боксах побывали Хайдфельд (6-й; 9,1) и Сато (7-й).

45 Физикелла (6-й) и Бернольди (10-й) заезжают на дозаправки.

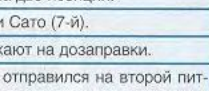
46 Баррикелло (3-й) первым среди лидеров отправился на второй пит-стоп, но механикам долго не удавалось вставить заправочную канистру в горловину бака, из-за чего Рубенс простоял у боксов 21,2 с.

47 В боксы заезжают М. Шумахер (1-й; 8,5) и Ирвайн (11-й). Михаэль возвращается на трассу 2-м, Эдди – 13-м, лидер – Ральф.

49 Ральф (1-й; 7,8) после пит-стопа выезжает на трассу позади Михаэля и Монтоя, который в конце круга также сворачивает в боксы (7,4), но возвращается в гонку 3-м. В боксах также Култхард (8,6), который сохраняет 5-ю позицию. У Бернольди (12-й) отказывает мотор.

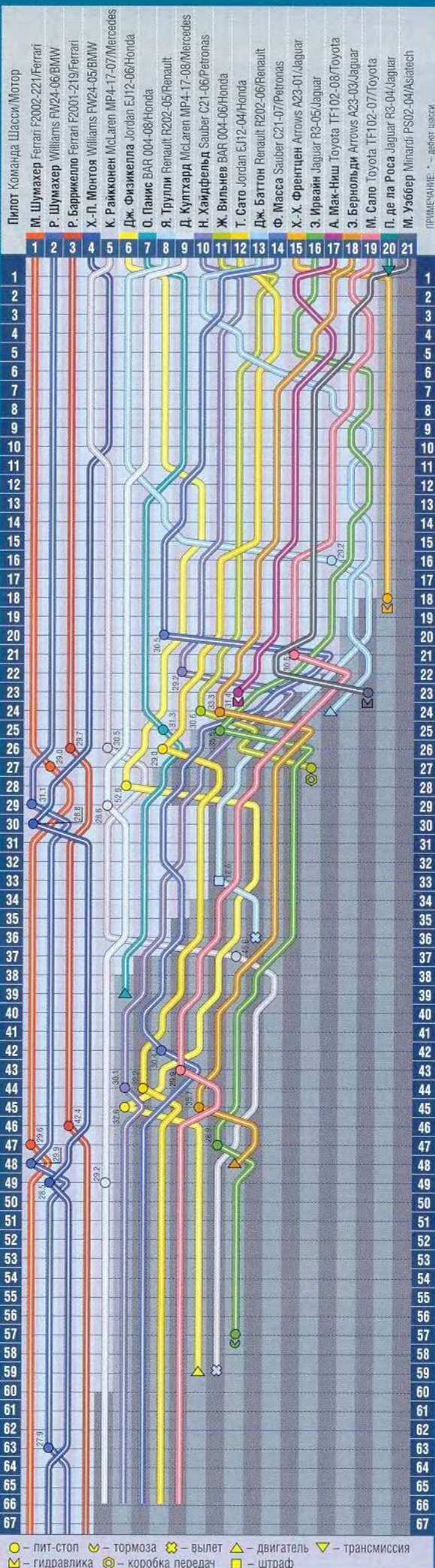
57 Ирвайн (12-й) вылетает во втором повороте, сворачивает в боксы и сходит из-за проблем с тормозами.

60 Райкконен (11-й) вылетает в последнем повороте и выбывает из гонки. У Физикеллы (10-й) отказывает мотор.



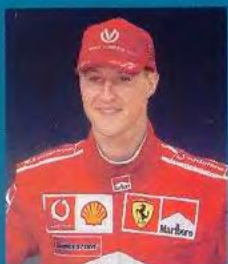
63 Ральф (2-й) заезжает на пит-лейн (7,2, без замены шин и дозаправки) для замены воздуха в пневмосистеме двигателя, что отбрасывает его на 3-е место.

67 М. Шумахер одерживает свою 2-ю победу в Хоккенхайме и 62-ю в карьере. В макс. на прямой у Физикеллы: 326,8 км/ч; быстрейший круг – у М. Шумахера; лучшие результаты на секторах – у Р. Шумахера (1-й: 16,582 с), Монтоя (2-й: 35,482 с), Р. Шумахера (3-й: 23,806 с).



ПРЕСС- КОНФЕРЕНЦИЯ ПОСЛЕ ГОНКИ

Михаэль Шумахер



За семь лет, что я выступаю за Ferrari, мне впервые удалось выиграть ГП Германии. Это замечательно. Поединок с Ральфом получился очень напряженным, но, думаю, доставил немецким болельщикам массу удовольствия. Жаль, что у Ральфа возникли сложности. Двоим Шумахерам было бы здорово оказаться на верхних ступенях пьедестала, но я уверен, что у нас еще будет такая возможность в будущем. Первый комплект шин стал изнашиваться слишком быстро, поэтому приходилось атаковать из всех сил, чтобы сохранить преимущество. Поначалу я еще старался сберечь их, но потом отрыв стал сокращаться, и пришлось прибавить. Слава богу, второй и третий комплекты шин проявили себя лучше. Ближе к финишу я несколько сбросил темп и лишь следил за отрывом от преследователей, поддерживая его более-менее постоянным. Ну а когда Ральф свернул в боксы, я еще больше сбросил. После финиша я осмотрел шины на автомобиле Монтой – должен сказать, покрышки Michelin тоже здорово изношены, но все же не так сильно, как наши Bridgestone.

Хуан-Пабло Монтой



Поединок с Кими Райкконеном вышел просто замечательным! Со старта я ушел хорошо, но потом машина словно завязла – Рубенс стал отрываться, а Кими прорвался вперед. Я терял за ним время, и попросил команду по радио на короткий промежуток несколько увеличить предельные обороты двигателя, чтобы получить преимущество в борьбе. Когда мы выходили из «шпильки», преимущество было на его стороне, но он ошибся в новой секции трассы, и на стадионе мне удалось выйти вперед. Обогнав Кими, я смог поддерживать такой же темп, что и лидеры. Но именно из-за проигранного старта я и не смог поучаствовать в борьбе за победу – ведь отставание уже выросло до 15 секунд.

Ральф Шумахер

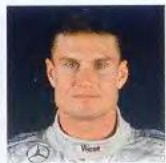


Я разочарован. Все сегодня шло не так, как должно было. Круговые не желали меня пропускать, при въезде на пит-стоп я уперся в кого-то, кто еле ехал, а в конце гонки пришлось вновь посетить боксы – что-то было не в порядке с двигателем. Не могу сказать, что Рубенс давил на меня в начале гонки, но Трулли сдерживал меня очень долго, и тогда пришлось действительно внимательно следить за Рубенсом. В остальное время я был сосредоточен лишь на погоне за Михаэлем. Я решил не менять шины во время второго пит-стопа – на новом комплекте всякий раз возникала недостаточная поворачиваемость. А так установился неплохой баланс, и нам не хотелось его сбивать. Шины не слишком изнашивались и без проблем должны были выдерживать до финиша. Да, еще во время второй остановки возникло некое недопонимание с механиком, который держит «леденец». Он что-то замешкался, и я решил трогаться без его команды. Но пришлось вновь остановиться. Одним словом, уик-энд – хуже не придумаешь.

ГОНКА ГЛАЗАМИ ПИЛОТОВ



Рубенс Баррикелло: Гонка получилась очень сложной. По пути на стартовое поле я почувствовал, что с машиной что-то не в порядке, и решил, что безопаснее будет стартовать на запасной. После старта дела складывались неплохо, но держаться за Ральфом было непросто. Во время второго пит-стопа клапан заправочной горловины не открылся, это стоило мне драгоценных секунд и места на пьедестале. Возвратившись на трассу, я думал лишь о том, как без приключений довести машину до финиша и получить очки в чемпионате.



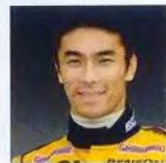
Дэвид Култхард: Уик-энд сложился гораздо хуже, чем в Мании-Куре, но, думаю, пятое место – это самое лучшее, что мы могли сделать в этих условиях. На старте я выиграл несколько мест, но затем застрял за Трулли и лишь терял время. Обогнав его, я старался удерживать машину на асфальте и надеялся на ее надежность. Первый комплект шин начал стираться слишком быстро, поэтому на пит-стопах мы внесли некоторые коррективы. На втором комплекте я не уступал в скорости другим пилотам Michelin, но два очка – это максимум, что можно было получить.



Ник Хайдфельд: Из-за отказа гидравлики квалификацию мне пришлось проходить на запасной машине, так что местом в первой десятке я остался доволен. Старт вышел достаточно хаотичным – там было так много машин! Я не сразу нащупал верный ритм, но затем все вошло в норму, разве несколько досаждала небольшая недостаточная поворачиваемость. Лишь один раз возникла проблема – я выскочил на траву. Может быть, ошибся сам, а возможно, на трассе оказалось масло. В любом случае, хорошо набрать очки в домашней гонке.



Фелипе Масса: В субботу проблемы буквально преследовали меня – шинам не хватало сцепления, в быстрых поворотах машина вела себя нервно, а в медленных возникала недостаточная поворачиваемость. Но сегодня – совсем другое дело. Начало гонки получилось просто фантастическим – пока я оставался впереди Ника, мне удалось обогнать много машин. Думаю, сегодня я доказал, что могу действительно хорошо выступать в Ф-1. Я рад за команду, заработавшую сегодня очередное очко, но, говоря по правде, хотел бы сам принести его в копилку.



Такума Сато: Восьмое место – лучшее для меня в Ф-1, как, впрочем, и 12-я позиция на старте, хотя, признаюсь, я рассчитывал все же попасть в первую десятку по итогам квалификации. Жаль, что не удалось пока набрать очки, но я все ближе к ним. Гонка получилась захватывающей – я совершил пару обгонов, которые очень мне понравились. В конце дистанции машина несколько разбалансировалась, но я продолжил гонку.



Мика Сало: Квалификация стала для меня сплошным кошмаром – все, что можно, шло не так, как надо. Старт гонки тоже получился не слишком удачным, а в начале дистанции машина здорово страдала от избыточной поворачиваемости. Во время первого пит-стопа мы изменили регулировки переднего антикрыла, и дела пошли лучше. Когда стартуешь с 19-го места, добиться хорошего результата непросто, но сегодня, когда мы столкнулись с проблемой надежности, и просто финиш в гонке – хороший результат для нас.



Джанкарло Физикелла: После великолепного результата в квалификации гонка не задалась почти с самого начала. На первом пит-стопах забарахлило сцепление, а затем возникла заминка с передним правым колесом. Я потерял много времени. Обидно, потому что машина сегодня выглядела действительно хорошо. Конечно, я расстроен своим сходом, но команда прогрессирует, и я с нетерпением жду следующей гонки.



- Наигрался, Фелипе?
А теперь - за руль!



Снова McLaren утерли нос



Все наперекосяк!



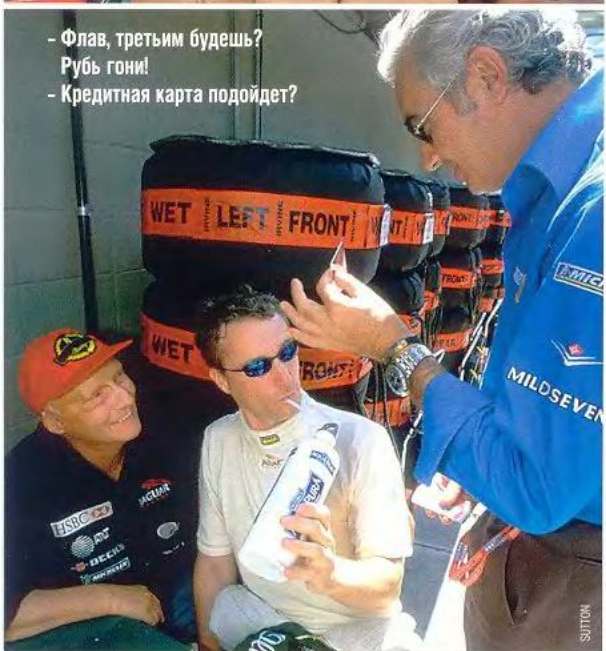
Гонщик немного
перекусил перед
стартом...



Эти девушки всегда
приходят в очках!



- Чья это машина -
неизвестно, но моет ее
трехкратный чемпион мира



- Флав, третьим будешь?
Рубь гони!
- Кредитная карта подойдет?



- Фрэнк! Твой Шумахер не так и хорош.
Мой лучше!
- Да он, вроде, сам моется



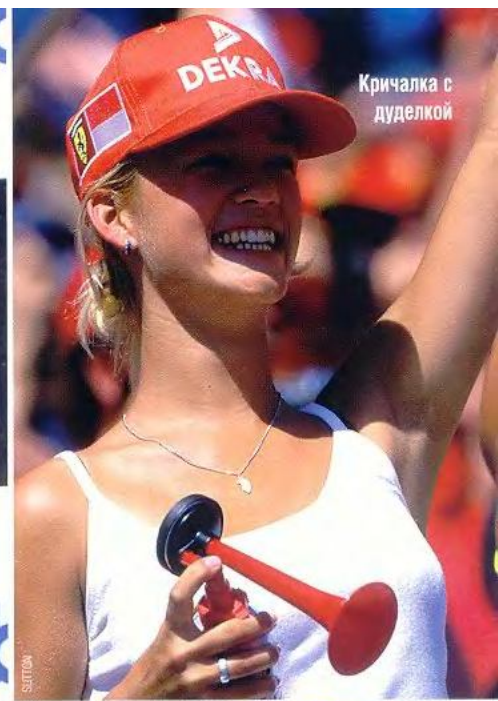
Совсем
оСАТонел!



Новая
вилла
Михаэля



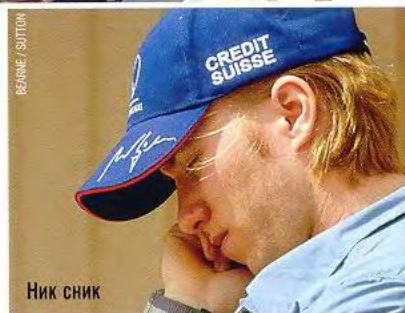
Этим третий не нужен



Кричалка с дуделкой



- А почему ты смущаешься, когда называешь меня по имени?



Ник сник



Новая методика испытания прижимной силы



Правление Михазля

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



В случае неудачи Эдди Джордан пообещал спустить на Сато всех собак



Дети - результат неправильного выбора резины. Е. Назаров. Санкт-Петербург

Шишка на ровном месте



Большой Приз Франции – старейшая в мире гонка класса Гран При, в этом году она проводилась уже в 88-й раз. А еще, по всеобщему убеждению, это и самый скучный Гран При современного чемпионата мира – не в спортивном, а в организационно-культурном или, если угодно, светском плане. В Малайзии и то веселее. Виною тому главным образом географическое расположение автодрома “Невер-Маньи-Кур”, на котором ГП Франции проводится последние 12 лет. Он весьма отда-



Пaddock, выстроенный в “каре”

Молодые селянки здесь, увы, тоже особой красотой не блещут (кто вообще запустил миф о том, что француженки – красивейшие женщины в мире?), так что и на сеновал пригласить, по сути, некого. Неудивительно, что известный гедонист и плейбой Эдди Ирвайн, имея, надо полагать, в виду именно это, сетовал с кислой миной на лице: “За пределами самой трассы скука здесь смертная. Маньи-Кур – это одно из мест, где нам всем за неимением ничего другого остается лишь рано ложиться баиньки”. Другими словами, всем, кто задействован в Гран При Франции, остается сосредоточиться только на гонках, поскольку больше просто не на чем.

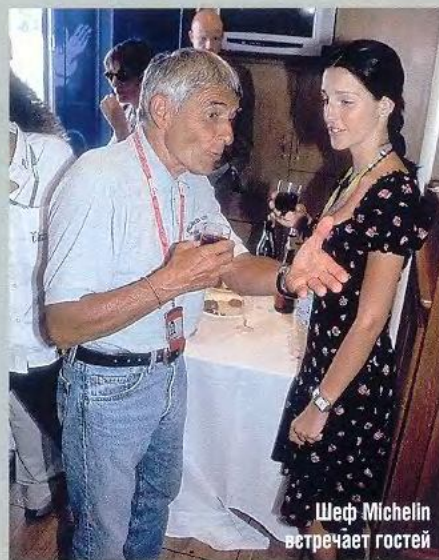
Мика Сало очень метко назвал paddock французского автодрома “маленькой деревней”. Действительно, расположенный не в одну линию сразу за гаражными боксами, как почти на всех других трассах чемпионата, а на некотором удалении, с моторхоумами, построенными в “каре”, он и впрямь напоминает деревушку с несколькими улицами и центральной площадью. Деревушку, надо признать, очень живописную: кругом красиво подстриженные кусты, цветники, а в центре, на “главной площади” – эффектный фонтан. Впрочем,

в прикладном смысле эта площадь выполняет функцию скорее задворков paddock, поскольку все входы-выходы моторхоумов расположены по внешнему периметру, и вся около-спортивная жизнь бурлит именно там. Журналистам и фотографам по этой причине здесь работать труднее, чем на других автодромах: там весь paddock просматривается от начала до конца и всегда можно быстро прибежать туда, где происходит нечто выдающееся, а здесь, если ты находишься на одной из “улиц”, скажем, в моторхоуме McLaren, то совершенно не видишь, что происходит на другой, например, у моторхоума Williams.

Хлеб вместо зрелищ

Как известно, спасение утопающих в скуке – дело рук самих утопающих. И недостаток внеспортивных зрелищ на автодроме “Невер-Маньи-Кур” они с лихвой возмещают “хлебом”, которым потчуют “широкие слои узкого круга обитателей paddock”. В том числе хлебом и в самом прямом смысле. Именно из аппетитных, золотистых, хрустящих караваев и булочек был составлен человек-символ французских шинников Бибендум, установленный в центре большого и заставленного всяческими местными вкусностями стола в моторхоуме Michelin в четверг вечером. Пытаться описать на бумаге то, что в процессе поедания этих вкусностей ощущаешь на языке – пустая трата времени. Это просто неопишимо. Одно точно: насколько преувеличена красота французских женщин, настолько же недостаточна будет любая попытка расхвалить французскую кухню – особенно когда угощает Michelin – не только шинный гигант, но и самый уважаемый эксперт в области кулинарии (компания Michelin выпускает знаменитый на весь мир ежегодный справочник-классификатор ресторанов). Осуществить “пищеприем” за столом Michelin всегда рады не только “бездомные” гости, но даже и представители команд, столы в моторхоумах которых и без того ломятся от собственных яств. Более того, зашедший “на огонек” Хуан-Пабло Монтойя со своей подружкой, едва засвидетельствовав свое почтение хозяину – месье

лен от Парижа (по меньшей мере, в четырех часах езды на автомобиле) и других крупных французских и европейских городов. Кругом – сплошная равнина, по которой среди полей знаков разбросаны маленькие городки и деревушки (каковой, собственно, является и Маньи-Кур) и где нет ничего выдающегося, кроме самого автодрома. Ни дать ни взять – шишка на ровном месте. Известные актеры, музыканты и прочие знаменитости, которых пруд пруди в paddockе на прочих Гран При, сюда и носа не кажут, даже самые завалыщие. Самое веселое развлечение в этой сельской глуши – посмотреть, как жандармы арестовывают какую-нибудь 80-летнюю бабулю, которая по дороге с ограничением скорости 90 км/час неслась ранним воскресным утром (не иначе как на Гран При спешила) со скоростью под 200. Я, во всяком случае, ничего веселее за пять дней пребывания в окрестностях Маньи-Кура не видел.



Шеф Michelin встречает гостей

Самое хлебное место
Гран При Франции



Дюпаське, сразу нырнул прямо на кухню, хватая все подряд прямо из кастрюль и со сковородок – с пылу с жару. Утерпеть-то и впрямь невозможно!

А на следующий вечер “ответный удар” нанесли другие “местные”. В ознаменование своего первого домашнего Гран При с момента официального возвращения в Ф-1 команда Renault провела уже третью в этом сезоне акцию под названием “Шеф-повара на колесах”. На сей раз гвоздем ее стал Ги Мартан, один из самых известных парижских кулинаров, недавно удостоенный звания Лучшего шеф-повара французской кухни 2002 года. Благодаря этому завсегдатаи paddock получили возможность отведать уникальные яства, которыми месье Мартан уже десяток лет потчует посетителей трехзвездочного (по классификации Michelin) ресторана Le Grand Vefour. Этот знаменитый ресторан, разместившийся в здании



Монтой с подругой атакует кухню

XVIII века и окруженный цветущими садами Пале-Рояля – уже более 200 лет излюбленное место артистов, писателей, политиков и прочей пафосной парижской публики. Шеф Мартан пришел сюда уже признанным мастером и теперь под лозунгом “Классика и новая волна” творит (именно творит, а не просто готовит) самые необычные блюда – такие, например, как представленные на ГП Франции лобстер в грейпфрутовом соке и имбире или филе ягненка под кофейно-шоколадным соусом. И надо сказать, что приготовить такие изысканные деликатесы посредством “полевой” кухни под палящим июльским солнцем на “задворках” моторхоума Renault – это особый подвиг. При этом месье Мартан поясняет: “Я не следую каким-то забытым рецептам. Каждое мое блюдо рождается из своего рода “наброска”. Готовить для кого-то – это все равно, что любить, воплощая в этом процессе свои чувства или воскрешая воспоминания. Здесь не место каким-то жестким канонам, а лишь эмоциям, ощущениям и твоей интерпретации сотворенного предшественниками”.

Звучит, согласитесь, интригующе и заманчиво. А как восхитительно на вкус!

БЫТЬ ИЛИ НЕ БЫТЬ?

Собственно трасса, на которой ныне проходит ГП Франции, вплоть до последнего времени считалась одной из самых современных



На страже порядка

и совершенных по оснащению и конфигурации, но теперь и относительно этого все чаще возникают вопросы, ставящие под сомнение будущее автодрома “Невер-Маньи-Кур” в календаре ЧМ Ф-1. В частности, вызывает весьма широкое недовольство и уже упомянутая “отдаленность от всего”, и недостаток человеко-мест в близлежащих отелях, из-за чего даже персоналу команд приходится проживать в 150 км от автодрома, что по меркам Ф-1 многовато, и стремление местных властей и производителей услуг драться с приезжими втридорога, обеспечивая не слишком-то высокий уровень сервиса, да и саму трассу гонщики не очень-то жалуют – и обгонять на ней крайне проблематично, и пит-лейн узковат, и техническая инфраструктура слабовата...

Из года в год хозяева нынешнего ГП Франции обещают исправить недостатки, но исполнять свои обещания не торопятся. Сейчас обнародованы новые планы перестройки трассы на вызывающем наибольшую критику участке – от поворота Chateau d'Eau до финишной черты. Этот участок будет практически полностью срыт, а на его месте будет построен новый, более короткий и скоростной левый поворот, который поведет к 90-градусному правому повороту в новой “стадионной” зоне.

Торможение с 300 км/час до 80 км/час представит здесь отличные возможности для обгона, и при этом новый участок трассы будет хорошо виден с главной трибуны. Планируется также строительство новых трибун и соответствующее увеличение мест на 20 тыс. (всего до 150 тыс.), перенос парковок и перепланировка подъездных путей.

Между тем на пятки “Маньи-Кур” наступает автодром-конкурент “Поль Рикар”, на котором в свое время прошло больше всего ГП Франции, реконструированный только что по самому последнему слову техники и принадлежащий к тому же не кому-нибудь, а самому Берни Экклстоуну. В то время как “Маньи-Кур” ведет местный политик-социалист Ролан Одэль. Но если прежде проведение здесь выгодного во всех отношениях ГП Франции поддерживалось Франсуа Миттераном, то с проигрышем социалистов на общенациональных выборах новое правительство, весьма вероятно, захочет переместить место проведения национального этапа Ф-1. Правда, “Поль Рикар” в этом смысле еще более нежелательный для новых французских властей вариант, поскольку расположен он в вотчине крайне правого крыла возглавляемого Жаном-Мари Ле Пенем Национального Фронта.

В общем, несмотря на безоблачное небо над “Маньи-Куром”, будущее ГП Франции пока овеяно густым туманом. И не исключено, что ГП Франции еще надолго останется самым скучным и наименее популярным в календаре чемпионата мира. Хорошо еще, что в этом году его, помимо “праздника живота”, оживила и интересная, напряженная гонка, ознаменовавшаяся пятым чемпионским титулом Михаэля Шумахера и последовавшим затем долгим и шумным праздником в paddock.

Но ближе к ночи и этот праздник, как и любой другой, закончился: огромные горы несъеденных яств безжалостно вывалили в мусорные баки, клумбы разобрали на составляющие секции, бассейн осушили, все это погрузили в грузовики и увезли, оставив после себя “выжженную пустыню”. Голую шишку на ровном месте.

Борис Мурадов





Герман
Тильке

За последние несколько лет Герман Тильке превратился в “придворного архитектора” Формулы-1. “Из-под пера” немецкого специалиста вышли автодромы в Сепанге и Шпильберге, после создания которых в мире началась повальная “германизация” гоночных трасс. На Тильке посыпались заказы со всего света, в том числе из России. Ведь именно Германа называли будущим архитектором так и не построенных автодромов в Санкт-Петербурге и Москве. В ожидании, пока мы все же найдем деньги на свою многострадальную трассу, Герман продолжает творить на родине. В этом году к списку построенных и перестроенных им трасс добавились и два самых знаменитых кольца Германии: “Нюрбургринг” и “Хоккенхаймринг”.

По требованию FIA из соображений безопасности оба автодрома подверглись заметной реконструкции. Но если в Нюрбурге Тильке изменил лишь первый поворот, спроектировав вместо малоинтересной и опасной скоростной “эски” великолепную медленную связку, дающую возможность для обгона, то Хоккенхайм пришлось переделывать весьма основательно. “Я хотел как можно больше оставить от старого “Хоккенхаймринга”, ведь это история немецкого автоспорта. Но прак-

тически сразу стало ясно, что это почти невыполнимая задача. Ведь большая часть трассы состояла из скоростных прямых, проложенных по узким просекам, прорубленным в лесу. Даже зоны безопасности и те были весьма условны для скоростей, которые развивали на этих прямых автомобили Ф-1. В результате сохранить удалось лишь “стадион”, немного изменив, правда, первый и последний повороты. Остальная же часть трассы была перестроена таким образом, чтобы снизить скорости, уменьшить длину кольца, но при этом повысить зрелищность и создать еще пару мест для обгонов (2-й, 6-й и 8-й повороты – прим. авт.). К сожалению, для этого пришлось вырубить значительную часть прилегающего к стадиону леса”.

Весь процесс проектирования, включая геологоразведку почвы и создание трехмерного компьютерного макета нового автодрома, занял у Германа и его группы, в которой работают всего 6–8 человек, около полугода. “Самое трудное – не нарисовать контур будущей трассы, а заранее учесть тысячи мелочей и требований, чтобы затем не пришлось ничего переделывать, – признается Тильке. – Поэтому мы старались проводить как можно больше консультаций с гонщиками и Чарли Уайтингом (руководитель гонок и делегат FIA по безопасности, – прим. авт.). Особенно нам помог Чарли – очень компетентный и вездельный человек, он обращал наше внимание на мельчайшие детали. И во многом благодаря ему мы получили такой хороший автодром”. Непосредственно строительство трассы и нового административного корпуса для официальных лиц, начавшееся в январе 2002 года, растянулось еще на полгода. За это время было проложено новое гоночное кольцо про-

тяженностью 4,574 км (ранее длина трассы составляла 6,823 км), установлено 2 км новых стальных отбойников Armco, 10 км сетчатых ограждений, проложено 12 км высоковольтных проводов, засажено травой и заасфальтировано 143 000 м² новых зон безопасности, протянуто 3,5 км водопроводных труб с питьевой водой, прорыто 5,2 км водостоков и дренажных туннелей. Наконец, построено пять новых трибун, включая великолепную трибуну Mercedes для VIP гостей на 6,5 тыс. мест. В общей сложности новый “Хоккенхаймринг” обошелся инвесторам в 62 млн евро, 15 млн из которых выделила на реконст-

Некоторые интересные цифры ГП Германии '02

За три дня Гран При болельщики съели в Хоккенхайме 125 000 немецких сосисок, общая длина которых составляет 23 км.

Кроме того, было съедено 25 000 шницелей, 35 000 мясных котлет и 15 000 бифштексов.

Болельщики выпили на автодроме около 125 000 литров прохладительных напитков и 85 000 литров пива.

рукцию автодрома федеральная земля Баден-Вюртемберг, в юрисдикции которой находится трасса. Поэтому вместе с новым кольцом автодром в Хоккенхайме получил и новое имя – “Хоккенхаймринг Баден-Вюртемберг”, и новую историю, которая началась 26 июля, когда на первых секундах пятничной тренировки Марк Уэббер первым вывел автомобиль Ф-1 из боксов на новое кольцо старой трассы. И больше всех в эту минуту, наверное, волновался ее второй отец Герман Тильке: “Мое сердце начинает биться чаще каждый раз, когда гоночная машина впервые выезжает на мою новую трассу!”

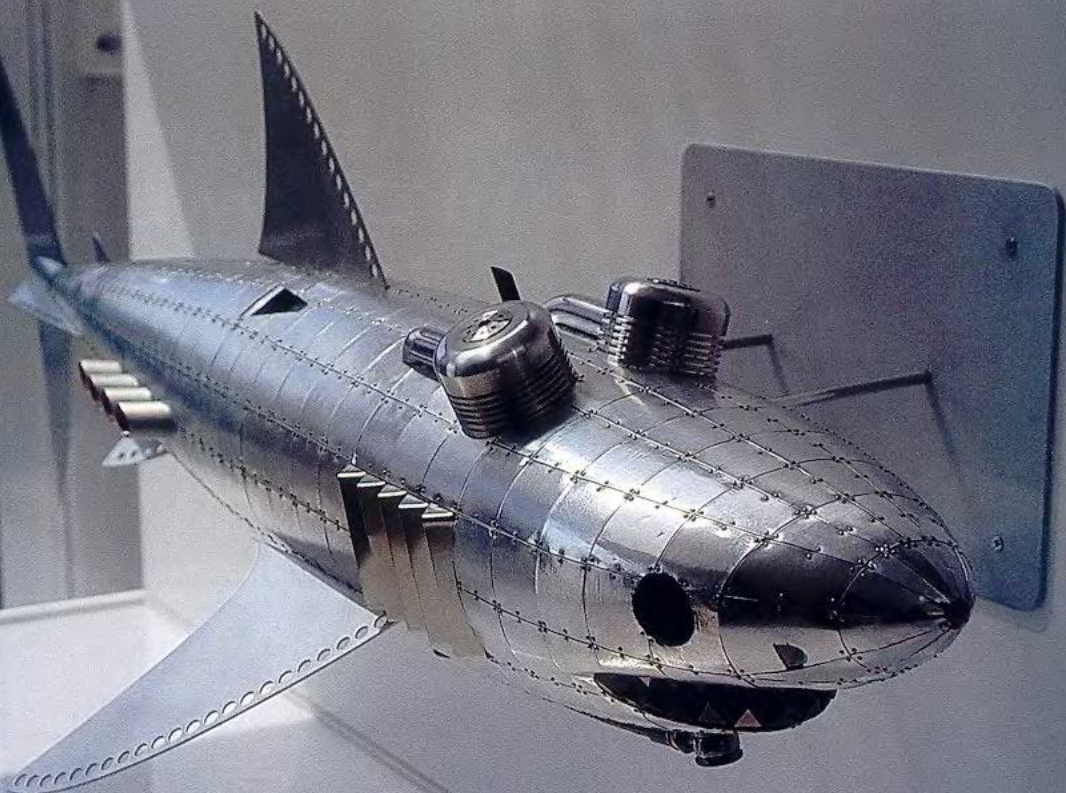
Владимир Маккавеев
Вадим Устинов

“Германизация”





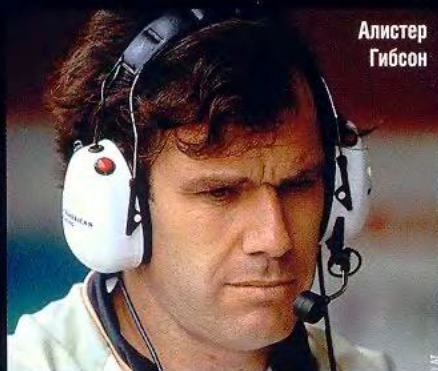
Согласитесь, в автомобиле Ф-1, в его стремительности и мощи есть что-то хищное. И не только в его облике, но даже во внешнем виде каждой из его деталей, с их тщательно продуманными и предельно функциональными формами. Главный механик BAR нашел довольно эффектный способ выразить это "внутреннее содержание" автогоночной техники.



Акулы пэддока

Переступая порог моторшоума BAR в Хоккенхайме, каждый невольно замирает от удивления: вдоль стены командного автобуса в стеклянных аквариумах "плавали" две метровые стальные акулы, представившие собой нечто среднее между моделью "Наутилуса" капитана Немо и торпедами профессора Фэйта из "Больших гонок". Уж не собирается ли BAR воспользоваться грязными приемами "злodeя в черном" для борьбы с "Великим Лесли" современной Ф-1, то бишь Михаэлем Шумахером? Все не так страшно. Главный механик BAR Алистер Гибсон является заядлым моделистом-любителем, решившим найти деталям гоночных автомобилей другое применение.

"Я начал делать акул, еще когда работал в Формуле-3000, — смеется Ал, которому, похоже, явно льстит такое внимание к его творениям. — Я сделал одну модель, мне понравилось,



Алистер Гибсон

и теперь во время долгих перелетов между Гран При я всегда беру с собой в самолет альбом и делаю наброски очередной акулы. Помимо всего прочего, мне это занятие еще и здорово помогает расслабиться и отвлечься от повседневной работы". "Но как тебе пришло в голову собирать их из деталей гоночных автомобилей?" "Это получилось как-то само собой. Просто в один прекрасный момент я поймал себя на мысли, что некоторые использованные детали можно прекрасно применить для изготовления моих акул. С тех пор я стал собирать в боксах и на заводе весь хлам, который мне попадался, и клепать из него своих "рыбок". Сегодня у меня уже достаточно большая коллекция железа от Ф-1. Его хватит на целую стаю акул, но у меня пока просто нет времени на их "серийное" производство".

Гибсон — не единственный человек в BAR, тяготеющий к искусству. Команда даже придумала специальную программу Tribe Art — "Племенное искусство", в рамках которой вот уже второй год устраивает различные акции, вроде этой небольшой выставки в пэддоке "Хоккенхаймринга", куда помимо стальных акул

Гибсона входили также фотографии Чико Коррадини — инженера, работающего в BAR с коробками передач, а по совместительству — фотографа-любителя, вот уже 15 лет вполне профессионально снимающего мир Формулы-1. "Я предпочитаю абстрактную, художественную фотографию", — рассказывает Клаудио. И лучшим доказательством его мастерства является тот факт, что фотографии Коррадини в разное время публиковали такие известные издания, как F1 Racing, Autosprint, Rombo и Gazzetta dello Sport. Большого признания для фотографа, работающего в пэддоке Ф-1, наверное, и придумать нельзя. И если Чико когда-нибудь надоест перебирать в BAR коробки передач, он вполне может переключиться на свободное фотохудожника.

Владимир Маккавеев
Вадим Устинов



Абстрактное искусство Клаудио Коррадини



Жак Вильнев чувствует себя как рыба в воде



ПЯТИЗВЕЗДНЫЙ ШУМАХЕР. Качество, проверенное временем

"Выйдя в лидеры гонки, я понял, что титул чемпиона у меня уже в кармане, и оставшиеся пять кругов стали ужаснейшими в моей жизни. На меня давил страх совершить ошибку, и это давление я ощущал буквально на своих плечах. Эти круги длились целую вечность. И когда я проехал под финишный флаг, то ощутил взрыв эмоций, ощутил, как много это для меня значит, как я люблю этот спорт. Каждый титул, как и победа в каждой отдельной гонке — это всегда новые, иные, особые ощущения, к этому просто невозможно привыкнуть!" Это лишь часть той пламенной речи, которую произнес Михаэль Шумахер, победив в недавнем Гран При Франции. Не каждый день услышишь от него нечто столь же эмоциональное. Но, право, и день этот ознаменовался событием исключительным.





SUTTON

Горизонт - чист

Итак, то, о чем так долго говорили в Ф-1, свершилось: Михаэль Шумахер, досрочно выиграв текущий чемпионат, стал пятикратным чемпионом мира, сравнявшись с великим и непревзойденным до сей поры Фанхио. Причем Михаэль, судя по всему, не собирается почивать на лаврах и вполне способен стать чемпионом и в шестой раз, установив абсолютный рекорд Ф-1. И очень похоже, что в ближайшее время (годы? десятилетия?) вряд ли кто-то сможет сделать то же самое. После ухода Мики Хаккинена на горизонте современной Ф-1 не осталось уже совсем никого, кто мог бы бросить вызов рекордам Шумахера. Разве что Жак Вильнев воскреснет из своего нынешнего "небытия". Но и тогда быть Михаэлю "великим и ужасным", судя по всему, еще ой как долго. И наряду с ощущением праздника, наряду с чувством сопричастности к одному из величайших триумфов в истории автоспорта, любителей Ф-1 в эти дни невольно посещали и мысли довольно печальные.

Нам с вами несказанно повезло. Мы являемся свидетелями выступлений одного из самых великих гонщиков за всю историю мирового автоспорта. Но, с другой стороны, в отличие от времен Сенны, Проста, Пике и Мэнселла, поставить рядом с этим гонщиком некого. Горизонт чист. И дело не только в техническом превосходстве Ferrari (что также, кстати, во многом заслуга Михаэля). Посади за руль автомобиля номер 1 Алекса Йонга, он, конечно, поедет быстрее, чем в Minardi, но чемпионский титул ему все же вряд ли по зубам. А что же более опытные и одаренные гонщики? Например, тот же Рубенс Баррикелло, который в этом сезоне неоднократно демонстрировал, что может быть столь же быстр и умен, как Шумахер. Однако в пяти из двенадцати (на момент написания этого материала) Гран При сезона машину Рубенса парализуют фатальные неисправности, совершенно несвойственные такой же точно машине Михаэля. Что, не говоря уж об австрийском инциденте, дает повод недоброжелателям усмотреть во

Трибуны приветствуют
Михаэля. Михаэль
приветствует трибуны

За великими победами
Шумахера стоит великий
труд многих людей

Михаэль указывает на
какого-то неизвестного
всем, кроме него,
незаметного героя
своей очередной победы



невероятно! Я не знаю, как ты можешь мириться с тем уровнем, на который ты спустился, уйдя из Ferrari! Ведь они не упускают в своей работе ни одной мелочи". Это верно, они проделывают колоссальную работу, но в конце концов это их просто доконает, уж слишком эти парни вкалывают. Это зашло чересчур далеко, и они остро нуждаются в перерыве, в отдыхе – да я уже

и от них самих это слышал. Пора им перевести дух, поменявшись местами с Williams или McLaren. Такой цикл – в порядке вещей".

Другими словами, многочисленные "случайности" с машиной Баррикелло, быть может, как раз и объясняются тем, что команда вымотана погоней за победами Шумахера уже до предела, а на такую же "опеку" второго пилота уже просто не хватает сил и средств, он поддерживается по "остаточному принципу". Не зря ведь Шумахер так подчеркнул благодарил после завоевания пятого чемпионского титула команду – от высшего руководства до самого младшего техника, делая акцент именно на том, что без их усилий это было бы невозможно. Равно как Ferrari обрела свое сегодняшнее величие благодаря ему, так и он стал велик благодаря Ferrari. Впрочем, и два титула за Benetton – тоже не случайность.

Кумир миллионов

Михаэль Шумахер, несомненно, один из самых популярных спортсменов земли. Если не самый популярный. Миллионы болельщиков поклоняются ему, как божеству,

Скромное обаяние
Михаэля



восхищаются им, как сверхчеловеком, но... миллионы же испытывают к этому гонщику крайнюю неприязнь за присущее ему высокомерие и за "грязные трюки" на трассе. И даже признавая за немцем талант, многие отказывают ему в той харизме, которая окружала Сенну или Мэнселла.

Вот что замечает по этому поводу все тот же Ирвайн: "Шуми может порвать все книги рекордов автоспорта на клочки, но он вряд ли когда-либо добьется такого же признания и обожания, как великие мастера трассы прежних лет. Некоторые из выходов Михаэля в прошлые годы также оставляют не самое лучшее впечатление. Но несомненно, что затем, с переходом в Ferrari, его мастерство возросло неимоверно и, в свою очередь, помогло превратить команду из рядовых в самую могучую силу в Ф-1. Даже самые убежденные критики Михаэля должны признать его мастерство за рулем и то совершенство, которое он придал спорту. Но все же этого, возможно, недостаточно, чтобы вознести его на вершину мировой популярности".

Ирвайну вторит и Джеки Стюарт: "Конечно, пять чемпионских титулов – это пять чемпионских титулов, но не надо забывать, что победы последних лет одержаны Михаэлем над заведомо более слабыми соперниками, в то время как победы Фанхио были завоеваны в напряженной борьбе с равными ему величайшими гонщиками того времени".

Словом, и на солнце есть пятна.



Армия Шумахера



Роль второго номера в исполнении Рубенса Баррикелло в этом сезоне выглядит особенно драматично

Обреченные на праздник

Если вернуться к многострадальному партнеру Шумахера, то очень символично, что величайший триумф Михаэля совпал с одним из самых обиднейших провалов Рубенса. Однако Баррикелло, вновь лишенный в Маны-Куре возможности блеснуть своим талантом, "блеснул" своим импульсивным латиноамериканским темпераментом и почти детской обидчивостью. Выбравшись из так и не пожелавшей везти его к возможной победе машины и недвусмысленными жестами показав окружающим его членам команды все, что он думает о случившемся, бразилец собрал чемодан и был таков. Вот что рассказал впоследствии он сам: "В тот момент я был предельно разочарован и зол. Я посмотрел на моих механиков, когда шел обратно в гараж, и они выглядели столь же расстроенными, как и я. За последние пять лет не помню, чтобы я покидал автодром до окончания гонки. Но на сей раз я чувствовал, что пора



Кто сказал, что Михаэль в общении сух и неэмоционален?



положить конец этому тяжелому для меня дню – больше мне ничего не оставалось делать. Со мной была моя сестра, мы решили уехать, и команда была не против этого. Но уже буквально из самолета я позвонил своему менеджеру и от него узнал, что Михаэль победил. Я почувствовал, что мне надо вернуться, ведь мы одна семья и должны быть вместе в радости и горе. Так что мне пришлось фактически броситься грудью на вертолет, чтобы он доставил меня обратно на автодром. Я твердил всем, что очень сожалею, но мне действительно надо сесть в вертолет без очереди. Так я вернулся на пару часов на автодром, чтобы быть с командой. У меня было ужасное настроение, но оно изменилось сразу, как только я очутился там, потому что все были безумно счастливы и рады за Михаэля, и я ликовал вместе со всеми. Он действительно чемпион и действительно заслуживает этого. Он хотел завоевать этот титул, и то, что этого удалось добиться на столь ранней стадии чемпионата, в какой-то мере уменьшает давление. Теперь мы вместе будем работать над победой в Кубке конструкторов".

Словом, победа есть победа, праздник есть праздник, и во Франции в Ferrari он продолжался, даже когда другие команды начали одна за одной разъезжаться. Scuderia же не торопилась упаковывать чемоданы, ей теперь просто некуда было спешить. Счастливого и как никогда расслабленного Шумахера носили на руках, его буквально затискали в своих объятиях, и он, надо отдать ему должное, не обошел своим вниманием и благодарностью ни одного из членов команды. Тех же почестей удостоились и Жан Тодт с Россом Брауном, и было весьма любопытно наблюдать, как не отличающийся могучим телосложением Шумахер пытался поднять на руках здоровяка Росса – это оказалось явно сложнее, чем завоевать пятую чемпионскую корону. За которой, быть может, последует и шестая? Как говорить, проживем – увидим.

Борис Мурадов





Ferrari – очень непростая команда, “сожравшая” немало гонщиков, включая таких великих, как Ален Прост. Нужно обладать качествами истинного лидера, чтобы повести такой коллектив за собой

Ничто человеческое ему не чуждо

Мы привыкли видеть Михаэля Шумахера полностью мобилизованным, замкнутым, предельно сосредоточенным на достижении результата. Лишь в очередной раз поднявшись на высшую ступеньку пьедестала почета, он порой дает выход своим эмоциям. Но чемпион, пусть даже и пятикратный, это человек со своими симпатиями, антипатиями, проблемами и маленькими слабостями. Так каков Михаэль за пределами автодрома?

Автомобили



Первой машиной Михаэля был Fiat 500, и сегодня в его гараже есть один такой автомобиль красного цвета. Рядом с ним стоят два Mercedes-Benz, седан и внедорожник, мини-вэн Fiat и Ferrari 550 Maranello. Желтая Bugatti EB110, купленная 10 лет назад, закончила свои дни в коvette. В случаемся Михаэль обменял машину, которая якобы плохо держала дорогу.

Аппетит



Михаэль Шумахер отличается завидным аппетитом не только в отношении побед и ти-

тулов. Он ест все, отдавая особое предпочтение спагетти, мороженому, спагетти, рагу под простым томатным соусом. Приходилось видеть, как, разлезавшись со своим блюдом, Михаэль довел половину тарелки спагетти, оставленных Жаном Тодтом. Во время гонок и тестов рацион Шумахера составляют макароны, белое мясо птицы с вареными овощами и иногда калачино.

Армия

Михаэль не служил в армии, как и большинство современных пилотов Формулы-1. Исключение здесь составляют лишь немногие гонщики, как Мика Сало и Ральф Шумахер.

Брак

Михаэль никогда не расстается с золотым обручальным кольцом. Оно не очень большое, но в него вправлен маленький бриллиант.

Вера

Знаменит, что верит в Бога, но предпочитает не развивать эту тему. Михаэль родом из католической земли, но церковь по воскресеньям не посещает. По его словам, из-за недостатка времени и кочевого образа жизни.

Вюффлен-Ле-Шато

Местечко в районе Морж кантона Во в Швейцарии. Расположено на высоте 476 метров над уровнем моря. Результат последней переписи — 668 жителей. Мар — Луи Бюрда.



Начальник пожарной команды — Этьенн Перей. Собрания коммунального совета начинаются каждый понедельник ровно в 7.30 вечера. Нередко к ним обсуждались вопросы, связанные с обоснованием в Вюффлен-Ле-Шато немцем, который живет с семьей на большой вилле, окруженной виноградниками и оранжереями. Другие обитатели этого поместья — четыре собаки, кошки, куры и прочая живность. Недавно Михаэль рассматривал возможность переезда в немецкоговорящий кантон Вольфганген, однако его проект дома-крепости был отвергнут местным муниципальным советом.

Герд Ноак

Как сложилась судьба этого торговца мануфактурой — неизвестно, но именно он первым поверил в талант юного Михаэля. Однако у Ноака не было достаточно средств для обеспечения карьеры Шумахера. Ноак передал своего подопечного Юргену Дилку, которого Михаэль считает своим вторым отцом (недавно Шумахер подарил ему автомобиль), и лишь позже появился Вилли Вебер.

Горные лыжи



Это не тот спорт, где Михаэль демонстрирует блестящее мастерство. Хотя за последние годы Шумахер стал кататься лучше, но из-за инжирной поездки он все еще напоминает на склоне курьезную фигуру. И все же Михаэль, с его превосходной физической формой и координацией, очень твердо стоит на лыжах. На традиционных сборах Ferrari в Мадонна ди Кампильо Шумахер лихо вытаскивает с трассы катающихся рядом лыжников.

Деньги

В 2002 году немецкий гонщик заработал свой первый миллиард долларов. Стоит вспомнить, что в юности Михаэль для своих машин брал покрышки, выброшенные другими гонщиками. И побеждал.

Дети

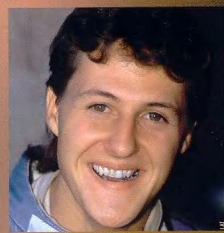
Когда-то Михаэль и Коринна обдумывали идею взять ребенка на воспитание, но в 1997 году родилась Джина Мария, а еще через два года — Мик. Дочка уже начала заниматься картингом под бдительным присмотром отца. Михаэль очень боится похищения детей, поэтому избегает много говорить о них.

Зарботки

В сезоне-93 Флавио Бриаторе заплатил Шумахеру 800 миллионов лир, что примерно равняется 400 тысячам евро. Считается, что

в прошлом году Михаэль заработал 50 миллионов евро. Иными словами, менее чем за 10 лет немецкий гонщик в 125 раз увеличил свой годовой доход.

Зубы



Михаэль в молодости с удовольствием улыбался и показывал миру свои не слишком ровные зубы. Но однажды все изменилось. Жерар Кромбак, старейшина журналистского

Михаэль от А до Я

A man wearing a black helmet and jacket is riding a motorcycle. He is looking towards the camera. The motorcycle has a large headlight and chrome accents. The background is slightly blurred, showing other people and a paved surface.

на старте, но его стиль вождения не назовешь агрессивным. По пяддоду Михаэли предпочитает раскатывать на мотороллере или моторизованном самокате.

Музыка

Михазль не играет ни на одном музыкальном инструменте, но обожает караоке и даже

Несносный характер

коллегами-пилотами во время пресс-конференций, в первую очередь – с Вильневом и Ирвайном. Стычки возникали из-за того, что



Отношение Михалыца к одежде заслуживает отдельной главы. Шумихеры — правящая ковбойские шляпы и сапоги, кожаные пиджаки (один из них он надевает, когда катается на мотоцикле) и джинсы. Михалыч ненавидит галстуки и надевает их крайне редко. Знаменитым стал его свадебный костюм: на стоячем воротнике сорочки красовался логотип фирмы DeKa.

Любит проводить на острове Лангаки на северо-западе Малайзии, где нет автомобилей, и в США (в районе каньонов, прерий и прочих диких мест). Однажды заявил, что вообще хотел бы поселиться где-нибудь в Канаде, в такой глухомани, где его никто не узнавал бы.

Любит проводить на острове Лангваки на северо-западе Малайзии, где нет автомобилей, и в США (в районе каньонов, прерий и прочих диких мест). Однажды заявил, что вообще хотел бы поселиться где-нибудь в Канаде, в такой глухомани, где его никто не узнавал бы.

Не отказывает себе в удовольствии по-
слюнявить наушники, прежде чем вставить
их в уши.



Отношения с братом, который младше его на 6 лет, у Микаэли нормальные. Откуда такое видение, как Микаэль играл с ним в карты во время зимних тестов. Но, насколько известно, Шумахер-старший не частый гость в семье Ральфа и лишь один раз навещал своего маленького племянника Давида.

В прошлом имя Шумахера использовалось для рекламы всевозможных товаров, включая немецкие колбаски. В качестве примера можно привести настольную лампу, где воспроизведена с анатомической точностью

В прошлом имя Шумахера использовалось для рекламы всевозможных товаров, включая немецкие колбасы. В качестве примера можно привести настольную лампу, где воспроизведенная с анатомической точностью



ство фигурка Шумахера служит держателем абакюра. Однако в последнее время жесткий контроль со стороны команды и Вилли Вебера значительно "упорядочил" этот процесс. Использовать образ чемпиона бесплатно производителям настольных ламп уже "не светит".

Родители Михаэля. Отец работал каменщиком и специализировался на кладке

Родители Михаэля. Отец работал каменщиком и специализировался на кладке



дымоходов. Лишь позже он стал управляющим трассы картинга в Керпене. Мать была домохозяйкой, а затем работала в баре при картинг-клубе. Пять лет назад родители Михаэля развелись, и теперь у Рольфа новая супруга. Элизабет в прошлом году появлялась на этапах чемпионата мира по картингу, где давала старт гонкам, в которых участвовали юные пилоты.

Самолеты

Шумахер путешествует на личном самолете, хотя сам за штурвал не садится и не имеет удостоверения летчика. Все началось с относительно небольшого Cessna Citation. Затем появились другие, более "престижные" модели.



Сигары

Михаэль не позволяет себя фотографировать курящим, но, как говорят, после гонки не отказывает себе в удовольствии побаловаться сигарой (обычно кубинской). Подымить любит и Баррикелло, но, как уткой рассказывают друг другу механики Ferrari, его сигары иногда не жалят раскуриваться.

Скандалы

Скандалы — это тоже часть славы Михаэля. Вспомните его жесткое поведение на старте гонки в Маньи-Куре в 1992 году и последовавший за этим конфликт с Сенной, спровоцированное столкновение с машиной Дэмона Хилла, стоившее тому чемпионского титула в 1994 году, подобная история с Вильневом (но тут пострадавшим оказался Шумахер) на трассе в Хересе в 1997 году. А сколько менее громких скандалов! Агрессивный выезд из боксов прямо перед носом у Френтцена в Монреале в 1998 году и многие, слишком многие старты в последние три года, когда Михаэль по несколько раз блокировал стремившихся вырваться вперед соперников.

Тень Михаэля

Этот человек следует за Михаэлем Шумахером словно тень. Его зовут Бальбир Сингх. По национальности он сикх, родившийся в Кельне, и является личным массажистом и диетологом гонщика. Именно он отвечает за поддержание спортивной формы Михаэля.

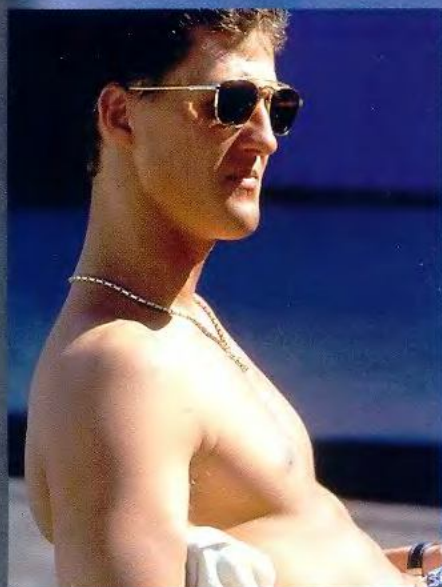


Трайсил

Местечко в Норвегии в 210 км от Осло. Нечто среднее между сказочной страной и заброшенной деревней. Население Трайсила, практически закрытого для простых смертных населенного пункта, сплошь составляют знаменитости. Они разгуливают здесь, не опасаясь, что кто-либо попросит их дать автограф. Михаэль привозит сюда семью на Рождество, и, когда есть снег, катается на лыжах.

Физические кондиции

Рост 174 см. Вес 73 кг (в шлеме и комбинезоне). Не очень длинные и прямые ноги. Развитая мускулатура, хотя и не такая эффективная, как у культуристов. Уже 10 лет назад, когда физической форме пилотов не уделялось столь пристальное внимание, Михаэль понял, как и насколько следует развивать, например, мышцы шеи и рук, на которые во время гонки приходится основная нагрузка. Его выносливость феноменальна. Даже в самых напряженных гонках дыхание Михаэля во время радиопереговоров с боксами остается спокойным.

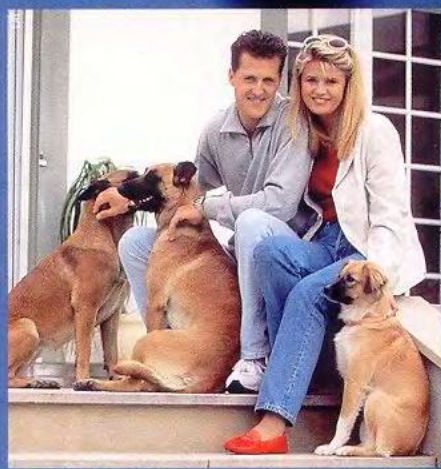


Философия

Говоря о своей жизненной философии, Михаэль однажды рассказал притчу: "Когда я вижу комара на стене, я спрашиваю себя: что с ним делать? Прихлопнуть? Но писк не слышно, и я забываю о комаре. После чего он меня кусает".

Фло

Самая счастливая собака на свете (справа у ног Коринны). В 1996 году щенок дворняжки (Floh по-немецки значит "блоха") из Сан-Паулу забрал в пaddock во время ГП Бразилии и настолько приглянулся Михаэлю и Коринне, что те взяли его с собой в гостиницу, вымыли в ванной и, преодолев все таможенные барьеры, вывезли в Швейцарию.



Футбол



Михаэль — форвард по натуре. С мячом он обращается не столь технично, как Физикелла, но берет мощью и напором. Его любимый финт — закрыть мяч спиной, потом резко крутнуться на 360 градусов и рвануться вперед. Как-то так все время получается, что соперник Михаэля при выполнении этого приема падает и немец выходит на оперативный простор. Порой во время тестов Шумахеру приходит в голову идея погонять мяч в пaddock, и он обижается, когда ему отвечают отказом. А отказываются почти все. Нанесешь травму бесценному гонщику — хлопот не оберешься, в то время как сам Михаэль соперни-

ков на поле особо не щадит. Несколько лет назад в Хересе, сильно ударив по мячу, он сломал нос водителю Луки ди Монтеземоло.

Школа

Михаэль посещал учебное заведение, которое по своему уровню находится между ПТУ и техникумом. Особыми успехами в учебе похвастаться не мог и не сохранил приятных воспоминаний об этом периоде своей жизни. Его учительница английского порядком удивилась тому, что Михаэль выучил язык, став профессиональным гонщиком. "Он не знал ровным счетом ничего", — утверждает эта женщина.

Шуточки

Михаэль обожает обливать коллег водой. Он проделывал этот номер, еще когда летал обычными рейсами. Два года назад в Кампильо Шумахер в 3 часа ночи проник в комнату Бадоера и Баррикелло и устроил им "мокрый подъем".

Экстремальные виды спорта

Недавно вместе с женой Михаэль занялся парашютным спортом и скалолазанием. Опасность? "Риск здесь точно рассчитан, — утверждает Шумахер. — Если сорвешься со скалы, есть страховочная веревка, которая не даст тебе разбиться". По теории Зигмунда Фрейда, увлечение экстремальными видами спорта — это способ избавиться от детских страхов.

Эмоции

Абсолютно ошибочно представление о Михаэле как о пилоте-роботе. По натуре он игрок, нервный, переживающий в случае проигрыша. Вебер и компания лишь научили его скрывать свои эмоции.



Яблочный сок

Михаэль предпочитает запивать спагетти разбавленным водой натуральным яблочным соком. Это его любимый напиток. Во всяком случае, "на службе".

Пауль Ранге



ВСЕ ГОНЩИКИ ЧЕМПИОНАТОВ МИРА Ф-1

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

Оливье (Оливье Дени) Парис/Olivier (Olivier Denis) Paris (Франция)

Род. 02.09.66 в Лионе, Франция



Спортивную карьеру начал в 1981 г. с картинга. В 1988 г. выиграл чемпионат Еи (стал "пилотом Еи") и дебютировал во французской Формуле-Renault. На следующий год, одержав 5 побед, выиграл чемпионат Франции Формулы-Renault. В 1990-1991 гг. выступал во французской Ф-3: 5 побед, вице-чемпион Франции 1991 г. В 1992-1993 гг. участвовал в МЧ Ф-3000 (3 победы, 2 БК, 42 очка). Чемпион МЧ Формулы-3000 1993 г. На ГП Бразилии 1994 г. дебютировал в ЧМ Ф-1 (11-й). Действующий пилот Ф-1. Участвовал в 7 ЧМ Ф-1 1994-1999, 2001 гг. Выступал на автомобилях: Ligier JS398, JS41, JS43 (Ligier) в 1994-1996 гг., Prost JS45, AP01, AP02 (Prost) в 1997-1999 гг., BAR 003 (BAR) в 2001 г. В 2000 г. работал тест-пилотом в McLaren. Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 8-е место в 1995 г.



ГП в Ф-1: 108; гонок в Ф-1: 107; очки: 61; лучший рез. в квал.: 3-е место — ГП Аргентины 1997 г., ГП Франции 1999 г.; лучший рез. в гонке: 1-е место; быстрые круги: —

Победы в Ф-1: 1 — ГП Монако 1996 г.
Победы в других гонках: этапы МЧ Ф-3000 в Хоккенхайме, Нюрбурге и Спа в 1993 г.

Массимилиано ('Макс') Парис/Massimiliano ('Макс') Paris (Италия)

Род. 03.10.69 в Комо, Италия



Может быть, не самый талантливый, но один из самых активных итальянских гонщиков второй половины 90-х гг. Карьеру автогонщика начал в середине 80-х гг. в картинге, затем после нескольких лет в итальянской Ф-3 в 1993 г. дебютировал в МЧ Ф-3000. Стартовал в 2 чемпионатах Ф-3000 1993-1994 гг. (1 победа, 1 ПП, 19 очков), лучший результат — 5-е место в МЧ 1994 г. В том же году провел несколько тестов Lotus Ф-1, получил суперлицензию и на ГП Великобритании, заменив в киклите Footwork Джанни Морбиделли, дебютировал в ЧМ Ф-1 (НФ). Участвовал в 1 ЧМ 1995 г. Выступал на Footwork FA16 (Footwork). После ухода из Ф-1 продолжил карьеру в Америке. В 1996 г. стал вице-чемпионом IMSA (3 победы), занял 2-е место в "24 часах Дайтоны". В 1996-2001 гг. выступал в серии CART (3 победы, 2 ПП, 382 очка), лучший результат — 5-е место в чемпионате 1999 г. ГП в Ф-1: 7; гонок в Ф-1: 6; очки: —; лучший рез. в квал.: 15-е место — ГП Германии, ГП Италии 1995 г.; лучший рез. в гонке: 7-е место — ГП Италии 1995 г.; быстрые круги: —

Победы в других гонках: этап МЧ Ф-3000 в Барселоне в 1994 г.; этапы CART в Хомстеде в 2000 г., Портленде и Лагуна-Секе в 2001 г.

Майк (Майкл Джонсон) Паркс/Mike (Michael Johnson) Parkes (Великобритания)

Род. 24.09.31 в Ричмонде, графство Суррей, Англия, Великобритания. Погиб 28.08.77 в дорожной аварии под Туринио, Италия



Выходив из автомобильной семьи, отец Майка был руководителем Alvis cars. В середине 50-х гг., работая инженером в Rootes, Майк впервые попробовал себя в автогонках. Спортивную карьеру начал в 1957 г. на спортивном Lotus. На ГП Великобритании 1959 г. на Fry Ф-2 дебютировал в ЧМ Ф-1 (НПК). Участвовал в 3 ЧМ Ф-1 1959, 1966-1967 гг. Выступал на автомобилях: Fry F2 (Fry) в 1959 г., Ferrari 312/66 (Ferrari) в 1966-1967 гг. Лучший результат в ЧМ — 8-е место в 1966 г. Наибольших успехов добился за рулем спортивных автомобилей: одержал четыре победы в гонках ЧМ спортпрототипов, дважды финишировал вторым в "24 часах Ле-Мана". В 1967 г. выиграл не входившую в зачет ЧМ Ф-1 гонку Ф-1 "Интернэшнл Трофи" в Сильверстоуне и разделил победу в ГП Сиракуз с Людовико Скарифоти. Но в том же году на ГП Бельгии попал в серьезную аварию, закончившуюся переломом обеих ног. В 1970 г., восстановившись, Майк вернулся за руль, но результаты пошли на убыль и максимум, чего он смог добиться, — 5-е место в "Тарга Флоридо" 1972 г. Пять лет спустя Паркс погиб в грубой дорожной аварии, когда на шоссе под Туринио его машина столкнулась с грузовиком. ГП в Ф-1: 7; гонок в Ф-1: 6; очки: 14; лучший рез. в квал.: 1-е место; лучший рез. в гонке: 2-е место — ГП Франции, ГП Италии 1966 г.; быстрые круги: —

Рэг (Реджинальд) Парнелл/Reg (Reginald) Parnell (Великобритания)



Род. 02.07.11 в Дерби, Англия, Великобритания. Умер 07.01.64, в Дерби, Англия, Великобритания. Рэг — одна из легенд британского автоспорта середины прошлого века. Спортивную карьеру начал в 1935 г. за рулем MG Magnette, затем выступал на Bugatti. После войны вернулся за руль, несколько лет выступал на Maserati и ERA, в 1950 г. был приглашен в качестве гостевого пилота в великобританскую команду Alfa Romeo и в компании "трех Ф" за рулем Alfa Romeo 158 дебютировал в первой гонке первого ЧМ Ф-1 ГП Великобритании (3-й). Участвовал в 4 ЧМ Ф-1 (Ф-2) 1950-1952, 1954 гг. Выступал на автомобилях: Alfa Romeo 158 (Alfa Romeo), Maserati 4CLT/48 (Scuderia Ambrosiana) в 1950 г., Ferrari 375/Thinwall, 500/625 (G.A. Vandervell, Scuderia Ambrosiana) в 1951, 1954 гг., BRM P15 (BRM) в 1951 г., Cooper T20 (AHM Bryde) в 1952 г. Лучший результат в ЧМ — 9-е место в 1950 г. В 1951 г. победил на не входившем в зачет ЧМ Ф-1 "Интернэшнл Трофи", в 1957 г. выиграл ГП Новой Зеландии и "Тонку Южного острова". В 1958 г. стал менеджером Aston Martin, позднее организовал собственную команду Reg Parnell Racing, стартовавшую в ЧМ Ф-1. В январе 1964 г. неожиданно умер в родном Дерби от перитонита после операции по удалению аппендиксита.

ГП в ЧМ: 7; гонок в ЧМ: 6; очки: 9; лучший рез. в квал.: 4-е место — ГП Великобритании 1950 г.; лучший рез. в гонке: 3-е место — ГП Великобритании 1950 г.; быстрые круги: —

Победы в других гонках: гонки Ф-1, не входившие в зачет ЧМ: "Интернэшнл Трофи" 1951 г.; другие гонки: ГП Новой Зеландии, "Тонка Южного острова" в 1957 г.

Тим Парнелл/Tim Parnell (Великобритания)

Род. 25.06.32 в Дерби, Англия, Великобритания

Сын Рэга Парнелла, толстяк Тим по своей комплекции не слишком подходил на роль гонщика, тем не менее



в конце 50-х — первой половине 60-х гг. довольно активно участвовал в гонках. На ГП Великобритании 1959 г. на Cooper T45 Ф-2 своего отца дебютировал в ЧМ Ф-1 (НПК). Участвовал в 3 ЧМ Ф-1 1959, 1961, 1963 гг. Выступал на автомобилях: Cooper T45 (RHN Parnell) в 1959 г., Lotus 18, 18/21 (Tim Parnell) в 1961, 1963 гг. В 1960 г. провел сезон в Формуле-Junior, а в 1962 г. пропустил год из-за болезни. После смерти отца в 1964 г. повесил шлем на гвоздь и взял на себя руководство его командой. ГП в Ф-1: 4; гонок в Ф-1: 2; очки: —; лучший рез. в квал.: 25-е место — ГП Германии 1963 г.; лучший рез. в гонке: 10-е место — ГП Италии 1961 г.; быстрые круги: —

Джонни (Джон) Парсонс/Johnnie (John) Parsons* (США)

Род. 04.07.18 в Лос-Анджелесе, штат Калифорния, США. Умер 08.09.84 в Ван-Найсе, штат Калифорния, США



Один из лучших американских пилотов середины прошлого века, отец Джонни Парсонса-младшего, выступавшего в CART в 1973-1994 гг. Карьеру профессионального автогонщика начал еще до Второй мировой войны с гонок миджеров. В 1948 г. дебютировал в Indy 500 серии AAA (CART). Чемпион AAA 1949 г. В 1950-1959 гг. участвовал в 10 Indy 500, входивших в зачет ЧМ Ф-1 (Ф-2). Выступал на автомобилях: Kurtis (Wynn's Friction/Kurtis-Kraft, Jim Robbins, Fred Gerhardt) в 1950, 1952, 1958 гг., KK3000 (Wynn's Friction Proofing/Walsh) в 1951 г., KK500B, 500C, 500G (Belond Equi-Flow/Calif. Muffler, Trio Brass/Carl Anderson, Sumar/Chapman Root) в 1953-1955, 1957 гг., Kuzma (J.C. Agajanian) в 1956 г. В 1952 гг. участвовал в тренировках, но не прошел квалификацию. В 1948-1952 гг. одержал 11 побед на этапах чемпионата AAA, в т.ч. и в Indy 500 1950 г. ГП в ЧМ: 10; гонок в ЧМ: 9; очки: 12; лучший рез. в квал.: 5-е место — Indy 500 1950 года; лучший рез. в гонке: 1-е место; быстрые круги: 1

Победы в ЧМ: 1 — Indy 500 1950 г.

Победы в других гонках: этапы AAA (CART) в Дю-Кое-не в 1948 г., Далласе, Милуоки (гонка 2), Сиракузах, Спрингфилде (гонка 2) и Лангхорне в 1949 г., Индианполисе и Дарлингтоне в 1950 г., Финиксе и Бей-Мидуэе в 1951 г., Финиксе в 1952 г.

Карлос (Хосе Карлос) Пасе/Carlos (Jose Carlos) Pace (Бразилия)

Род. 06.10.44 в Сан-Паулу, Бразилия. Погиб 18.03.77 в авиакатастрофе в Майрипоре, под Сан-Паулу, Бразилия



В 70-е годы вместе с Эмерсоном Фиттиальди составлял основную ударную силу бразильского автоспорта. Спортивную карьеру начал в середине 60-х гг. в картинге, в 1967-1969 гг. на различных автомобилях: от Renault Gordini до "формулы-Vee" три года подряд выигрывал чемпионат Бразилии по кольцевым гонкам. В 1970 г. переехал в Европу и с первой же попытки выиграл на Lotus 59 чемпионат Forward Trust британской Формулы-3 и занял 3-е место в первенстве Lombank Ф-3. В 1971-1972 гг. на Williams и Surtees выступал в ЧЕ Ф-2 (1 ПП, 1 БК, 7 очков), лучший результат — 15-е место в 1972 г. На ГП Южной Африки 1972 г. дебютировал в ЧМ Ф-1 (17-й). Участвовал в 6 ЧМ 1972-1977 гг. Выступал на автомобилях: March 711 (Williams) в 1972 г., Surtees TS14A,

TS16 (Surtees) в 1973-1974 гг., Brabham BT42, BT44, BT44B, BT45, BT45B (Hexagon Racing, Brabham) в 1974-1977 гг. Лучший результат в ЧМ — 6-е место в 1975 г. Параллельно с гонками ЧМ Ф-1 стартовал и был неоднократным призером на этапах ЧМ спортпрототипов: 2-е место на "Остеррайхринге" в 1972 г., в Нюрбурге и Ле-Мане в 1973 г. В марте 1977 г. трагически погиб во время тренировочного полета на своем самолете неподалеку от родного Сан-Паулу.



ГП в Ф-1: 73; гонок в Ф-1: 72; очки: 58; лучший рез. в квал.: 1-е место; лучший рез. в гонке: 1-е место; быстрые круги: 5

Победы в Ф-1: 1 — ГП Бразилии 1975 г.

Полу-позиции в Ф-1: 1 — ГП Южной Африки 1975 г.

Риккардо Патресе/Riccardo Patrese (Италия)

Род. 17.04.54 в Падуе, Италия



Один из лучших итальянских пилотов 80-х-90-х гг. Абсолютный рекордсмен Формулы-1 по количеству проведенных гонок и Гран При. Спортивную карьеру начал с картинга в начале 70-х гг. Чемпион мира по картингу 1974 г. Вице-чемпион Формулы-Italia

1975 г. Чемпион Европы в Ф-3 1976 г. (4 победы на этапах). Чемпион итальянской Ф-3 1976 г. Двукратный победитель ГП Макло 1977, 1978 гг. В 1977 г. занял 4-е место в ЧЕ Ф-2 (5 пьедесталов (0+3+2), 2 ПП, 2 БК, 32 очка). Вице-чемпион мира в гонках спортпрототипов 1982 г. (8 побед на этапах ЧМ в 1980-1985 гг.) В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП Монако 1977 г. (9-й). Участвовал в 17 ЧМ Формулы-1 1977-1993 гг. Выступал на автомобилях: Shadow DN8 (Shadow) в 1977 г., Arrows FA1, A1, A2, A3 (Arrows) в 1979-1981 гг., Brabham BT50, BT49D, BT49C, BT52, BT52B, BT54, BT55, BT56 (Brabham) в 1982-1983, 1986-1987 гг., Alfa Romeo 184T, 185T (Alfa Romeo) в 1984-1985 гг., Williams FW18B, FW12C, FW13, FW13B, FW14, FW14B (Williams) в 1987-1992 гг., Benetton B192B, B193, B193B (Benetton) в 1993 г. Вице-чемпион мира 1992 г. После завершения карьеры в Формуле-1 несколько лет периодически стартовал в гонках спортивных автомобилей, участвовал в "24 часах Ле-Мана".

ГП в Ф-1: 257; гонок в Ф-1: 256; очки: 281; лучший рез. в квал.: 1-е место; лучший рез. в гонке: 1-е место; быстрые круги: 13



Победы в Ф-1: 6 — ГП Монако 1982 г., ГП Южной Африки 1983 г., ГП Сан-Марино 1990 г., ГП Мексики, ГП Португалии 1991 г., ГП Японии 1992 г.

Полу-позиции в Ф-1: 8 — ГП США-Запад (Лонг-Бич) 1981 г., ГП Италии 1983 г., ГП Венгрии 1989 г., ГП Канады, ГП Мексики, ГП Франции, ГП Португалии 1991 г., ГП Венгрии 1992 г.

Победы в других гонках: этапы ЧЕ Ф-3: в Зандфорте, Энна-Пьергузе, Монце (ГП Лотерии), Кассель-Кальдене в 1976 г.; этапы ЧМ спортпрототипов: в Брандс-Хотче, Муджелло и Уоткинс-Глене в 1980 г.; Уоткинс-Глене в 1981 г., Сильверстоуне и Нюрбурге в 1982 г., Кьялами в 1984 г., Спа в 1985 г.; другие гонки: ГП Макло 1977, 1978 гг.

Алессандро Пезенти-Росси/ Alessandro Pesenti-Rossi (Италия)

Род. 31.08.42 в Бергамо, Италия



Автогонками стал заниматься в конце 60-х гг. В 1973–1974 гг. довольно успешно стартовал в итальянской Формуле-3. В 1974–1978 гг. выступал в ЧЕ Ф-2 (1 второе место, 1 БК, 30 очков), лучший результат — 9-е место в 1975, 1977 гг. В 1976 г. на ГП Германии на чемпионате дебютировал в ЧМ Ф-1 (14-й). Участвовал в 1 ЧМ Ф-1 1976 г. Выступал на Tyrrell 007 (Scuderia Gulf Rondini). В 1978 г. после провала на последнем этапе чемпионата Европы Ф-2 в Хоккенхайме, где Алессандро не смог даже пройти квалификацию, Пезенти-Росси решил завершить гоночную карьеру. ГП в Ф-1: 4; гонок в Ф-1: 3; очки: —; лучший рез. в квал.: 21-е место — ГП Италии 1976 г.; лучший рез. в гонке: 11-е место — ГП Австрии 1976 г.; быстрые круги: —



Роджер Пенске/ Roger Penske (США)

Род. 20.02.37 в Шейкер-Хайтс, штат Огайо, США

Карьеру автогонщика начал в середине 50-х гг. В 1958 г. дебютировал в SCCA, год спустя одержал первую победу, в 1960 г. выиграл чемпионат SCCA в классе F, а в 1961 г. был признан "Гонщиком года" SCCA по версии журнала Sports Illustrated. В 1962 г. выиграл чемпионат U.S. Auto Club's и был вновь назван "Гонщиком года", на этот раз по версии газеты New York Times. На ГП США 1961 г. дебютировал в ЧМ Ф-1 (8-й). Участвовал в 2 ЧМ Формулы-1 1961–1962 гг. Выступал на автомобилях: Cooper T53 (Jim Wyatt III) в 1961 г., Lotus 24 (Dupont Team Zexel) в 1962 г. В 1964–1965 гг. выиграл несколько гонок спортпрототипов и NASCAR, после чего основал собственную гоночную команду, выступавшую в гонках спортпрототипов, ЧМ Ф-1 (1 победа), USAC/CART и IRL. К концу XX века Пенске стала абсолютным рекордсменом USAC/CART почти по всем показателям. ГП в Ф-1: 2; гонок в Ф-1: 2; очки: —; лучший рез. в квал.: 13-е место — ГП США 1962 г.; лучший рез. в гонке: 8-е место — ГП США 1961 г.; быстрые круги: —



Цезаре Пердиза/ Cesare Perdisa (Италия)

Род. 21.10.32 в Болонье. Умер 10.05.98

Карьеру профессионального гонщика начал в первой половине 50-х гг. В 1954 г. отметился несколькими яркими выступлениями за рулем спортивного Maserati T200S: занял 4-е место на ГП Имола, 5-е на ГП Португалии и финишировал 3-м в Сиракузах. В 1955 г. выиграл не входивший в зачет ЧМ ГП Имола (Imola Shell). ГП Бари и финишировал 2-м на "Суперкортмаджоре" в Монце. В том же году на ГП Монако дебютировал в ЧМ Ф-1. В первой же гонке в паре с Жаном Берой занял 3-е место. Участвовал в 3 ЧМ Ф-1 1955–1957 гг. Выступал на автомобилях: Maserati 250F (Maserati) в 1955–1956 гг., Lancia-Ferrari D50 (Ferrari) в 1957 г. В 1957 г. выиграл в Аргентине гонку спортпрототипов "1000 км Буэнос-Айреса". Но вернувшись в Европу под давлением семьи, объявил о завершении своей спортивной карьеры. ГП в Ф-1: 8; гонок в Ф-1: 7; очки: 5; лучший рез. в квал.: 6-е место — ГП Германии 1956 г.; лучший рез. в гонке: 3-е место — ГП Монако (в паре с Ж. Берой) 1955 г., ГП Бельгии (в паре с Моссом) 1956 г.; быстрые круги: —

Победы в других гонках: этап ЧМ спортпрототипов в Буэнос-Айресе в 1957 г.



Луис Перес-Сала/ Luis Perez-Sala (Испания)

Род. 15.05.59 в Барселоне, Каталония, Испания

Один из лидеров испанского кольцевого автоспорта конца 80-х — первой половины 90-х гг. В 1985 г. дебютировал в итальянской Формуле-3, одержал одну победу. В 1986–1987 гг. выступал в

международном (европейском) чемпионате Формулы-3000 (4 победы, 2 ПП, 1 БК, 57,5 очков). Вице-чемпион МЧ Ф-3000 1987 г. В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП Бразилии 1988 г. (НФ), заменив в Minardi своего соотечественника Эддиона Кампоса. Участвовал в 2 ЧМ 1988–1989 гг. Выступал на автомобилях: Minardi M188, M188B, M189 (Minardi). Лучший результат в ЧМ — 26-е место в 1989 г. После ухода из Ф-1 в 1990 г., работал главным консультантом при проектировании автодрома "Каталунья Монтемело". С 1993 г. сосредоточился на гонках на легковых автомобилях. Чемпион Испании в гонках "кузовов" 1993 г.

ГП в Ф-1: 32; гонок в Ф-1: 26; очки: 1; лучший рез. в квал.: 9-е место — ГП Португалии 1989 г.; лучший рез. в гонке: 6-е место — ГП Великобритании 1989 г.; быстрые круги: —

Победы в других гонках: этапы МЧ (ЧЕ) Ф-3000 в Эн-на-Пертузе (ГП Средиземноморья) и Бургингеме в 1986 г., Донингтон-парке и Ле-Мане в 1987 г.

Ларри Перкинс/Larry Perkins (Австралия)

Род. 18.03.50 в Марривилле, штат Виктория, Австралия



Ларри родился в крошечной австралийской деревушке. Карьеру автогонщика начал в конце 60-х гг. в австралийской Формуле-Vee. Чемпион Австралии в Ф-Вee 1970 г. Чемпион Австралии в Ф-Ford 1600 1971 г. Чемпион австралийской Формулы-2 1972 г. В том же году занял 5-е место на фестивале Формулы-Ford 1600 в Брандс-Хатче. В 1973–1975 гг. вместе с братом Терри стартовал в ЧЕ Ф-2 (3 победы). Чемпион Европы 1975 г. На ГП Германии 1974 г. (НПК) дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 3 ЧМ Ф-1 1974, 1976–1977 гг. Выступал на автомобилях: Amon AF101 (Dalton-Amon) в 1974 г., Ensign N175 (HB Bewaking Alarm Systems (Ensign)) в 1976 г., Brabham BT45 (Brabham) в 1976 г., BRM P207, P201B/204 (BRM) в 1977 г., Surtees TS19 (Surtees) в 1977 г. После завершения карьеры в Формуле-1, в 1979 г. выиграл чемпионат австралийской Ф-5000 и сосредоточился на гонках легковых автомобилей, в которых выступал вплоть до 1995 г. В 1982, 1983, 1984 и 1993 гг. выигрывал престижную гонку "1000 км Батурста".

ГП в Ф-1: 15; гонок в Ф-1: 11; очки: —; лучший рез. в квал.: 13-е место — ГП Италии, ГП США-Восток (Yotkins-Глен) 1976 г.; лучший рез. в гонке: 8-е место — ГП Бельгии 1976 г.; быстрые круги: —

Победы в других гонках: этапы ЧЕ Ф-3 в Монце (ГП Лотери), Сен-Полье в 1975 г.; "Леди Уиграм Трофи" 1978 г. (Ф- Pacific); "1000 км Батурста" 1982, 1983, 1984 и 1993 гг.

Дэвид Перли/David Purley (Великобритания)

Род. 26.01.45 в Бюгнор Реджисе, графство Суссекс, Англия, Великобритания. Погиб 02.07.85 в авиакатастрофе близ Бюгнор Реджиса, графство Суссекс, Англия, Великобритания



Одна из легенд британского автоспорта, причем известность Перли приобрел не столько благодаря победам, сколько из-за своих приключений и подвигов на трассе. Спортивную карьеру начал в 1968 году за рулем AC Cobra. В 1970 г. пересел на Ф-3. В

1970–1972 гг. на протяжении трех лет подряд выигрывал ГП Шимма. В 1972 г. сел за руль "формулы-2" и принял участие в ЧЕ Ф-2 (3 пьедестала (0+2+1), 17 очков), лучший результат — 5-е место в ЧЕ 1974 г. В 1973 г. выступал в Ф-Atlantic и на ГП Монако (НФ) дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 3 ЧМ Ф-1 1973–1974, 1977 гг. Выступал на автомобилях: March 731 (LEC) в 1973 г., Token RJ02 (Team Harper-Token) в 1974 г., LEC CRP1 (LEC) в 1977 г. На ГП Голландии 1973 г. в Зандфорте Дэвид оказался единственным гонщиком, который остановился на обочине и бросился вытаскивать из пылающей машины Роджера Уильямсона. И хотя спасти Роджера Перли так и не удалось, за свой подвиг Дэвид был удостоен медали Героя. В 1975–1976 гг. не найдя места ни в одной из команд Ф-1, Перли два года выступал в Формуле-5000. Выиграв чемпионат ShellSport F-5000 1976 г. (6 побед на атаках), в 1977 г. вернулся в "большой цирк" вместе с собственной командой, однако на предквалификацию ГП Великобритании в Сильверстоуне угодил в ужаснейшую аварию на скорости 320 км/ч. Дэвид получил около 30 переломов, но все-таки остался жив и

даже попал в книгу рекордов Гиннеса как человек, выживший после самой ужасной катастрофы. Уже в 1978 г. Перли вернулся за руль и на Porsche принял участие в нескольких клубных гонках. В 1979 г. стартовал в четырех этапах британской серии Aurora F1, занял 4-е место в Снеттертоне (17-е в чемпионате) и ушел из гонок. Позднее Дэвид увлекся авиа-акробатикой и в июле 1985 г. трагически погиб в авиакатастрофе, когда его биплан рухнул в море неподалеку от родного для Перли Бюгнор Реджиса.

ГП в Ф-1: 11; гонок в Ф-1: 7; очки: —; лучший рез. в квал.: 16-е место — ГП Великобритании 1973 г.; лучший рез. в гонке: 9-е место — ГП Италии 1973 г.; быстрые круги: —

Ксавьер Перро/Xavier Perrot (Швейцария)

Род. 01.02.32 в Цюрихе, Швейцария



Владелец автомастерской, гонок-любитель. В первой половине 60-х увлекся автогонками. Поначалу выступал на Abarth-Simca и Lotus 23 в национальных горных гонках, в 1968 г. пересел на "формулу-2". В 1968–1972 гг. сначала на Brabham, а затем на March стартовал в ЧЕ Ф-2 (11 очков), лучший результат — 13-е место в ЧЕ Ф-2 1969, 1972 гг. В 1970 г. выиграл не входивший в зачет ЧЕ Приз Германии (Preis von Deutschland) Ф-2 на "Нюрбургринге". В ЧМ Ф-1 принял участие лишь в одном ГП. На ГП Германии 1969 г. в Нюрбурге вышел на старт за рулем Brabham BT23C (Squadra Tarantula) Формулы-2. Отстав от победителя на круг, финишировал 10-м и 6-м в зачете Формулы-2. В 1973 г. вернулся в горные гонки, где еще на протяжении нескольких лет продолжал выступать на машинах Формулы-2, после чего оставил спорт.

ГП в Ф-1: 1; гонок в Ф-1: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 24-е место — ГП Германии 1969 г.; лучший рез. в гонке: 10-е место — ГП Германии 1969 г.; быстрые круги: —

Победы в других гонках: гонка Ф-2 Приз Германии 1970 г.

Анри Пескарولو/ Henri Pescarolo (Франция)

Род. 25.09.42 в Париже, Франция



Легендарный французский гонщик 60-х–70-х гг. Спортивную карьеру начал в 1965 г. Год спустя получил место в команде заводской команды Matra, выступавшей в ЧЕ

Ф-3. В 1967 г. одержал 4 победы, стал чемпионом Европы Ф-3. В 1968–1973 гг. стартовал в ЧЕ Ф-2 (2 победы, 3 ПП, 1 БК, 50 очков). Вице-чемпион Европы Ф-2 1968 г. В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП Канады 1968 г. (НФ). Участвовал в 8 ЧМ Формулы-1 1968–1971, 1976 гг. Выступал на автомобилях: Matra MS11, MS7, Matra-Simca MS120 (Matra) в 1968–1970 гг., March 701, 711, 721, 721G/731 (Williams, March) в 1971–1973 гг., Politoys FX3, Iso Williams 1R (Williams) в 1972–1973 гг., BRM P160E, P201 (BRM) в 1974 г., Surtees TS19 (Norev Racing) в 1976 г. Лучший результат в ЧМ — 12-е место в 1970 г. Сделал себе блестящую карьеру в гонках спортпрототипов (ЧМ спортпрототипов, IMSA, Ле-Ман, ISRS), где основал собственную команду и продолжал выступать вплоть до 1999 г. В 1971–1986 гг. выиграл 21 этап ЧМ спортпрототипов, в т.ч. четыре 24-часовых гонки в Ле-Мане. Лучший результат в ЧМ спортпрототипов — 4-е место в 1984 г. (до 1981 г. чемпионские титулы разыгрывались только в зачете марок). В 1999–2002 гг. участвовал в ралли-марафонах Париж–Дакар и Париж–Дакар–Каир, лучший результат — 9-е место в 2000 г.

ГП в Ф-1: 63; гонок в Ф-1: 56; очки: 12; лучший рез. в квал.: 5-е место — ГП Германии 1970 г.; лучший рез. в гонке: 3-е место — ГП Монако 1970 г.; быстрые круги: 1

Победы в других гонках: этапы ЧЕ Ф-3 в Барселоне, Монако (ГП Монако Ф-3), Руане и Зандфорте в 1967 г.; ГП Германии 1969 г. в классе Ф-2; этапы ЧЕ Ф-2 в Эн-на-Пертузе (ГП Средиземноморья) в 1972 г. и Трактоне ("Йохен Риндт Трофи") в 1973 г.; гонки спортпрототипов: "1000 км Буэнос-Айреса" в 1970 г. и "24 часа Дайтоны" в 1991 г.; этапы ЧМ спортпрототипов: в Брандс-Хатче в 1971 г., Ле-Мане ("24 часа Ле-Мана") в 1972 г., Валлеуле, Дижоне, Ле-Мане ("24 часа Ле-Мана"), Шлильберге и Уоткинс-Глене в 1973 г., Имоле, Ле-Мане ("24 часа Ле-Мана"), Шлильберге и Кьялами в 1974 г., Спа, Шлильберге и Уоткинс-Глене в 1975 г., Дижоне, Мизано и Валлеуле в 1978 г., Дижоне

в 1980 г., Монце в 1982 г., Ле-Мане ("24 часа Ле-Мана") в 1984 г. и Нюрбурге в 1985 г.



Йозеф Петерс/ Josef Peters (Германия)

Род. 16.09.14 в Дюссельдорфе, Германия

Один из гонимых многочисленными немецкими пилотами послевоенной поры. В начале 50-х гг. без особого успеха выступал в самых различных автомобильных соревнованиях. Его высшими достижениями были третье место в гонке Ф-2 на "Тренландринге" в 1953 г. и пятое место в абсолютном и победа в своем классе в "1000 км Нюрбургринга" того же года. На ГП Германии 1952 г. за рулем собственного спортивного Veritas RS 6 единственный раз в жизни принял участие в ГП ЧМ Ф-2, однако до финиша гонки так и не добрался. ГП в ЧМ: 1; гонок в ЧМ: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 20-е место — ГП Германии 1952 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: —

Ронни (Бенгт Ронни) Петерсон/Ronnie (Bengt Ronnie) Peterson (Швеция)



Род. 14.02.44 в Зребру, Швеция. Умер 11.09.78 в госпитале Милана, Италия, от травмы, полученной на старте ГП Италии в Монце

Самый успешный гонщик за всю историю шведского автоспорта. Автогонками увлекся в начале 60-х гг. Четырехкратный чемпион Швеции по картингу 1963–1966 гг. В 1967 г. пересел за руль "формулы-3". Двукратный чемпион Швеции в Ф-3 1968, 1969 гг. В 1969 г. выиграл ГП Монако Ф-3 и подписал трехлетний контракт с March на участие в гонках на Ф-1. В 1970–1974 гг. выступал в ЧЕ Ф-2 (6 побед, 9 ПП, 7 БК, 68 очков). Чемпион Европы Ф-2 1971 г. На ГП Монако 1970 г. (7-й) дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 9 ЧМ Ф-1 1970–1978 гг. Выступал на автомобилях: March 701, 711, 721, 721X, 721G, 761 (Antique Automobiles, Colin Crabbe, March, Theodore) в 1970–1972, 1976 гг., Lotus 72D, 72E, 76, 77, 78, 79 (Lotus) в 1973–1976, 1978 гг., Tyrrell P34 (Tyrrell) в 1977 г. Двукратный вице-чемпион мира 1971, 1978 гг. Параллельно с Ф-1 участвовал в гонках ЧМ спортпрототипов, в 1971–1972 гг. одержал три победы на атаках. На старте ГП Италии ЧМ Ф-1 1978 г. в Монце попал в аварию и получил тяжелые, но не опасные для жизни травмы ног. Однако последствия удара вызвали жировую эмболию, и на следующее утро Ронни умер в госпитале Милана.



ГП в Ф-1: 123; гонок в Ф-1: 123; очки: 203; лучший рез. в квал.: 1-е место; лучший рез. в гонке: 1-е место; быстрые круги: 9

Победы в Ф-1: 10 — ГП Франции, ГП Австрии, ГП Италии, ГП США 1973 г., ГП Монако, ГП Франции, ГП Италии 1974 г., ГП Италии 1976 г., ГП Южной Африки, ГП Австрии 1978 г.

Полу-позиции в Ф-1: 14 — ГП Бразилии, ГП Испании, ГП Бельгии, ГП Швеции, ГП Великобритании, ГП Голландии, ГП Италии, ГП Канады, ГП США 1973 г., ГП Аргентины 1974 г., ГП Голландии 1976 г., ГП Бразилии, ГП Великобритании, ГП Австрии 1978 г.

Победы в других гонках: ГП Монако Ф-3 1969 г.; этапы ЧЕ Ф-2 в Руане (ГП Руана), Манторп-парке, Польне и Валлеуле (ГП Рима) в 1971 г., Трактоне ("Йохен Риндт Трофи") в 1972 г. и Карпске в 1974 г.; этапы ЧМ спортпрототипов в Уоткинс-Глене в 1971 г., Буэнос-Айресе и Нюрбурге в 1972 г.

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

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

ОДИН НА ОДИН

Марк Уэббер

Хорошист против вундеркиндов



Марк Уэббер, в отличие от таких "вундеркиндов", как Кими Райкконен, Фелипе Масса или Дженсон Баттон, не перепрыгивал "экстерном" из "начальной школы" автоспорта сразу в академические высоты Больших Призов. Он скорее напоминал твердого хорошиста, упорно преодолевающего класс за классом. Да и в Ф-1 австралиец скромно сел "за дальнюю парту", в самый медленный автомобиль. Но, выйдя на старт первого в своей карьере Гран При Ф-1, так же "медленно, но верно" финишировал на пятом месте, в одночасье став национальным героем. После чего продолжил так же спокойно и незаметно делать свою работу – работу изрядно пыльную и практически не прибыльную, поскольку зарплаты в Minardi Марк не получает. Впрочем, если верить ему самому, он относится к весьма редкой ныне категории людей, для которых не в деньгах счастье. В том числе и применительно к Формуле-1, на дорогу в которую он потратил ни много ни мало девять лет...

Семилетний план

"Мой отец торговал мотоциклами Yamaha, так что мне была прямая дорога в мотоспорт, и, как только я дорос до того, чтобы уверенно сидеть в седле, то, конечно же, "оседлал" двухколесную технику, – вспоминает Марк. – Но отец был против того, чтобы я серьез-

но занимался мотоспортом, а единственной альтернативой для меня в том возрасте был картинг. Так в 14 лет я оказался за рулем карта. И должен сказать, что опыт, приобретенный в картинге, оказался очень важен для меня. Я не только научился чувствовать машину, но и с раннего возраста получил представление о царящем на трассе духе соперничества, – были победы, но были и поражения, аварии, поломки. Не случайно же все, кто сейчас выходит на старт Гран При, прошли школу картинга. Это очень простой, но очень эффективный способ обрести себя в автоспорте".

Впрочем, познавая профессию автогонщика за рулем карта, юный Марк понимал, что до Формулы-1 еще очень далеко: "Пока я гонялся в картинге и даже в Формуле-Ford, у меня еще не было четкого карьерного плана. Я обожал гонки Гран При, просиживал ночи крыду перед телевизором во время трансляций и всегда думал, как здорово было бы однажды выйти на старт в машине

Карьера Марка началась при поддержке "желтой прессы". Реклама справочника австралийской телефонной компании появилась на автомобиле Уэббера еще в период выступлений в местной Формуле-Ford

Аварии часто сопровождали выступления Марка. Во многом из-за этого он так и не выиграл ни одного чемпионата. Даже австралийская Формула-Ford не покорила Уэббера из-за аварии в одной из последних гонок



Ф-1. Однако я и понятия не имел, как к этому подступиться".

Все изменилось, когда в 1994 году молодого австралийца взяла под опеку Энн Нил, которая работала с Джонни Хербертом, Адрианом Фернандесом и многими другими. Она "сосватала" Марка "Желтым страницам", изданию австралийской телефонной компании Telstra. Таким образом, уже в следующем сезоне Марк смог опереться на поддержку богатого спонсора. В целом



же разработанный ею карьерный план был рассчитан на семь лет, и в качестве первого шага он предусматривал путешествие за океан.

Так в 18 лет, уже имея за плечами опыт достаточно успешного выступления в австралийской Формуле-Ford, Марк Уэббер собрал "узелок" с вещами и отправился туда, откуда когда-то на Зеленый континент прибыли его далекие предки, – в цитадель европейского и мирового автоспорта, в

Великобританию. А там с ходу блеснул своими способностями, финишировав третьим на фестивале Формулы-Ford в Брэндс-Хэтче, и получил место в команде Van Diemen, в которой в свое время начинали карьеру Айртон Сenna и Эдди Ирвайн. Британская Формула-Ford в 1996 году принесла ему титул вице-чемпиона и победу в вышеупомянутом фестивале (среди его победителей прошлых лет стоит вспомнить того же Херберта и Ирвайна).

Следующий сезон Уэббер провел в британской Формуле-3, однако тут его



спонсорских денег оказалось недостаточно, из-за чего чемпионат для Марка едва не закончился посередине. Но на помощь пришел земляк и легендарный регбист Дэвид Кэмпизе, который лично профинансировал оставшиеся гонки. В чемпионате Марк занял четвертое место, а его способности привлекли внимание босса Mercedes Норберта Хауга, и тот пригласил австралийца протестировать спортивный Mercedes AMG. Тесты прошли успешно, и Марк получил контракт на следующий год на выступление в паре с бывшим пилотом Ф-1 Берндом Шнайдером в чемпионате FIA GT. «Гонки на спортивных автомобилях не входили в мои планы, но меня привлекла возможность поработать с крупным автопроизводителем, и в результате я приобрел бесценный опыт», — поясняет Уэббер.

Взлет и падение

Выступавшие в паре Уэббер и Шнайдер стали вице-чемпионами серии, уступив лишь своим же партнерам по команде Клаусу Людвигу и Рикардо Зонте. И по итогам сезона австралийский дебютант был удостоен приза Брюса Мак-Ларена, вручаемого Британским автогоночным клубом гонщикам Британского же Содружества, за «самые похвальные выступления в международном автоспорте». До Уэббера этого отличия были удостоены лишь два его земляка — трехкратный чемпион Ф-1 Джек Брэбэм и чемпион 80-го года Алан Джонс. В 1995, 1996 и 1997 годах подобной чести добивался Жак Вильнев. Изначально же этот серебряный кубок был вручен самому Брюсу Мак-Ларену за второе место в ГП Канады 1965 года, а затем был подарен клубу его вдовой Пэт как переходящий приз.



Освоение европейской школы австралиец начал с вице-чемпионства в британской Формуле-Ford. Хорошо. Очень хорошо! Но не отлично

«В учебе» Марк отличался крайним упорством. Его соперничество с Дарреном Мэннингом в Ф-3000 носило бескомпромиссный характер. Столкновение в Сильверстоуне в 2000 году стоило гонщику «Арден-России» возможной победы в гонке

Даже для такого мужественного гонщика как Марк авария на тренировке перед «24 часами Ле-Мана» стала большим потрясением

Сезон-99 мог сложиться еще удачнее, но... Тут-то как раз и случилось самое грандиозное в карьере Марка падение. «24 часа Ле-Мана» для молодого австралийца закончились, практически не начавшись. В силу скрытого дефекта в аэродинамике Mercedes Уэббера взмыл высоко в воздух, совершил эффектный переворот и рухнул на землю. То же самое произошло с машиной товарища Марка по команде Петера Дамбрека. Оба пилота, к счастью, остались не только живы, но и совершенно невредимы. Однако происшедшее вынудило команду снять оставшуюся машину с гонки и урезать программу участия в гонках спортивных автомобилей в том году. У Уэббера же с этого момента развилась изрядная нелюбовь к



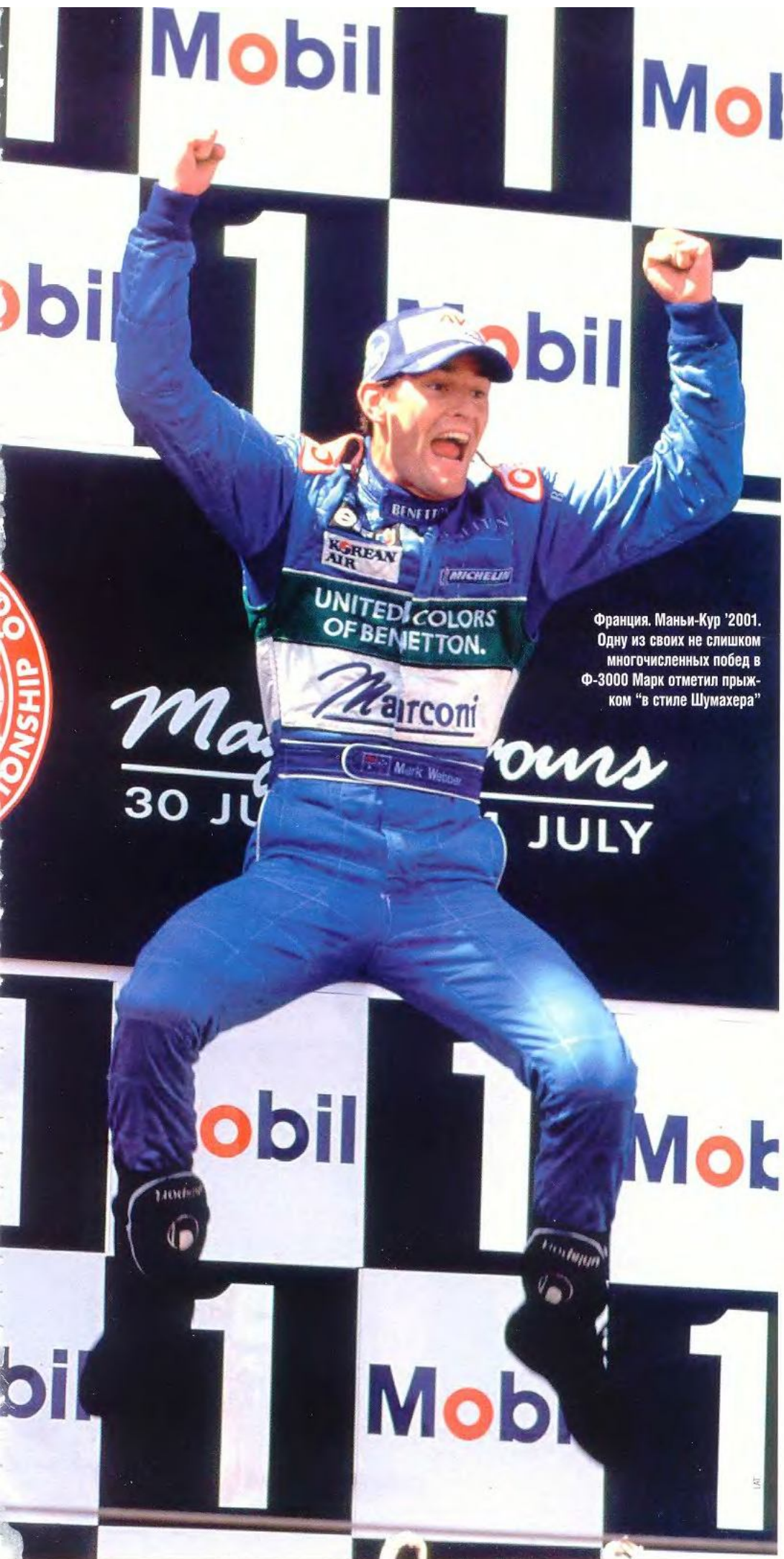
машинам и гонкам подобного класса. «Было жаль прерывать сотрудничество с Mercedes, поскольку мне нравилось быть частью этой команды, и я рад, что по-прежнему в хороших отношениях с парнями из нее, — вспоминает сейчас Марк. — Но тот жуткий случай в Ле-Мане, конечно, потряс меня».

Любопытно, что хотя в результате в 1999 году Уэббер не проехал ни единого круга в гонках, по итогам голосования читателей австралийского журнала Motorsport News он был назван Личностью года. Это было свидетельством горячей любви к нему земляков и... своеобразным авансом на будущее.

«Трижды Мак-Ларен»

Решающую роль в карьере Уэббера сыграл еще один его земляк, продвигающийся к Формуле-1 с другой стороны, — Пол Стоддарт, с которым Марка познакомил Эдди Джордан. Уэббер стал работать с принадлежащей Стоддарту новой командой Ф-3000 European Formula Racing. А в качестве его личного спонсора к австралийским телефонистам присоединились и австралийские пивовары — компания Foster's. Эти компании остаются спонсорами Марка Уэббера и поныне, обеспечивая ему финансовую поддержку едва ли не более солидную, чем обладалет Minardi в целом.

Марк немедленно оправдал доверие своих благодетелей, победив уже во втором этапе международного чемпионата Ф-3000 в Сильверстоуне, став на тот момент лидером чемпионата и выведя, таким образом, European Arrows (как стала к этому времени именоваться команда) на нежданную высоту. И по итогам сезона он стал третьим,



Франция. Маньи-Кур '2001.
Одну из своих не слишком
многочисленных побед в
Ф-3000 Марк отметил прыж-
ком "в стиле Шумахера"

уступив лишь двум гонщикам с трех-
летним стажем в Ф-3000 – Бруно Жун-
кейре и Николя Миньянпу – и приоб-
рета лавры Лучшего новичка. Его успе-
хи вновь не остались незамеченными:
Флавио Бриаторе пригласил его на
трехдневные тесты в Энториле, после
чего с Уэббером был подписан долго-
срочный контракт, предоставляющий
ему место гонщика в команде Ф-3000
Super Nova Racing и место тест-пилота
в Benetton Renault F1. В качественном
рывке этой команды в конце сезона-01
есть и заслуга Уэббера. Его усилия были
оценены по достоинству: подряд в
2000 и 2001 годах он вновь был удосто-
ен приза Брюса Мак-Ларена, сравнива-
вший в этом с Жаком Вильневом.

Переход в Формулу-1 стал лишь во-
просом времени. И это время для Мар-
ка пришло в 2002 году.

О журавлях и синицах

В личном общении Марк производ-
ит чрезвычайно приятное впечатле-
ние: разговорчив, но не болтун, в меру
лаконичен, но не сух, дружелюбен, но
не приторен, вежлив и корректен, но
при этом искренен. Увидев на столике
в моторхоуме Minardi, за которым я его
ждал, номер "Формулы" с его фото на
обложке, искренне оживился. С удо-
вольствием и интересом его рассмот-
рел, после чего всем своим видом дал
понять, что готов к началу беседы.

**Марк, ты, безусловно, отлично вы-
ступил в твоём дебютном и к тому
же домашнем Гран При. Но твоему
успеху способствовала изрядная
доля везения.**

Те два очка действительно стали
для нас большим сюрпризом. Ведь
главными нашими задачами было
просто квалифицироваться и фини-
шировать. Причем если в первом мы
были относительно уверены, то на-
счет второго сомневались, поскольку
недостаток тестов до начала сезона
мог сказаться на надежности. Конеч-
но, нам очень повезло в Мельбурне с
этим массовым завалом в первом по-
вороте. Но с другой стороны, ведь бы-
ло еще полтора часа гонки. Это была
просто мечта – финишировать пятым
перед толпой земляков, среди кото-
рых были мои родители, сестры, все
мои друзья. Здоровые крепкие парни
– они плакали! И конечно, это было
здорово для Пола Стоддарта, Джан-
карло Минарди, для всей команды.

**В прошлом году в Имоле, Монако и
Маньи-Куре ты стоял на высшей
ступени пьедестала. В этом году
пьедестал Minardi вряд ли "светит".
Что приятнее – побеждать в Ф-3000**

ОДИН НА ОДИН

Марк Уэббер

или гоняться в Ф-1, не имея ни малейшего шанса на победу?

И то, и другое имеет свои хорошие стороны. Конечно, мне нравится побеждать. И я прекрасно понимаю, что в этом году мне не видать пьедестала. Но я сейчас в другой ситуации, моя цель — показать себя на все сто процентов в маленькой команде Ф-1 с тем, чтобы в будущем продвинуться вперед, в большую команду. Поэтому я нисколько не комплексую. Поначалу, конечно, было непривычно стартовать с последних рядов, оказаться круговым. Ведь раньше я стартовал обычно не дальше, чем со второго-третьего ряда, и теперь сначала даже думал: "Черт, как же мне крутить башкой, чтобы видеть и вовремя пропускать этих парней на красных, синих-белых и серебристых машинах?!"

В чем для тебя основная разница между ролью тест-пилота и действующего гонщика Ф-1? Помимо известности, конечно.

Тест-пилот выполняет огромную работу. Но работал я не на Уэббера, а на Баттона и Физикеллу. Мы очень хорошие друзья с Дженсоном и Физико, и все же мне приятно осознавать, что в этом году я работаю главным образом на самого себя, чтобы продемонстрировать и в квалификации, и в гонке все лучшее, на что я способен, чтобы быть затем приглашенным в более сильную команду. В то же время, должен признать, что работа тест-пилота научила меня очень многому.

А в чем основная разница между машинами Renault и Minardi?

Главным образом, с моей точки зрения — в аэродинамике. Renault проводят семь дней в неделю в аэродинамической трубе. Minardi же — всего пять дней в месяц. Так что главное различие в аэродинамической эффективности. Minardi хуже держится колесами за трассу, чем те машины, которые я тестировал, хотя это все же не день и ночь. Ну и в известной степени разница в моторе, конечно. Проблема в том, что отстаешь вроде всего-то на пару секунд на круге, но чтобы наверстать это отставание в Формуле-1, надо потратить добрых 50 млн долларов. Которых у нас просто нет.

Тогда, наверное, тебя огорчило то, что твоя карьера в Ф-1 продолжилась не в Renault?

Нет, потому что и место в Minardi я получил благодаря поддержке Renault. Можно сказать, Флавио помог мне занять его. Хотя, конечно, я уже сотрудничал с Полом (Стoddартом), и он сам также хотел видеть меня своим пило-

Уэббер всегда опирался на поддержку земляков. Вот и в Ф-1 Марк "взлетел" не без помощи австралийского "авиамагната" Пола Стoddарта



ВАСИЛИЙ СЕЛИТКО



том. Сам же я просто чувствовал, что пора переходить от тестов к гонкам. И я воспользовался случаем и довольно "плавно" вошел в число действующих гонщиков Ф-1, это как-то само собой получилось. Никакого "рояля в кустах" вроде нового крупного спонсора или чего-то в этом роде. Разве что в определенной степени помогло то, что Полу не удалось договориться с Френтценом. Конечно, я понимал, что буду стартовать с последнего ряда, что бюджет не позволит соперничать за призовые места, но... В свое время я пошел ва-банк, отказавшись от даже более прибыльного контракта с Mercedes — крупнейшей компанией с огромным бюджетом, гарантировавшим мне "легкую жизнь". В Ф-3000 легко потерять себя, но тогда я ушел туда, потому что гонки спортивных автомобилей были не тем, к чему я стремился. У меня не совсем лежала к ним душа. Примерно то же побудило меня и сменить место тест-пилота в крупной команде на место действующего гонщика в маленькой. Это мой сознательный выбор и надеюсь, что он оправдывает себя.

А чем именно Формула-1 больше тебе по душе, чем прочие гонки?

О, в Формуле-1 мне нравится все. Чего стоит сама гонка в течение полутора часов на абсолютном пределе! Это потрясающе, неопишимо! Ощущаешь дикое упоение, но при этом должен сохранять трезвую голову и рассчитывать мельчайшее свое действие. А квалификация, быть может, приносит даже еще большее удовольствие, поскольку результат в ней еще больше зависит от тебя лично. Ограниченное время, новые шины — и ты в нужный момент должен правильно распорядиться своими возможностями.



ми. И тоже гонишь на пределе, причем фактически оставшись наедине с автомобилем.

Легче ли управлять машиной Ф-1, чем спортивными автомобилями, на которых ты гонялся в чемпионате GT и "летал" в Ле-Мане?

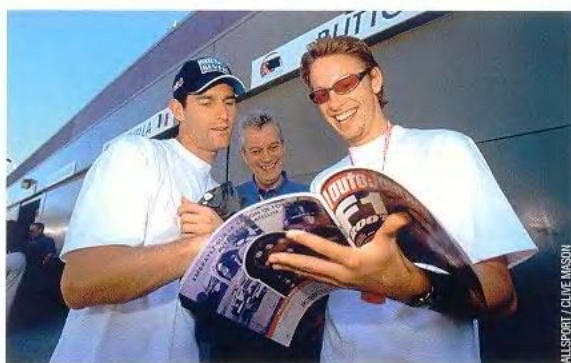
С одной стороны, несомненно, легче. Спортивные автомобили куда более капризны, особенно на грязной скользкой трассе при прохождении поворотов, в частности — при выходе из них. Наличие противобуксовочной системы в Ф-1 эту проблему во многом решает. С другой стороны, эта система в основном работает, оптимизируя обороты двигателя в поворотах, но по мере прохождения дистанции с каждым кругом баланс машины меняется из-за

Марк Уэббер в третий раз получает кубок Мак-Ларена из рук Мартина Брандла

Впервые свои силы за рулем автомобиля Ф-1 Марк попробовал в 1999 году на тестах Arrows

Весь 2001 год Марк красовался в форме тест-пилота Benetton Renault. Но "скамейка запасных" этой команды показала австралийцу слишком длинной

В то время как "вундеркинд" Баттон хвастал отличными оценками в прессе, Уэббер продолжал заниматься "зубрежкой" на тестах



расхода топлива и износа шин или из-за состояния трассы, и это требует от гонщика особого умения, я бы сказал тонкого и очень сложного искусства. И чем лучше гонщик, тем больше может он извлечь из машины вместе со всей ее электроникой. Взять для примера того же Михаэля Шумахера.

По-твоему, Михаэль Шумахер мог бы победить и за рулем Minardi?

Он величайший гонщик, и его опыт, безусловно, мог бы помочь ему извлечь больше из любой машины, в том числе и из Minardi, конечно. Но, откровенно говоря... Нет, победить он бы не смог.

"Не хочу жениться, а хочу гоняться"

Что тебе больше всего не нравится в Формуле-1, в твоей нынешней жизни?

Ненавижу жить на чемоданах, но приходится. Это часть моей профессии. И, в конце концов, я ведь занимаюсь любимым делом. И я в лучшей ситуации, чем многие другие люди. Например, даже в дни тестов, когда я заканчиваю работу в 9.30 вечера, а утром в 7.30 снова надо быть на трассе, я, по крайней мере, могу нормально выспаться. Механикам же гораздо хуже: они ложатся спать в 5 утра, а в 7 уже должны быть в боксах! Конечно, моя нынешняя жизнь подразумевает сплошную нервотрепку, то взлеты, то падения (причем в нашем случае — больше падения), но по большому счету, я ни на что не могу жаловаться.



А как насчет денег? Ты ведь гоняешься в Minardi задаром?

Деньги... В отличие от того же Шумахера, я на другом конце шкалы! Но меня это отнюдь не огорчает. Конечно, деньги важны. Хотя бы потому, как это ни парадоксально звучит, что дают возможность спокойно работать. Но я достаточно счастлив уже тем, что имею. Мне предстоит еще долгий путь, и потребуются приложить много усилий для успеха, но отнюдь не ради денег. Деньги — лишь приятное дополнение. Но, конечно, и средство достижения цели.

ОДИН НА ОДИН

Марк Уэббер

Автоспорт очень популярен в Австралии, не правда ли? А есть ли среди гонщиков представители коренных жителей Австралии – аборигены?

Довольно неожиданный вопрос!.. Нет, не думаю, что такие есть. В других видах спорта, например, в теннисе, – да. Но не в автоспорте. Это, кстати, как раз вопрос денег, как средства достижения цели. Я с этим в свое время столкнулся, как и другие гонщики. Думаю, у коренных жителей Австралии просто нет таких возможностей, ведь это очень дорогое занятие. Я знаю очень классных ребят из аборигенов, и кто-то, наверное, хотел бы быть гонщиком, но никто ими не интересуется, и они не могут попасть в автоспорт.

Насколько твоя жизнь в Европе отличается от жизни в Австралии?

Сначала, признаюсь, было довольно нелегко. Я вдруг лишился привычного семейного общения. Мой отец очень любит автоспорт, особенно Ф-1, и, хотя сам никогда не гонялся, всегда поддерживал меня. Мама, конечно, не слишком любит гонки, поскольку очень нервничает, но и она поддерживала меня по-своему. Для меня это всегда было очень важно, я очень нуждался в поддержке семьи и даже не представлял, сколько придется пожертвовать ради карьеры. Это было моей основной проблемой. Кроме того, в Австралии не ощущаешь такого давления, как



в Европе, там все очень просто. Можно просто наслаждаться жизнью.

Это что-то вроде жизни в стиле "крокодила Дэнди"?

Нет, нет! Просто в Австралии всегда праздник. Мои земляки – очень открытые, дружелюбные, веселые люди. Европейцы же более озабочены чем-то, более заняты, они всегда куда-то спешат: Лондон, Берлин, Париж, все эти огромные аэропорты, все бегут, кошмарная суета... В Австралии же население гораздо меньше, и все



Мечта сбылась! Марк – в Ф-1! Но за рулем автомобиля, с которым не смог бы победить и сам великий Шумахер. А возможно, так никогда бы великим и не стал



Автомобиль-мечта Уэббера. Впрочем, не исключено, мечты Марка о BMW идут куда дальше

Австралиец в Англии: "на чужбине" все приходится делать самому

Сын и отец. Марк скучает по близким, но своей семьей обзавестись не торопится

течет размеренно. Да и, в конце концов, для меня, как и для всех, в том числе и у вас в России, дом есть дом. Я люблю быть дома. Но в силу необходимости живу в Европе и не вижу своей любимой семьи, двух своих маленьких сестреноч, по которым я ужасно скучаю. Но это как в поп-музыке: если хочешь получить всемирную популярность, отправляйся работать в США. Если хочешь иметь лучший контракт гонщика, надо гоняться в Европе. Это моя работа, моя профессия, моя жизнь.

И все же, какая из стран Европы нравится тебе больше?

Австрия – там потрясающе красивые пейзажи, и Италия – там, конечно, женщины и макароны.



Одно из твоих хобби – летающие модели самолетов. Ты сам собираешь и, быть может, даже строишь их?

Нет-нет, я вовсе не люблю что-то мастерить. У меня нет ни соответствующих знаний, ни желания этим заниматься. Я люблю лишь приобретать и запускать такие модели. Меня привлекает лишь конечный результат, но не сборка. Для меня это просто развлечение.

Какая у тебя машина в обычной жизни? Какую бы ты хотел?

Это одна и та же машина – BMW M5. Она мне очень нравится. Что-то более "крутое" – это не по мне. Конечно, я люблю ездить быстро, но не настолько, чтобы мечтать о Ferrari или Lamborghini. Вернее, я, может быть, и не прочь иметь подобную машину, но я имею в виду, что я не из тех людей, кто тратит бешеные деньги на дорогие пафосные вещи, роскошные авто, ночную жизнь в клубах. Нет, мне больше по душе хорошая, но обычная машина, возможность провести время с моей семьей, мамой. Никаких безумств.

Собираешься ли ты в ближайшее время обзавестись своей собственной семьей – женой, детьми?

Сейчас – нет. Это – в будущем. Пока кандидаток на роль жены у меня нет. Мне пока просто трудно настроиться на что-то серьезное, особенно в чужой стране. Не то чтобы я хотел жениться непременно на австралийке, но... я просто пока еще слишком молод для этого. Хотя мне уже и 25, но я по-прежнему ощущаю себя на 20, и женитьба – это в дальнейшем.

Борис Мурадов

Марк Аллан Уэббер

Дата рождения	27 августа 1976 года
Место рождения	Куинбин, Новый Южный Уэльс, Австралия
Место жительства	Бакингемшир, Англия
Рост	184 см
Вес	74 кг
Семейное положение	холост
Любимый вид спорта, помимо автогонок	футбол, мотогонки, горный велосипед, теннис, гольф
Хобби	Play Station 2, летающие модели самолетов, музыка, фитнес
Любимая музыка	поп
Любимый кинофильм	такового нет
Любимые блюда	спагетти
Любимые напитки	газированная вода
Первый старт	картинг, 1991
Первый гоночный автомобиль	Формула-Ford
Самое запоминающееся событие в карьере	"Шанс отъездить полный сезон в Формуле-1 за Minardi"

Карьера:

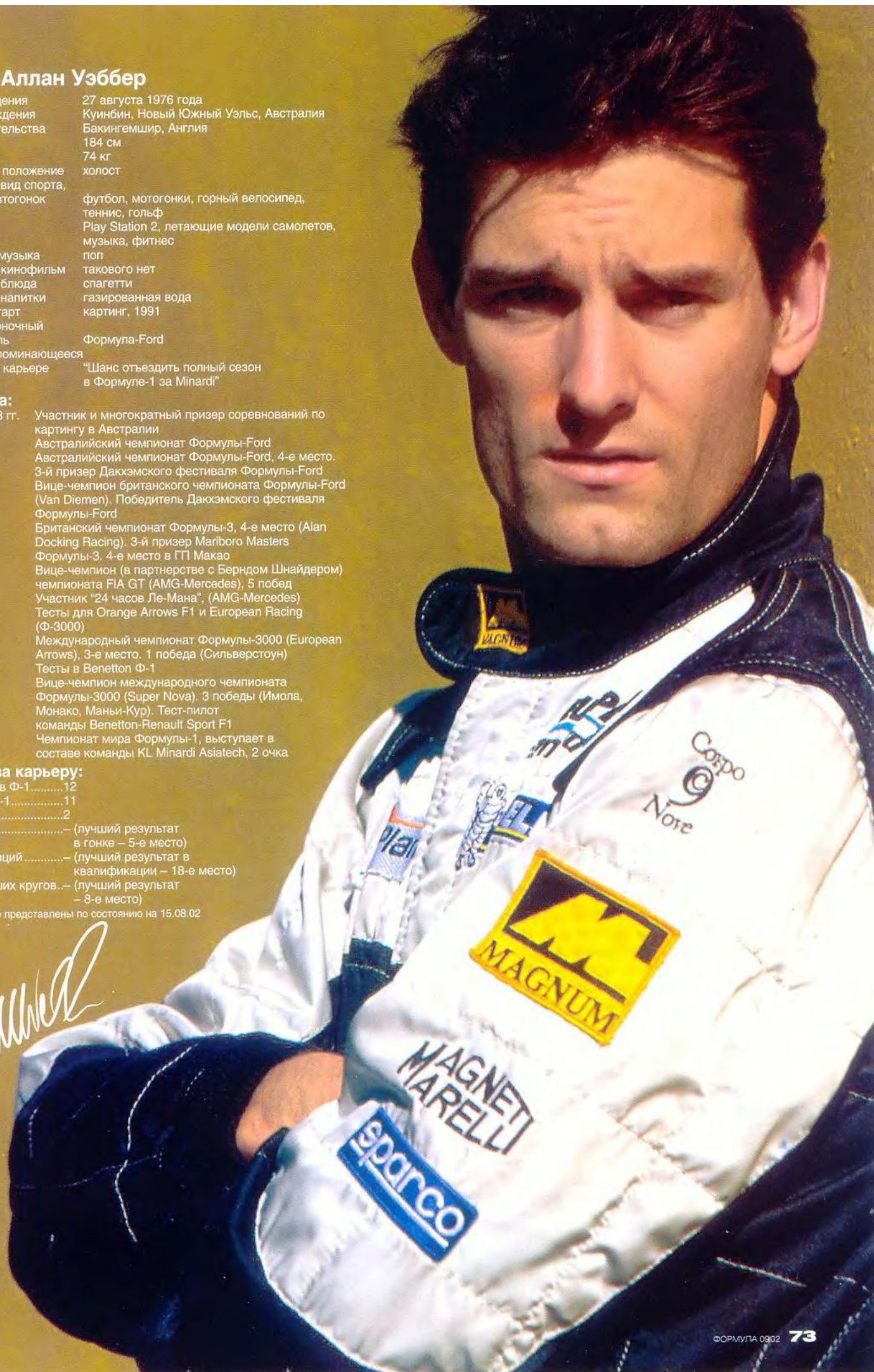
1991–1993 гг.	Участник и многократный призер соревнований по картингу в Австралии
1994 г.	Австралийский чемпионат Формулы-Ford
1995 г.	Австралийский чемпионат Формулы-Ford, 4-е место. 3-й призер Дакхэмского фестиваля Формулы-Ford
1996 г.	Вице-чемпион британского чемпионата Формулы-Ford (Van Diemen). Победитель Дакхэмского фестиваля Формулы-Ford
1997 г.	Британский чемпионат Формулы-3, 4-е место (Alan Docking Racing). 3-й призер Marlboro Masters Формулы-3, 4-е место в ГП Макао
1998 г.	Вице-чемпион (в партнерстве с Берндом Шнайдером) чемпионата FIA GT (AMG-Mercedes), 5 побед
1999 г.	Участник "24 часов Ле-Мана", (AMG-Mercedes) Тесты для Orange Arrows F1 и European Racing (Ф-3000)
2000 г.	Международный чемпионат Формулы-3000 (European Arrows), 3-е место. 1 победа (Сильверстоун) Тесты в Benetton Ф-1
2001 г.	Вице-чемпион международного чемпионата Формулы-3000 (Super Nova). 3 победы (Имола, Монако, Мани-Кур). Тест-пилот команды Benetton-Renault Sport F1
2002 г.	Чемпионат мира Формулы-1, выступает в составе команды KL Minardi Asiatech, 2 очка

Всего за карьеру:

Гран При в Ф-1.....	12
Гонок в Ф-1.....	11
Очков.....	2
Побед.....	— (лучший результат в гонке — 5-е место)
Полу-позиций.....	— (лучший результат в квалификации — 18-е место)
Быстрейших кругов.....	— (лучший результат — 8-е место)

Все данные представлены по состоянию на 15.08.02

Mark Webber



Счастье рыцаря Джона

Раны воспитывают мужество
Девиз клана Стюартов

“Мистер...” – начал было я и тут же осекся, вспомнив, что разговариваю не просто с господином в зеленой клетчатой кепке, а с сэром Джонам Стюартом-младшим (Джеки), рыцерем Ордена Британской империи, трехкратным чемпионом мира, преследующим бизнесменом, основателем команды Ф-1 и т. д.! Совсем неплохо для человека, который в 15 лет вынужден был оставить школу из-за редкой болезни – дислексии. Попросту говоря – он не умеет читать.

Сэр, вы – знаменитый человек, добившийся успехов на многих поприщах. Что побудило вас теперь, когда, казалось бы, можно почивать на лаврах, взять на себя достаточно хлопотную ответственность по управлению Британским клубом автогонщиков?

Прежде всего, наверное, следует немного рассказать о самом клубе. Британский клуб автогонщиков создан в конце двадцатых годов богатыми гонщиками-любителями, в числе которых были и знаменитые “барни Bentley”. Основывался он как типичный британский клуб “по интересам”, объединявший людей, увлеченных автоспортом. Одной из основных его задач первоначально было оказание гостеприимства иностранным гонщикам, приезжавшим на соревнования в Англию из других стран. Но после Второй мировой клуб превратился в мощную финансовую организацию, что позволило ему в конце концов выкупить в полную собственность автодром “Сильверстоун” и приобрести еще

150 акров прилегающей территории. Членство в клубе – очень престижная вещь. Членом клуба можно стать только по приглашению. Причем кроме собственно британских гонщиков или гонщиков стран Содружества, добившихся успеха в автоспорте (это 500 человек), членами клуба могут стать выдающиеся пилоты других стран, а также люди других профессий – механики, инженеры, журналисты, любой человек, добившийся признания в своем деле. Это так называемые ассоциативные или почетные члены. Сейчас у нас таких около 300 человек. Членами клуба являлись, к примеру, Фанкио и Сенна. Членом клуба является Михаил Шумахер. Это очень престижно. И для меня особенно важно, что эту должность я унаследовал от Кена Тиррелла. Кен – человек, сыгравший особую роль в моей жизни. Именно он попросил меня занять этот пост.

Есть известная поговорка, что жизнь в 40 лет только начинается. Сэр, вам было 60, когда вы возомст на президентский пост. И для него началась новая жизнь. Правильно сосчитать, кака по счету. Но не менее запущая, чем все прежнее.

Британский клуб автогонщиков (BRDC) – организация действительно очень серьезная. Достаточно сказать, что и сэр Джеки недостаточно авторитетен, чтобы ее возглавлять. Кроме собственно президента, есть еще и пост Главного



“КЕН – ЧЕЛОВЕК, СЫГРАВШИЙ
ОСОБУЮ РОЛЬ В МОЕЙ ЖИЗНИ”



Именно Кен Тиррелл открыл талант Стюарта. Именно в его команде Джеки завоевал три чемпионских титула. Именно здесь сложился образ длинноволосого гонщика в битловской кепке и неизменными часами Rolex, ставший одним из символов своего поколения

президента, который занимает особа королевской крови – принц Кентский. И все же в первую очередь, надо полагать, сэра Стюарта привлекли не столько престиж, сколько реальные возможности этой организации.

История BRDC восходит к неформальному клубу, организованному Джоном Бенджефилдом, выигравшим в 1927 году “24 часа Ле-Мана” вместе с легендарной командой Bentley. Первоначально клуб основали с достойной целью проведения увеселительных мероприятий для гонщиков и их друзей. Учрежден клуб был в апреле 1928 года. Его первыми членами стали 25 человек. Однако очень скоро клуб провозгласил своей главной целью развитие автоспорта в Великобритании, и в октябре 1929 года провел свою первую гонку – “500 миль BRDC” на “Бруклендсе”. Ныне под эгидой BRDC проходят британские чемпионаты Ф-3 и GT.

Клуб не просто престижная, но и процветающая организация. Об этом говорит хотя бы вид нового здания клуба, расположенного прямо на автодроме, с собственной трибуной, рестораном на 120 мест и воротами, которые некогда красовались при входе на легендарный “Бруклендс”. В 1952 году BRDC перешел у Королевского автоклуба контракт на аренду “Сильверстоуна”, а в 1971 году – выкупил старый аэродром у министерства обороны. Именно “Сильверстоун”, место проведения Гран При Великобритании, долгие годы составлял основу благополучия клуба. Но времена изменились.



Дорога на “Сильверстоун”



Никаких пробок



Новые стоянки

этап реконструкции, связанный с самим автодромом, начнется лишь в понедельник после окончания Гран При. Мы будем строить новые боксы, новый пресс-центр, новые трибуны, все будет новое, вплоть до туалетов. Это необходимо в связи с требованиями компании Эклстоуна. В ближайшее время нам придется конкурировать не только со старыми, но и с совершенно новыми трассами, возможно, с Москвой. Мы должны быть конкурентоспособными.

События последних двух лет вошли в историю Ф-1 под названием “Битва за Англию”. Долгое время никто на Британских островах не мог поверить в серьезность положения. Представить Англию без Ф-1 было невозможно! Дело даже не в тех 250 тыс. посетителей Гран При и без малого 50 млн долларов, которые гонка ежегодно приносит региону. Автоспортивная индустрия – гордость Великобритании. Ее оборот составляет 7 млрд долларов, 60% ее продукции идет на экспорт. В ней постоянно занято около 40 тыс. человек, и еще 85 тыс. – частично. Семь команд Ф-1 базируются в Англии на относительно небольшой территории, прозванной за это “силиконовой долиной”. В центре этой “долины” и расположен “Сильверстоун”. До последнего времени эта трасса представляла собой старый аэродром с трибунами, возведенными чуть ли не 50 лет назад к первой гонке чемпионата мира. Многие годы огромные многочасовые пробки были немым атрибутом Гран При Великобритании, однако всякую критику консервативные британцы отвергали, полагая, что уж их гонка – нечто неприкосновенное. И небеса разгневались на них. Непосредственный повод для настоящей атаки у Эклстоуна появился после злополучного Гран При ’2000, когда недельные дожди превратили окрестности автодрома в сплошную трясиину. Именно тогда Берни сказал – “довольно”, и не продлил контракт с “Сильверстоуном”. Словом, как ни странно, из двух издревле знакомых России проблем одна оказалась актуальной и для Англии. А именно – дороги.

Ситуация складывалась критическая, но сэр Джеки нашел из нее выход. Стюарт сделал то, чего не смог сделать во Франции для спасения местной национальной святыни – команды Ф-1 – не менее великий чемпион Ален Прост. И, быть может, главная проблема многострадального Гран При России как раз и состоит в том, что у нас в стране не нашлось человека уровня Стюарта. Словом, всем известно, что дороги – это только вторая из двух наших извечных бед.



Новое здание клуба расположено между поворотами Brooklands и Woodcote

Еще совсем недавно ситуация с проведением Гран При на “Сильверстоуне” была далеко не так ясна. Существовала реальная угроза, что Великобритания вообще останется без своего этапа Ф-1.

Мы много работали, чтобы этого не произошло. Сначала всем казалось, что со стороны Мосли и Эклстоуна это была просто попытка оказать давление. Но после того как они передали контракт на проведение Гран При автодрому “Брэндс-Хэтч”, совершенно для этого не готовому, вообще возникла угроза потери этапа для Великобритании. У всех в стране это вызвало шок и растерянность. Мне пришлось ободрить многих людей, добиться поддержки премьер-министра, – я много раз встречался с Тони Блэром, всегда выказывавшим большое участие в проблемах “Сильверстоуна”. Я добился поддержки парламента, министра спорта, министра торговли и промышленности, министра транспорта и многих других членов кабинета. Мне надо было обеспечить поддержку местных властей, включая даже дорожную полицию. Удалось найти инвесторов, вложивших 60 млн долларов в строительство новой дороги и реконструкцию самого автодрома. Вы видели, что работы еще не закончены. Причем главный



Роб Бейн, глава компании Octagon – главного инвестора реконструкции автодрома, Джеки Стюарт и директор BRDC Мартин Брандл открывают “дорогу в будущее” Гран При Великобритании

Для того чтобы в полной мере оценить деловую хватку сэра Джеки, достаточно вспомнить такой факт: основанная им команда Stewart уже через три года добилась первой победы в Ф-1. Команда Jaguar, опираясь на достижения и структуру, заложенную сэром Джеки, и при поддержке ресурсов гигантской корпорации Ford за тот же срок скатилась в самые низы "турнирной таблицы". Хотя во главе ее также стоит трехкратный чемпион мира – Ники Лауда.

В чем суть проблем, с которыми столкнулась команда?

Главная проблема – за последние три года трижды менялось руководство команды. Не считая пертурбаций в техническом составе. Каждое из этих изменений повлекло перемены в структуре, в стиле работы, в психологии людей. Теперь команде нужен период стабильности – и результат придет.

Что вы думаете о стиле руководства Ники Лауды?

Ники, как и я, трехкратный чемпион мира, успешный бизнесмен, умеет работать с людьми и, несомненно, его присутствие усиливает команду. Правда, он довольно долгое время был вне автоспорта. Но я теперь не участвую в повседневном управлении командой. Я остаюсь членом совета директоров, но занимаюсь лишь работой со спонсорами. И, честно говоря, мне трудно судить.

Как вы оцениваете общую ситуацию в современной Формуле-1? Что вы думаете о планах крупных автомобильных компаний организовать альтернативную Формулу?

Я надеюсь, что двух Формул не будет. Это убило бы наш спорт. Экономическая ситуация в мире сейчас ухуд-



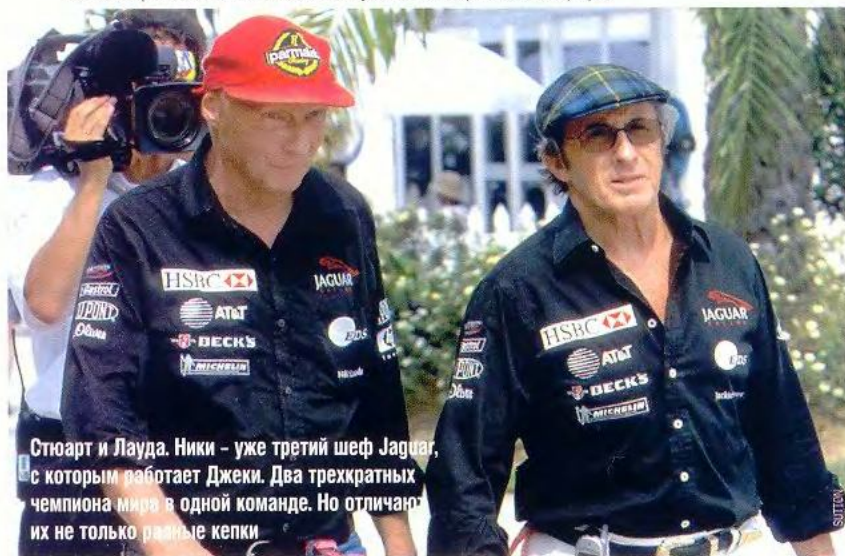
Триумф Stewart



Стюарт и Ресслер



Стюарт и Рейхол



Стюарт и Лауда. Ники – уже третий шеф Jaguar, с которым работает Джеки. Два трехкратных чемпиона мира в одной команде. Но отличают их не только разные кепки

шилась. Проблемы возникают даже у межнациональных корпораций. И две конкурирующие Формулы просто не смогут сосуществовать. Разумеется, в современной Формуле-1 есть проблемы, которые вызывают недовольство отдельных команд и крупных автомобильных компаний. Но все эти проблемы – разрешимые. Все они могут быть улажены за столом переговоров. В целом же положение в Ф-1 очень стабильное. Это очень успешный бизнес, у которого есть все составляющие для стабильной работы: от налаженных телетрансляций до налаженного промышленного производства.

Что вы как великий гонщик думаете о командной тактике Ferrari?

Ferrari – это команда номер один. Она уже более 50 лет в Формуле-1. И за эту команду всегда выступали гонщики номер один: Фарина, Фанхио, Лауда, Прост. И все эти 50 лет командная тактика неизменно применялась в

Ferrari. И всегда вторые номера работали на первых. Сегодня чемпионом в Ferrari является Шумахер. Баррикелло – отличный гонщик, но он только номер два. Однако никто не правит вечно: Ленин не жил вечно, Черчилль не жил вечно, Сталин, Кеннеди – все они рано или поздно уступали место другим. Шумахер тоже не вечен. Рано или поздно он уйдет. Баррикелло нужно ждать своего часа.

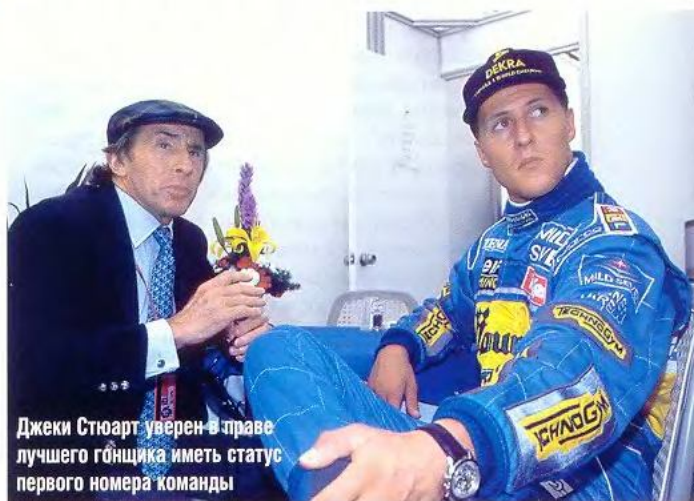
Кен Тиррелл использовал командную тактику?

Это один из секретов моего успеха. Поэтому я и трехкратный чемпион мира.

Если бы Джеки Стюарта не существовало, выдумать его было бы невозможно. Покинув без всякой аттестации, но "с большим облегчением" школу, он решил связать свою жизнь со спортом. Сначала он добился успеха в стрельбе, где едва не попал в Олимпийскую сборную 1960 года. Затем обессмертил свое имя в автоспорте. Однажды Стюарта спросили, в чем секрет его жизненного успеха. И он ответил: "Во-первых, я всегда старался сфокусировать свое внимание на деталях. Во-вторых, я всегда стремился налаживать личные контакты, ведь именно личные связи в наибольшей степени помогают в достижении любых целей. И наконец, я никогда и ни при каких обстоятельствах не сдавался".

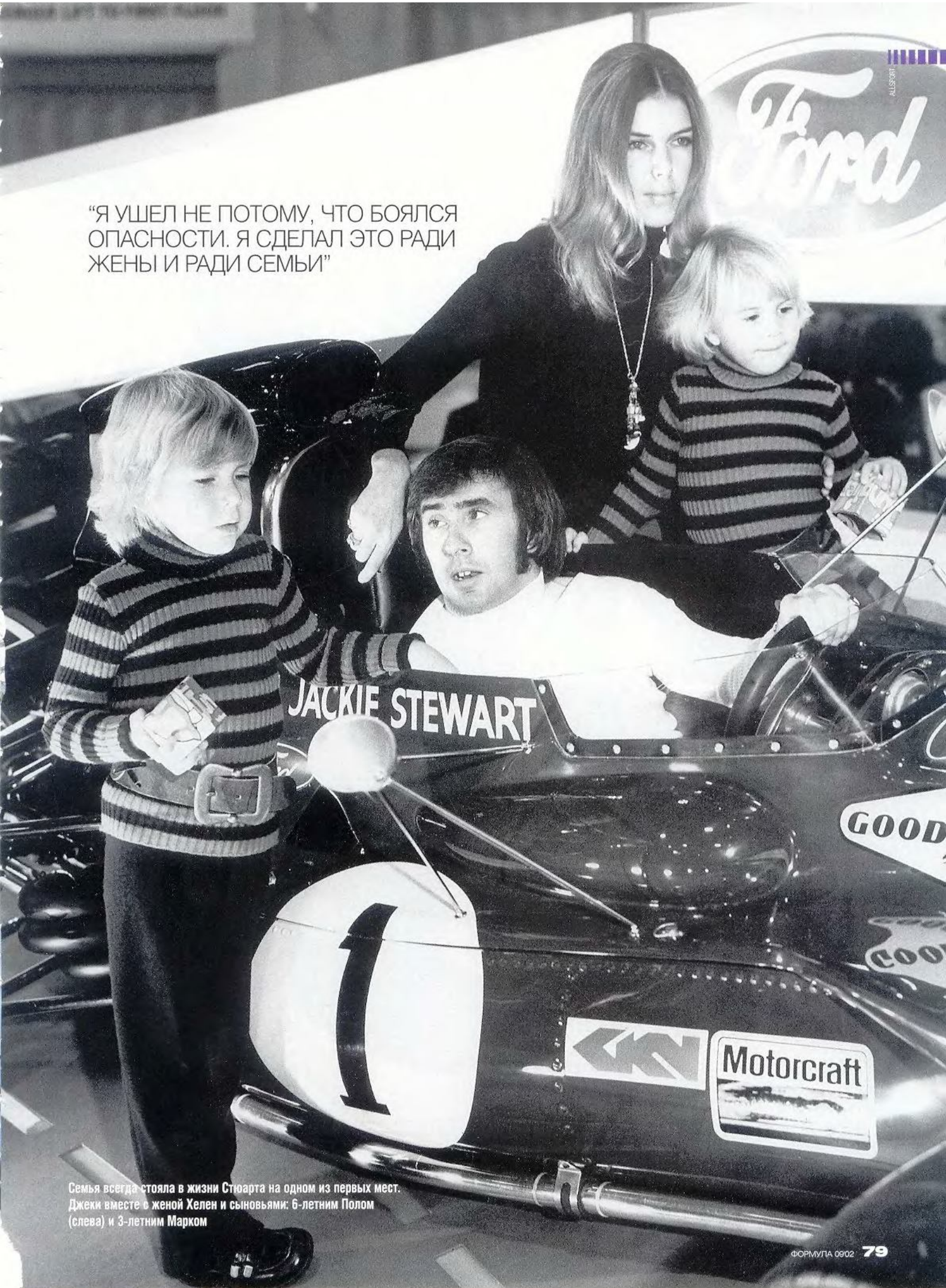
Несомненно, последний из перечисленных принципов вызывает наибольшее уважение. Но если вернуться к первой составляющей успеха сэра Джеки, то многие неоднократно обращали внимание на особый взгляд Стюарта. Отняв у него способность составлять из букв слова, Бог наделил Джеки другим даром – ясно видеть детали: касается ли это показаний приборов в кокпите или малейших особенностей трассы перед автомобилем. Верный глаз помог шотландцу добиться успеха в стрельбе. Умение "видеть трассу" составляло основу особой, присущей только Стюарту манеры вождения – очень ровной, мягкой и даже артистичной. Переквалифицировавшись в автогонщика, Стюарт с первых шагов проявил свой исключительный талант...

Завязав со стрельбой (неудачная попытка попасть в Олимпийскую сборную так и осталась самым жестоким разочарованием в жизни Стюарта), Джеки по стопам старшего брата Джимми решил попробовать себя в автоспорте. В 1955 году Джимми попал в серьезную аварию, и чтобы не волновать родителей, Джеки начал выступать под псевдонимом A.N. Other – Д.Р. Угой по-русски. А в 1964 году Джеки Стюарт прибыл в "Гудвуд" на тесты Ф-3. Кен Тиррелл, руководивший в то время юниорской командой Джона Купера, прослышал о талантливом молодом шотландце от управляющего автодромом и сам позвонил Джимми Стюарту с предложением, не хочет ли его младший брат попробовать себя за рулем автомобиля Ф-3. На тестах молодой



Джеки Стюарт уверен в праве лучшего гонщика иметь статус первого номера команды

“Я УШЕЛ НЕ ПОТОМУ, ЧТО БОЯЛСЯ
ОПАСНОСТИ. Я СДЕЛАЛ ЭТО РАДИ
ЖЕНЫ И РАДИ СЕМЬИ”



Семья всегда стояла в жизни Стюарта на одном из первых мест.
Джеки вместе с женой Хелен и сыновьями: 6-летним Полом
(слева) и 3-летним Марком

“ВСЕ ЭТИ ТАК
НАЗЫВАЕМЫЕ МЕРЫ
ПРЕДОСТОРОЖНОСТИ
В ТО ВРЕМЯ БЫЛИ
ПРОСТО СМЕШНЫ”

Гран При Мексики. 1969 год. Джеки Стюарт беседует
с Йохеном Риндтом, одним из многих пилотов, для
которых гоночный автомобиль стал гробом

гонщик сел в автомобиль Брюса Мак-Ларена и довольно быстро перекрыл его результат. Уязвленный Мак-Ларен вновь отправился на трассу и установил новый ориентир, который вскоре был вновь перекрыт Стюартом. После чего Джон Купер ворвался в боксы с криком: "Немедленно подпишите контракт с этим парнем!"

Почему вы стали гонщиком, в общем, понятно. Но что побудило вас заняться стрельбой?

Мой дед был егерем, и охота, стрельба всегда была любимым занятием в нашей семье. Я научился стрелять еще до того, как начал гоняться. Выступал на международных соревнованиях, и очень часто — против русских.

Ваша семья действительно как-то связана с великими Стюартами из британской истории?

Конечно! Мы все члены одного клана. Это самый большой клан в Шотландии. И я всегда гордился принадлежностью к нему, в знак чего всегда носил родовой тартан. Сейчас на моей кепке вы видите зеленые охотничьи цвета клана. А есть еще парадный, вечерний тартан. Основав команду, мы изобрели даже гоночный тартан. А когда я был гонщиком, то носил на шлеме боевые красные цвета королевского тартана клана Стюартов. Когда лидер ведет свой клан в бой, никто не должен видеть, что он ранен. Поэтому и цвет красный.

Клан Стюартов

Род Стюартов ведет свое начало от некоего Уолтера Фитца Алана, сына англо-нормандского барона, получившего земли в Шотландии в XII веке во время норманнского нашествия. Уолтер был назначен верховным стюардом (управляющим) при дворе короля Давида II. От названия этой должности, ставшей наследной, и произошло родовое имя. Стюарты играли активную роль в британской истории, дав начало королевской династии, правившей в Шотландии с 1371 года и в Англии с 1603 по 1714 год. Наиболее известный ее представитель — королева Шотландии Мария Стюарт, казненная в 1587 году по обвинению в заговоре. Тартан Стюартов считается королевским тартаном Шотландии и ныне является официальным тартаном Ее Величества Королевы Великобритании. Как написано в одной из книг по истории Великобритании: "Сила и слабость династии Стюартов, присущие этому клану самоотверженность в борьбе за власть и непреодолимое упрямство оказали немалое влияние на сам дух национальной истории".

Это правда, что после аварии в Спа в 1966 году вы всегда брали с собой в гонку гаечный ключ?

Да. (Смеется.) Я крепил его изолянткой к рулевой колонке. Такова в то время была технология обеспечения безопасности. (Снова смеется, но уже не так весело.)

С точки зрения мер безопасности это были странные времена. Гонщики гибли практически ежегодно, а организаторы соревнования в Брэндс-Хэтче в 1968 году, например, не только отказались вырубить деревья по обочинам, но не пожелали даже просто установить вокруг них ограничительные барьеры на том основании, что деревья маленькие. И это при том, что за три месяца до этого Джим Кларк погиб именно в результате удара о "маленькое" немякое дерево. Все гонщики были не против повышения мер безопасности, но только Джеки Стюарт имел мужество вслух заговорить об этом. Его называли трусом, маленьким сыном, но после того, что с ним произошло на мокрой трассе в Спа в 1966 году, ему было все равно...

Вот что вспоминает об этой гонке Грэм Хилл, выступавший за одну команду со Стюартом: "Мой автомобиль



Боевой тартан



Хилл и Стюарт



Вновь за рулем

сорвало с трассы и закрутило, как волчок. Когда я остановился, то увидел BRM Джеки в канаве. Он был зажат в кабине, и ему было больно. Топливо текло из пробитого бака, и Джеки был весь облит бензином. Существовал большой риск пожара, я перекрыл топливный насос и попытался извлечь гонщика. Однако погнутая рулевая колонка зажала ему ноги".

Вспоминает Джеки Стюарт: "Двадцать пять минут я пролежал, зажатый в автомобиле. Грэм и Боб Бондюрэн извлекли меня с помощью гаечного ключа, нашедшегося у одного из зрителей. Врача на месте не было, и меня погрузили в какой-то фургон. Наконец отыскалась "скорая", которая доставила меня в пункт первой медицинской помощи. Там я пролежал еще какое-то время на полу, в окружении людей с зажженными сигаретами. Наконец меня вновь погрузили в "скорую", в сопровождение которой приехали полицейский эскорт. Однако эскорт потерял "скорую", а ее водитель не знал, как проехать в Льеж. При этом мой диагноз предполагал травму позвоночника. Впоследствии оказалось, что я отделался лишь ушибами, но в тот момент никто не знал этого. И тогда я понял, что здесь что-то не так с медицинской помощью, с трассами, с автомобилями, с пожарной безопасностью. Все эти так называемые меры предосторожности в то время были просто смешны. Современным гонщикам даже трудно представить, до какой степени".

Вы согласны с мнением Ники Лауды, утверждавшим, что современный автомобиль Ф-1 может водить даже обезьяна?

Нет. Я пробовал себя за рулем современного автомобиля несколько лет назад. В медленных поворотах я не испытывал больших проблем, все это то же самое, что и в мои времена. Конечно, ускорение более интенсивное, а тормоза — это просто фантастика. Но особых проблем я не испытывал. Но вот в быстрых виражах, со скоростью больше 120 км/час, мне приходилось трудновато. Мой возраст уже не позволял мне проходить их должным образом. В некоторых аспектах современным автомобилем управлять, конечно, проще. Переключение передач, например, сейчас более удобное. Управлять стало легче, но ездить быстро — по-прежнему трудно. Особенно — ездить быстрее всех. Ф-1 всегда была войной моторов. Это были технологические "звездные войны": Ferrari против Alfa Romeo, Lotus против Cooper. И сегодня эти машины Ф-1 великолепны и сложны. И заставить их ехать на пределе возможностей невероятно сложно.



Какой из трех ваших чемпионских автомобилей был лучшим?

Лучшим? (Стюарт задумался так, будто впервые в жизни услышал этот вопрос). Матра 69-го года. Да, Matra была фантастическим автомобилем. Очень хорошая машина. Tyrrell 1971 и 1973 годов были тоже неплохи, но Matra – это лучшее, на чем я ездил!

Вы решили уйти из гонок еще до начала сезона-73. Почему вы держали это в секрете от всех?

Я ушел не потому, что боялся опасности. Я сделал это ради жены и ради семьи. Но чтобы избежать лишних волнений и разговоров, я не сказал об этом решении даже жене. И никому вообще не говорил. Но Кен знал об этом с самого начала сезона.

Джеки Стюарт провел немало великих гонок. Например, в 1967 году в Спа, всего через год после памятной аварии. Из-за неисправности коробки передач он вынужден был постоянно прижимать рычаг переключения. Так, одной рукой он и привел свой BRM на второе место. Огромное значение имела победа в Монако '73, после которой он сравнялся по числу выигранных Гран При с Джимом Кларком. "Я знал, что выступаю здесь в последний раз. Победить и повторить рекорд Джима в этих условиях было особенно волнующим событием. Джим был моим другом и навсегда остался в моей памяти как герой, погибший в гоночном автомобиле".

Но одну из самых замечательных своих гонок Джеки Стюарт не выиграл. В Монце в 1973 году после прокола колеса он откатился на 20-е место, но сумел финишировать четвертым. И этого хватило, чтобы обеспечить себе третий чемпионский титул. Последние две гонки сезона-73 уже не имели значения.

После гибели Франсуа Севера на тренировке перед Гран При США в 1973 году вы не вышли на старт своей последней гонки. Вы были настолько шокированы этой трагедией, что не могли сесть за руль?

Нет, нет. Я сделал это исключительно из уважения к памяти Севера. Это был мой сотый Гран При, и было бы красиво уйти чемпионом после юбилейной гонки. Но что все это значило рядом со смертью Франсуа! Я знал, что в любом случае завтра уйду из гонок. Хотя я мог еще



Фантастическая Matra



Кларк и Стюарт



Север и Стюарт

гоняться много лет, потому что физически был в расцвете сил и водил лучше, чем когда-либо в своей жизни. Но я уже решил уйти. 99 гонок, согласитесь, это тоже не так уж и мало".

Жизнь Джеки Стюарта после гонок была разнообразна и насыщена. В течение 14 лет шотландец оставался самым успешным по числу побед гонщиков в истории Ф-1. Сполна используя этот факт в своей дальнейшей деятельности, шотландец еще раз подтвердил свою репутацию "первого профессионального гонщика современности". Все эти годы он был своего рода символом Ford. Все новые модели этой компании проходили через его руки. Но одним лишь этим бурная деятельность Стюарта не ограничивалась. Он основал "Фонд механиков", благотворительную организацию для членов команд, получивших травмы. Много лет он работал телекомментатором. Именно ему принадлежит нашумевшее в свое время интервью, когда в 1990 году Джеки сошелся в словесной баталии с Айртоном Сенной. Они обсуждали инцидент, когда Айртон обеспечил себе титул, вышибив в последней гонке Проста с трассы. Джеки не скрывал своего отрицательного отношения к этому поступку, и после довольно горячей дискус-

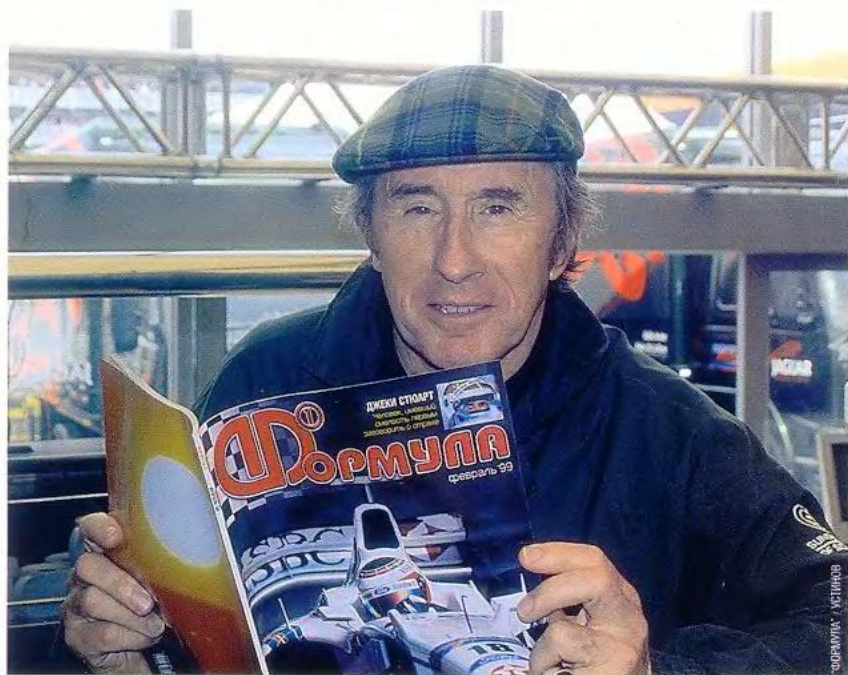


7 октября 1973 года. Уоткинс-Глен. Гран При США. Хелен и Джеки, который только что объявил, что уходит из гонок. Впереди – целая жизнь

сии бразилец заявил, что больше никогда не даст интервью Стюарту. В 1997 году Джеки (вместе с сыном Полом, который унаследовал от отца если не талант, то ту же "аристократическую" болезнь – дислексию) вернулся в Формулу-1 уже в качестве руководителя собственной команды. И вновь праздновал победу, когда в 1999 году Джонни Херберт финишировал первым (а Баррикелло – третьим) на ГП Европы. А в 2000 году Джеки провернул блестящую операцию, продав компании Ford созданную на ее же деньги команду за сумму, по некоторым оценкам, около 100 млн долларов. Видимо, умение считать в мире автоспорта важнее умения читать.

В 60 лет Стюарт взялся за новое дело. И вновь победил! Он и сейчас полон энергии. Жизнь, которую он так легко мог потерять в любой из своих 99 гонок, как потеряли ее Джим Кларк, Брюс Мак-Ларен, Франсуа Север и десятки других гонщиков его времени, – для Джеки Стюарта эта жизнь оказалась долгой и счастливой. Возможно, он предчувствовал это, когда в 1973 году вышел к журналистам и, все еще скорбя по смерти товарища, просто сказал: "С этого дня я больше не гонщик. Я уйду, и я очень счастлив!"

Леонид Ситник
Вадим Устинов



“С ЭТОГО ДНЯ Я БОЛЬШЕ
НЕ ГОНЩИК. Я УХОЖУ,
И Я ОЧЕНЬ СЧАСТЛИВ!”

Жизнь, которую Джеки
Стюарт мог так легко
потерять в любой из своих
99 гонок, оказалась дол-
гой и счастливой

POD



ТЕХНИКА
Динамика автомобиля Ф-1

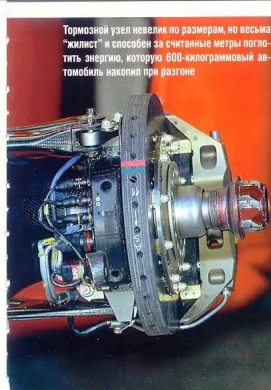
ПОЖИРАТЕЛИ СКОРОСТИ

Как вы думаете, есть ли в автомобиле Формулы-1 система более мощная, чем 800-сильный двигатель? Оказывается, есть. Тормоза. С виду это устройство выглядит достаточно скромно, но мощность, которую оно умудряется развивать, доходит до 2500 л.с.! При этом отрицательное ускорение достигает 3–4g, в то время как у обычных машин этот показатель не превышает 1g. А в 1997 году в Имоле Хайнц-Харальд Френтцен на Williams установил своеобразный рекорд – 5,99g.

Несколько лет назад фирма Mercedes-Benz проводила сравнение динамики торможения различных автомобилей. В тесте, помимо прочих машин, участвовали дорожный Mercedes-Benz C36, подотомленный гоночной фирмой AMG, и McLaren Формулы-1. Дорожный "Мерс", оборудованный антиблокировочной системой тормозов, замедлился со скорости 240 км/ч до 0 за 6,7 с и проехал при этом 190 м. Достойный, надо сказать, результат. Автомобиль Формулы-1 в том же тесте затратил на торможение с 240 км/ч до полной остановки 2,5 с. Тормозная дистанция при этом составила лишь 80 метров. А со скорости 110 км/ч 700-килограммовый снаряд до полной остановки проехал всего 33 метра. Подобная динамика торможения способна вынуть душу не только из простых смертных, катающихся на

двухместных McLaren или Minardi, но и из гоночников-профессионалов, пришедших из "младших" формул, включая Формулу-3000. Для дорожных машин более короткой тормозной путь – это прежде всего большая безопасность. А что сокращение тормозной дистанции дает гоночным автомобилям? Поясним простым примером. Представьте, что Михаэль Шумахер на Ferrari и Эдди Ирвинг на Jaguar несутся бок о бок по прямой со скоростью 320 км/ч. Предположим, что более эффективные тормоза Ferrari позволяют Михаэлю вписаться в поворот, тормоз на 0,3 с позже Ирвинга. Тогда, при прочих равных условиях, только за счет торможения Михаэль отыграет у Эдди около 2 м – почти полкорпуса.

Торможение гоночного автомобиля происходит преимущественно за счет двух факто-



Тормозной узел кабриолет по размерам, но весьма "живучий" и способен за считанные метры поглотить энергию, которую 600-килограммовый автомобиль накопил при разгоне

ров: поршневая пружинает к тормозному диску две тормозные накладки, по одной с каждой стороны. В результате действия сил трения между диском и накладками возникает тормозной момент. При этом кинетическая энергия автомобиля начинает преобразовываться в тепловую, расходуемую преимущественно на нагрев диска. Машина замедляет ход.

Наиболее существенные отличия в конструкции тормозов автомобилей Формулы-1 – материал тормозного диска. Мощность, обрушивающаяся на тормозной диск, столь велика, что скорость нарастания его температуры может достигать 800 °C в секунду! Стальные тормозные диски, применявшиеся в Формуле-1 до конца 80-х годов, в конце концов перестали удовлетворять требованиям термостойкости: при температуре около 600 °C стальной тормозной диск начинает коробиться. И был найден значительно более терпимый к тепловым нагрузкам материал – углерод (точнее, углерод-углеродный композиционный материал, получаемый с помощью высокотемпературной обработки специальной заготовки). В современной Формуле-1 он применяется как для изготовления дисков, так и накладок. Диапазон эффективной работы углеродных тормозов находится в районе 400–700 °C. Но даже при перегреве до 1300 °C тормоза сохраняют работоспособность, хотя их эффективность все же снижается.

Несмотря на такие выдающиеся качества, и углеродные тормоза нуждаются в охлаждении, для чего в тормозном диске делают радиальные отверстия. При вращении колеса воздух, находящийся в таком отверстии, за счет действия центробежных сил выбрасывается к периферии диска, а через его центральную часть засасывается новая порция воздуха. Диск работает как центробежный насос, прокачивая через себя охлаждающий воздух.

Кроме термостойкости, углеродные диски отличаются малой массой, примерно в два ра-

за меньше, чем в случае со стальными дисками. Сэкономить на четырех деталях около 6 кг массы – это совсем не мало. При этом учитите, что тормозные диски относятся к так называемым неподдрессоренным массам, которые при наезде машины на препятствие совершают колебательные движения, пресечь передачу которых на шасси является в обязанности подвески. Чем больше неподдрессоренная масса, тем более энергоемкой должна быть подвеска. Снижение же неподдрессоренных масс позволяет значительно уменьшить габариты и массу элементов подвески, а также улучшить сцепление колес с трассой.

Есть у углеродных тормозов и недостатки. В частности, большая стоимость и малый ресурс. Проблема долговечности углеродных тормозов была фактором, сдерживавшим их применение в середине 80-х, ведь одного комплекта порой не хватало даже на преодоление дистанции до первого пит-стопа. Сейчас ресурс тормозов доведен до 1000 км (три дистанции Гран При), однако в целях безопасности в каждой квалификации и гонке используют новые комплекты. Старые "дожигаются" во время тестов. Хотя после гонки тормозные диски зачастую стираются до неприличия. Результаты износа можно наблюдать во время пит-стопов, когда при снятии колес с машины черное облако углеродной пыли окутывает ступицы машиниста. Эта пыль, кстати, является абразивным материалом, присутствие которого в паре трения диск-накладка нежелательно. Для удаления пыли используют либо щетки, закрепленные непосредственно на суппорте, либо воздушный поток, дувающий пыль с диска.

Кроме этого, углеродные тормоза, в отличие от стальных, менее охотно "делятся" с суппортом информацией о процессе торможения. По словам пилотов, углеродные тормоза схватываются практически мгновенно, не позволяя достаточно плавно дозировать тормозное



Перетормозить соперника! Этот прием является одним из наиболее действенных в "автогонимом бою"

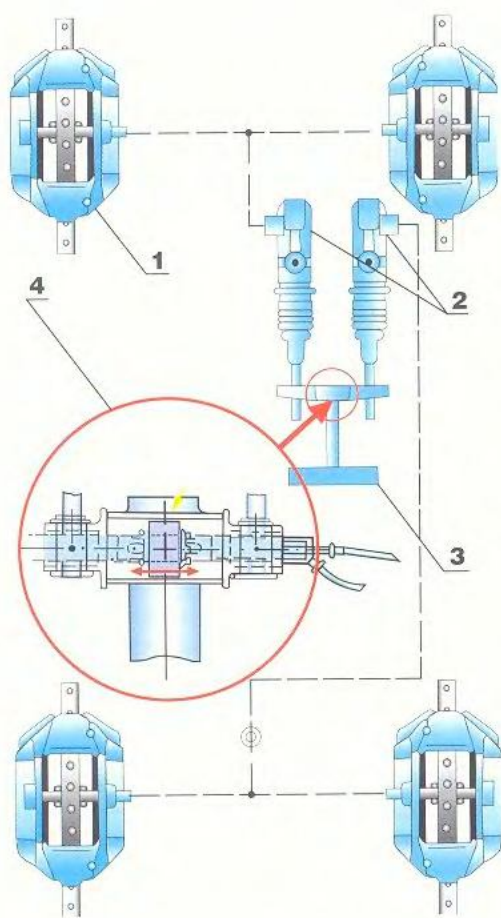


Схема тормозной системы:

- 1 – тормозной узел в колесе;
- 2 – тормозные цилиндры для контуров задних и передних тормозов;
- 3 – педаль тормоза;
- 4 – узел регулировки баланса тормозов: сдвиг гидравлического поршня приводит к перераспределению усилия между передним и задним контурами

усилие. Ситуация напоминает управление "компьютерным" автомобилем Формулы-1 на клавиатуре: нажал – работает, отпустил – не работает. В 1999 году Алессандро Занарди даже попросил оборудовать его Williams стальными тормозными дисками, к которым он привык, борясь за чемпионские титулы в серии CART. При использовании стальных дисков тормозное усилие изменяется в зависимости от силы прижатия накладок более плавно, что обеспечивает гонщикам лучшую обратную связь в процессе торможения.

Не менее интересной деталью является тормозной суппорт. К нему предъявляют два основных требования: легкость в целях снижения неподрессоренных масс и жесткость для уменьшения деформации суппорта в момент торможения. Малая жесткость суппорта приводит к увеличению хода тормозной педали, что снижает ее чувствительность и приводит к растрате части усилий гонщика на деформацию суппорта. Казалось бы, тут конструкторам представилась отличная возмож-

ность для использования какого-нибудь экзотического материала с высоким модулем упругости, то есть с высокой жесткостью, например, бериллиево-алюминиевого сплава. Но согласно техническому регламенту суппорт должен быть изготовлен из алюминиевого материала с модулем упругости не более 80 ГПа. Приходится инженерам, как обычно, искать компромисс между жесткостью и массой.

Сила трения между диском и прильнувшей к нему тормозной накладкой пропорциональна силе взаимного прижатия и не зависит от площади их контакта. Однако инженеры стремятся эту площадь увеличить. Это позволяет снизить давление в зоне контакта и уменьшить износ. Кстати, при использовании углеродных дисков коэффициент трения между накладкой и диском оказывается несколько меньшим, чем при использовании стальных конкурентов, что требует большего усилия прижатия накладок к диску.

Для развития нужного тормозного усилия накладкам приходится "прикусывать" диск с усилием, превышающим 1 тонну. Эта сила возникает в результате воздействия на поршень, прижимающий тормозные накладки к диску, давления тормозной жидкости. Давление же возникает при нажатии гонщиком на педаль тормоза за счет сжатия тормозной жидкости в главных тормозных цилиндрах и передается к поршням по гидравлическим контурам тормозной системы. Два гидравлических контура, каждый снабженный своим тормозным цилиндром, независимо обслуживают передние и задние колеса машины. Применение гидравлики в системе позволяет, во-первых, передать усилие к каждому тормозному механизму практически без потерь, а во-вторых, многократно это усилие приумножить, что необходимо для создания силы, затирающей диск между тормозными накладками. Кстати, несмотря на такое умножение, усилие на педали тормоза остается существенным, требуя от гонщика немалой физической выносливости, чтобы он не обессилел после, скажем, 150-го торможения из 1100 необходимых для успешного прохождения гоночной дистанции Гран При Монако. Положением усугубляется еще и тем, что технический регламент запрещает применение на автомобилях Формулы-1 усилителей тормозов. Так что желающим стать пилотом Формулы-1

можно посоветовать начинать накачивать левую ногу.

Наличие двух отдельных гидравлических контуров в тормозной системе позволяет остановить машину в случае выхода из строя одного из них. Кроме того, тормозные цилиндры контуров соединены через нехитрую систему рычагов, что позволяет гонщику (или инженерам из боксов) изменять тормозной баланс машины, то есть соотношение между тормозными усилиями передних и задних колес. Необходимость в этом возникает при изменении сцепных свойств передних и задних пар колес, например, в результате неравномерного их износа, изменения аэродинамических настроек или при смещении центра тяжести машины при расходе топлива.

Консервативный технический регламент, порывающий в зародыше пресечь всякую творческую инициативу конструкторов Ф-1, стоит и на пути прогресса тормозной системы. Так, запрещено применение каких-либо устройств, меняющих конфигурацию тормозных контуров в процессе торможения или призванных предотвратить при этом блокировку колес. Другими словами, запрещены антиблокировочная система, система автоматического изменения тормозного баланса, система стабилизации движения и т. д. Кроме этого, регламент ограничивает максимальный диаметр тормозного диска 278 мм, а толщину – 28 мм. Для сравнения: дорожная Ferrari 360 Modena оснащается тормозными дисками диаметром 332 мм. Количество тормозных суппортов на одном колесе не должно быть больше одного, количество поршней – не более шести, а количество накладок – не более двух.

Вот такие они, пожиратели скорости автомобилей Формулы-1. Надо заметить, что подобные формульные тормоза начали применяться и на некоторых дорожных дорожных спорткарах (Porsche, например). Но, несмотря на это, их тормозная динамика изменилась несущественно, и до Формулы-1 им по-прежнему далеко. Дело в том, что, как и в случае с разгоном, фактором, ограничивающим тормозную динамику, является сцепление шин с трассой. Именно повышенное сцепление колес с дорогой обеспечивает Формуле-1 заоблачные величины тормозных ускорений. Но этот увлекательный вопрос – тема другой статьи.

Артём Краснов



Гран При Франции

ПО ИНДИВИДУАЛЬНОЙ РЕЦЕПТУРЕ

Перед Гран При Франции инженеры четырех лидирующих в Кубке конструкторов команд не сидели сложа руки, но предложенные ими рецепты были строго индивидуальны.

Ferrari

На верхней кромке торцевых пластин переднего антикрыла появились вырезы. Но если это решение в прошлом использовалось самой Ferrari, а теперь перенято Williams, то изменения в конструкции заднего антикрыла (рис. 1) F2002 не имеют аналогов. Теперь нижняя плоскость (1) не просто пристыкована к демпферу за коробкой передач, но составляет единое целое со стенками центрального канала диффузора, что хорошо заметно на виде сзади (врезка). Стоит отметить также, что в зоне сопряжения с корпусом габаритного фонаря задняя кромка нижней плоскости антикрыла слегка загнута вверх (2), а между ней и торцевыми пластинами оставлен треугольный вырез (3). На машинах, подготовленных для гонки, были установлены тормозные диски толщиной 25 мм, тогда как в субботу использовались более тонкие.

McLaren

В квалификации использовались двигатели с новыми головками блока цилиндров. С ними V10 Mercedes раскручивается до 18 500 об/мин.

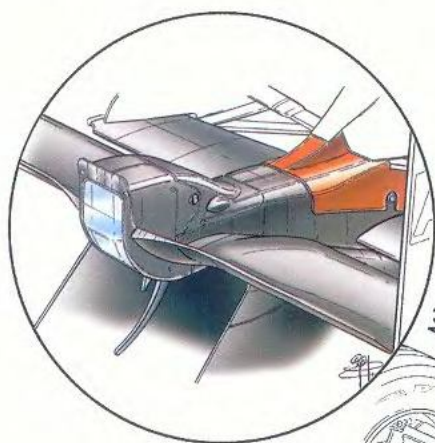


Рис. 1

Williams

Впервые на боковых понтонах участвовавших в гонке FW24 появились отверстия для отвода горячего воздуха от радиаторов. Вырезы были сделаны непосредственно под "миниканделябрами". Машины обоих пилотов имели аэродинамическую конфигурацию и модернизированные шасси, дебютировавшие в Сильверстоуне, тогда как запасной монокок был прежнего типа. В квалификации использовались новые тормозные диски фирмы C.I. толщиной 25 мм. Одновременно была опробована очередная модификация двигателя Р82. Перед гонкой на машинах установили переднее антикрыло старого типа, которое менее чувствительно к изменению расстояния до полотна трассы и точнее направляет воздушную струю к радиаторам охлаждения.

Renault

Центральная часть кузова R202 была vyplнена асимметричной (рис. 2). Слева на

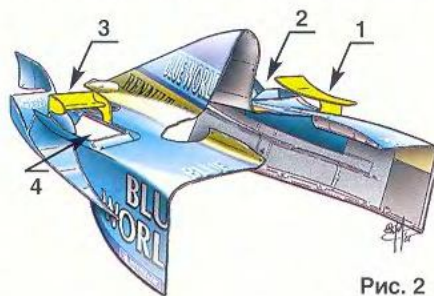


Рис. 2

пилоне был смонтирован новый дефлектор "трамплин" (1), а отверстие для отвода горячего воздуха от радиаторов имело небольшой размер (2). Справа оставили "миниканделябр" прежнего типа (3), позволяющий сделать удлиненный вырез в боковом понто-

не над масляным радиатором (4). Такая асимметричная конфигурация стала возможна благодаря модульной конструкции этой части кузова R202. Как в квалификации, так и в гонке использовались модифицированные версии двигателя Renault.

Sauber

Все три машины имели дополнительные щитки (рис. 3), пристыкованные к дефлекто-

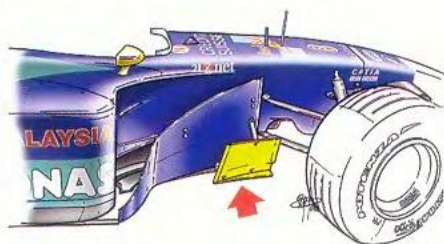


Рис. 3

рам за передними колесами. Впервые такое решение использовалось в прошлом году McLaren во время Гран При Сан-Марино. Была также видоизменена конфигурация воздухозаборников передних тормозных механизмов. Подготовленные для гонки машины имели "дымоходы".

Jordan

Опробованное в Австрии переднее антикрыло получило видоизмененную плоскость. Во время пятничных свободных заездов и в гонке использовались "дымоходы" новой конфигурации.

BAR

В пятницу и воскресенье на машинах устанавливались новые "дымоходы" с небольшими интегрированными дефлекторами. Подобная конструкция два года назад применялась Williams. Однако "дымоходы" BAR имели вырез в задней части для улучшения отвода горячего воздуха от радиаторов. Заднее антикрыло было выполнено по схеме, использующейся на FW24.

Jaguar

Подготовленные для гонки машины имели асимметричную аэродинамическую конфигурацию. Слева на боковых понтонах устанавливались "дымоходы" вместе с "миниканделябрами", а справа — только "миниканделябры".

Minardi

В пятницу крупноразмерные дефлекторы за передними колесами были смещены вперед на 30 мм, но затем от этого решения отказались. Передние антикрылья обеих машин имели новые торцевые пластины.

Джорджо Пиола
Рисунки автора

Гран При Германии

JORDAN В ЦЕНТРЕ ВНИМАНИЯ

“Хоккенхаймринг” в новой конфигурации напоминает трассу в Маньи-Куре. Поэтому за неделю, разделявшую Гран При Франции и Германии, конструкция машин большинства команд не претерпела существенных изменений. Тем большее внимание привлек дебют на Jordan EJ12 новых версий моторов Honda.

Ferrari

Во время пятничной тренировки на машине Шумахера устанавливалось заднее антикрыло с одной расположенной сверху основной плоскостью и двумя вспомогательными. Такой же схемы придерживались и другие команды. Однако в квалификации количество элементов заднего антикрыла сократилось до двух. Вспомогательная плоскость устанавливалась за основной плоскостью, и, как и прежде, имела только две точки крепления с торцевыми пластинами (рис. 1). В “коробе” заднего антикрыла машин, подготовленных для гонки, вновь появился третий элемент. В жару увеличение нагрузки на ведущую ось дало положительный эффект. Покрышки цепко держались за раскаленное полотно трассы и меньше истирались от проскальзывания. Как в квалификации, так и в гонке использовались тормозные диски Brembo толщиной 25 мм.

Williams

Новый вариант кузова с более низким и узким капотом мотора, впервые опробованный в Сильверстоуне, в квалификации показал себя с наилучшей стороны. Однако в гонках выяснилось, что для оптимального охлаждения уменьшившихся в размерах радиаторов не обойтись без вырезов в боко-

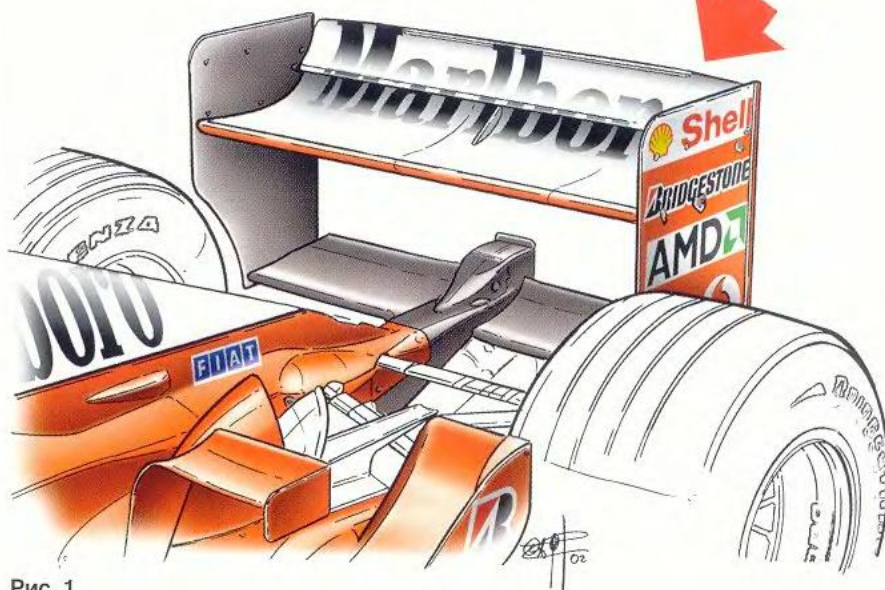


Рис. 1

вых понтонах. В Хоккенхайме эти отверстия были выполнены уже не на скорую руку, как неделей раньше в Маньи-Куре, и к тому же на их передней кромке появились небольшие дефлекторы (рис. 2). На машинах, подготовленных для пятничной тренировки, впервые установили новые тормозные диски фирмы Carbon Industrie (рис. 3), у которых выходные отверстия вентиляционных каналов приобрели овальную форму и отстоят друг от друга на равном расстоянии. Эти диски использовались и в гонке.

Sauber

Для охлаждения тормозных механизмов использовались воздухозаборники с измененной “барабанной” частью, находящейся внутри колесного диска.

Jordan

Установленные на Jordan двигатели Honda претерпели самую серьезную модернизацию с начала сезона. Мощность их квалификационной версии оценивается в 835 л.с. при 18 400 об/мин, а гоночной – в

830 л.с. при 18 200 об/мин. Машины получили новое заднее антикрыло с необычной, изогнутой основной нижней плоскостью и двумя очень узкими вспомогательными. За дугой безопасности монтировалось небольшое дополнительное антикрыло. Опробовались два типа передних антикрыльев, различавшихся конфигурацией торцевых пластин. На машинах, подготовленных для гонки, устанавливались “дымоходы”.

Renault

В гонке дебютировала версия двигателя Renault, которая во Франции использовалась только в квалификации.

Minardi

Две машины, подготовленные для гонки, имели новый диффузор. По сравнению с предыдущей версией изменилась “донная” часть каналов, примыкающих к задним колесам. В стиле Williams “дно” выполнено в виде арки.

Джорджо Пиола
Рисунки автора



Рис. 2

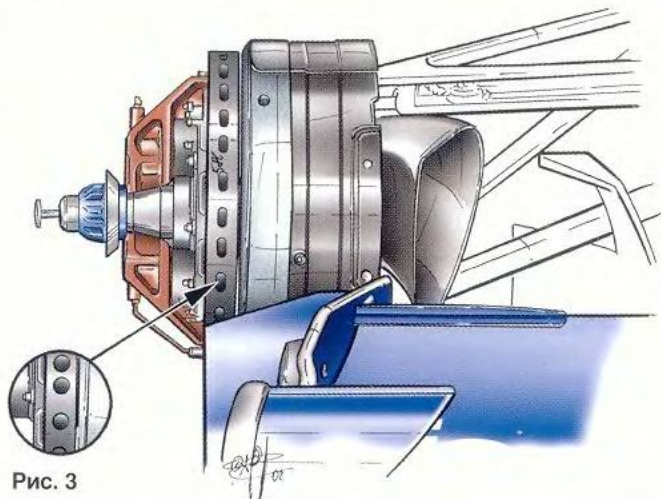


Рис. 3

Успешно переключиться

Коробка передач автомобиля Формулы-1 – один из наиболее оберегаемых от посторонних глаз узлов.

Непосвященным переплетение трубок и проводов на поверхности этого агрегата вряд ли что-то скажет, но глаз профессионала может раскрыть тщательно скрываемые секреты этого жизненно важного агрегата.

Итак, вот что нам позволено знать...



“Силовой агрегат”

В отличие от обычных машин, в автомобиле Ф-1 коробка передач является частью силовой структуры. Именно к КП крепятся рычаги подвески (1) и аэродинамические элементы (2) (сами элементы не показаны)

Ее размеры, форма и расположение могут оказать значительное влияние на поведение автомобиля на трассе, однако на работе самого механизма эти факторы почти не сказываются.

Расположение элементов гидравлической системы (3), точки их креплений и соединений могут сказать специалисту много интересного о КП.



Рычаги задней подвески крепятся непосредственно к коробке передач.

Некоторые команды экспериментируют с углепластиковыми КП, однако проблемы с прочностью и перегревом чаще всего оказываются непреодолимыми.

Направление удара

Введение крэш-теста на задний удар (а недавно – и испытания статической нагрузкой) оказало значительное влияние на конструкцию коробки передач. Общая прочность узла значительно возросла.



Коробка передач с энергопоглощающим демпфером крепится к неподвижной рампе

По правилам

Требования FIA устанавливают минимальное число передач КП – четыре, а также максимальное – семь

Каждая машина должна иметь работоспособную передачу заднего хода, хотя используется она достаточно редко.



Правильное отношение

Рабочая область двигателей Ф-1 достаточно узка, поэтому от правильного выбора передаточных чисел зависит очень многое

Для достижения лучших результатов на разных трассах используют разные отношения...

В результате даже если скорость и боковое ускорение в двух поворотах примерно одинаковы, они могут потребовать разного передаточного отношения



Монако, поворот Casino



“Каталунья”, поворот Elf



На правильной ноте

P100 16000

Как правило, гоночный двигатель работает в диапазоне между 12 000 и 18 000 оборотов в минуту. Скорость автомобиля определяется исключительно коробкой передач. Для получения необходимых передаточных отношений в КП используются различные сочетания шестеренок на входном и выходном валах.

Крэш-тест заднего энергопоглощающего демпфера: плита весом 780 кг, установленная на тележке, врезается в демпфер, неподвижно закрепленный вместе с КП на специальной рампе.

Испытание статической нагрузкой: к демпферу прикладывается постоянное усилие в 40 кН (40 тонн). Через 30 секунд и сам узел, и его крепление к КП должны остаться неповрежденными.

Сборка коробки передач
– ручная работа



“ШКАТУЛКА” С СЕКРЕТАМИ

Как и подавляющее большинство элементов гоночного автомобиля Формулы-1, коробка передач – это чрезвычайно сложный узел. Вот только “жизни” ему уготовано в лучшем случае один сезон. К примеру, КП автомобиля Renault R202, созданная исключительно силами инженеров команды, будет полностью перепроектирована уже для модели будущего года.

Надо сказать, что коробка передач – один из немногих агрегатов, форма которых столь же важна, сколь и содержание. Местоположение и габариты КП тщательно просчитываются, так как влияют на такие важнейшие параметры, как геометрия задней подвески и распределение нагрузок по осям. Если же говорить о весе, то гоночные коробки передач гораздо легче своих дорожных аналогов, хотя точные цифры в последние годы не оглашаются.

Тонкостей в конструкции КП – великое множество, но неизменными остаются шесть или семь “пар” – комбинаций шестерней ведущего и ведомого валов, которые и преобразовывают вращение коленвала двигателя во вращение колес автомобиля. Раз-

ные передаточные отношения позволяют добиваться нужных характеристик автомобиля применительно к каждой конкретной трассе. Для примера сравним Монте-Карло и “Каталунью”. “Средневековые” улицы центра Монако не позволяют машинам особенно разогнаться, а длинные прямые испанской трассы требуют совершенно других передаточных чисел в КП. В результате примерно одинаковые повороты (Casino и Elf соответственно) гонщики преодолевают на разных передачах.

Помимо передач переднего хода на всех машинах в обязательном порядке должна быть и задняя. В субботней квалификации ГП Бельгии 1991 года результат Риккардо Патресе был аннулирован лишь потому, что на Williams итальянца она не включалась. Как правило, пилотам крайне редко приходится передвигаться по трассе задним ходом – например, после вылета или разворота – и делают они это максимально осторожно, чтобы, не дай бог, не отказала коробка. Учитывая столь “номинальный” характер задней передачи, механизм ее включения часто вообще располагают вне основной КП.

Смена шестерен в коробке занимает у хороших механиков около получаса. Раньше, когда конструкция КП была не столь сложной, шестерни иногда меняли прямо по ходу тренировки или квалификации.

При производстве столь высоконагруженного узла, конечно же, используются особые сверхпрочные сплавы, а сам процесс тщательно контролируется на всех стадиях.

Недавнее введение крэш-теста и испытания статической нагрузкой задней энергопоглощающей структуры поставило перед конструкторами еще одну проблему, причем, не слишком серьезную. Так что нынешние коробки передач намного прочнее своих предшественниц. В то же время, новые требования к безопасности не внесли практически никаких изменений в “содержание” КП, а также в сложнейшую систему управляющих гидроприводов.

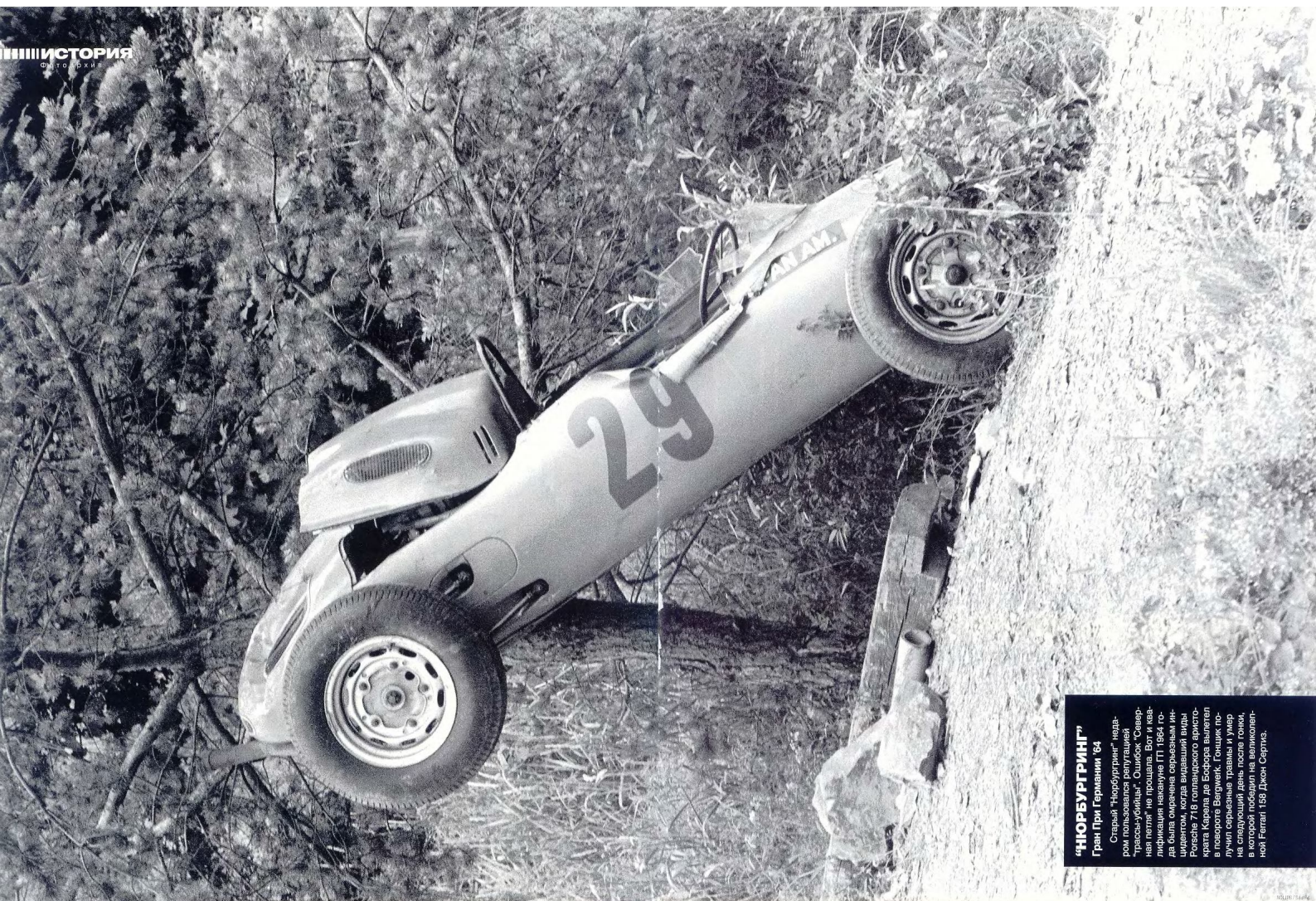
Современные коробки передач автомобилей Формулы-1 могут работать в трех режимах. Прежде всего, ими можно управлять традиционным образом, когда переключение осуществляется по команде пилота. Еще относительно недавно для этой цели использовался привычный рычаг, но сейчас он уступил свое место подрулевым переключателям. Во-вторых, КП может работать в полностью автоматическом режиме, когда момент смены передачи определяет компьютер.

На практике же чаще всего используется третий режим, который представляет собой сочетание двух первых. Как правило, переключения “вверх” при разгоне гонщики доверяют электронике, а вот на торможении гораздо чаще манипулируют КП самостоятельно. Приближаясь к повороту, пилот может переключиться “вниз” чуть позже, двигатель “упрется” в ограничитель оборотов и позволит выиграть неуправляемое мгновение, которое и может позволить опередить соперника. Но такой метод опасен тем, что есть вероятность повредить синхронизатор КП и вовсе выбыть из гонки. Компьютер же сделает все правильно, безопасно и вовремя, вот только вряд ли умная машина позволит выиграть позицию. Что выбрать? Каждый решает сам.

Расселл Льюис



Даже на автомобиле со снятыми обтекателями КП трудно разглядеть из-за обилия навешанных на нее элементов



"НЮРБУРГРИНГ" Гран При Германии '64

Старый "Нюрбургринг" надолго пользовался репутацией "травматическим". Ошибок "Северная петля" не прощала. Вот и на этот раз. В последний день Гран При 1964 года на стартовой прямой произошло столкновение между двумя лидерами гонки — французом Жюльем Бруно и немцем Карелом де Бурбоном. Бруно получил серьезные травмы и умер на следующий день после гонки, а Карел де Бурбон был вынужден покинуть гонку. Гран При 1964 года стал последним Гран При на "Нюрбургринге".

Восточный транзит

"Здесь вы тоже могли бы провести Гран-при", — мечтательно прошептал Томаш, глядя куда-то в облака. "А где мы?" — тут же отреагировал Экклстоун и, прильнув к иллюминатору своего Learjet, стал пристально всматриваться сквозь дымчатые стекла толстых очков в бесконечно далекую землю, что медленно проплывала в 11 километрах под ними. "Над Венгрией", — ответил Рохани. — Уверен, с венграми вы сумеете договориться... С этого разговора в 1983 году началась история — теперь уже легендарного венгерского Гран-при — первой и единственной гонки Формулы-1, прорвавшаяся сквозь "железный занавес".

О пользе "железного занавеса"

То, что чести принять Гран-при чемпионата мира первой из стран социализма удостоилось именно Венгрия, наверное, не случайно. Из всех государств бывшего Восточного блока Венгрия одна из немногих могла похвастаться заметными достижениями в автоспорте. Правда, было это давно, еще до войны. Начнем с того, что именно венгр, как бы француз ни хотел считать его своим соотечественником, Ференц Шус в 1906 году выиграл первый Большой Приз в истории мирового автоспорта — Гран-при Автомобильного клуба Франции в Ле-Мане. Правда, та победа оказалась единственной в карьере венгерского долгожителя (Ференц умер в 1970 году, всего трех лет не дожив до своего 100-летнего юбилея). Зато ровно через тридцать лет — 21 июня 1936 года на 5-километровой трассе, продолженной по аллеям будапештского Непшигет-парка, прошла гонка первой в истории Гран-при Венгрии, завершившаяся сенсационной победой юного Витто Ниролази, разогнавшего на своей Alfa Romeo Tipo-C "8C-35" пилотов двух непобедимых в те годы немецких заводов Auto Union и Mercedes-Benz. На этом, правда, ставшая историей венгерского автоспорта практически исчерпывается. Лишь через четверть века — в 1961–1962 годах уже в социалистической Венгрии вновь зарешили гонимые моторы, и на календарно-последних полосах аэродрома "Ферихе", что в 16 километрах от Будапешта, прошли гонки легковых автомобилей Ф-1000 и Ф-3. Затем на возрожденной трассе в Непшигет-парке удалось провести несколько этапов Кубка дружбы социалистических стран в 1966 году и семь гонок ЕТСС. Но начиная с 1972 года венгерский автоспорт вновь впал в дремотное состояние. Международных соревнований больше не проводилось, и единственными состязаниями, в которых пробовали свои силы венгерские гонимы, были национальные старты и горные гонки местного значения. Несмотря на близость границ с западными державами, к началу 80-х годов автоспорт в Венгерской Народной Республике пришел в окончательный упадок даже по сравнению с тем уровнем, что существовал тогда в Советском Союзе. И все



Ханс Штук за рулем Auto Union C ищется по аллее Непшигет-парка. Гран-при Венгрии, 1936 год

Берни Экклстоун, Жан-Мари Балестр
и Микеле Альборето принимают в
боксах делегацию первых лиц ВНР.
Гран При Венгрии 1986 года

же именно Венгрия, а не СССР первой организовала у себя этап чемпионата мира Ф-1.

Началось все, как вы уже знаете, с короткого разговора в самолете между президентом Ассоциации конструкторов Формулы-1 (FOCA) Берни Экклстоуном и венгерским бизнесменом Томашем Рохони, который жил в те годы в Бразилии и благодаря этому имел возможность свободно общаться с «акулами капитализма», вроде Берни.

Не секрет, что после успеха Московской Олимпиады Экклстоун, изо всех сил стремившийся раздвинуть границы своего «королевства» и придать Формуле-1 действительно мировой статус, спал и видел, как бы приподнять пресловутый «железный занавес». В кои-то веки построенная коммунистами невидимая стена отчуждения принесла пользу, став своего рода раздражителем для «серого кардинала» Формулы-1. Но поскольку годом ранее его идея организовать Гран При в СССР так и не была понята генералитетом советского ДОСА-АФ, Берни с радостью ухватился за предложение Рохони и уже через пару недель самолечично посетил посольство ВНР в Бразилии, чтобы предложить венграм один из своих Гран При. Дальше все было делом бюрократической техни-

ки: «бразильские» дипломаты отправили докладную записку в Будапешт, там бумажка несколько месяцев поблуждала по кабинетам Министерства спорта, после чего Экклстоун и Рохони получили любезное приглашение посетить венгерскую столицу.

Однако, несмотря на проявленный интерес, к идее проведения Гран При в правительстве Венгерской народной республики все же относились с достаточной долей скептицизма. «Вы действительно хотите организовать Большой Приз Венг-

Построенный по проекту венгерского архитектора Иштвана Паппа, «Хунгароринг» как нельзя лучше вписывался в природный ландшафт и выглядел довольно необычно для автодромов того времени. Гоночный городок был весьма гармонично заключен внутри образованного трассой вытянутого овала и разделен небольшой зеленой горкой, с которой открывался замечательный вид на трассу

SUTTON



рии?» – не скрывал своего удивления при встрече с Берни глава венгерского Совмина Иштван Буда. «Господин Буда, я прилетел сюда на собственном самолете, потратил свое время, свои деньги... Неужели вы полагаете, что я приехал к вам просто позавтракать?» – изумлялся в ответ Экклстоун. Видимо, Берни произвел на Буда благоприятное впечатление, а может, венгерский лидер просто гораздо лучше досаафовских генералов умел считать деньги и соблазнился потоком валюты, который, как уверял Берни, хлынет в страну во время Гран При, но уже через несколько дней после визита Экклстоуна Венгерский национальный автомобильный клуб получил предписание заняться срочной разработкой проекта будущего автодрома.

Венгерский «медведь»

Первоначально на заседаниях Венгерского автоклуба обсуждались два варианта кольца для Формулы-1, но оба были отвергнуты: первый – план реконструкции старой гоночной трассы на аллеях Неплигет-парка – запретил муниципалитет Будапешта, а второй – министр обороны ВНР Лайош Зинеге, охотничий домик которого располагался неподалеку

от места предполагаемого автодрома. Лишь после этого появился проект строительства трассы на пустыре в долине Трех ключей, близ крошечного городка Мадьород, что в 20 километрах к северо-востоку от центра Будапешта. В то время казалось, что место было выбрано идеально: окружающий будущую трассу природный амфитеатр значительно удешевил стоимость проекта, предоставив дополнительные места для размещения публики и позволив на первых порах ограничиться постройкой лишь нескольких трибун.

14 февраля 1985 года венгерский Совмин дал окончательное «добро» на проведение национального Гран При, через несколько месяцев был подписан контракт с FOCA, и 15 октяб-

ря 1985 года в Мадьороде началось возведение автодрома по проекту венгерского архитектора Иштвана Паппа. «Это было чисто политическое решение – привезти Ф-1 в Венгрию», – уверен директор «Хунгароринга» Берени Янош. Не случайно надзор за строительством трассы осуществлял заместитель министра транспорта ВНР Эрвин Надь, а деньги на строительство – около 55 млн долларов – собирались специально созданным консорциумом Formula 1-GT из средств государственного займа.

«Когда мы с Рохони впервые приехали посмотреть на будущий автодром в середине зимы 1985 года, это была замерзшая нетронутая степь, укрытая снежным покровом. Я и не представлял, что там можно так быстро построить трассу», – признался Экклстоун в апреле 1986 года, когда комиссары FIA Дерек Онгаро и Ян Браун отправились в Будапешт принимать кольцо длиной 4013,786 м, построенное венгерскими рабочими за неполных семь месяцев.

Кто-то из моих коллег журналистов как-то признался, что очертания «Хунгароринга» напоминают ему вставшего на задние лапы и готового зареветь медведя. Пилоты, которым элоквенция свойственна в меньшей степени, называют «Хунгароринг» просто «большим картодромом», намекая на его узкое и чрез-



мерно извилистое кольцо. Но такая конфигурация трассы была обусловлена двумя факторами: бившими в долине Трех ключей подземными источниками и социалистической политикой ВНР. «Увы, мы построили слишком узкую и медленную трассу, для современной Формулы-1 она уже не годится, но это лучшее, что мы могли сделать в те годы, — признается через полтора десятилетия директор российской команды Формулы-3000 Александр Требиш, в середине 80-х принимавший активное участие в организации венгерского Гран При. — Не забывайте, ведь Венгрия была страной социализма, и мы должны были построить самую безопасную, а значит — самую медленную трассу чемпионата. Представляете, что бы

произошло, если бы на первом социалистическом Гран При капиталистической Формулы-1 кто-нибудь, не дай Бог, покатился или погиб... Хотя тогда, в середине 80-х, многие искренне считали «Хунгароринг» одним из лучших автодромов Формулы-1».

Капитализм с человеческим лицом

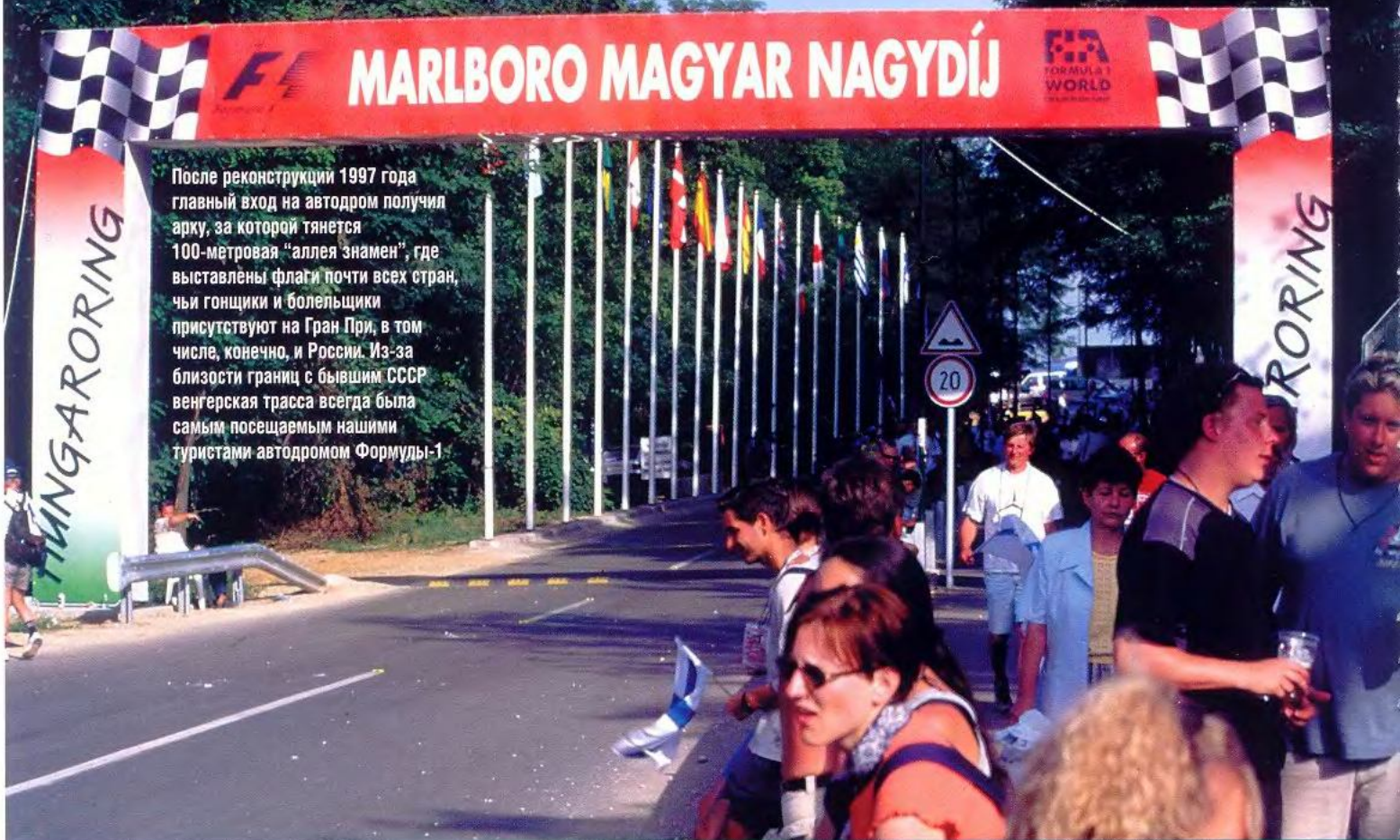
10 августа 1986 года в день первого социалистического Гран При в истории Формулы-1 в окрестностях «Хунгароринга» творилось нечто невообразимое. Самое современное шоссе Венгрии М3 на подъездах к автодрому было плотно забито «фанерными» гэдэзеровскими Trabant, чешскими Skoda, нашими «Ладами» с



Пьедестал ГП Венгрии 1987 года. Бразильские гонщики всегда очень уверенно выступали в Будапеште: из семи первых гонок на «Хунгароринге» Пике и Сенна выиграли пять



Пике и Прост возглавляют пелотон, преследующий лидера Айртона Сенну, на первом круге первой в истории социалистической гонки Формулы-1. Гран При Венгрии 1986 года собрал рекордное по тем временам количество зрителей, затопивших все окрестные холмы вокруг «Хунгароринга»



После реконструкции 1997 года главный вход на автодром получил арку, за которой тянется 100-метровая "аллея знамен", где выставлены флаги почти всех стран, чьи гонщики и болельщики присутствуют на Гран При, в том числе, конечно, и России. Из-за близости границ с бывшим СССР венгерская трасса всегда была самым посещаемым нашими туристами автодромом Формулы-1

польскими, болгарскими, восточногерманскими и советскими номерами. Болельщики Ф-1 из соцлагеря, у которых впервые появилась возможность воочию увидеть "королеву автоспорта", съехались со всех без исключения стран Восточного блока. Не меньший интерес Гран При Венгрии вызвал и у западных туристов, многие из которых приехали на гонку в Будапешт просто для того, чтобы впервые в жизни преодолеть пресловутый "железный занавес". К тому же посещение венгерского Гран При стоило по западным меркам сущие копейки: дешевая еда и жилье, сказочные красоты Дуная и Будапешта, море солнца и самые

дешевые в Европе билеты на гонку – что может быть лучше для болельщиков! Не случайно в день гонки на "Хунгароринге" собралось по разным оценкам от 200 до 260 тысяч человек. На протяжении нескольких часов над окружающими трассу картофельными полями, превращенными на этот уик-энд в огромные автостоянки, висело густое облако пыли, а на земле среди вывороченных картофельных клубней, словно гигантские колорадские жуки, копошились разноцветные автомобили. От Будапешта к Мадьороду как заведенные шныряли таксисты, без стеснения обдиравшие "проклятых капиталистов". Пологие склоны огромной чаши автодрома затопило пестрое людское море. Это был действительно ни с чем не сравнимый праздник автоспорта. Даже советское телевидение впервые в истории решилось показать ненавистные гонки капиталистов, у которых, как ни странно, оказались вполне человеческие лица.

"Мы спросили у всех, кто работал на Гран При, от механиков до судей, понравилась ли им трасса и ее оборудование? И в ответ слышали только самые лестные отзывы", – радовался успеху гонки заместитель министра транспорта ВНР и куратор Гран При Эрвин Надь.

"Я еще не видел такой хорошей трассы, – рассыпался в похвалах "Хунгароринг" трех-

кратный чемпион мира Ники Лауда. – Это отличный пример для западных стран, которым есть чему поучиться. Конечно, для гонщиков трасса очень трудна, но ведь работа пилота Ф-1 и состоит в том, чтобы решать сложные задачи". Еще бы, ведь самому Лауде, ушедшему из гонок предыдущей зимой, решать эти задачи было уже не нужно! А вот действующие пилоты в большинстве своем отнеслись к "Хунгарорингу" куда более сдержанно. "Наверное, за этот уик-энд меня крутило больше, чем за всю мою карьеру, – шутил Сенна. – Нет слов, организация фантастическая, но вот работа венгерских судей на трассе никуда не годится. Я не упрекаю их, поскольку знаю, что это, по сути, их первый опыт работы на Гран При. Но когда ты вылетаешь с трассы и они тратят кучу времени на то, чтобы только добраться до твоей машины, это безобразие".

Кроме того, из-за особенностей расположения автодрома и характера почвы в Мадьороде трасса получилась очень грязной. Ветер, гулявший по холмам, наносил на асфальт кучи мельчайшей и до ужаса въедливой бурой пыли, которую гонщикам потом приходилось расчищать колесами собственных автомобилей – отсюда и большое число вылетов. Из вежливости или опасаясь гнева Берни Экклстоуна, многие тогда просто промолчали. И можно ска-



До сих пор в календаре чемпионата мира трудно отыскать более пыльную, чем "Хунгароринг", трассу

зять, что первая гонка на Хунгароринге прошла без сучка без задоринки, но уже через год на Венгрию обрушились первые проблемы.

Сначала развеялись в прах мечты мажоров о дебюте в Формуле-1 их пилота. Перед гонкой 1987 года венгр Цаба Кешьяр попробовал было проехать несколько кругов на Zakspeed. "Ему разрешили использовать только три низшие передачи, — вспоминал потом венгерский телекомментатор Дэвид Шандор. — Когда же он перешел на четвертую, у Эрика Заковски едва не случился сердечный приступ, к счастью, все обошлось". Цаба, скорее всего, никогда не стал бы великим гонщиком, но, возможно, смог бы достойно представить в Ф-1 свою страну, если бы... не погиб в нелепой дорожной аварии в Германии.

В том же году из-за стремительного роста инфляции в Венгрии разразился экономический кризис, начались демонстрации. Правительство же, пытаясь выжать из Гран При Формулы-1 как можно больше валюты, взвинтило цены на билеты, и большинству венгров они стали уже не по карману. К тому же с каждым годом гонщики начали все явственнее прояв-

был аншлаги. В августе 1996 года на холмах долины Трех ключей собралось около двухсот тысяч болельщиков со всей Восточной Европы. Правда, на этот раз праздник получился со слезами на глазах — болельщики пришли попрощаться с "Хунгарорингом".

Жалобы команд на вечно грязную трассу, неудобный пaddock и гигантские пробки на единственной ведущей к автодрому дороге, из-за которых гонщики за эти десять лет не раз опаздывали на тренировки, наконец возымели свое действие, и FIA исключила венгерский этап из предварительного календаря чемпионата мира 1997 года. Поэтому тогда, летом 96-го, все собравшиеся на "Хунгароринг" были уверены, что присутствуют на последнем Гран При Венгрии.

Однако трассе, которая использовалась фактически один раз в год, отмена Большого Приза грозила экономической катастрофой. И венгерские власти, не считаясь ни с какими затратами, стали судорожно реконструировать автодром. В итоге уже к следующему лету "Хунгароринг" преобразился почти до неузнаваемости. На месте необычного "двухэтажно-

го" paddock, на одном ярусе которого располагались боксы и командные автобусы, а на другом — моторхумы (пилоты, вынужденные десятки раз на дню скакать вверх-вниз по крутым лестницам, ненавидели его, зато фотографы — боготворили), отстроили мощный фундамент, позволивший поднять шатры команд на один уровень с гаражами. Перестроили пресс-центр. И самое главное — раз и навсегда обезопасили гонщиков, журналистов и гостей команд от пробок на подступах к автодрому, с полдороги от Будапешта зарезервировав за ними правый ряд шоссе М3 и отстроив новую дорогу от шоссе к автодрому, названную в честь крестного отца венгерского Гран При авеню Берни Экклстоуна. Ну разве мог при всей своей прагматичности хозяин "большого цирка" после столь явного знака внимания к своей персоне лишиться венгров Гран При?

Впрочем, надо отдать должное венгерским властям, реконструкцией 1997 года дело не ограничилось, и на следующий год они взялись уже за трассу. Из-за природного ландшафта и подземных вод изменить ее конфигурацию оказалось практически невозможно, но венгры все-таки сделали несколько важных шагов и слегка омолодили кольцо. Для начала по возможности заасфальтировали подъездные пути, чтобы хоть немного уменьшить количество наносимой на трассу пыли. На метр расширили 13-метровую стартовую прямую, немного изменили радиус первого и последнего поворотов, уменьшили количество боксов, что позволило на 12 м² увеличить площадь каждой из зон обслуживания. Отстроили новый paddock площадью в 11 000 м² для гонок поддержки.

Красоты и соблазны ночного Будапешта так привлекают гонщиков Ф-1, что заставляют их мириться со всеми недостатками "Хунгароринга"

лять свое недовольство слишком узкой и извилистой трассой, и в 1989 году кольцо "Хунгароринга" пришлось слегка подправить, избавившись от третьей шпильки. Но и это не спасло. Уже через год гонка впервые оказалась под угрозой срыва — никак не удавалось найти титульного спонсора. И хотя могущественная компания Philip Morris, владелица марки Marlboro, вскоре все-таки выделила деньги на Гран При, с тех пор венгерский этап, который после падения Берлинской стены и развала Восточного блока утратил в глазах Берни Экклстоуна всю свою исключительность, почти ежегодно находился под угрозой отмены.

Десять лет спустя

Ровно десять лет спустя после первой гонки в Будапеште на Гран При Венгрии вновь



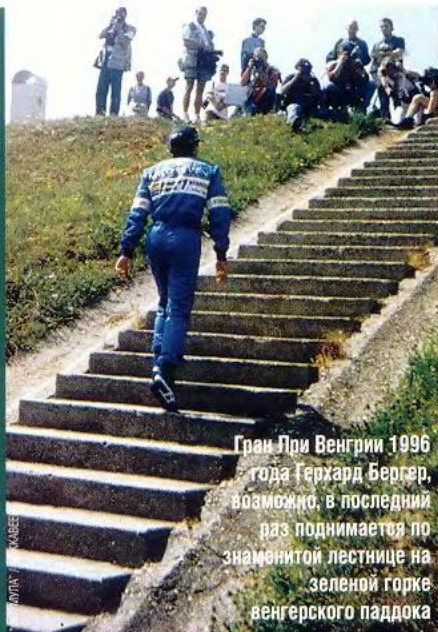
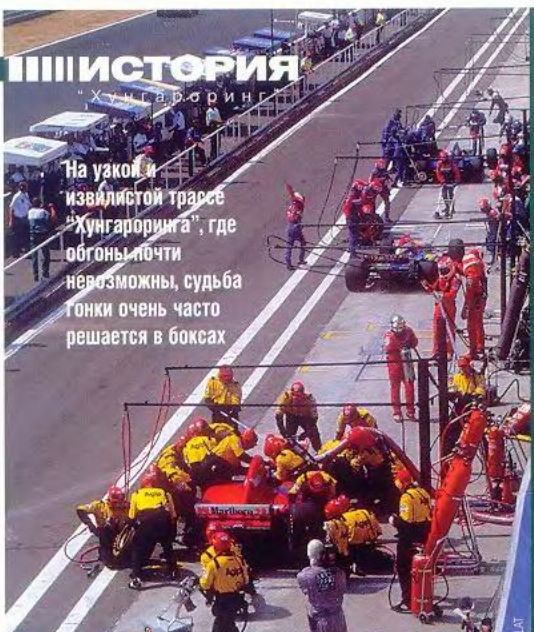
Сенна и Мэнселл лидируют в ГП Венгрии 1992 года. До сих пор Айртон Сенна по праву считается "королем "Хунгароринга": за семь первых лет проведения Гран При Венгрии бразильский Волшебник ни разу не опускался на финише ниже второго (!) места



ИСТОРИЯ

"Хунгароринг"

На узкой и извилистой трассе "Хунгароринга", где обгоны почти невозможны, судьба гонки очень часто решается в боксах



Гран При Венгрии 1996 года Герхард Бергер, возможно, в последний раз поднимается по знаменитой лестнице на зеленой горке венгерского paddock

Возвели напротив боксов оборудованную 2800 пластиковыми сиденьями "Суперзолотую" трибуну, а в районе пятого поворота открыли гоночную школу Герхарда Бергера.

Видимо, лишь засучив рукава и всерьез взявшись за реконструкцию автодрома, венгры поняли, что нет предела совершенству, и с тех пор почти каждый год "Хунгароринг" слегка модернизировался. В 2000 году еще на 3,5 акра расширили зону гонок поддержки, отстроили несколько новых трибун, увеличили до 2500 м² зону "общепита" для болельщиков, нашли дополнительные площади для парковок машин журналистов и гостей команд, увеличили комментаторские кабины. И самое главное – наконец хоть немного усмирили жадность венгерских таксистов, которые, обдирая при социализме капиталистов, так увлеклись, что остановить их организаторы смогли только в 2000 году, введя жесткий тариф на доставку туристов с автодрома в любую точку Будапешта – 7000 форинтов, около \$25. Раньше они требовали за это в 5–10 раз больше.

Продолжилась реконструкция и в прошлом году, когда, увеличивая пит-лейн, организаторы передвинули на 60 метров по направлению к первому повороту переход через трассу – так называемый мост Marlboro, отстроили шесть новых боксов, доведя их общее число до 48. Вновь провели перепланировку пресс-центра и служебных помещений. В придачу к гоночной школе Герхарда Бергера построили на пустыре между 7-м и 9-м поворотами трассу для мотокросса. Наконец, выстроили дополнительные защитные отбойники из отработанных покрышек и установили в поворотах новые

Пьедестал 1997 года стал самым сенсационным в истории ГП Венгрии. Хиллу на слабеньком Atwoods не хватило тогда всего трех кругов до первой в истории команды Atwoods победы



бордюрные камни, вызвавшие потом столько нареканий со стороны гонщиков во время Гран При. Словом, после десяти лет летаргического сна "Хунгароринг" преобразился почти до неузнаваемости. Но хотя за последние пять лет автодром заметно похорошел, искоренить его главный недостаток – узкую и медленную трассу, на которой практически невозможно обгонять, венгры так и не смогли.

Не подмажешь, не поедешь

"Здорово проехать по такой трассе один круг, – признается Дэвид Култхард. – Но всю гонку – это уже сродни подвигу. "Хунгароринг" можно либо любить, либо ненавидеть, третьего не дано". Увы, но большинство пилотов "Хунгароринг" ненавидят, зато обожают столицу европейского секс-бизнеса Будапешт с его ночными клубами, барами, дискотеками и путанами на улицах. "Это один из самых интересных городов, в которых нам приходится бывать", – скромно констатирует Дэвид. Однако за счет одной только

дешевой проституции и индустрии развлечения сохранить Гран При становится все труднее и труднее. И чувствуя постоянную угрозу отмены гонки, венгерские власти изо всех сил стараются поддерживать благосклонное отношение к их стране Берни Экклстоуна, играя на самолюбии англичанина. Год за годом венгры осыпают Берни наградами, словно национального героя: в 2000 году Экклстоуна сделали почетным гражданином Будапешта и вручили ему символические ключи от города, в 2001-м президент Венгрии Ференц Мадль наградил Берни высшей государственной наградой – Крестом Венгерской республики. Если так пойдет и дальше, то через пару лет венгры увековечат Экклстоуна в бронзе где-нибудь напротив своего парламента.

Однако, как бы польщено ни было самолюбие Берни, он прежде всего бизнесмен. Именно для развития своего бизнеса он когда-то привез в Венгрию Формулу-1, и как только у него появится проект более привлекательного и доходного Гран При, Экклстоун и Ф-1, невзирая ни на какие почести и награды, с легкостью покинут Будапешт. Не случайно мажоры так заволновались, когда возобновились разговоры об организации Большого Приза России и нескольких азиатских Гран При. Ведь их гонка наряду с одним из немецких и итальянских этапов уже давно стоит первой в списке тех, кого будут исключать из чемпионата в случае появления новых Гран При.

Когда 15 лет назад Экклстоун привез в Венгрию "большой цирк", он не скрывал, что рассматривает этот ГП как своего рода временный плацдарм для продвижения на восток: в Восточную Европу и Азию. Однако благодаря усилиям организаторов "транзит" через Венгрию затянулся на полтора десятилетия и, похоже, может продлиться еще столько же.

Владимир Маккавеев



АВТОДРОМ "ХУНГАРОРИНГ"

Мадьород, 20 километров северо-восточнее Будапешта

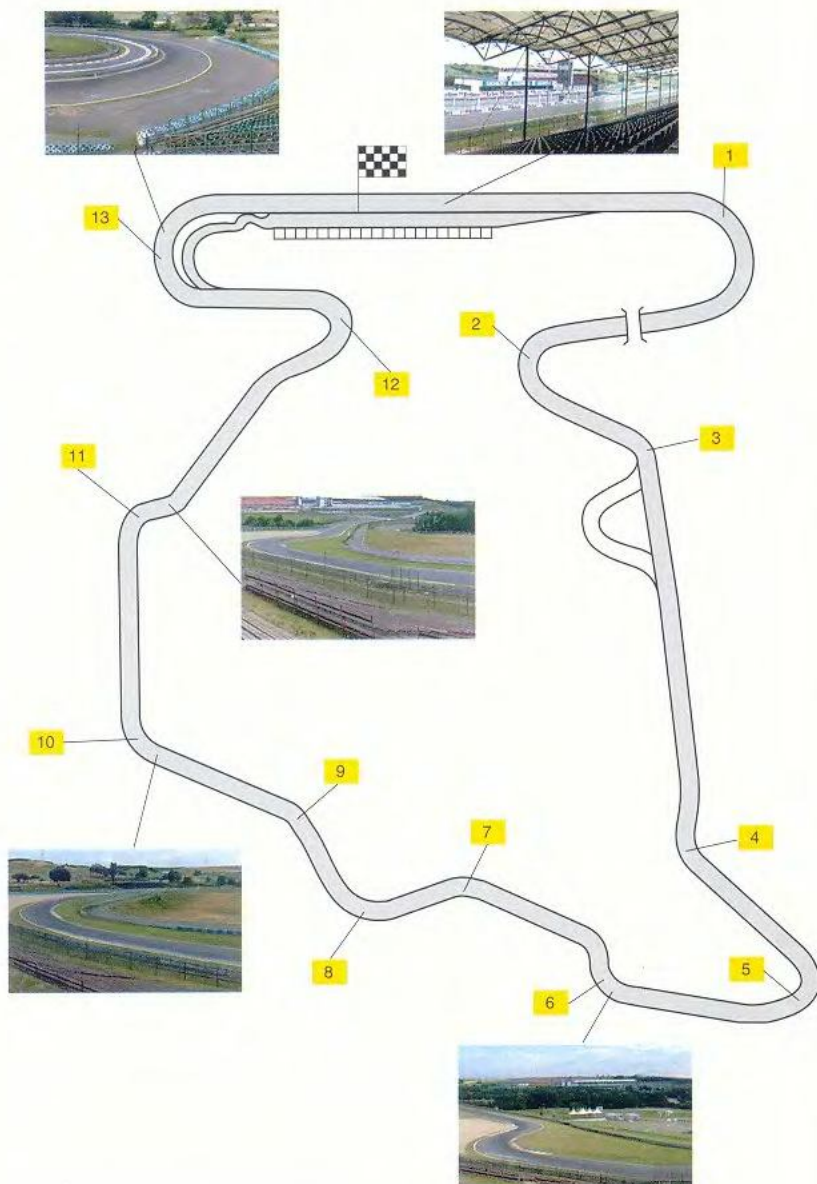
Изменения трассы:

1986–1988 гг. – длина круга 4,014 км.

1989–1997 гг. – убран S-образный поворот после второго виража – длина круга 3,968 км

1998–2001 гг. – длина круга 3,972 км (по измерениям FIA в 2000–2001 гг. длина круга составляла 3,975 км)

Расстояние от линии финиша до линии старта: 0,000 км



Победители автогонок за Гран При Венгрии 1936–2001 гг.

Гран При	Трасса	Класс	Гонщик	Автомобиль
1936 I Гран При Венгрии	Неплигет-парк	GP	Тацио Нуволари (И)	Alfa Romeo Tipo-C "8C-35"
1986 II Гран При Венгрии	"Хунгароринг"	WC F1	Нельсон Пике (BR)	Williams FW11-Honda
1987 III Гран При Венгрии	"Хунгароринг"	WC F1	Нельсон Пике (BR)	Williams FW11B-Honda
1988 IV Гран При Венгрии	"Хунгароринг"	WC F1	Айртон Сенна (BR)	McLaren MP4/4-Honda
1989 V Гран При Венгрии	"Хунгароринг"	WC F1	Найджел Мэнселл (GB)	Ferrari 640
1990 VI Гран При Венгрии	"Хунгароринг"	WC F1	Тьерри Бутсен (Б)	Williams FW13B-Renault
1991 VII Гран При Венгрии	"Хунгароринг"	WC F1	Айртон Сенна (BR)	McLaren MP4/6-Honda
1992 VIII Гран При Венгрии	"Хунгароринг"	WC F1	Айртон Сенна (BR)	McLaren MP4/7A-Honda
1993 IX Гран При Венгрии	"Хунгароринг"	WC F1	Дэмон Хилл (GB)	Williams FW15C-Renault
1994 X Гран При Венгрии	"Хунгароринг"	WC F1	Михаэль Шумахер (D)	Benetton B194-Ford
1995 XI Гран При Венгрии	"Хунгароринг"	WC F1	Дэмон Хилл (GB)	Williams FW17-Renault
1996 XII Гран При Венгрии	"Хунгароринг"	WC F1	Жак Вильнев (CDN)	Williams FW18-Renault
1997 XIII Гран При Венгрии	"Хунгароринг"	WC F1	Жак Вильнев (CDN)	Williams FW19-Renault
1998 XIV Гран При Венгрии	"Хунгароринг"	WC F1	Михаэль Шумахер (D)	Ferrari F300
1999 XV Гран При Венгрии	"Хунгароринг"	WC F1	Мика Хаккинен (FIN)	McLaren MP4/14-Mercedes
2000 XVI Гран При Венгрии	"Хунгароринг"	WC F1	Мика Хаккинен (FIN)	McLaren MP4/15-Mercedes
2001 XVII Гран При Венгрии	"Хунгароринг"	WC F1	Михаэль Шумахер (D)	Ferrari F2001

САМЫЕ ЗНАМЕНИТЫЕ ГОНКИ ГП ВЕНГРИИ

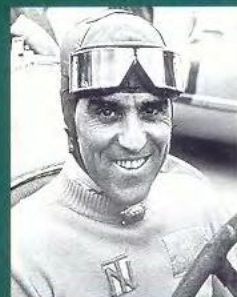
I Гран При Венгрии

Неплигет-парк, Будапешт

21 июня 1936 г. 50 кругов по 5 км. Дистанция: 250 км

1	Т. Нуволари	Alfa Romeo Tipo-C "8C-35"	2:14'03.5/111.645 км/ч
2	Б. Розмайер	Auto Union C	+14.2
3	А. Варци	Auto Union C	+1 круг
4	М. Тadini	Alfa Romeo Tipo-C "8C-35"	+3 круга
5	Х. Штук		
	Э. фон Делиус	Auto Union C	+4 круга
6	О. Добсон	Alfa Romeo Tipo-B "P3"	+5 кругов
ПП	Б. Розмайер	Auto Union C	2'38.15/113.815
БК	Т. Нуволари	Alfa Romeo Tipo-C "8C-35"	2'35.68/115.621 км/ч*

В квалификации немецкие Auto Union и Mercedes-Benz не знали себе равных и лишь показавший четвертое время великий Тацио Нуволари, выступавший на Alfa Romeo за команду Энцо Феррари, сумел вклиниться в шестерку "немцев". Однако в гонке, которая проходила в присутствии 100 000 зрителей, фортуна отвернулась от Германии. Сначала уже на 20-м круге сломался мотор на Mercedes Широна, через семь кругов по той же причине сошла и "серебряная стрела" лидировавшего в гонке Караччиоли. На 42-м круге, сражаясь с Нуволари и пытаясь избежать столкновения с его Alfa, влетел в телеграфный столб фон Браухич. В итоге ни один из трех Mercedes-Benz так и не смог добраться до финиша. Пилотам Auto Union повезло немного больше: они увидели клетчатый флаг, но уже позади Нуволари. Штук вышел на гонку большим и на середине дистанции вынужден был отдать свою машину резервному гонщику команды фон Делиусу, Варци никак не мог приспособиться к трассе, а у лидировавшего с огромным преимуществом Розмайера на середине дистанции заболела печень, немец с трудом добрался до финиша, после чего его сразу же увезли в больницу.



* – в большинстве исторических источников приводится время лучшего круга Нуволари: 3'35.68, но это явная ошибка хронометристов, поскольку с таким временем на круге пилоты не смогли бы проехать 50 кругов гонки за 2 часа 14 минут.

II Гран При Венгрии

"Хунгароринг", Мадьород

10 августа 1986 г. 76 кругов по 4,014 км. Дистанция: 305,064 км

1	Н. Пике	Williams-Honda	2:00'34.508/151.804 км/ч
2	А. Сенна	Lotus-Renault	+17.673
3	Н. Мэнселл	Williams-Honda	+1 круг
4	С. Юханссон	Ferrari	+1 круг
5	Дж. Дамфрис	Lotus-Renault	+2 круга
6	М. Брандл	Tyrell-Renault	+2 круга
ПП	А. Сенна	Lotus-Renault	1'29.450/161.547 км/ч
БК	Н. Пике	Williams-Honda	1'31.001/158.794 км/ч

Первый в истории Формулы-1 Большой Приз Венгрии собрал на трибунах "Хунгароринга", вернее, на холмах, окружающих долину Трех ключей, рекордную зрительскую аудиторию – более 200 тысяч человек, ставших свидетелями захватывающего гоночного спектакля в исполнении двух великих бразильских пилотов: Айртон Сенны на Lotus и Нельсона Пике на Williams. Трижды бразильцы сменяли друг друга во главе гонки, и в конце концов победа досталась более опытному Пике. Двукратный чемпион мира принял Большой Приз из рук председателя Совета Министров ВНР Г. Лазара, Сенна уступил Нельсону 17 секунд и довольствовался вторым местом, все остальные же отстали от победителей минимум на круг, причем из-за слишком медленной трассы пилоты так и не успели пройти всех 77 кругов дистанции. Судьям пришлось остановить гонку за круг до финиша, когда истек 2-часовой лимит.



САМЫЕ ЗНАМЕНИТЫЕ ГОНКИ ГП ВЕНГРИИ

IV Гран При Венгрии "Хунгароринг", Мадьярод

7 августа 1988 г. 76 кругов по 4,014 км. Дистанция: 305,064 км

1	А. Сенна	McLaren-Honda	1:57'47.081/155.401 км/ч
2	А. Прост	McLaren-Honda	+0.529
3	Т. Бутсен	Benetton-Ford	+31.410
4	Г. Бергер	Ferrari	+1'28.670
5	М. Гузельмин	March-Judd	+1 круг
6	Р. Патресе	Williams-Judd	+1 круг
ПП	А. Сенна	McLaren-Honda	1'27.635/164.893 км/ч
БК	А. Прост	McLaren-Honda	1'30.639/159.428 км/ч

Этот Гран При вошел в историю в основном благодаря лишь одному эпизоду — одному из самых красивых обгонов в истории чемпионатов мира Формулы-1, ставшему результатом острейшей схватки за победу между Сенной и Простом. Если верить официальной статистике, Айртон Сенна стартовал с поула и лидировал от старта до финиша. Но сухие цифры не всегда могут передать накал борьбы на трассе. На первой половине дистанции, пока позади были Мэнселл, Патресе и Бутсен, бразилец действительно чувствовал себя довольно вольготно. Но на 47-м круге на вторую позицию с 7-го места на старте прорвался Ален Прост, после чего и началась настоящая борьба за победу, достигшая своего апогея на последних кругах, когда, воспользовавшись обгоном одного из круговых, на стартовой прямой Прост нырнул на внутреннюю траекторию и в первый поворот два McLaren вошли бок о бок: справа Ален, слева Айртон. Как и следовало ожидать, француз перетормозил бразильца, но на апексе его чуть вынесло на внешний радиус и Сенна, хладнокровно перекрестив траекторию, все-таки вернул себе лидерство и выиграл эту гонку.



VI Гран При Венгрии "Хунгароринг", Мадьярод

12 августа 1990 г. 77 кругов по 3,968 км. Дистанция: 305,536 км

1	Т. Бутсен	Williams-Renault	1:49'30.597/167.402 км/ч
2	А. Сенна	McLaren-Honda	+0.288
3	Н. Пике	Benetton-Ford	+27.893
4	Р. Патресе	Williams-Renault	+31.833
5	Д. Уорик	Lotus-Lamborghini	+1'14.244
6	Э. Бернар	Lola-Lamborghini	+1'24.308
ПП	Т. Бутсен	Williams-Renault	1'17.919/183.329 км/ч
БК	Р. Патресе	Williams-Renault	1'22.058/174.082 км/ч

Этот Большой Приз Венгрии ознаменовался самой уверенной и красивой победой в карьере Тьерри Бутсена, которая, правда, стала следствием не столько блестящего пилотирования бельгийца, сколько неприятностей, свалившихся на "короля "Хунгароринга" Айртон Сенны, который стал главным героем этого Гран При. Из-за вылета в квалификации бразилец вынужден был стартовать лишь с четвертого места. На старте, забуксовав на грязной стороне трассы, Сенна откатился на шестое, но на этом неприятности не закончились: на McLaren стал перегреваться двигатель, а медленный прокол одного из колес вынудил Айртон уже на 22-м круге свернуть в боксы за новым комплектом шин. На трассу Сенна вернулся 11-м, но, несмотря на это и на сложность обгонов на узкой венгерской трассе, за следующие 50 кругов он сумел пробиться на второе место, догнав своего друга Тьерри, но обогнать бельгийца уже не успел, уступив ему на финише лишь 0,288 с — самый маленький разрыв между победителем и вторым призером в истории ГП Венгрии.



VII Гран При Венгрии "Хунгароринг", Мадьярод

11 августа 1991 г. 77 кругов по 3,968 км. Дистанция: 305,536 км

1	А. Сенна	McLaren-Honda	1:49'12.796/167.857 км/ч
2	Н. Мэнселл	Williams-Renault	+4.599
3	Р. Патресе	Williams-Renault	+15.594
4	Г. Бергер	McLaren-Honda	+21.856
5	Ж. Алези	Ferrari	+31.389
6	И. Капелли	Leyton House-Ilmor	+1 круг
ПП	А. Сенна	McLaren-Honda	1'16.147/187.595 км/ч
БК	Б. Гашо	Jordan-Ford	1'21.547/175.173 км/ч

Венгерский Гран При 1991 года вновь вошел в историю благодаря противостоянию Сенны и Проста. Правда, на этот раз не открытому, а закуливному. На предыдущей гонке в Хоккенхайме Сенна и Прост в очередной раз не поделили трассу: бразилец подрезал француза в "эске", Прост вылетел с трассы и поклялся отомстить. Напуганные новым кон-

фликтом великих чиновники FISA во главе с Жаном-Мари Балестром в пятницу перед гонкой на "Хунгароринге" устроили в автобусе компании Elf "суд" над двумя забияками, после которого оба гонщика, признав свою вину, попросили оставить их наедине. Переговоры тет-а-тет продолжались чуть больше часа, после чего Прост и Сенна вышли к журналистам и объявили о своем окончательном примирении. О том же, что произошло между ними в автобусе Elf, чемпионы так и не рассказали. "Мы с Айртоном сказали друг другу то, что поклялись никогда больше не повторять", — признался Ален. "У нас был мужской разговор, и мы снова стали доверять друг другу", — уточнил Айртон. "Венгерский мир" действительно оказался самым крепким и навсегда положил конец столкновениям — по крайней мере на трассе — Проста и Сенны.



XIII Гран При Венгрии "Хунгароринг", Мадьярод

10 августа 1997 г. 77 кругов по 3,968 км. Дистанция: 305,536 км

1	Ж. Вильнев	Williams-Renault	1:45'47.149/173.295 км/ч
2	Д. Хилл	Arrows-Yamaha	+9.079
3	Дж. Херберт	Sauber-Petronas	+20.445
4	М. Шумахер	Ferrari	+30.501
5	Р. Шумахер	Jordan-Peugeot	+30.715
6	Ш. Накано	Prost-Mugen-Honda	+41.512
ПП	М. Шумахер	Ferrari	1'14.672/191.300 км/ч
БК	Х.-Х. Френтцен	Williams-Renault	1'18.372/182.269 км/ч

Дэмон Хилл сделал эту гонку одной из самых драматичных в истории Гран При Венгрии. Первую сенсацию англичанин сотворил еще в субботу, когда на последних секундах квалификации каким-то чудом, благодаря своему мастерству и покрышкам Bridgestone, сумел вытащить свой слабенький Arrows на второй ряд стартового поля. Но это было только начало. На старте гонки Дэмон обогнал стартовавшего с грязной стороны трассы Жака Вильнева и вышел на второе место. На 11-м круге на торможении в первом повороте Хилл прошел и Ferrari лидировавшего Михаэля Шумахера, после чего начал стремительно отрываться. За пять кругов до финиша он опережал шедшего вторым Вильнева уже более чем на полминуты. Но за три круга до клетчатого флага на Arrows забарахлила коробка передач, Дэмон стал стремительно терять темп, а с ним и свое преимущество. На последнем круге коробку окончательно заклинило, и у Хилла остались лишь две низших передачи. В этой ситуации он уже не мог сопротивляться Вильневу, который прошел его на выходе из третьего поворота и выиграл гонку. Дэмон же финишировал "только" вторым.



XIV Гран При Венгрии "Хунгароринг", Мадьярод

16 августа 1998 г. 77 кругов по 3,972 км. Дистанция: 305,844 км

1	М. Шумахер	Ferrari	1:45'25.550/174.062 км/ч
2	Д. Култхард	McLaren-Mercedes	+9.443
3	Ж. Вильнев	Williams-Mecachrome	+44.444
4	Д. Хилл	Jordan-Mugen-Honda	+55.075
5	Х.-Х. Френтцен	Williams-Mecachrome	+56.510
6	М. Хаккинен	McLaren-Mercedes	+1 круг
ПП	М. Хаккинен	McLaren-Mercedes	1'16.973/185.769 км/ч
БК	М. Шумахер	Ferrari	1'19.286/180.349 км/ч

Гран При Венгрии 1998 года навсегда вошел в учебники по автоспорту как одна из лучших гонок в карьере Михаэля Шумахера. Гонка, в очередной раз доказавшая, что на такой технической трассе как "Хунгароринг" талант гонщика и смелая тактика способны победить даже более быстрые машины. Изначально лидер Ferrari планировал ограничиться лишь двумя дозаправками, однако, после того как на старте он не смог преодолеть "серебряную стену" из двух McLaren-Mercedes и намертво увяз за спинами Култхарда и Хаккинена, которые были чуть быстрее на прямой и не оставляли Михаэлю ни единой возможности для атаки, в Ferrari решили поменять тактику. В итоге вместо одного второго пит-стопа Шумахер сделал две короткие остановки для дозаправки, и при этом, выбравшись на оперативный простор, так взвинтил темп, что на финише оказался впереди гонщиков "серебряных стрел".





Этапы Международного чемпионата Ф-3000 в Невере и Хоккенхайме получились совершенно разными: достаточно пресная со вполне предсказуемым результатом гонка в Маньи-Куре была полной противоположностью немецкому этапу, который по праву может считаться одним из самых интересных в нынешнем чемпионате. Но кое-что общее у этих двух стартов все-таки было.

БОРЬБА ОБОСТРЯЕТСЯ

Дубль предыдущего этапа

Гонка в Невере началась, мягко говоря, не совсем обычно: уже на прогревочном круге зрители стали свидетелями весьма неприятной аварии, когда Алекс Сперафико при входе в Chateau d'Eau наскочил сзади на Lola шведского дебютанта Теда Бюрка, во Франции занявшего место отозванного Toyota Райана Бриско. (Глядя на безрадостные результаты выступлений австралийца в МЧ, в Кельне решили, что Райану еще рано выступать на столь высоком уровне и перевели его в "младшую группу", вновь усадив за руль "ф-3"). Но если для самого Бюрка эта авария стала лишь обидным инцидентом, не позволившем ему выйти на старт своего первого этапа международного чемпионата, то Сперафико изрядно перепугался, пока его Lola исполняла над трассой фигуры высшего пилотажа. По счастью, приземление бразильцу удалось: машина шлепнулась на брюхо, ничего не покалечив.

В итоге на старт вышло всего 18 пилотов. Но особого влияния на исход гонки это не оказало, поскольку Алекс и Тед все равно стояли на последнем ряду стартового поля. Да и сходов на этот раз было немного: лишь Вирдхайм уже в дебюте покинул гонку из-за отказа трансмиссии, да Кьеа с Хиллом на 11-м круге не поделили трассу в Лусее, что привело к перевороту Lola Дерекса и появлению на трассе автомобиля безопасности. Это событие еще больше спрессовало и без того плотную тройку лидеров. Нужно сказать, что квалификация французского этапа стала почти точным повторением британской: по крайней мере и в Сильверстоуне, и в Невере тройка лидеров была одной и той же, да и

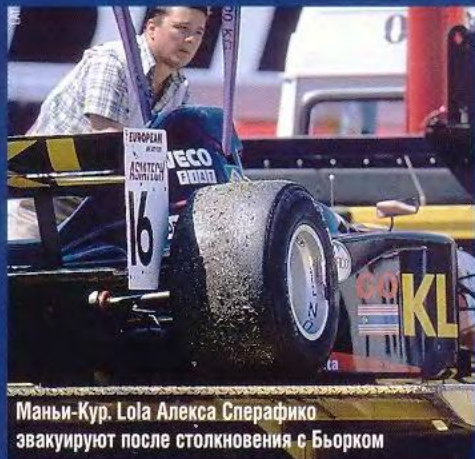
располагалась на старте в том же порядке. Разница была лишь в том, что второй подряд поулу Томаша Энге на этот раз не принес чеху вожаемого преимущества на старте. Бюрда стартовал лучше и к первому повороту вышел в лидеры, но еще до финиша первого круга откатился обратно на второе место, пропустив атаку Энге в Nurburgring. Пантано же, как и в Сильверстоуне, проиграв старт, на этот раз сумел достаточно быстро контратаковать вырвавшегося было на третье место Марио Хаберфельда. А появившийся на трассе как нельзя кстати автомобиль безопасности позволил ему сесть на хвост Бюрде, но и только. В том же порядке, в котором они стояли на старте, трое лидеров чемпионата доехали и до финиша. И хотя и Бюрда, и Пантано несколько раз пытались атаковать в "шпильке", особенно рисковать никто не хотел. Что и понятно, ведь на кону в их противостоянии стоит чемпионский титул.

"Штрафной" этап

Но стоило каравану трейлеров команд Ф-3000 пересечь франко-немецкую границу, как от сонной безмятежности и осторожности Маньи-Кура не осталось и следа. Причем в Хоккенхайме страсти бушевали не только на трассе, но и за ее пределами. Новое кольцо "Хоккенхаймринга" было абсолютно незнакомо гонщикам и инженерам, поэтому настройки пришлось искать буквально на ходу. Тем не менее и Coloni, и Arden, и Super Nova справились с этой задачей весьма неплохо. Так что Пантано, Энге и Бюрда вновь разместились на двух первых рядах стартового поля. Разве что Себастьян на этот раз пропустил вперед еще и Бюрна Вирдхайма. Для Пантано его первый поул в сезоне стал залогом по-

Маньи-Кур: круг за кругом

- * На прогревочном круге Lola А. Сперафико (20-й) в Chateau d'Eau наскочила сзади на машину Бюрка, взлетела в воздух и рухнула на колеса. Машины оказались сильно повреждены и на старт не вышли.
- 1 Энге (1-й) проиграл старт Бюрде, однако после ошибки француза в Nurburgring чех снова возглавил гонку. Хаберфельд (4-й) обогнал Пантано, Токкачело поднялся с 7-й позиции на 5-ю. Кьеа ошибся в последней "эске" и потерял пару мест. Порядок лидеров: Энге, Бюрда, Хаберфельд, Пантано, Токкачело, Пиццония.
- 3 Энге (1-й) оторвался от Бюрды на 1,9 с. Вирдхайм (12-й) сходит с трассы.
- 5 Хилл обгоняет Кьеа в борьбе за 15-е место.
- 7 Бюрда сокращает свое отставание от Энге до минимума: между лидерами менее секунды.
- 8 Не выдержав атак Пиццонии (6-й), Токкачело (5-й) ошибается в повороте и откатывается на 7-е место.
- 10 Бюрда (2-й) уже в 0,4 с от Энге. Пантано (4-й) обгоняет Хаберфельда (3-й) в Лусее.
- 11 В схватке за 15-ю позицию Кьеа и Хилл сталкиваются в Лусее, Lola Хилла переворачивается, и оба выбывают из гонки. На трассе появляется машина безопасности.
- 15 Машина безопасности покидает трассу, порядок в пелотоне не меняется.
- 19 Мюллер обгоняет Маурисиу в борьбе за 12-е место, но кругом позже бразилец возвращает себе позицию.
- 20 Тройка лидеров идет очень плотно, Пантано (3-й) пробует атаковать Бюрду в "шпильке" Adelaide.
- 24 Бюрда (2-й) атакует Энге в Adelaide, но чех захлопнул дверь и они едва не сталкиваются на выходе из поворота. Пантано (3-й) проигрывает лидеру всего 1,1 с.
- 25 Машина Рик Сперафико (6-й) теряет переднее антикрыло, он отправляется в боксы за новым и откатывается на 15-е место. Токкачело вновь в шестерке.
- 33 Нгуен (10-й) атакует Монтейру в Adelaide, но ошибается и пропускает вперед Маурисиу.
- 35 Пиццония в Лусее опережает Хаберфельда и поднимается на 4-е место. Энге с минимальным преимуществом одерживает свою 3-ю в сезоне и 6-ю в карьере победу и немного сокращает отставание от Бюрды в чемпионате.



Маньи-Кур. Lola Алекса Сперафико эвакуируют после столкновения с Бюрком

8-й этап 19-20/07/2002

Автодром "Маньи-Кур",
Невер, Франция

Дистанция: 35 кругов по 4.251 км = 148.599 км

Гонщик	Команда	СП	Время
1 Т. Энге	Arden	1	54'58.076
2 С. Бюрда	Super Nova	2	+1.137
3 Дж. Пантано	Coloni	3	+1.958
4 А. Пиццония	Petrobras Jr	6	+4.592
5 М. Хаберфельд	Astromega	4	+4.848
6 Э. Токкачело	Coloni	7	+13.514
7 П. Фризахер	Red Bull Jr	11	+19.949
8 Родр. Сперафико	Durango	9	+20.841
9 Т. Монтейру	Super Nova	8	+21.746
10 Р. Маурисиу	Red Bull Jr	12	+22.489
11 Р. Нгуен	Astromega	13	+23.336
12 З. Баумгартнер	Nordic	14	+24.724
13 Т. Шмидт	PSM	18	+30.625
14 А. Мюллер	Minardi	16	+46.508
15 Рик. Сперафико	Petrobras Jr	5	+1 круг
НК Дер. Хилл	Durango	15	НФ/10 (авария)
НК Н. Кьеа	PSM	17	НФ/10 (авария)
НК Б. Вирдхайм	Arden	10	НФ/3 (КП)
НС Т. Бюрк	Nordic	19	НФ/0 (авария)
НС А. Сперафико	Minardi	20	НФ/0 (авария)

Поул-позиция: Т. Энге – 1'25.394; 179.2116 км/ч
Быстрейший круг: Т. Энге – 1'27.802/174.296 км/ч

Хоккенхайм: круг за кругом

- 1Пантано выигрывает старт, Вирдхайм (3-й) обгоняет Энге (2-й). Бюрда (4-й) попадает в завал в "шпильке" и откатывается на 16-е место. Хаберфельд прорывается с 8-й позиции на 5-ю, Рик. Сперафико – с 11-й на 6-ю. Фризахер и Токкачело сталкиваются и прекращают гонку. Порядок лидеров: Пантано, Вирдхайм, Энге, Пиццония, Хаберфельд, Рик. Сперафико.
- 3Бюрда обгоняет Баумгартнеров, поднимается на 15-е место, но через пару поворотов вылетает с трассы и прекращает гонку в боксах.
- 4Рик. Сперафико (6-й) обгоняет Хаберфельда (5-й).
- 5Пиццонию (4-й) заносит на стадионе.
- 6Пиццония опережает Энге в борьбе за 3-е место. Мюллер откатывается с 8-го на 10-е.
- 10Пиццония (3-й) вновь вылетает на траву, но защищает свою позицию от атак Энге. Шмидт (9-й) сходит с трассы.
- 12Пантано (1-й) оторвался уже на 5 с. Из-за отказа КП сходит А. Сперафико (14-й). Хилл из-за вылета на траву опускается с 12-го места на 14-е.
- 14Кьеза (10-й) прекращает гонку в боксах из-за проблем с рулевым управлением.
- 16Рик. Сперафико (5-й) атакует Энге в "шпильке", выталкивает того с трассы и выходит на 4-е место. Энге выбывает из гонки, Сперафико судьи наказывают 10-секундной остановкой в боксах.
- 20Нгуен атакует Маурисиу в борьбе за 9-е место, машины сталкиваются и отправляются в боксы. Бразилец сходит, австралиец возвращается на трассу 12-м, но за столкновение с Рикарду судьи наказывают его штрафной остановкой в боксах.
- 21Рик. Сперафико (4-й) заезжает отбывать штраф и откатывается на 7-е место.
- 22Хилл и Мюллер борются за 8-ю позицию. После нескольких атак и контакта американца разворачивает, и он откатывается на 10-е место. Мюллер кругом позже сходит с трассы – машина повреждена в столкновении с Хиллом. Хилла наказывают штрафной остановкой.
- 25Пиццония в очередной раз вылетает с трассы, но продолжает гонку 3-м. Хилл (8-й) заезжает отбывать штраф и теряет два места.
- 26Нгуен (11-й и последний) сворачивает в боксы на штрафную остановку.
- 31Пиццония (3-й) останавливается из-за проблем с трансмиссией. На 3-е место выходит Родр. Сперафико.
- 33Пантано одерживает 2-ю в сезоне и 3-ю в карьере победу в гонках МЧ F-3000. Монтейру завоевывает свои первые два очка.



Уже в первом повороте "Хоккенхаймринга" Пантано решил судьбу гонки в свою пользу

беды и в гонке: итальянец вырвался вперед со старта и легко умчался от пелотона. А вот Бюрде и особенно Энге новый "Хоккенхаймринг" ничего, кроме разочарований, не принес. Себастьян после ошибки на первом круге вылетел с трассы, угодил в завал и откатился в конец второго десятка, а через два круга и вовсе остановился в боксах. После схода француза у Энге появился шанс уже здесь, в Германии возглавить чемпионат. Для этого чеху нужно было хотя бы вернуть себе второе место, которое он уступил на старте своему партнеру по Arden. Возможно, на финише Кристиан Хорнер, шеф Arden, приказал бы шведу пропустить чеха вперед. Но Томаш так и не смог защитить свое третье место. Сначала его довольно чисто прошел Пиццония, а десятку кругами позже второй пилот Petrobras вытолкнул Lola Энге на обочину в "шпильке", и гонка для несостоявшегося лидера чемпионата на этом закончилась. Судьи, правда, тут же наказали Сперафико за грязную атаку 10-секундной штрафной остановкой в боксах, но Энге было от этого уже ни тепло, ни холодно.

Немецкий этап вообще установил своеобразный рекорд сезона по количеству штра-

фов, причем не только дисциплинарных, но и вполне материальных. Началось все еще в пятницу, когда два товарища по Petrobras, Сперафико и Пиццония, опаздывая на брифинг пилотов и угодив в пробку на подъезде к автодрому, решили прокатиться по встречной полосе и напоролась на немецких полицейских. В итоге Антонио каким-то чудом все-таки сумел перестроиться в свой ряд, а Рикардо дисциплинированные и ошалевшие от такой наглости немецкие водители не пропустили, и он налетел на штраф в 200 евро за нарушение правил дорожного движения. При этом оба все-таки опоздали на брифинг, за что получили еще по одному штрафу – в \$100 каждому. Самым же "злостным" нарушителем в Хоккенхайме оказался триумфатор гонки Джорджо Пантано, которого после финиша оштрафовали сразу на \$800. \$400 итальянец заплатил за "опасный маневр после финиша гонки" – так называемую "баранку" (разворот на месте с дымом из-под колес) – которым он решил отметить свою победу. И еще четыре сотни Джорджо пришлось выложить за излишний патриотизм – на круге почта он взял у одного из marshals итальянский флаг и проехал с ним по трассе, что также запрещено регламентом Формулы-3000. Впрочем, думается, все эти неприятности не слишком расстроили Пантано. Призовые за победу с лихвой покроют оба штрафа. Самое же главное – в общем зачете он теперь отстает от лидера всего на 12 очков.

И хотя такие разные гонки во Франции и Германии не изменили положения лидеров чемпионата, борьба за чемпионский титул заметно обострилась. Всего за неделю Себастьян Бюрда потерял почти все свое преимущество, накопленное за последние несколько месяцев, и теперь трио фаворитов снова начинает свою гонку за титулом. До конца чемпионата еще три этапа!

Владимир Маккавеев

9-й этап 26-27/07/2002

Автодром "Хоккенхаймринг",

Хоккенхайм, Германия

Дистанция: 33 круга по 4.574 км = 150.942 км

Гонщик	Команда	СП	Время
1 Дж. Пантано	Coloni	1	50'00.768
2 Б. Вирдхайм	Arden	3	+8.776
3 Родр. Сперафико	Durango	6	+23.483
4 М. Хаберфельд	Astromega	8	+26.216
5 Т. Монтейру	Super Nova	9	+27.340
6 Рик. Сперафико	Petrobras Jr	11	+33.809
7 Т. Бьорк	Nordic	20	+71.391
8 З. Баумгартнер	Nordic	18	+74.120
9 Дер. Хилл	Durango	7	+1 круг
10 А. Пиццония	Petrobras Jr	5	НФ/31 (трансм.)
11 Р. Нгуен	Astromega	12	НФ/31 (вылет)
НК А. Мюллер	Minardi	10	НФ/23 (КП)
НК Р. Маурисиу	Red Bull Jr	14	НФ/20 (авария)
НК Т. Энге	Arden	2	НФ/15 (авария)
НК Н. Кьеза	PSM	16	НФ/14 (рул. упр.)
НК А. Сперафико	Minardi	19	НФ/11 (КП)
НК Т. Шмидт	PSM	17	НФ/10 (КП)
НК С. Бюрда	Super Nova	4	НФ/3
НК П. Фризахер	Red Bull Jr	13	НФ/1 (авария)
НК Э. Токкачело	Coloni	15	НФ/1 (авария)

Полу-позиция: Дж. Пантано – 1'27.789; 187.567 км/ч

Быстрейший круг: Р. Сперафико – 1'29.654/29; 183.666 км/ч

Положение в чемпионате:

Личный зачет

1 С. Бюрда	46	6 А. Пиццония	18
2 Т. Энге	41	7 Б. Вирдхайм	16
3 Дж. Пантано	34	8 Рик. Сперафико	13
4 Родр. Сперафико	20	9 П. Фризахер	13
5 М. Хаберфельд	18	10 Р. Маурисиу	7

Командный зачет

1 Arden International	57	6 Red Bull Jr Team	20
2 Super Nova Racing	48	7 Team Astromega	20
3 Coloni F3000	33	8 Nordic Racing	0
4 Petrobras Jr Team	31	9 PSM Racing Line	0
5 Durango Formula	20	10 Minardi F3000	0



ФРАНЦИЯ. Томаш Энге: "На старте я немного забуксовал, и Себастьян вырвался вперед, но затем я вернул себе позицию и уверенно лидировал, пока у меня не начались перебои с зажиганием. В таких условиях было довольно сложно контролировать ход гонки, но мне еще повезло, что зажигание не "шалило" в конце длинной прямой перед "шпилькой"

ГЕРМАНИЯ. Джорджо Пантано: "Это была фантастическая гонка! Мне удалось сохранять концентрацию на протяжении всей дистанции, а машина была просто великолепна и позволяла мне на каждом круге увеличивать свой отрыв на несколько десятых"



ЛУЧШАЯ ПОЛОВИНА

Семеро смелых

10-й этап Чемпионской серии FedEx CART можно смело назвать "Гонкой на выживание". Из восемнадцати стартовавших машин до финиша смогли добраться лишь семь. Аварии начались уже на прогревочном круге. Мишель Журден-младший (Team Rahal) зацепил стену, опоясывающую узкую городскую трассу. Мексиканец, однако, отделался лишь повреждением носового обтекателя и даже сумел финишировать на четвертом месте.

Этот незапланированный пит-стоп, возможно, уберечь гонщика от более серьезного инцидента, случившегося сразу же после старта. Майкл Андретти (Team Motorola), обороняясь от хорошо стартовавшего Кристиана Фиттипальди из Newman/Haas Racing, стал причиной завала, в котором приняли участие еще четыре машины. Для Кенни Брака (Chip Ganassi Racing) и Джимми Вассера (Team Rahal) этой аварией гонка и закончилась. Ан-

дретти же успел в этот день поучаствовать во всех крупных столкновениях, но до финиша все-таки добрался, хоть и с шестью кругами отставания от лидера.

Недолго караван машин двигался под зелеными флагами. На 10-м круге Скотт Диксон (Chip Ganassi Racing) попадает почти в такую же аварию, как двумя днями ранее на квалификации его партнер по команде Бруно Жункейра. Все в том же шестом повороте на Lola новозеландского гонщика ломается все та же передняя подвеска. Правда, на этот раз все обошлось без эффектных полетов, но возвращался в боксы Скотт уже на своих двоих.

До первой серии обязательных пит-стопов, которые на этот раз пришлось на 32-й круг, обладатель поула и лидер чемпионата Кристиано да Матта (Newman/Haas Racing) уверенно держался во главе гонки, с небольшим, чуть более 5 с отрывом от любимца местной публики Пола Трейси (Team Green). Болельщики, заполнившие трибуны автодрома,



Этот поворот стал роковым для пилотов Chip Ganassi Racing

жаждали увидеть победу "местного парня". И когда четырьмя кругами позже канадец не заехал, как все, на "тактический" пит-стоп под желтыми флагами (на этот раз Майкл Андретти не поделил дорогу с Торой Такаги) и вырвался в лидеры, поклонники гонщика в едином порыве вскочили на ноги. Но да Матта вновь возглавил гонку на 64-м круге, когда Трейси свернул на пит-лейн. Однако Кристиано все больше начинала волновать внезапная потеря мощности его машины. А когда с командного мостика передали, что и его партнер Кристиан Фиттипальди испытывает схожую проблему, все было уже кончено. Оба гонщика пали жертвой одной и той же неисправности: вышел из строя привод.

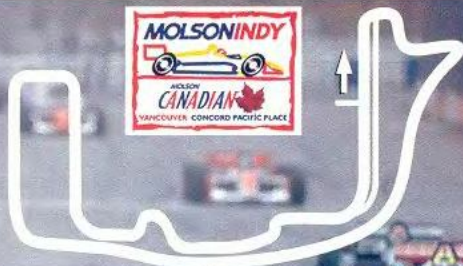
Вновь к радости канадцев впереди оказался Пол Трейси. Теперь от преследующего его Дарио Франкитти лидера отделяло почти 15 с. Но и этого оказалось мало для победы. Большому Полу предстоял еще один визит в боксы, и шотландцу удалось вырваться вперед.

Финал гонки выдался на редкость драматичным. Даже привыкшие за этот день к разным авариям зрители были шокированы

X этап 26-28/07/2002

Канада, Британская Колумбия, Ванкувер
Городская трасса

Дистанция: 2.866x100=286.6 км



свалкой, устроенной Патриком Карпентье. Его автомобиль занесло и несколько раз ударило о стену. Колеса, оторвавшиеся после удара, чуть не обрушились на головы ехавших сзади гонщиков. Пытаясь увернуться от града обломков, Адриан Фернандес резко затормозил и еще больше усложнил ситуацию на дороге. Не успевший погасить скорость Бруно Жункейра со страшной силой врезался в бок Lola мексиканского гонщика. Все это очень напоминало аварию Алекса Занарди на "Лаузиттинге". К счастью, последствия этого инцидента оказались не столь трагичны: медицинское обследование выявило у Фернандеса трещины в тазобедренных костях и сильные ушибы. Но на несколько недель врачи прописали пострадавшему постельный режим.

Гонка была полностью остановлена, но после того как с асфальта убрали все последствия катастрофы, машины вновь выехали на трассу, чтобы все-таки закончить этот длинный этап. Последние несколько кругов после рестарта Пол Трейси настойчиво пытался обойти Франкитти, но шотландец сумел первым пересечь финишную черту.

На экваторе

Этап в Лексингтоне, на трассе с символическим названием "Мид-Огайо" открывал вторую и, надо полагать, самую интересную часть чемпионата. Первая половина сезона прошла при подавляющем преимуществе Кристиано да Матты, выигравшего пять из десяти гонок. Правда, как раз на середину сезона пришелся некоторый спад активности бразильского гонщика. Поэтому в течение двух последних этапов вверх "турнирной таблицы" сохранялось стабильное положение, и исход чемпионата еще далеко не ясен. А вот судьба многих гонщиков начала проявляться уже в середине сезона.

Напарник да Матты по Newman/Haas Racing Кристиан Фиттипальди не смог продолжить победные традиции дяди Эмо ни в Ф-1, ни в CART, поэтому решил попробовать свои силы в кузовных гонках. В 2003 году он примет участие в нескольких гонках серии NASCAR, а в 2004 и 2005 годах гонщик проведет в Winston Cup два полных сезона. А Пол Трейси, не дожидаясь окончания переговоров новоиспеченного хозяина своей команды Майкла Андретти со спонсорами, которые требуют от него перехода в IRL, подписал контракт с Джерри Форсайтом, владельцем Player's/Forsythe Racing. В результате вступающие за Forsythe Патрик Карпентье и Алекс Тальяни явно почувствовали угрозу остаться в следующем году без контракта.

Более опытный Карпентье, который проводил юбилейную, сотую гонку в CART, решил доказать своему боссу, что его рано сбрасывать со счетов. Выиграв обе квалификации в упорной борьбе с обоими гонщиками Newman/Haas Racing, Патрик и саму гонку провел просто идеально, отдавая лидерство только на время пит-стопов и только потому, что его боксы располагались до финишной черты. Фиттипальди, стартовавший вторым, после первой смены резины довольно легко

согласился пропустить вперед своего партнера, ведущего сражение за чемпионский титул. Вряд ли кто-нибудь осудил да Матту, если бы он на этот раз ограничился вторым местом, что позволило бы ему еще больше увеличить отрыв от преследователей. Но большие амбиции маленького бразильца уже не позволяют ему спокойно отсиживаться за спиной лидера. И Кристиано пошел в атаку.

"Я не хотел обгонять Патрика именно в том повороте, — оправдывался потом да Матта. — Я только создавал напряжение, имитируя обгон. Но Карпентье сильно затормозил и стал выжимать меня к обочине. Я потерял управление и всякие шансы выиграть этап". Кристиано совершил не свойственную ему ошибку и вылетел с трассы. Ему все же удалось вернуться, но с отставанием на круг даже от предпоследнего гонщика.

"Я ничего не делал, чтобы создать аварийную ситуацию, — рассказывал свою версию эпизода Карпентье. — Только закрыл глаза, а открыв их, увидел, что машина да Матты прыгает по полосе безопасности. Еще успел подумать, что это очень плохо для Кристиано, но хорошо для меня". Наблюдавшие сзади за этой схваткой Фиттипальди и Андретти не очень старались обострить борьбу.



Гуманные правила CART позволяют вернуться на трассу даже таким способом



Неприкрытая радость Патрика Карпентье



XI этап 9-11/08/2001
США, Огайо, Лексингтон
Автодром "Мид-Огайо Спорт Кар Корс"

Дистанция: 3.634x92-334.328 км

Для обоих реальные места на пьедестале оказались важнее, чем призрачная победа.

Успех канадского гонщика внес коррективы в борьбу за титул чемпиона. Среди претендентов появилось новое имя: Патрик Карпентье впервые в своей карьере оказался так близко к заветной строчке во главе таблицы на столь поздней стадии чемпионата. К тому же отрыв от лидера сократился с 32 очков до 27. Учитывая то, что гонщик Forsythe Racing в последних трех гонках набрал 54 очка, вторая половина сезона преподнесет, похоже, еще не один сюрприз.

Дмитрий Ситник

Положение в чемпионате после XI этапа

1. К. да Матта.....122	11. С. Диксон.....62
2. П. Карпентье.....95	12. Дж. Вассер.....47
3. Б. Жункейра.....86	13. А. Фернандес.....39
4. Д. Франкитти.....84	14. С. Накано.....37
5. М. Журден-мл.....76	15. Т. Такаги.....36
6. М. Андретти.....74	16. М. Папис.....32
7. К. Фиттипальди.....74	17. Т. Канаан.....31
8. П. Трейси.....68	18. Т. Белл.....19
9. К. Брак.....68	19. О. Сервия.....16
10. А. Тальяни.....64	20. М. Домингес.....10



280 км/ч). Кроссовая команда представлена в двух классах – 85 и 125 куб. см. В классе 85 выступает самый юный член команды (и, тем не менее, уже чемпион России) 14-летний Евгений Бобрышев. Он наделал шума в Германии, где его в виде исключения допустили на старт (вообще-то, там не принято допускать иностранцев), а он взял да и выиграл! А в прошлом году на этапе чемпионата мира в Испании впервые за 25 лет российский гонщик занял в квалификации третье место – и это был именно Евгений! И только столкновение в гонке с лидером чемпионата не позволило ему подняться на пьедестал...

Представляющий «ЮКОС Моторспорт» в классе 125 куб. см Дмитрий Паршин сейчас ведет борьбу за призовое место в юношеском чемпионате Европы. В чемпионате России нынешнего года он занял третье место.

Словом, на каждом месте в «ЮКОС Моторспорт» – профессионалы, способные добиваться результата. Сейчас гонщики команды уже вышли на европейский уровень, где чувствуют себя вполне уверенно. Уже в нынешнем сезоне кроссовики команды примут участие в

“ЮКОС Моторспорт”

Поверх барьеров

Создать по-настоящему профессиональную российскую гоночную команду – задача не из легких. Даже если речь идет не о Формуле-1, а о мотогонках. Попытки вообще-то были. Пытались даже прорваться на мировой уровень. Но при этом российскими были только деньги, все остальное – импортного производства. И все же такая команда появилась! Называется она «ЮКОС Моторспорт».

Первая гонка чемпионата России по шоссейно-кольцевым мотогонкам прошла в 1998 году. К 2000 году чемпионат принял уже вполне определенные очертания. Во многом заслуга в развитии нашего кольцевого чемпионата принадлежит команде «ЮКОС Моторспорт». Ее рождение состоялось в начале 2001 года, когда встретились известный российский мотогощик Александр Нифонтов, чемпион России и участник трех ралли Париж–Дакар, телевизионный продюсер Кирилл Легат, страстный любитель мотоциклов, и люди из нефтяной компании ЮКОС, известной не только своими успехами в добыче и переработке нефти, но и поддержкой образовательных и спортивных программ.

С первых дней была поставлена задача создания профессиональной российской команды, нацеленной на достижение самых высоких результатов, причем в двух дисциплинах – кольцевых и кроссовых гонках. В первый же год существования команды гонщики «ЮКОС Моторспорт» выиграли почти все соревнования, в которых принимали участие. Они стали лидерами на Кубке России среди молодежи, Кубке Содружества, Кубке России по мотокроссу, выиграли чемпионаты России по шоссейно-кольцевым гонкам в классах

600 и 1000 куб. см. Пилоты команды Борис Герелис и Евгений Бобрышев стали чемпионами России. Герелис занял второе место в общем зачете Кубка Восточной Европы.

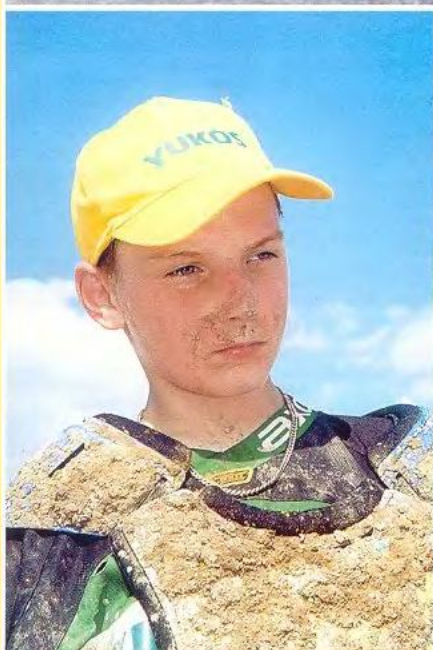
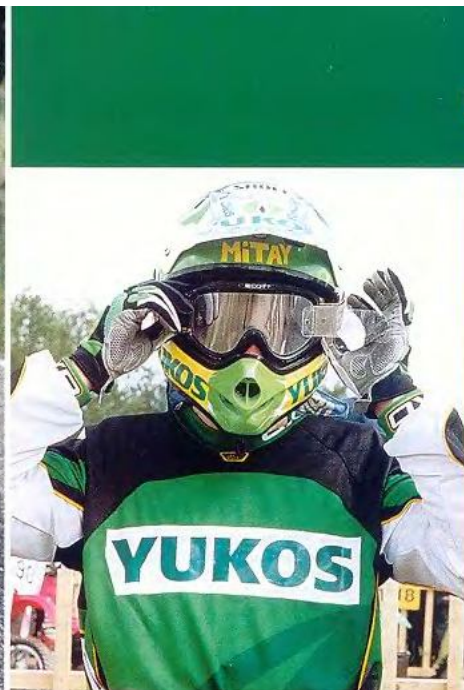
На сегодняшний день в команде 13 человек. Основные пилоты «ЮКОС Моторспорт» в этом году – Максим Киселев и Сергей Крапухин – выступают на литровых Yamaha R1 (мощность 150 л.с., максимальная скорость

этапах чемпионата мира. А в будущем году, вполне возможно, мы увидим нашего мотогощика на трассах чемпионата мира по кольцевым мотогонкам в классе 125 куб. см.

Вот так – шаг за шагом – берет казавшиеся ранее неберущимися барьеры команда «ЮКОС Моторспорт». И главный результат ясен уже сегодня: никогда прежде в истории российского мотоспорта на столь высокий уровень не выходила команда, опирающаяся исключительно на собственные силы.

*Виктор Мамонтов
Фото Натальи Любимовой,
Андрея Скрыткина*





Чемпионат мира по ралли



9-й этап: 08.11.2002

52nd Neste Rally Finland
Дистанция: 1703,32 км/401,68 км – 22 СУ

Пилот	Автомобиль	Время
1 М. Гренхольм (FIN)	Peugeot 206	3:17:52,5
2 Р. Бернс (GB)	Peugeot 206	3:18:27,3
3 П. Сольберг (N)	Subaru Impreza	3:19:49,6
4 К. Сайнс (E)	Ford Focus RS	3:20:53,8
5 М. Мартин (EE)	Ford Focus RS	3:21:10,0
6 Т. Мякинен (FIN)	Subaru Impreza WRC	3:24:31,4
28 А. Ханович (RUS)	Mitsubishi Lancer	3:50:37,6

Личный зачет:

Пилот	Очки
1 М. Гренхольм	47
2 К. Мак-Рей	30
3 К. Сайнс	26

Командный зачет:

Команда	Очки
1 Peugeot	99
2 Ford	74
3 Subaru	40

Чемпионат FIA GT



7-й этап: 04.08.2002

"Спа-Франкоршам", Спа, Бельгия; 3654,122/526 кругов по 6,947 км (24:02'14,2)
ПП: П. Бельмондо/К.И. Госселен/Р. Фукуда; 2'19.893, 178.773 км/ч
БК: К. Бушу/Д. Террэн/В. Боссе/С. Бюрда; 2'21.081, 177.268 км/ч

Пилоты	Автомобиль/класс	Круги
1 К. Бушу (F)/Д. Террэн (F)/В. Боссе (B)/С. Бюрда (F)	Chrysler Viper GTS-R/GT	526
2 Д. Стеркс (B)/Б. Вердон-Рома/де Кастро (E)/Дж. Ло-Листер Storm/GT		521
3 С. Ортелли (F)/Р. Дюма (F)/З. Коллар (F)	Porsche 996GT3-R/GT	519
23 Н. Фоменко (RUS)/А. Васильев (RUS)/А. Гасюк (E)/Х. Вильяр (E)	Porsche 996GT3-R/GT	417

Личный зачет GT:

Пилот	Очки
1-2 К. Бушу/Д. Террэн	по 44
3 В. Боссе	36
4-5 Дж. Кампелли-Уолтер/Н. Спрингер	по 32,5

Командный зачет GT:

Команда	Очки
1 Larbre Competition	60,5
2 Lister Storm Racing	49
3 BMS Scuderia Italia	33

DTM



5-й этап: 30.06.2002

60 Int. ADAC-Nürburgring Speedweekend
Автодром "Нюрбургринг", Германия
ПП: М. Экстрем; 49.239, 168.159 км/ч
Квалиф. гонка: 32.200 км/14 кругов по 2.300 км

Пилот	Автомобиль	Время
1 М. Экстрем (S)	Audi	15'46.270
2 У. Альцен (D)	Mercedes	15'46.170
3 Б. Шнайдер (D)	Mercedes	15'46.312

Пилот	Автомобиль	Время
1 Л. Айелло (F)	Audi	37'35.213
2 Б. Шнайдер (D)	Mercedes	37'35.213
3 М. Экстрем (S)	Audi	37'35.213

7-й этап: 04.08.2002

Int. ADAC Großer Preis der Tourenwagen
Автодром "Нюрбургринг", Германия
ПП: У. Альцен; 126.773, 150.019 км/ч
Квалиф. гонка: 32.544 км/9 кругов по 3.616 км

Пилот	Автомобиль	Время
1 У. Альцен (D)	Mercedes	13'11.682
2 Л. Айелло (F)	Audi	13'11.682
3 Б. Шнайдер (D)	Mercedes	13'11.682

Пилот	Автомобиль	Время
1 Б. Шнайдер (D)	Mercedes	37'35.213
2 М. Экстрем (S)	Audi	37'35.213
3 М. Фосслер (D)	Mercedes	37'35.213

Пилот	Очки
1 С. Марли (USA)	2483
2 М. Мартин	2434
3 Дж. Джонсон	2394

IRL

10-й этап: 20.07.2002

Firestone Indy 500
"Нэшвилл Суперспидвей", Лебанон, США
266 миль/200 кругов по 1.333 миль
ПП: Б. Бот; 22.9666; Всп: 327.942 км/ч
П: 2:01.52.6791, 205.991 км/ч

Пилот	Автомобиль	Круги
1 А. Баррон (USA)	D/C	200
2 Ж. де Ферран (BR)	D/C	200
3 С. Хорниш-мл. (USA)	D/C	200

12-й этап: 11.08.2002

Belterra Casino Indy 300
"Кентукки Спидвей", Спарта, США
300 миль/200 кругов по 1.5 миль
ПП: С. Фишер; 24.0661; Всп: 356.292 км/ч
П: 1:59.10.5244, Всп: 239.830 км/ч

Пилот	Автомобиль	Круги
1 Ф. Жиаффоне (BR)	G/C	200
2 С. Хорниш-мл. (USA)	D/C	200
3 Б. Лазе (USA)	D/C	200



11-й этап: 28.07.2002

Michigan Indy 400
"Мичиган Интернешнл Спидвей",
Лаудон, Мичиган, США
400 миль/200 кругов по 2 миль
ПП: Т. Шектер; 32.4518; Всп: 357.061 км/ч
П: 2:14.02.7124, 288.143 км/ч

Пилот	Автомобиль	Круги
1 Т. Шектер (USA)	Pontiac	185
2 Р. Ньюман (USA)	Ford	175
3 Дж. Гордон (USA)	Chevrolet	170

Общий зачет

Пилот	Очки
1 С. Хорниш-мл.	399
2 Х. Каштру-Невош	395
3 Ж. де Ферран	386
4 Ф. Жиаффоне	382

Европейский чемпионат Ф-3000



5-й этап: 28.07.2002

"Спа-Франкоршам", Спа, Бельгия
138.940 км/20 кругов по 6.947 км
ПП: Я. Янши; 2'07.440, Всп: 196.242 км/ч
БК: Я. Янши; 2'09.800, Всп: 193.257 км/ч

Пилот	Команда	Время
1 Р. Дома (F)	John Village	20 кругов
2 Х. Мелу-мл. (BR)	Great Wall	+8.388
3 А. Фарфус (BR)	Draco	+20.902

Личный зачет:

Пилот	Очки
1 Р. Дома	30
2 А. Пиколо	19
3 Я. Янши	17

6-й этап: 11.08.2002

"Донингтон-парк", Великобритания
152.874 км/38 кругов по 4.023 км
ПП: Я. Янши; 1'23.754, Всп: 172.920 км/ч
БК: Я. Янши; 1'25.655, Всп: 169.082 км/ч

Пилот	Команда	Время
1 Я. Янши (CZ)	Charouz	55.00.327
2 Я. Шредер (F)	Charouz	+11.015
3 Х. Мелу-мл. (BR)	Great Wall	+12.480
16 С. Злобин (RUS)	Bleffe	+1 круг

Командный зачет:

Пилот	Очки
1 John Village Automotive	30
2 GP Racing	27
3 Charouz Racing	23

ВТСС



9-10-й этапы: 23.06.2002

"Монделло-парк", Великобритания
70.060 км/20 кругов по 3.503 км
ПП: И. Моллер; 1'46.701, 118.141 км/ч

Пилот	Автомобиль	Время
1 П. О'Нилл (GB)	Vauxhall Astra	41'50.927
2 Дж. Томпсон (GB)	Vauxhall Astra	+4.523
3 Д. Лесли (GB)	Proton Impian	+4.520

Основная гонка:

Пилот	Автомобиль	Время
1 И. Моллер (F)	Vauxhall Astra	1:02:39.376
2 Дж. Томпсон (GB)	Vauxhall Astra	+0.966
3 Н. Нил (GB)	Vauxhall Astra	+5.750

13-14-й этапы: 28.07.2002

Автодром "Снеттертон", Великобритания
62.820 км/20 кругов по 3.141 км
ПП: М. Нил; 1'12.421, 156.154 км/ч

Пилот	Автомобиль	Время
1 Дж. Томпсон (GB)	Vauxhall Astra	27:49.032
2 И. Моллер (F)	Vauxhall Astra	+1.536
3 Э. Прайонс (GB)	Honda Civic	+2.698

Основная гонка:

Пилот	Автомобиль	Время
1 Дж. Томпсон (GB)	Vauxhall Astra	37:36.449
2 Дж. Томпсон (GB)	Vauxhall Astra	+1.220
3 У. Хьюз (GB)	MG ZS	+2.482

Личный зачет ВТСС:

Пилот	Очки
1 Дж. Томпсон	146
2 И. Моллер	121
3 М. Нил	100

11-12-й этапы: 23.06.2002

Автодром "Крофт", Великобритания
65.037 км/19 кругов по 3.423 км
ПП: Дж. Томпсон; 1'25.511, 144.100 км/ч

Пилот	Автомобиль	Время
1 Дж. Томпсон (GB)	Vauxhall Astra	30:22.948
2 Д. Лесли (GB)	Proton Impian	+5.500
3 К. Таркингтон (GB)	MG ZS	+6.371

Основная гонка:

Пилот	Автомобиль	Время
1 И. Моллер (F)	Vauxhall Astra	36:47.084
2 Э. Прайонс (GB)	Honda Civic	+1.443
3 Э. Рид (GB)	MG ZS	+8.145

15-16-й этапы: 11.08.2002

Автодром "Нокхилл", Великобритания
60.668 км/29 кругов по 2.092 км
ПП: Э. Прайонс; 54.325, 138.484 км/ч

Пилот	Автомобиль	Время
1 М. Нил (GB)	Vauxhall Astra	31:43.220
2 Э. Рид (GB)	MG ZS	+5.959
3 Дж. Томпсон (GB)	Vauxhall Astra	+8.032

Основная гонка:

Пилот	Автомобиль	Время
1 Э. Прайонс (GB)	Honda Civic	44:00.8
2 И. Моллер (F)	Vauxhall Astra	+1.384
3 Дж. Томпсон (GB)	Vauxhall Astra	+5.302

Зачет производителей ВТСС:

Производитель	Очки
1 Vauxhall	409
2 MG	236
3 Honda	164

Американская серия "Ле-Ман"



3-й этап: 30.06.2002

"Мид-Огайо Спорт Кар Корс", Локсингтон, США; 401.931 км/111 кр. по 3.621 км (2-45)
П: 2:45.20.152, 146.379 км/ч

Пилоты	Автомобиль/класс	Круги
1 Ф. Биела (D)/З. Пирро (I)	Audi R8/P900	111
2 Р. Капелло (I)/Т. Кристенсен (DK)	Audi R8/P900	111
3 Я. Магнуссен (DK)/Д. Брэбэм (AUS)	Panoz LMP01/P900	111

4-й этап: 07.07.2002

"Роуд Америка", Элизабет-Лейк, Висконсин, США; 759.566 км/118 кр. по 6.437 км
П: 4:15:01.87

Пилоты	Автомобиль/класс	Круги
1 Р. Капелло (I)/Т. Кристенсен (DK)	Audi R8/P900	118
2 Ф. Биела (D)/З. Пирро (I)	Audi R8/P900	118
3 Дж. Херберт (GB)/С. Юханссон (S)	Audi R8/P900	118

5-й этап: 20.07.2002

"ФК Стэдиум", Вашингтон, США; 374.236 км/140 кругов по 2673 км (2-45)
П: 2:45:02.498, 136.052 км/ч

Пилоты	Автомобиль/класс	Круги
1 Р. Капелло (I)/Т. Кристенсен (DK)	Audi R8/P900	140
2 Р. Капелло (I)/Т. Кристенсен (DK)	Audi R8/P900	140
3 Ф. Биела (D)/З. Пирро (I)	Audi R8/P900	140

6-й этап: 03.08.2002

"Труа-Ривьер", Квебек, Канада, США
406.336 км/166 кругов по 2.420 км (3-00)
П: 3:00:18.561, 135.213 км/ч

Пилоты	Автомобиль/класс	Круги
1 Р. Капелло (I)/Т. Кристенсен (DK)	Audi R8/P900	166
2 Ф. Биела (D)/З. Пирро (I)	Audi R8/P900	166
3 Дж. Херберт (GB)/С. Юханссон (S)	Audi R8/P900	166

Личный зачет LMP900:

Пилот	Очки
1 Т. Кристенсен	139
2 Р. Капелло	137
3 Ф. Биела	123

Командный зачет LMP900:

Команда	Очки
1 Audi Sport North America	138
2 Panoz Motor Sports	117
3 Champion Racing	112

Marlboro Masters Ф-3

11.08.2002

трасса "Зандфорт", Зандфорт, Нидерланды; 107.675 км/25 кругов по 4.307 км
ПП: Ф. Карбоне; 1'33.639, 165.603 км/ч

Пилот	Автомобиль	Время
1 Ф. Карбоне (BR)	Dallara F302 - Renault	39:47.591
2 О. Пла (F)	Dallara F302 - Renault	+1.595
3 Т. Гомменди (F)	Dallara F302 - Renault	+1.951

ЧР по АКГ



28.07.2002

Автодром "Невское кольцо", Санкт-Петербург
71.820 км/27 кругов по 2.660 км

Туринг (6-й этап)

Пилот	Автомобиль	Время
1 М. Ухов	BMW 320iE46	35:37.381
2 Г. Комаров	BMW 320iE46	+19.562
3 А. Львов	VW Golf IV	+31.370
4 С. Крылов	VW Golf III	+46.525

10.08.2002

Городская трасса "Толяттин-ринг",
Толяттин, Самарская область
72.600 км/22 круга по 3.300 км

Супертуризм (6-й этап)

Пилот	Автомобиль	Время
1 В. Дудин	1:45.121, 123.671 км/ч	
2 А. Дудукало	1:45.2667, 112.857 км/ч	

Формула-1600 (5-й этап)

Пилот	Автомобиль	Время
1 В. Шайтар	Reynard	36:41.337
2 Н. Петров	Dallara F395	+1.787
3 В. Антонов	Reynard	+41.734
4 Ю. Орлов	Reynard	+42.360

Личный зачет:

Пилот	Очки
1 А. Львов	101
2 Г. Комаров	100
3 М. Ухов	90



Команда Mild Seven Benetton Playlife, Гран При Японии-2000

Четвертое место в Кубке конструкторов 2000 года

Mild Seven Benetton Playlife

АНТОЛОГИЯ УСПЕХА С MILD SEVEN

MILD SEVEN

№ 1
в мире среди сигарет
с угольным фильтром



Сегодня MILD SEVEN — марка, уже доказавшая свой успех, — № 1 по продажам в мире среди сигарет с угольным фильтром и № 1 по продажам в Японии. MILD SEVEN — это выбор миллионов курильщиков как в Японии, так и за ее пределами. Уже с момента запуска стало понятно, что у марки большое будущее. С 1977 года популярность сигарет MILD SEVEN неуклонно росла. Через год марка стала бестселлером в Японии, завоевав лидерство на табачном рынке. Главной составляющей этого стремительного успеха явился мягкий и чистый, как родниковая вода, вкус сигарет MILD SEVEN.

**ПОПРОБУЙ
ЯПОНСКОЕ КАЧЕСТВО НА ВКУС**

Возвращения

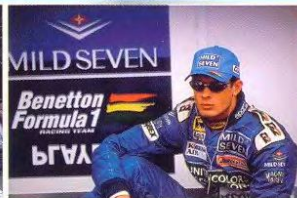
MILD SEVEN Benetton Playlife в Большую четверку Формулы-1 болельщики британской "конюшни" с нетерпением ждали на протяжении трех лет, и в последний год уходящего века Benetton вновь поднялась на четвертое место Кубка конструкторов. Это четвертое место досталось Benetton в острой борьбе с BAR. Физикелла и Вурц блестяще начали чемпионат: Джанкарло трижды финишировал в тройке призеров. Однако во второй половине сезона команда заметно сдала. Из-за постоянных технических проблем и фатального невезения в девяти последних гонках гонщики MILD SEVEN Benetton лишь десять раз добирались до финиша и набрали всего два очка — Алекс Вурц занял пятое место на Гран При Италии в Монце. BAR же, напротив, прибавила, стала набирать очки почти в каждой гонке и на последнем этапе чемпионата в Японии догнала MILD SEVEN Benetton Playlife по очкам, однако вытеснить ее из Большой четверки не смогла. Благодаря второму месту Джанкарло Физикеллы в Бразилии и двум третьим местам в Монако и Канаде (гонщики BAR ни разу не финишировали выше четвертого места) MILD SEVEN Benetton при равенстве очков

все-таки опередила BAR в Кубке конструкторов, а Джанкарло Физикелла поднялся на высокое шестое место в чемпионате мира. Впрочем, справедливости ради нужно заметить, что для самой команды Benetton ближе к концу чемпионата борьба за четвертое место отошла на второй план. Еще весной Лучано Бенеттон продал контрольный пакет акций своей команды французской автомобилестроительной фирме Renault, и с тех пор команда фактически начала работать только на перспективу, вкладывая все силы в разработку нового автомобиля для сезона 2001 года, на котором после трехлетнего перерыва вновь должен был быть установлен мотор Renault. В 1995 году сотрудничество с Renault уже принесло MILD SEVEN и Benetton победу сразу в двух чемпионатах: личном и командном. Так что в новое тысячелетие команда, пользующаяся финансовым покровительством могущественного табачного гиганта Japan Tobacco, вступала с надеждой в скором времени вновь покорить гоночный Олимп.

АНТОЛОГИЯ УСПЕХА С MILD SEVEN



Гран При Великобритании



Гран При Монако



Гран При Канады

Статистика выступлений команды MILD SEVEN Benetton Playlife и ее пилотов в 2000 г.

Команда/пилот	ГП	Стартов	ПК	Побед	ЛГП	КЛ	П	ПП	ПР	БК	Очков	Место в КК/ЧМ
Benetton Playlife	17	34	1707	—	—	—	3	—	—	—	20	4
Александр Вурц	17	17	868	—	—	—	—	—	—	—	2	15
Джанкарло Физикелла	17	17	839	—	—	—	3	—	—	—	18	6

Условные обозначения: ГП — Гран При за сезон, ПК — пройдено кругов, ЛГП — лидерство в ГП, КЛ — круги лидирования, П — пьедесталы, ПП — полупозиции, ПР — первый ряд, БК — быстрые круги, КК — Кубок конструкторов, ЧМ — чемпионат мира.

МИНЗДРАВ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ: КУРЕНИЕ ОПАСНО ДЛЯ ВАШЕГО ЗДОРОВЬЯ