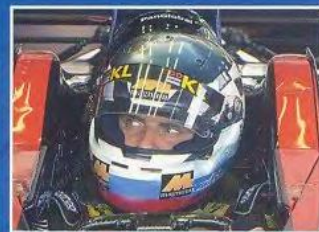




РУССКИЕ В Ф-1!

Сергей Злобин и концерн "Газпром" прокладывают дорогу в мир Больших Призов. Заговорит ли "королева автоспорта" по-русски?



Формула

октябрь 2002

НАШИ ЛЮДИ В McLAREN

Вячеслав Фетисов
и Роман Русинов
в гостях у Рона Денниса

"ГРОМ" В ДОНИНГТОНЕ

Впору было перекреститься!

ПАОЛО МАРТИНЕЛЛИ

"Двигатель" Ferrari

РУБЕНС БАРРИКЕЛЛО

расставляет точки над i

ПРЕДКВАЛИФИКАЦИЯ

Забывтый кошмар Ф-1

КТО ПОДНЯЛ "НОВУЮ ВОЛНУ"

ЭФФЕКТ БАТТОНА

ISSN 1560-3571



9 771560 357002 >



ИНВЕСТИЦИОННЫЙ
ТОРГОВЫЙ БАНК

СОДЕРЖАНИЕ

- | | | | |
|----|--|-----|---|
| 4 | Парад | 82 | Юбилей |
| 10 | Новости Гран При | | Сила его мысли приводит в движение автомобили Ferrari |
| 20 | Венгрия | 88 | Интервью |
| | Полуденный сон | | Рубенс Баррикелло |
| 32 | Бельгия | | "Ferrari - команда моей мечты" |
| | В десятку! | 90 | История |
| 44 | Календарескоп | | Фотоархив |
| 46 | "Гром" среди ясного неба | | Стирлинг Мосс и Гран Хилл |
| | Кто на самом деле стал первым русским в Ф-1? | | Техника |
| | Тема | 92 | Когда расцвели "Лотосы" |
| 56 | Покорение "десятой планеты" | | Lotus 25: проверка на прочность |
| | Человек в бейсболке ЦРУ на пресс-конференции "Таатрама"... | 100 | Новинки Гран При Венгрии |
| 60 | Сергей Злобин | | Внимание, возду! |
| | "Моя задача - протоптать дорожку в Ф-1 для русских гонщиков" | 101 | Новинки Гран При Бельгии |
| 62 | Россия в Формуле-1: уровень повышается | | Пасность |
| | Наша люди в McLaren | 102 | От А до Я |
| 64 | Вячеслав Фетисов | | Забывшие ужасы пятницы |
| | "Люблю быструю езду" | | В этот день гонщики просыпались в холодном поту... |
| 68 | Роман Русинов | 106 | Большие танки |
| | "Вчерашние кумиры завтра могут стать моими соперниками" | | Ф-3000 |
| 70 | Все гонщики чемпионатов мира Ф-1 | | Аварийные "полуфиналы" |
| | Один на один | 109 | CART |
| 72 | Переходный возраст | | CART против Ф-1 и другие истории |
| | Впервые Дженсон Баттон усомнился в себе вечером 23 июня 2001 года... | 112 | Статистика мирового автоспорта |



Зарегистрирован в Министерстве Российской Федерации по делам печати, телерадиосвязи и средств массовых коммуникаций. Свидетельство о регистрации средства массовой информации № 77-11510

Издатель и издатель:
ООО "И. Д. Панорама-Медиа"

121352, Москва,
ул. Давыдовская, д. 12, стр. 7
Тел.: (095) 445-3390, 445-3600,
445-4238, 449-0394
Факс: (095) 449-0709

Главный редактор
Вадим Котляков
v.kotlyakov@formula-one.ru

Зам. главного редактора
Людмила Селина
l.selina@formula-one.ru

Арт-редактор
Владислав Кузнецкий

Редактор-корректор
Ольга Криволава

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

Ответственный редактор
Сергей Муратов
s.muratov@formula-one.ru

Оборудовали
Александр Кабановский
Михаил Воробьев

Пресс-менеджер
Валерий Усачев
v.usachev@formula-one.ru

Рекламное обеспечение
Михаил Шебуров

Юрий Колесников
Сергей Косоротов
Тел.: (095) 449-0220, 445-1753
adv@formula-one.ru

PR-обеспечение
Владимир Безударников
v.b@formula-one.ru

Юридическое обеспечение
Юрий Растегин

Служба распространения
Тел.: (095) 449-0395
dist@formula-one.ru

Подписка производится:
в любом почтовом отделении
РФ, СНГ и стран Балтии на
1-е полугодие 2002 г. по объединенному

каталогу "Пресса России",
индекс 28608
(карточная подписка),
индекс 29180
(карточная подписка);
Для зарубежных подписчиков по адресу:
123110, Москва, ул. Петербургского, 39
тел.: +7-095-281-0107, 281-9345,
факс: +7-095-281-3786

Адрес для писем:
105057, Москва, д. 54
E-mail: formula@formula-one.ru

Подоставитель:
Санкт-Петербург
Тел./факс: (812) 274-8968
Адрес: ул. Морская, 8

Отпечатано в Финляндии
FORSSAN KIRJAPAINO OY

Подписано в печать 13.09.2002 г.
Тираж 85000 экз.
Цена свободная.

Редакция не несет ответственности
за содержание рекламных материалов

Мнение редакции не всегда
совпадает с мнением авторов статей

Получателя без разрешения
редакции запрещается
© "Формула" 2002



ПАРАД

ПРИЗРАК

бродит по Европе. Призрак команды. Ее грузовики появляются на автодромах, когда их никто уже и не ждет, и так же внезапно, ночью, исчезают, оставив после себя лишь закрытые гаражи. Aggrows все еще числится в заявочных списках чемпионата мира. А ее шеф Том Уокиншоу старательно поддерживает иллюзию существования команды, доставляя автомобили для технического контроля. Но иллюзия становится все иллюзорнее. А шансы на выживание – все более призрачными.



BMW Power

ОТ ИЗБЫТКА СИЛ

В то время как большинство команд жалуются на недостаток прижимной силы и лошадиных сил двигателя, Williams страдает от их избытка. Шины, стертые до полного исчезновения канавок протектора, свидетельствуют об одной из ключевых проблем команды в сезоне-02. Повышенная нагрузка на заднюю ось FW24 вкупе с мощностью BMW приводит к тому, что буквально через пару-тройку кругов резина ведущих колес начинает интенсивно изнашиваться. В результате, на равных сражаясь с Ferrari в "спринте" квалификации, машины Williams не в состоянии даже близко поддерживать темп красных автомобилей в "марафоне" гонок. Двигатель BMW вряд ли уступает в мощи Ferrari. Однако с этой мощностью надо еще совладать. Проблема ясна. Вопрос только в том, сумеют ли конструкторы команды решить ее к следующему сезону.

ПАРАД



ИНСТРУМЕНТ ПОБЕДЫ

В последние годы в Формуле-1 в центре внимания находится человек с компьютером. Но в мире высоких технологий не обойтись и без самого простого инструмента, а главное – без умелых рук мастера.



Уступил место старшему

Масса ушел без конфликта

Интересный факт: Френтцен в 2003 году будет выступать в одной команде вместе с пилотом, родившимся с ним в одном городке. Хайдфельд – также выходец из Мюнхенгладбаха. А уступил место 35-летнему немецкому гонщику Фелипе Массе. Поначалу заговорили о том, что Заубер отказался от услуг молодого Массы из-за конфликта, возникшего между ними после Гран При Германии, где бразильцу пришлось пропустить вперед своего напарника. Однако швейцарец дал понять, что никакого конфликта не было и руководствовался он не эмоциями, а исключительно прагматическими соображениями: команде нужны стабильные результативные выступления, и опыт Френтцена тут придется как нельзя кстати. Массе Заубер предложил в следующем году поработать тест-пилотом, однако учитывая, что в Sauber испытательной работой традиционно занимаются гонщики "основного состава", это предложение – не более чем попытка соблюсти необходимые в таких случаях приличия.



Петер Заубер:

"У меня возникли сомнения относительно того, достаточно ли сильна наша нынешняя пара пилотов Хайдфельд-Масса. Ведь наша цель на следующий сезон – одолеть Renault в борьбе за четвертое место в Кубке конструкторов".

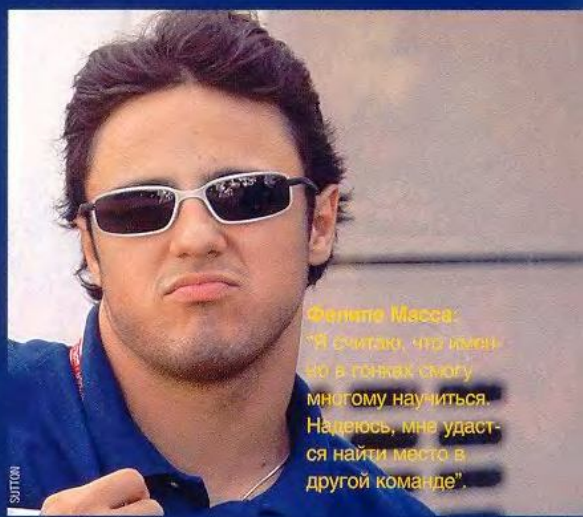
К ИСТОКАМ!

Френтцен возвращается в Sauber

Побывав за последние полтора года пилотом Jordan, Prost и Arrows, Хайнц-Харальд Френтцен вернулся к истокам: немец подписал контракт на сезон-03 с командой Sauber, в составе которой он дебютировал в Ф-1 в 1994 году. Хайнца-Харальда хотели видеть в своих рядах и Jordan, и Toyota, однако полученное еще в середине лета предложение от Петера Заубера показалось ему настолько заманчивым, что он досрочно расторг контракт с Arrows, за которую провел в этом году 11 гонок. И даже не сильно расстроился, когда, посетив базу команды в швейцарском Хинвиле, узнал, что сестя за руль хотя бы на тестах он сможет только в конце этого года. Под рослого немца команда будет готовить новый автомобиль, а нынешний C21 слишком тесен, поскольку проектировался под невысоких Ника Хайдфельда и Фелипе Массу.



Хайнц-Харальд Френтцен: "Когда в 1997 году я уходил отсюда в Williams, то обещал Петеру Зауберу вернуться, и сейчас самое время сделать это. Из всех команд Ф-1, которые были в поле моего зрения, Sauber обладает лучшей технической базой. К тому же здесь я чувствую себя как дома".



Фелипе Массе:

"Я считаю, что можно во многом научиться. Надеюсь, мне удастся найти место в другой команде".

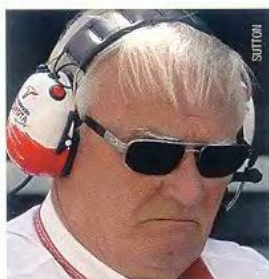
ПОЛНОЕ ОБНОВЛЕНИЕ

Сало и Мак-Ниш покидают Toyota



Команда Toyota приняла несколько неожиданное решение начать свой второй сезон в Формуле-1 с полностью обновленным составом гонщиков, отказавшись от услуг и Мики Сало, и Аллана Мак-Ниша. Для 32-летнего дебютанта Мак-Ниша это вряд ли стало неожиданностью, а вот Сало был явно не готов к такому повороту событий. Опытный 35-летний финн был настолько расстроен решением Toyota не продле-

вать контракт с ним на 2003 год, что поспешил объявить о своем уходе из Формулы-1 по окончании нынешнего сезона. Возможно, Мика еще передумает, однако воспользоваться плодами двух лет напряженного труда (в прошлом году – на тестах) в Toyota ему точно не суждено. По слухам, кельское руководство команды было вполне довольны финским пилотом, однако “большие боссы” из Токио были иного мнения.



Уве Андерссон: “Мы благодарны Мике и Аллану за их работу, которая заложила основы нашей команды. Нам нужно двигаться вперед, но не стоит понимать это решение так, будто мы сомневаемся в их гоночных способностях”.



Мика Сало: “Боюсь, что на этом моя карьера в Ф-1 закончена. В любом случае, я не хочу работать тест-пилотом. Быть может, я смогу стать консультантом одной из команд, как Ален Прост в McLaren (в середине 90-х)”.



Аллан Мак-Ниш: “Я разочарован, ведь мне пришлось проделать большую и не очень интересную работу, чтобы подготовить команду к дебюту в Ф-1. Сам я доволен тем, как складывается мой первый сезон”.



Оливье Панис: “У меня большой опыт выступлений в Ф-1, я даже выиграл одну гонку, но мне этого мало. Я хочу продолжать гоняться, потому что мне еще хочется многое доказать и себе, и другим”.



Эдди Ирвайн: “Автомобиль Toyota уступает лидерам по три секунды на круге, а они велят вину на гонщиков. Это глупо. Быть может, они считают Паниса суперзвездой, но очень скоро поймут, что это отнюдь не так”.

Поменяли Сало на Оливье

Панис в Toyota

Новым лидером Toyota со следующего года будет другой ветеран Формулы-1 Оливье Панис. 36-летний французский пилот подписал с самой молодой “конюшней” Гран При контракт на два года. Ныне выступающий за BAR Оливье имел весьма призрачные шансы остаться в команде в сезоне-03 и потому без особых раздумий принял предложение Toyota. Кто станет напарником Паниса, пока неизвестно: руководство Toyota хотело бы видеть в команде перспективного новичка и планирует устроить претендентам “очную ставку” на тестах. В числе главных кандидатов на место в команде Энтони Дэвидсон, Фелипе Масса, пилот Ф-3000 Антонио Пиццония и звезда CART Кристиано да Матта.



Свадебный генерал



“Хозяин” Ф-1 Берни Экклстоун стал одним из гостей на свадьбе дочери премьер-министра Испании Хосе Марии Оснара Аны. Вместе с Берни в средневековом замке близ Мадрида “гуляли” премьеры Великобритании и Италии: Тони Блэр и Сильвио Берлускони.



МОНТОЯ МАНЕВРИРУЕТ

Колумбиец мечтает о Ferrari

В том, что Хуан-Пабло Монтоя в следующем сезоне будет выступать за команду Williams, мало кто сомневался. И тем не менее известие о том, что колумбиец продлил свой контракт с "конюшней" Фрэнка Уильямса, стало поводом для многочисленных дискуссий в "формульных" кругах. Хотя бы потому, что стороны необычайно долго тянули с этой, казалось бы, формальностью. Дело в том, что Хуан-Пабло поставил подпись под трудовым соглашением лишь

на 2003 и 2004 годы, ноотрез отказавшись заранее стать пилотом Williams в сезоне-05. Не секрет, что в 2004 году заканчивается контракт с Ferrari у Михаэля Шумахера, и после этого немец, возможно, покинет Формулу-1. Выступать за Scuderia мечтает любой гонщик, и Монтоя не является исключением из этого правила: колумбиец никогда не скрывал своего желания однажды выйти на старт Гран При за рулем алого автомобиля.



Фрэнк Уильямс:

"В Ferrari не дураки сидят, рано или поздно они сделают Хуану-Пабло предложение, от которого он не сможет отказаться. Я бы очень не хотел потерять его".



Хуан-Пабло Монтоя:

"Я, может, и хотел бы выступать за Ferrari, но пока не было ни одного серьезного разговора на эту тему".

ЗАГОВОР

McLaren и Williams против Ferrari

Управляющий директор McLaren Мартин Уитмарш предложил команде Williams объединить усилия, чтобы положить конец доминированию Ferrari в Формуле-1. Объединяющим фактором Уитмарш считает покрышки: обе команды используют продукцию Michelin, однако из-за того, что автомобили MP4-17 и FW24 по своей конструкции непохожи друг на друга, то у одной, то у другой "конюшни" возникают серьезные проблемы с шинами.

"К следующему году нам нужно согласовать наши требования, и тогда мы сможем выступать гораздо успешнее, — убежден он. — Конечно, мы соперники, и борьба между нами носит весьма жесткий характер. Но мы прагматичные соперники, и я уверен, что такое сотрудничество возможно. Все дело в доверии". По замыслу Уитмарша, суть стратегического альянса против непобедимых Ferrari и Bridgestone должна заключаться в разделении труда: "Например, ребята из Williams займутся испытаниями покрышек для Монцы, а мы — для Индианаполиса".

Пока неизвестно, что об этом "заговоре" против Ferrari думают остальные клиенты Michelin, некоторые из которых и сами не прочь в ближайшие годы потеснить Scuderia с "формульного" Олимпа.



ПОЛИТИКАН

Бриаторе мечтает о власти

Руководитель команды Renault Флавио Бриаторе мечтает о политической карьере в своей родной Италии. "Я хочу что-нибудь сделать для моей страны", — заявил один из



самых предприимчивых тим-менеджеров "большого цирка". В конце 2005 года у итальянца истекает срок действия контракта с Renault, и после этого Флавио, похоже, навсегда покинет Формулу-1. До этого Бриаторе надеется доказать свою состоятельность, сделав Renault чемпионом мира.

ИСТОРИЧЕСКОЕ СОБЫТИЕ

Первый русский в автомобиле Ф-1



2 сентября на автодроме в итальянском Фьорано произошло историческое для российского автоспорта событие: Сергей Злобин впервые предстал перед публикой в качестве тест-пилота команды Minardi, став первым россиянином, севшим за руль автомобиля Ф-1. Это стало возможным благодаря поддержке российской компании "Газпром", которая заключила с Minardi спонсорский контракт на ближайшие три года.

Первый день на принадлежащей Ferrari трассе был скорее ознакомительным, а уже во вторник Сергей приступил к серьезной испытательной работе. За рулем автомобиля PS01 образца 2001 года он "намотал" 55 кругов, показав лучшее время 1'09.464. Сергей более десяти секунд уступил принадлежащему Михаэлю Шумахеру рекорду трассы, 57.476.

Впрочем, здесь стоит сделать сразу две оговорки: во-первых, немец показал этот результат за рулем непобедимой Ferrari F2002, а во-вторых, на автодроме во Фьорано только что уложили свежий асфальт, сцепные свойства которого пока далеки от идеальных. Джанкарло Минарди остался доволен работой россиянина. "Для первого раза за рулем автомобиля Формулы-1 это было очень неплохо", — отметил он. Вместе со Злобиным на итальянской трассе работал местный гонщик Маттео Бобби, уже не раз участвовавший в тестах Minardi, и от него Сергей отстал всего на 1,3 секунды. Следующая тестовая сессия с участием Сергея намечена на 18 сентября в Муджелло.

Подробности о контракте "Газпрома" с Minardi и интервью с Сергеем Злобиным читайте в этом номере журнала.

Сергей Злобин: "Этот автомобиль сильно отличается от машины Формулы-3000. Minardi PS01 намного быстрее, у нее очень острое рулевое управление и мощнейшие тормоза".



Пол Стоддарт: "Результаты тестов покажут, будет ли он заниматься второстепенными испытаниями или станет нашим основным тест-пилотом. Перед ним открыты все возможности. Если у этого парня есть потенциал, то мы обязательно поможем ему пройти весь путь".

ДЫМ И ЛЕД

Кими Райкконен демонстрирует характер

Что сделает благоразумный водитель, увидев впереди окутавшее дорогу облако дыма? Наверняка сбавит скорость, а то и вовсе остановится. Но в автогонках Формулы-1 наряду с рассудительностью ценятся бесстрашие и хладнокровие. В квалификации на Гран При Бельгии гонщик команды McLaren Кими Райкконен продемонстрировал, что в полной мере обладает этими качествами и недаром унаследовал от Мики Хаккинена прозвище Ледяной Человек. Кими прошел зачетный круг: когда перед ним, испустив клубы дыма, сгорел двигатель на машине Оливье Паниса. В дыму невозможно было разглядеть остановившийся прямо на трассе автомобиль Паниса, и лишь струйка выливающегося из мотора масла подсказала Райкконену, куда "отполз" автомобиль француза. Молодому гонщику очень не хотелось терять возможность показать хорошее время: Райкконен принял в сторону и спокойно продолжил быстрый круг. Риск оказался более чем оправданным: в Бельгии финский пилот провел лучшую квалификацию в своей карьере, обеспечив себе вторую позицию на старте гонки.



НЕОЖИДАННОЕ ОТКРЫТИЕ



У МИКРОФОНА — МИКА ХАККИНЕН!

Несколько месяцев назад, еще не приняв окончательного решения не возвращаться в Ф-1, двукратный чемпион мира в составе команды McLaren Мика Хаккинен назвал отвлеченную работу комментаторов финского телевидения, которые ведут репортажи с Гран При. Теперь, когда финн отказался от планов возвращения за руль гоночного автомобиля, самое время взять микрофон в свои руки. Благо, опыт участия в многочисленных телеинтервью и "светских" мероприятиях партнеров команды, и прежде всего — титульного спонсора табачной марки West, позволяет Мике уверенно чувствовать себя перед любой аудиторией. По примеру многих экс-пилотов Ф-1 Хаккинен будет комментировать гонки, чтобы, по его собственным словам, "обратить внимание зрителей на массу малозаметных, но интересных подробностей". Начиная с Гран При США голос Мики можно будет услышать на финском канале "формульного" цифрового телевидения.



МИНЗДРАВ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ:
КУРЕНИЕ ОПАСНО ДЛЯ ВАШЕГО
ЗДОРОВЬЯ

СТАВЬТЕ НА
ПОБЕДИТЕЛЯ!



Приз – австралийское
пиво Foster's!

С условиями можно ознакомиться на
месте проведения акции:

"Пивная 01" – Проспект Вернадского, 6
"Спорт Бар" – Новый Арбат, 10
"Чемпион" – Ленинградское шоссе, 16
"Штольня" – Зацепский Вал, 6/13
"Australian Open" – Ленинградский пр-т.,
10, стр. 1
"Двойная ставка" – ул. М. Грузинская, 15

“СЕМЕЙНЫЕ” ОБСТОЯТЕЛЬСТВА

Моторы Ferrari вместо Йонга

Команда Minardi сдержала свое обещание перед Алексом Йонгом, позволив ему принять участие в трех последних Гран При нынешнего сезона, однако о выступлениях в 2003 году малайзийцу, скорее всего, придется забыть. “Если пилот выступал за мою команду, то он становится частью “семьи” Minardi, так что в любом случае мы не оставим Алекса без работы, думаю, он будет трудиться на тестах”, – заявил шеф “конюшни” Пол Стоддарт. По его словам, малайзийские спонсоры не откажутся от сотрудничества с командой, даже если Йонг не будет ее основным пилотом. Сохранение спонсорской поддержки имеет для Minardi принципиальное значение: на деньги из Малайзии вместе с миллионами “Газпрома” к следующему сезону команда, возможно, обзаведется моторами Ferrari.



ГОТОВИТСЯ СМЕНА НЬЮИ?

McLaren усиливает
конструкторское бюро

Конструкторское бюро команды McLaren пополнилось сразу двумя опытными специалистами. Пост главного конструктора британской “конюшни” занял бывший технический директор Arrows Майк Куглан. Разговоры о его переходе в “серебряные стрелы” ходили еще с весны, однако лишь к середине августа он смог урегулировать все формальности со своими прежними нанимателями: как известно, в McLaren особенно щепетильно относятся к юридической стороне дела. 43-летний Куглан сменил на посту главного конструктора Нила Оутли, который пошел на повышение, и отныне его должность будет называться “директор по инженерным вопросам”. Поговаривают, что в ближайшем будущем Оутли может стать преемником Эдриана Ньюи на посту технического директора команды: в последнее время Ньюи все больше занимается оргвопросами.



Майк Куглан: “Люди в McLaren стремятся к победам, и я всегда мечтал работать в такой атмосфере”.

Поговаривают, что в ближайшем будущем Оутли может стать преемником Эдриана Ньюи на посту технического директора команды: в последнее время Ньюи все больше занимается оргвопросами.

“ПЕРЕБЕЖЧИК”

McLaren добыл секрет Ferrari

Миграция кадров между командами Ф-1 – обычное дело. Тем не менее переходы из чемпионской “конюшни” в стан прямых конкурентов всегда вызывают особый интерес. Ведь перетекание информации обещает выравнивание сил и обострение борьбы в чемпионате мира. В помощь главному конструктору Майку Куглану в McLaren пригласили Джона Саттона, который до этого

работал в Ferrari. В Маранелло Саттон отвечал за разработку трансмиссии автомобиля F2002. McLaren не замедлит воспользоваться знаниями своего нового сотрудника. Как подтвердил управляющий директор команды Мартин Уитмарш, “корма” образца 2003 года будет опробована на машине MP4-17 уже на одном из двух последних Гран При нынешнего сезона.

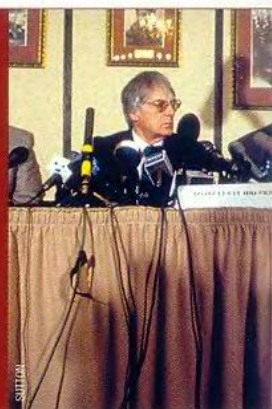


Росс Браун: “Джон наверняка помнит, как устроена наша трансмиссия, так что ему будет, что рассказать McLaren. Однако не факт, что они смогут воспользоваться этими данными. К тому же мы не стоим на месте, а секрет успеха Ferrari не в тайной информации, а в том, как работают наши люди”.



МОСКВА НЕ ЗАБЫВАЕТ О ФОРМУЛЕ-1

Московские власти в очередной раз дали понять, что на планах строительства автодрома в Нагатинской пойме, несмотря ни на что, рано ставить крест. “Ничто не заставит нас отказаться от этого проекта”, – заявил вице-мэр российской столицы Иосиф Орджоникидзе. Тем не менее над нагатинским проектом продолжают сгущаться тучи: до сих пор не решен вопрос с финансированием, а недавно столичное правительство объявило о намерении возвести в непосредственной близости от будущей трассы жилые кварталы.



FIA ТРЕБУЕТ ОБЪЯСНЕНИЙ

Arrows прогуливает гонки



Американский дядюшка

Arrows ищет спасения за океаном

Информационный вакуум о реальном положении дел в Arrows заполняется слухами о найденном американском инвесторе (которому удалось "обскакать" группу бизнесменов во главе с Крейгом Поллоком, предложившим купить погрязшую в долгах команду за один доллар). Упомянул некий Карл Смит, после чего обнаружилось, что в США существует по меньшей мере два мультимиллионера с такими именем и фамилией. Попытки выяснить что-либо в штаб-квартире принадлежащей одному из них компании AMVEST, не принесли результатов.

TWR ВНЕ ОПАСНОСТИ

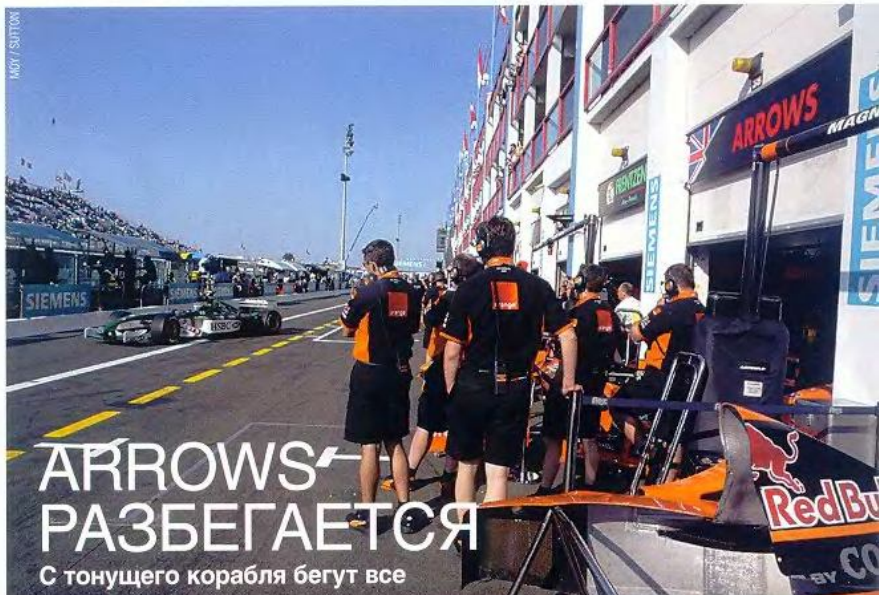
Проблемы команды Arrows никак не скажутся на деятельности компании TWR Group. "Хотя и Arrows, и TWR базируются в техническом центре в Лифилде, а председателем совета директоров обеих компаний является один человек — Том Уокиншоу, в действительности это две абсолютно независимых фирмы, — пояснил директор по связям с общественностью TWR Ричард Хейс. — Как бы ни сложилась ситуация с Arrows, это не повлияет на работу TWR". Как известно, именно TWR вызвалась заниматься техническим обеспечением строительства автодрома в Нагатино-пойме. Правда, до сих пор реальное участие этой компании в московском проекте ограничилось сверлением пресловутых скважин для проб грунта в Нагатино год назад.



ПОКА СУД ДА ДЕЛО

Уокиншоу платит по счетам

Спустя еще неделю в суде английского города Лидс должны были состояться слушания по иску одного из многочисленных кредиторов Arrows, компании Champion Recruitment, однако буквально за день до этого команда предусмотрительно погасила свою сравнительно небольшую задолженность перед ней. И хотя вслед за этим кредитором выстроилась целая очередь из других, адвокатам Arrows удалось убедить суд предоставить "конюшне" еще месяц для завершения сделки с таинственным американским инвестором. "Мы расскажем вам обо всем, когда у нас будет о чем рассказать", — такое заявление Arrows распространила перед Гран При Италии.



ARROWS РАЗБЕГАЕТСЯ

С тонущего корабля бегут все

Команде Arrows, возможно, удастся решить свои финансовые проблемы, однако после этого ее руководство наверняка столкнется с кадровыми. Вслед за гонщиком Ханцем-Харальдом Френтценом и техническим директором Майком Кутланом "Стрелы" покинул и конструктор Роб Тейлор. По иронии судьбы, Тейлор занял тот же пост, что и Кутлан, став главным конструктором. Правда, не в McLaren, а в Jaguar. В "дикой кошке" он сменил Джона Расселла, под руководством которого был создан оказавшийся неудачным автомобиль R3 образца 2002 года. Между тем 200 рядовых сотрудников Arrows продолжают надеяться на лучшее, даже несмотря на то, что Том Уокиншоу не смог заплатить им зарплату за июль.



“Гран При Pentium 4” шагает по стране

Выставка “Центр цифровой Вселенной”, а вместе с ней и виртуальная гоночная серия “Гран При Pentium 4”, открывают для себя все новые города. На этот раз с последними достижениями крупнейшего в мире производителя микропроцессоров — компании Intel — знакомились жители Екатеринбурга. Уральцы не обманули ожиданий организаторов — за пять дней работы выставки (с 15 по 19 августа) Театр Эстрады, где была развернута экспозиция, посетили более 30 тысяч человек — почти столько же, сколько в Самаре, Ростове-на-Дону и Тюмени, вместе взятых.

Более 600 счастливых попробовали свои силы и за рулем “виртуального гоночного автомобиля”. Час за часом претенденты утюжили киберасфальт “А1-Ринга”, и быстрее всего стал 18-летний студент Уральского лесотехнического института Илья Силаев. Показанный им результат — 1'13.940 — ока-



зался лишь на несколько десятых секунды лучше времени 31-летнего Александра Куликова из Верхней Пышмы (1'14.299). А вот от всех остальных участников пара лидеров екатеринбургского этапа “Гран При Pentium 4” оторвалась значительно. Даже отставание занявшего третье место Сергея Константинова составило более полутора секунд. Впрочем, и результата 1'15.896 Сергеем хватило, чтобы стать обладателем новенького цифрового фотоаппарата.

Виртуальная гоночная серия близится к своему завершению — до финиша осталось лишь два этапа — в октябре “Центр цифровой Вселенной” и этап “Гран При Pentium 4” состоятся в Нижнем Новгороде, а в ноябре — в Санкт-Петербурге. Кто именно получит приглашение на финал чемпионата, который пройдет в конце декабря в Москве, и устоит ли рекорд серии, показанный 15-летним воронежцем Александром Пономаревым (1'12.625), мы узнаем совсем скоро.

Твоя прямая связь с Формулой-1!

SIEMENS
mobile

СВЯЗНОЙ®
ЦЕНТР МОБИЛЬНОЙ СВЯЗИ



ФОРМУЛА

Европа plus



С 29 июля по 18 августа 2002 года сеть центров мобильной связи "Связной" и компания Siemens при поддержке журнала "Формула" и радио "Европа Плюс" провели акцию "Формула Связи", главным призом которой стала поездка на один из европейских этапов Формулы-1.

Всем читателям журнала "Формула" и клиентам "Связного" было предложено два варианта участия в акции.

Первый, наиболее простой. Купить телефон Siemens в "Связном", а это более 100 точек по Москве, получить подарок – комплект SMS-игр и одновременно стать претендентом на главный приз акции "Формула Связи".

Второй вариант участия в акции был предусмотрен для постоянных слушателей радио "Европа Плюс". Ежедневно на волнах радиостанции звучал сигнал "На старт!" и назывался один из адресов "Связного". Первый, кто успевал домчаться до указанного салона, получал в подарок мобильный телефон Siemens C45, пять последующих получали поощрительные призы. Интервью с победителями "заездов" ежедневно звучали на радиостанции "Европа Плюс". В качестве дополнительной помощи для участников в июльском номере журнала "Формула" были опубликованы адреса салонов сотовой связи "Связной", где проходили этапы "Формулы Связи".



Итоги акции были подведены в рамках крупнейшей российской автомобильной выставки – "Мотор-Шоу 2002" 23 августа на стенде журнала "Формула", где экспонировался настоящий болид команды West McLaren Mercedes, на котором Дэвид Култхард участвовал в чемпионате мира Формулы-1! Обладателем поездки на один из европейских этапов Формулы-1 стала Тупикова Светлана, которая со своей дочерью Дашей приобрела телефон Siemens C45 в одном из центров мобильной связи "Связной". Телефон стал подарком девочке ко Дню рождения. Поздравляем!



Siemens ME45 Grand Prix Limited Edition

Siemens Mobile выпускает специальный тираж сотовых телефонов с уникальным дизайном модели **ME45 Grand Prix**. Если Вы являетесь истинным поклонником Формулы-1, то не упустите шанс доказать это окружающим. Siemens **ME45 Grand Prix** можно приобрести только на сайте **www.svyaznoy.ru**. Количество телефонов ограничено. Всего 100 штук. Получат этот культовый аппарат только те, кто примет участие в интернет-аукционе и дорожке оценит эксклюзивную модель сотового телефона. Итак, гонка за **ME45 Grand Prix** началась!

Читателям журнала «Формула» и посетителям сайта **www.formula-one.ru** мы предлагаем выиграть один из телефонов **ME45 Grand Prix**, приняв участие в конкурсе «История с продолжением». С условиями можно ознакомиться на сайте **www.formula-one.ru**.

SIEMENS
mobile

СВЯЗНОЙ®
ЦЕНТР МОБИЛЬНОЙ СВЯЗИ





www.russianpilot.ru

ЛИНИЯ ЛИНИИ РОЗНЬ

Тонкости правил

Международная автомобильная федерация (FIA) попыталась внести ясность в правила движения на выезде с пит-лейн, который, как правило, отделен от самой трассы белой линией разметки. "Белая линия разметки нанесена для того, чтобы исключить выезд автомобилей, покидающих пит-лейн с заведомо более низкой скоростью, на гоночную траекторию", – говорится в распространенном FIA заявлении.



В этом году во время гонки на Гран При Франции сразу несколько пилотов за наезд на эту самую линию получили штраф, а, например, на Гран При Венгрии за аналогичное нарушение никто наказан не был. "На ряде автодромов, например, в Имоле и Будапеште, необходимости в соблюдении правила белой линии нет, так как при попытке сразу же выехать с пит-лейн на гоночную траекторию пилот лишь потеряет скорость, – объясняет Федерация свою позицию по данному вопросу. – Вообще же директор гонки всегда уведомляет команды о том, как будет применяться данное правило".

БОЛЬШОЙ УЛОВ!

Формула-1 попала в вашу Сеть!

www.formula-one.ru

ФОРМУЛА-1 официальный сайт журнала

новости анонс архив галерея клуб Ф1 конкурсы форум

Гран При Италии Италия 13-15 сентября

Архив журнала: 60-я тема
После бури
Горючий уик-энд в Англии в этом году совсем не походил на те романтичные Гран При, где кинозвезды, эстрадные знаменитости и аристократы всех мастей порхают по пaddock, одаривающих окружающих, словно тучей, фотографов медовыми улыбками. В Сильверстоуне подобного рода сахарные люди не горели желанием ***

Выскажи свое мнение

13.09.2002

Формула-1:
ГП Италии: Шумахер задает темп на первой тренировке
Чемпион мира Михаэль Шумахер показал лучшее время по итогам первого часа тренировочных свободных звезд перед Гран При Италии, опередив преследователей во ***

Баррикелло обещает стать вторым Сенной или Простом
Рубенс Баррикелло надеется, что уже в следующем году ему удастся завоевать серьезную борьбу со своим партнером по команде Ferrari Михаэлем Шумахером, и ***

Посетите наш читальный зал!
Читальный зал
Остатки книг
Автомобильная пресса
Ссылки
О журнале
Вопросы и ответы
Анкет
Рассказы
Объявления
Удаление
Реклама

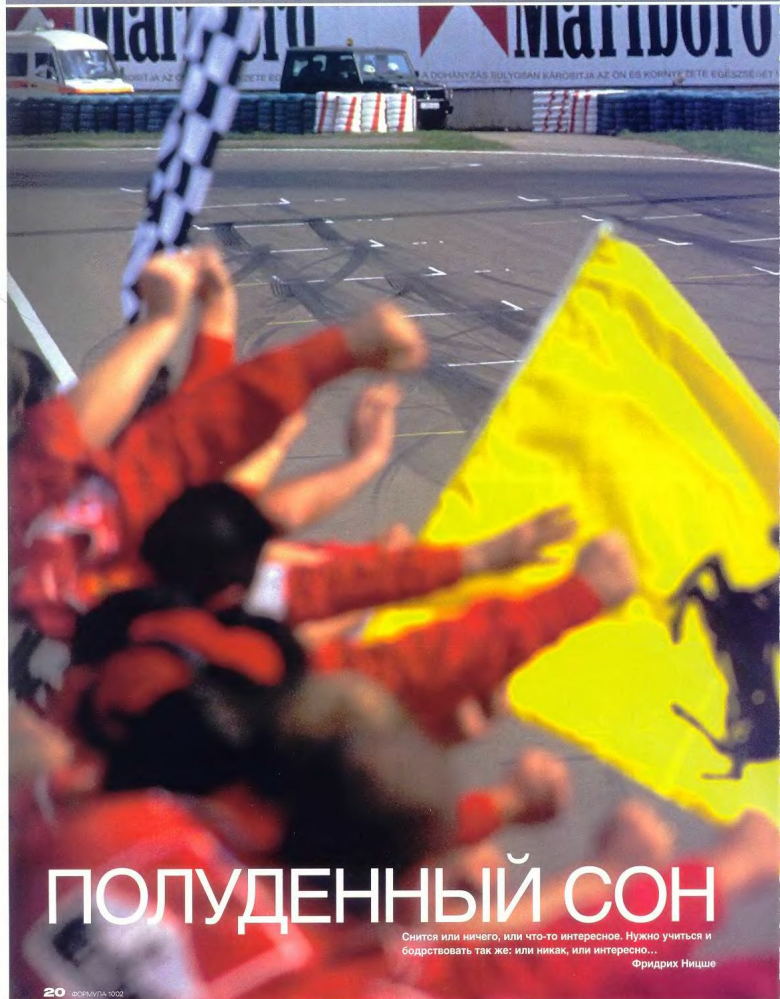
Сезон 2002
Формула-1
«ГП Италии»
«Результаты»
«Тесты»
«Команды»
«Пилоты»
«Тактика»
Формула-3000
«Результаты»
«Команды»
«Пилоты»
«Тактика»
CART
«Результаты»

Последние события в мире Ф-1, Ф-3000, CART, мирового и российского автоспорта! Возможность напрямую пообщаться с любителями Ф-1, обсудить самые острые проблемы автоспорта. Статьи прошлых номеров журнала "Формула" и содержание будущих! Уникальные фотографии и "обойи" с Гран При Ф-1. Конкурсы и игры! Все это – и многое другое – вы найдете во Всемирной Сети по адресу www.formula-one.ru.

ФОРУМ ЛЮБИТЕЛЕЙ АВТОСПОРТА!

ИГРЫ И КОНКУРСЫ!

СОКРОВИЩА АРХИВОВ ЖУРНАЛА "ФОРМУЛА"



ПОЛУДЕННЫЙ СОН

Снится или ничего, или что-то интересное. Нужно учиться и бодрствовать так же: или никак, или интересно...

Фридрих Ницше

Увлекательность любого Гран При Формулы-1 можно определить по числу спящих в боксах механиков — эта истина давно известна всем в пaddock. Так что порой даже не глядя на трассу можно с точностью сказать, насколько интересные события разворачиваются в гонке. Причем, как правило, чем дальше вы удаляетесь от стенга F1 и приближаетесь к боксам Minardi, тем больше механиков лежат вполку на полу боксов.

Гонка для них — отличная возможность выспаться после ранних подъемов, а иногда и бессонных ночей гоночного уик-энда, и лишь необыкновенно острая борьба на трассе может пробудить их от этого сладкого полуденного сна, пусть и прерываемого несколькими обязательными «вертелами» для дисапэров. И в этой точке зрения Гран При Венгрии в последние годы по праву заслужил звание самой сонной гонки чемпионата.



Минус один

Общий фон

Новостью №1 венгерского Гран При поначалу стало отсутствие в пaddock шатров команды Agtows. Впрочем, новостью это событие можно назвать лишь с большой натяжкой, поскольку еще во вторник, когда Том Мазепин развернул свои отравившиеся в Венгрию трупы в 200 км от базы, стало известно, что на «Хунгарорини» команда не приедет. А поскольку ни самого Тома, ни кого-либо еще из руководства команды в Венгрии не было, об Agtows скоро забыли. Более того, многие гости пaddock даже пожаловались отсутствию «стрел». На пaddock, где стоит грузовая команда, между мотороухими Minardi и Jaguar теперь образовалась приличных размеров площадь, откуда открывался великолепный вид на пологую трассу. В память о «стрелах» эту площадь тут же окрестили «трибуной Agtows», но это было единственное, что хоть как-то напоминало о «кнопке» гонки Тома. Даже давно ожидаемая и в общем-то мало что изменившая в расстановке сил в «большом цирке» заметка Алекса Йонга на тест-пилота BAR Энтони Дэвидсона надела в пaddock куда больше шума, чем потеря, хотя бы и временная, одной из команд. Престы событие, которое также несколько усложняло картину, хотя и не вызвало ожидаемого резонанса, также было связано с Minardi. В четверг на облетках прибывших на «Хунгарорини» машин из Фазиса обнаружилось рекламные наклейки российской компании «Газпром», а в пятницу вечером было официально объявлено о подписании трехлетнего спонсорского контракта (сумма, естественно, держится в тайне). Самое же главное, что в обмен на деньги «Газпрома» Россия наконец получила своего первого гошиака в Формуле-1: начиная с Гран При Венгрии Сергей Заобин приобрел официальный статус трепе-пилота итальянской команды. Обидно лишь, что столь значительное событие в истории отечественного автоспорта прошло почти незамеченным и вызвало интерес лишь нескольких российских и итальянских репортеров. Причем последних было значительно больше, поскольку из-за ужесточения правил аккредитации FIA и по некоторым другим причинам на этот раз, впервые с 1991 года, на Гран При Венгрии работало всего два официально аккредитованных российских журналиста, оба — обозреватели «Формулы».

ГРАН ПРИ ВЕНГРИИ

16.08.2002. Пятница. Тренировка

Первая часть. 11.00–12.00

00–15 Дэвидсон на 12-й секунде превышает скорость на мин. пит-лейн – британцу придется расстаться с 1000 долларов. Тренировку начинает Сато и почти сразу блокирует колеса. Компанию японцу на трассе составляет Дэвидсон, но пока он гораздо медленнее (1'24.815 против 1'21.019).

15–30 Панис покидает боксы, но тут же возвращается – мин. утечка масла в КП. Сато по-прежнему на трассе – 1'20.688. Едва выехав, Ральф ошибается на торможении во 2-м повороте и выскакивает на гравий, а затем показывает 1'19.321. Обе Ferrari впервые с начала тренировки покидают боксы. М. Шумахер – 1'18.838, а затем и 1'17.554! Jordan Физикеллы соскальзывает с асфальта.

30–45 Баррикелло 2-й – 1'17.618, оба пилота Ferrari на секунду быстрее соперников. Механики McLaren устраняют неполадку на машине Райкконена – только Кими и Мак-Ниш пока в боксах. Трулли, тренируя пит-стоп, едва не зацепил механика. Сато срывает поворот, Мак-Ниш показывает 17-е, а Райкконен – 18-е время. Затем Кими несколько раз улучшает результат и попадает в десятку.

45–60 Монтойя покидает боксы после задержки – возникли мин. проблемы с переключением КП “вниз”. М. Шумахер – 1'17.201, но вскоре вперед выходит Баррикелло (1'17.122). Де ла Роса выскакивает на гравий. Поединок за лидерство продолжается – у Михаэля 1'16.923. Масса ошибается в 6-м повороте, у Дэвидсона там же отказывает КП. Уже после клетчатого флага “выстреливает” М. Шумахер – 1'16.755. Райкконен (7-й) – лучший представитель Michelin (1'19.041).

Вторая часть. 13.00–14.00

00–15 Ральф выскакивает на траву. Райкконен 3-й – 1'17.901. Сало разворачивает в первой “эске”. Вильнев вылетает в 4-м повороте и засыпает трассу камешками. Из-за этого в 6-м повороте Баррикелло блокирует тормоза, но все равно не удерживается на асфальте, а McLaren Култхарда разворачивает в 12-м, пробита задняя левая покрышка. Дэвид медленно возвращается в боксы и перегревает мотор. Заезжая на пит-лейн, шотландец мешает де ла Росе, который повреждает носовой обтекатель. Вильнев также в боксах – днище BAR повреждено. Один за другим между 11-м и 12-м поворотами ошибаются Р. Шумахер и Ирвин, а Михаэля разворачивает в 13-м повороте.

15–30 Трулли соскальзывает с трассы в 3-м повороте. Райкконен быстрее всех проходит второй сектор, но теряет на третьем – 1'17.298. Хайдфельд и Мак-Ниш тренируют старт на выезде с пит-лейн. М. Шумахер быстрейший на первом и третьем секторе – 1'16.346 по итогам круга.

30–45 Начал было накрапывать дождь, но тут же стих. М. Шумахер скользит во 2-м повороте и, хотя ставит новый рекорд третьего сектора, не улучшает свое время. Култхард поднимается с 14-го на 4-е место, но его тут же обгоняет Физикелла. Баррикелло выскакивает на гравий. Хайдфельд разбивает Sauber на выходе из 4-го поворота. Там же ошибается де ла Роса, но продолжает тренировку.

45–60 Панис выскакивает на траву во 2-м повороте. Сато 4-й (1'17.598). Дэвидсон опережает Уэббера (1'19.490). Култхард и Вильнев едва не сталкиваются перед первым поворотом. Дэвидсон срывает первую “эску”. Монтойя атакует и вылетает на выходе из 8-го поворота, машина увязает в гравий. Там же, где и Хайдфельд, разбивает машину Масса. Желтые флаги сменяются клетчатым.

Впрочем, возможно, дело здесь не только в строгости Федерации, а в некотором, вполне прогнозируемом снижении интереса к Формуле-1 после досрочной коронации чемпиона. Тем более что в Венгрии, на трассе, которая как нельзя лучше подходит под гоночные характеристики Ferrari F2002, специалисты заранее отдавали пальму первенства Scuderia. Более того, уже в пятницу весь пaddock, включая наиболее откровенных представителей Williams и McLaren, был убежден, что в воскресенье “жеребцы из Маранелло” уедут из Будапешта со своим четвертым подряд и 12-м в истории Кубком конструкторов. Тем более что для победы в командном зачете пилотам Ferrari даже не нужно было выигрывать у Williams, достаточно было просто не проиграть сине-белым больше одного очка. Но победа малой кровью никогда не была догмой Scuderia. “Красивая победа – это уверенная победа”, – считает Росс Браун. И с этой точки зрения на Гран При Венгрии Ferrari подарила своим болельщикам одну из самых красивых гонок чемпионата.

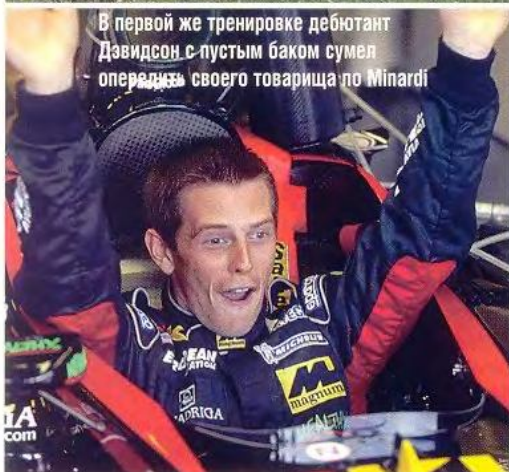


Михаэль Шумахер: “Сегодня мы выглядели довольно сильно, особенно резина Bridgestone, которая просто великолепно держит трассу. Но так бывало и раньше: мы доминировали в пятницу, а потом в субботу упустили пол-позицию. Так что давайте подождем до завтра и посмотрим, что будет дальше”

Жан Тодт
“ЭТО ПРОСТО ЗДОРОВО –
ВНОВЬ ОКАЗАТЬСЯ НА ТРАССЕ
ПОСЛЕ ДОЛГОГО 15-ДНЕВНОГО
ПЕРЕРЫВА”



В начале второй пятничной тренировки
Михаэля развернуло в 13-м повороте



В первой же тренировке дебютант
Дэвидсон с пустым баком сумел
опередить своего товарища по Minardi



Arrows до Будапешта так и не добралась



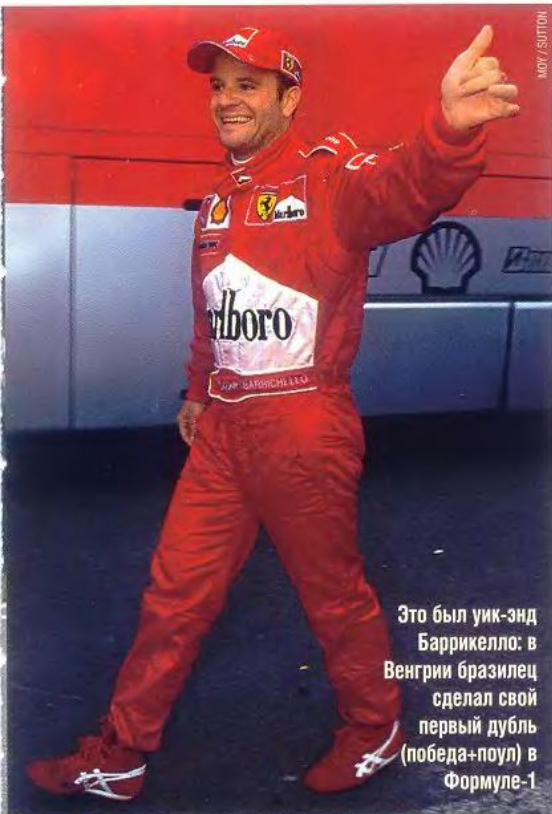
От удара о бордюрный камень
в 12-м повороте на McLaren
Култхарда даже слетела с
обода задняя левая шина

Жаркая пятница

Расстановка сил

Гран При Венгрии оставался в центре внимания любителей Ф-1, однако выпуски новостей всех без исключения европейских телеканалов рассказывали только об одном – о наводнении, обрушившемся на Старый Свет и затопившем чуть ли не полконтинента. Следующей жертвой потопа вслед за Германией, Чехией и Австрией, по идее, должна была стать именно Венгрия. Возможно, поэтому большая часть болельщиков все-таки предпочла наблюдать за венгерской гонкой по телевизору, так что добрая половина трибун "Хунгароринга" осталась полупустой. Однако слухи о природных катаклизмах в окрестностях Будапешта оказались сильно преувеличены. Правда, дожди, ливни где-то на северо-западе в Чехии и Германии, все-таки вспучили воды Дуная. Из-за чего "королевская река" подтопила прибрежные деревни к югу и северу от Будапешта, залила нижнюю набережную венгерской столицы да заперла между мостами в

Последствия выступлений пилотов Sauber в четвертом повороте



Это был уик-энд Баррикелло: в Венгрии бразилец сделал свой первый дубль (победа+поул) в Формуле-1

центре города несколько десятков прогулочных теплоходов. Любители Ф-1 остались даже несколько разочарованы. Надежды на первый в истории Ф-1 дождевой Гран При Венгрии не оправдались. За три дня с небес на трассу упали лишь несколько скудных капель дождя. А все остальное время над "Хунгарорингом" сияло чистое небо. Впрочем, абсолютно безоблачным оно было лишь над одной командой – Ferrari. Присимущество пилотов Scuderia на этот раз оказалось столь подавляющим, что за три дня ни в одном из заездов никто так и не смог потеснить красные автомобили с двух первых строчек итоговых протоколов.

На этом фоне самым, пожалуй, интересным днем Гран При стала пятница, когда гонщики изрядно потешили публику многочисленными вылетами и разворотами на еще грязном асфальте "Хунгароринга". Особо эффектные выступления удались пилотам Sauber и Култхарду. Шотландца в очередной раз подвел бордюр в его "любимом" 12-м повороте, где год назад Дэвид разбил на тренировке монокол своего McLaren. На этот раз шасси не пострадало, зато при вылете от бокового удара о бордюрный камень у Култхарда сорвало с обода заднюю левую покрышку и до боксов шотландец добирался уже на трех колесах. Самый же зрелищный "трюк", наверное, всего уик-энда сотворили под занавес второй тре-

нировки два гонщика Sauber, с разницей в 19 минут совершенно одинаково вылетевшие в четвертом повороте. Сначала автомобиль Хайдфельда слишком далеко заехал правым задним колесом на поребрик на выходе из скоростного левого виража, после чего Sauber бросило поперек трассы и ударило о стальной рельс отбойника. А на последней минуте тренировки Масса столь точно скопировал "подвиг" партнера по команде, что в пресс-центре многим поначалу показалось, что режиссер трансляции просто включил повтор аварии Хайдфельда. И если бы в Формуле-1 существовал приз за одинаковые вылеты с трассы, то зауберовская молодежь, бесспорно, получила бы от судей оценки 10,0. Единственным, кто мог бы хоть как-то составить им конкуренцию в этой номинации, был Ральф Шумахер, с маниакальным упорством трижды опаздывавший с торможением во втором повороте и исколессивший половину травяной зоны безопасности. Впрочем, вылетов и разворотов в этот день не избежал ни один пилот, включая гонщиков Ferrari. Слишком уж грязной была в пятницу венгерская трасса.

В субботу же, когда гоночные машины очистили своими колесами пыльный асфальт, заезды резко потеряли в зрелищности. Ferrari вновь легко разделились с конкурентами. И общую монотонность тренировок разбавили лишь два сюрприза. Из-за ошибки старшего Шумахера в 12-м повороте последнего квалификационного круга Баррикелло сумел в четвертый раз в сезоне опередить на старте своего титулованного партнера и выиграл свой шестой поул в карьере. Другой неожиданно стал полный провал McLaren. "Мы выбрали мягкий тип резины, но так и не смогли найти подходящий под него баланс шасси", – убивался Рон Деннис. Култхард и Райкконен выжили из своих машин все, что могли, о чем свидетельствует потрясающая плотность их результатов (пару McLaren разделили всего 0,02 с), но это не помогло им подняться выше 10-го и 11-го мест на стартовом поле.

17.08.2002. Суббота. Тренировка

Первая часть. 9.00–9.45

00–15 мин. После пробного круга (на этот раз в боксах остались лишь Ирвайн) трасса пустует. Дэвидсон начинает тренировку – 1'19.815.

15–30 мин. Вперед поочередно выходят Ральф, Ирвайн, Панис, Мак-Ниш и Култхард (1'17.533). Панис пытается поспорить с шотландцем, ставит рекорд первого сектора, но в 13-м повороте упирается в Трулли и не улучшает время. Райкконен – 1'16.503, и почти тут же М. Шумахер – 1'15.123! Баррикелло 2-й (1'15.557), а Масса на подготовленной за ночь новой машине высккивает с трассы между 11-м и 12-м поворотами. Михаэль еще быстрее – 1'14.780.

30–45 мин. Баррикелло пока не может догнать товарища по команде – 1'15.196. Ральф срывает первую "эску", а М. Шумахер продолжает прибавлять – 1'14.324. Дэвидсон блокирует колеса на торможении перед 5-м поворотом и не удерживается на трассе. Вильнев глубоко заезжает на бордюр и повреждает

днище. Култхард срывает вторую "эску". Баттона разворачивает в 11-м повороте, машина ударяется в барьер из шин.

Вторая часть. 10.15–11.00

00–15 мин. Райкконен высккивает на траву в 3-м повороте, а Сато опаздывает с торможением в 1-м. М. Шумахер не удерживается на асфальте в 8-м повороте и засыпает трассу гравием. Баррикелло ставит рекорд первого сектора, но остается вторым – 1'14.701. Баттон покидает боксы на отремонтированной машине.

15–30 мин. Мак-Ниш высккивает на гравий во второй "эске". Баррикелло сбрасывает еще, но по-прежнему позади товарища по команде (1'14.469). Монтойа ошибается в 12-м повороте.

30–45 мин. Во 2-м повороте Физикелла высккивает на гравий и с трудом избегает контакта с барьером. Панис (5-й), пытается пройти круг еще быстрее, срывает вторую "эску", а у Вильнева механические проблемы. М. Шумахер – 1'14.308. На последних минутах Узбег обгоняет Дэвидсона (1'18.320).



После ошибки Монтой в 12-м повороте Райкконен разбился с поврежденным Williams колумбийца за полкруга, отомстив Хуану за поражение в Хоккенхайме

легко уезжали вперед со старта. Ральф, в очередной раз не сумевший пройти брата в первом повороте, хоть и не мог поддерживать темп красных "хребтов", но тоже достаточно легко стал уходить от преследователей и благополучно добрался до финиша третьим. А вот за оставшиеся три места в зачетной шестерке действительно шла нешуточная борьба. Стоявшие на грязной стороне трассы Монтой и Трули стартовали. Итальянец, попавший в первом повороте в "борьбонку" между Баттоном и Монтой, после жесткой борьбы с Райкконеном во втором повороте откатился на девятое место. Колумбиец же, слегка потоптавшись в том же месте колесами с вешалкой, стартовавшим Баттоном, оказался седьмым. На пятое же, позади Физикеллы, выскочил "страшный" под светфором Массы. Эта

шестерка, да примкнувший к ней Куйтхард, сумевший уже на втором круге разобраться с Хайлберндом, и разгнанный оставшиеся места в очковой зоне.

Первым из борьбы выбыл Монтой, для которого гонка, можно сказать, закончилась уже на 21-м круге. Из-за ошибки на торможении в пресловутом 12-м повороте он снес о бордюр часть днища своего Williams, что тут же вызвало сильную недостаточную поворачиваемость. Плюс ко всему колумбиец сильно ударился локтем о стену кокаина, что также не добавило ему настроения. В итоге уже на следующем круге, после испорченной борьбы во втором-третьем поворотах с Райкконеном Монтой вновь вылетел на траву (были все-таки отомстили Хуану за поражение в похлой схватке в Германии) и покатали к боксам, отсу-



Рубенс Баррикелло
"ГЛАВНЫЙ РЕЗУЛЬТАТ
ЭТОЙ ГОНКИ – ПОБЕДА В
КУБКЕ КОНСТРУКТОРОВ"

1999
2000
2001
2002

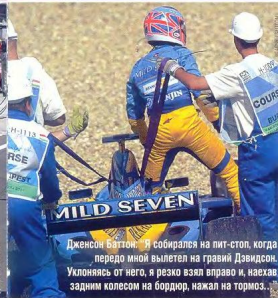
Жан Тодт: "Потрясающая гонка с потрясающим результатом! Никогда прежде Ferrari не выигрывала четыре Кубка конструкторов подряд, и эта победа – результат напряженной работы всех сотрудников Scuderia. Сегодня наш автомобиль – шасси-двигатель-люксы – был вне конкуренции от старта до самого финиша. Этот день я могу опийать только прилагательным превосходной степени. Мы достигли нашей главной цели – завоевали Кубок конструкторов, и теперь все наши силы направим на то, чтобы помочь Рубенсу выиграть вице-чемпионский титул. Одинадцать побед и два дубля в тринадцати гонках – рекорд для Ferrari. Однако это не повлияет на нашу мотивацию в оставшихся гонках сезона. Я горд тем, что руководил этой командой!"



Первым ареной Гран При Венгрии покинул из-за отказа трансмиссии Жан Вильне. Это уже третий сход чемпиона мира подряд после великолепного очкового финиша в Сильверстоуне



"Просто ужас: вторую гонку подряд мне достается самое обидное в Ф-1 седьмое место", – унывался после финиша Фелипе Массы



Дженсон Баттон – в сборе на пит-стоп, когда передо мной вылетел на гравий Дэвидсон. Уклоняясь от него, я резко взял влево и, наехав задним колесом на бордюр, нажал на тормоз.

да вернулся, проигравшая двум Ferrari без малого круг. Девятым кругами позже группа "лидеров" повнесла еще одну потерю: Баттон начал тормозить, наехав задним колесом на вешалку бордюра перед 13-м поворотом и Renault как из катапульты выбросило через трассу на гравий. "Это была только моя ошибка", – убивался Дженсон. В итоге безоговорочная победа в этой гонке за первое место вне пьедестала почета досталась нисогам McLaren, сумевшим пересечь сокровищ на трассе перед дежправками. Сначала на первом пит-стопе Куйтхард провел таковы обрком Трули. А затем, на втором, даже несмотря на очередную экскурсию Дэвида на траву в 12-м повороте, уже оба подопечных Денниса опередили разом и Физикеллу, и Массу и выбрались на четвертое и пятое места. Совсем неплохой результат, учитывая стартовые позиции McLaren. Но что

значит эта безделица по сравнению с красивой (по итальянским меркам, конечно) победой Ferrari, принесшей команде из Марансело четвертый подряд Кубок конструкторов? Лишь раз в истории Формулы-1 одна команда столь долго находилась на вершине: в 1988–1991 годах четыре Кубка подряд выиграл McLaren. После чего, как известно, в Ф-1 последовал головокружительный взлет команды Williams. Сможет ли в 2003 году "юношине" Женеваго Франца достать Scuderia и лишит в баюканых преимуществах Ferrari мексиканов и бразильчиков полуденного ста? Сегодня этим вопросом задается весь мир Формулы-1. Другой интриги в tonight "королевы автоспорта" в настоящий момент, похоже, уже не осталось.

Владимир Максакеев
Вадим Устинов

Будапешт Автодром "Хунгароринг"

Длина круга3,975 км
Количество кругов77
Общая длина306,069 км
Финиш/старт0,000 км
Функционирует с 1986 г.
Организатор Гран При:
Hungarian Sport Rt
Старт гонки
(время московское)16:00
Расположение:
близ Мадьяророда, 20 км к северо-востоку от Будапешта
Почтовый адрес:
Hungaroring, PF 10, 2146
Mogyorod - HUNGARY
Тел.(+36) 28 444 444
Адрес в Internet:
www.hungaroring.hu



На этом Гран При...

Ральф Шумахер в 20-й раз поднялся на пьедестал ГП Ф-1. За карьеру немец четырежды выиграл, столько же раз финишировал вторым и 12 раз – третьим.



Победитель 2001 г.Михаэль Шумахер/Ferrari F2001:
1:41'49.675
Рекорд круга в квалификации.....1'14.059 (2001 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F2001)
Рекорд круга в гонке1'16.723 (2001 г., Мика Хаккинен/McLaren MP4-16)

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

ТРЕНИРОВКА. ПЯТНИЦА

Облачно. Дождь-сухо Температура воздуха: 20-28 °C
11.00-14.00 Температура полотна: 21-23 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.ср.
1	М. Шумахер	1'16.346/41	-	187.436
2	Р. Баррикелло	1'16.952/36	0.606	185.960
3	Р. Шумахер	1'17.228/42	0.882	185.295
4	К. Райкконен	1'17.298/31	0.952	185.127
5	Дж. Физикелла	1'17.399/33	1.053	184.896
6	Т. Сато	1'17.598/43	1.252	184.411
7	Д. Култхард	1'17.704/26	1.358	184.160
8	Ф. Масса	1'17.704/41	1.358	184.160
9	П. де ла Роса	1'18.036/41	1.690	183.376
10	Дж. Баттон	1'18.250/34	1.904	182.875
11	Я. Трулли	1'18.360/35	2.014	182.618
12	Ж. Вильнев	1'18.388/35	2.042	182.553
13	Э. Ирвайн	1'18.718/32	2.372	181.788
14	О. Панис	1'18.846/39	2.500	181.493
15	М. Сало	1'18.890/34	2.544	181.391
16	Х.-П. Монтойя	1'18.961/42	2.615	181.228
17	Н. Хайндфельд	1'19.051/32	2.705	181.022
18	А. Мак-Ниш	1'19.171/37	2.825	180.748
19	Э. Дэвидсон	1'19.490/48	3.144	180.022
20	М. Уэббер	1'19.526/40	3.180	179.941

ТРЕНИРОВКА. СУББОТА

Перем. обл. Сухо Температура воздуха: 22-28 °C
9.00-11.00 Температура полотна: 24-35 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.ср.
1	М. Шумахер	1'14.308/23	-	192.576
2	Р. Баррикелло	1'14.469/29	0.161	192.160
3	К. Райкконен	1'15.746/26	1.438	188.920
4	Х.-П. Монтойя	1'15.912/26	1.604	188.507
5	Ф. Масса	1'15.944/32	1.636	188.428
6	О. Панис	1'16.140/30	1.832	187.943
7	Дж. Физикелла	1'16.201/27	1.893	187.792
8	Ф. Масса	1'16.236/26	1.928	187.706
9	Н. Хайндфельд	1'16.300/30	1.992	187.549
10	Я. Трулли	1'16.311/28	2.003	187.522
11	Д. Култхард	1'16.348/28	2.040	187.431
12	М. Сало	1'16.515/25	2.207	187.022
13	П. де ла Роса	1'16.631/29	2.323	186.739
14	А. Мак-Ниш	1'16.710/23	2.402	186.546
15	Ж. Вильнев	1'16.710/33	2.402	186.546
16	Дж. Баттон	1'16.790/24	2.482	186.352
17	Т. Сато	1'16.844/29	2.536	186.221
18	Э. Ирвайн	1'17.478/25	3.170	184.697
19	М. Уэббер	1'18.320/24	4.012	182.711
20	Э. Дэвидсон	1'18.483/35	4.175	182.332

КВАЛИФИКАЦИЯ

Переменная облачность. Сухо Температура воздуха: 27-32 °C
13.00-14.00 Температура полотна: 34-41 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	±%	В.ср.	Время дня
1	Р. Баррикелло	1'13.333/11	-	-	195.137	13:58.28
2	М. Шумахер	1'13.392/9	0.059	0.080	194.980	13:57.40
3	Р. Шумахер	1'13.746/11	0.413	0.563	194.044	13:38.28
4	Х.-П. Монтойя	1'14.706/11	1.373	1.872	191.550	13:39.02
5	Дж. Физикелла	1'14.880/11	1.547	2.109	191.105	13:49.47
6	Я. Трулли	1'14.980/12	1.647	2.245	190.850	13:53.07
7	Ф. Масса	1'15.047/12	1.714	2.337	190.680	13:56.41
8	Н. Хайндфельд	1'15.129/12	1.796	2.449	190.472	13:57.04
9	Дж. Баттон	1'15.214/11	1.881	2.565	190.257	13:37.28
10	Д. Култхард	1'15.223/12	1.890	2.577	190.234	13:37.32
11	К. Райкконен	1'15.243/12	1.910	2.604	190.183	14:00.17
12	О. Панис	1'15.556/11	2.223	3.031	189.395	13:40.55
13	Ж. Вильнев	1'15.583/11	2.250	3.068	189.328	13:56.34
14	Т. Сато	1'15.804/11	2.471	3.369	188.776	13:39.27
15	П. де ла Роса	1'15.867/12	2.534	3.455	188.619	13:35.53
16	Э. Ирвайн	1'16.419/10	3.086	4.208	187.257	13:40.46
17	А. Мак-Ниш	1'16.473/11	3.140	4.281	187.124	13:51.16
18	М. Сало	1'16.626/11	3.293	4.490	186.751	13:29.15
19	М. Уэббер	1'17.428/9	4.095	5.584	184.816	13:53.45
20	Э. Дэвидсон	1'17.959/11	4.626	6.308	183.558	13:32.48
107%		1'18.466	5.133	7.000		

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

РАЗМИНКА

Солнечно. Сухо Температура воздуха: 24-31 °C
9.30-10.00 Температура полотна: 26-37 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.ср.
1	М. Шумахер	1'16.864/12	-	186.172
2	Р. Баррикелло	1'17.000/15	0.136	185.844
3	К. Райкконен	1'17.659/10	0.795	184.267
4	Дж. Физикелла	1'17.972/15	1.108	183.527
5	Т. Сато	1'18.132/14	1.268	183.151
6	Р. Шумахер	1'18.170/8	1.306	183.062
7	Н. Хайндфельд	1'18.182/14	1.318	183.034
8	Д. Култхард	1'18.234/14	1.370	182.912
9	Ф. Масса	1'18.246/16	1.382	182.884
10	Дж. Баттон	1'18.284/13	1.420	182.795
11	О. Панис	1'18.320/13	1.456	182.711
12	Э. Ирвайн	1'18.500/15	1.636	182.292
13	П. де ла Роса	1'18.503/15	1.639	182.286
14	Ж. Вильнев	1'19.008/14	2.144	181.120
15	Я. Трулли	1'19.138/14	2.274	180.823
16	Х.-П. Монтойя	1'19.152/16	2.288	180.791
17	М. Сало	1'19.313/14	2.449	180.424
18	А. Мак-Ниш	1'19.650/14	2.786	179.661
19	М. Уэббер	1'20.648/16	3.784	177.437
20	Э. Дэвидсон	1'20.793/14	3.929	177.119

ГОНКА

Солнечно. Сухо Температура воздуха: 30-33 °C
14.00 Температура полотна: 37-46 °C

№	Пилот	Время	ЛК/№	В.ср.
1	Р. Баррикелло	1:41'49.001	1'16.891/31	180.364
2	М. Шумахер	+0.434	1'16.207/72	180.351
3	Р. Шумахер	+13.355	1'17.783/30	179.971
4	К. Райкконен	+29.479	1'16.926/54	179.498
5	Д. Култхард	+37.800	1'17.290/33	179.255
6	Дж. Физикелла	+1:08.804	1'18.578/49	178.355
7	Ф. Масса	+1:13.612	1'18.458/52	178.217
8	Я. Трулли	+1 круг	1'18.438/51	177.783
9	Н. Хайндфельд	+1 круг	1'18.185/35	177.755
10	Т. Сато	+1 круг	1'18.247/46	177.424
11	Х.-П. Монтойя	+1 круг	1'18.163/51	177.393
12	О. Панис	+1 круг	1'18.126/28	176.184
13	П. де ла Роса	+2 круга	1'19.648/48	174.430
14	А. Мак-Ниш	+2 круга	1'19.937/28	174.402
15	М. Сало	+2 круга	1'19.408/30	173.736
16	М. Уэббер	+2 круга	1'19.567/30	173.628
НК 22	Э. Дэвидсон	НФ (58)	1'19.347/54	172.588
НК 15	Дж. Баттон	НФ (30)	1'19.455/23	178.145
НК 16	Э. Ирвайн	НФ (23)	1'18.889/19	176.529
НК 11	Ж. Вильнев	НФ (20)	1'19.861/19	176.206

ЧЕМПИОНАТ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ

Пилот	Очки
1 М. Шумахер	112
2 Р. Баррикелло	45
3 Р. Шумахер	40
4 Х.-П. Монтойя	40
5 Д. Култхард	34
6 К. Райкконен	20
7 Дж. Баттон	11
8 Н. Хайндфельд	7
9 Дж. Физикелла	7
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
Э. Дэвидсон	-

Внутрикомандные противоборства в квалификации

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

КУБОК КОНСТРУКТОРОВ

Команда	Очки
1 Scuderia Ferrari Marlboro	157
2 BMW WilliamsF1 Team	80
3 West McLaren Mercedes	54
4 Mild Seven Renault F1 Team	15
5 Sauber Petronas	11
6 DHL Jordan Honda	7
7 Lucky Strike BAR Honda	5
8 Jaguar Racing	3
9 KL Minardi Asiatech	2
10 Panasonic Toyota Racing	2
11 Orange Arrows	2

Р. Баррикелло 1'13.333	Р. Шумахер 1'13.746	Дж. Физикелла 1'14.680	Ф. Масса 1'15.047	Дж. Баттон 1'15.214	К. Райкконен 1'15.243	Ж. Вильнев 1'15.583	П. де ла Роса 1'15.867	А. Мак-Нэш 1'16.473	М. Уэббер 1'17.428
М. Шумахер 1'13.392	Х.-П. Монтойя 1'14.705	Я. Трулли 1'14.980	Н. Хайнфельд 1'15.129	Д. Култхард 1'15.223	О. Панис 1'15.556	Т. Сато 1'15.804	Э. Ирвайн 1'16.419	М. Сало 1'16.626	Э. Дэвидсон 1'17.959

1

2

4

10

21

22

24

25

26

27

28

29

30

31

32

33

34

35

45

49

50

51

53

54

55

56

58

59

61

72

77

Баррикелло уверенно начал гонку, а вот Ральф едва не вышел на второе место, но Михаэль жестко пресек атаку брата. Гонщики, стартовавшие с нечетных мест, пробившись в первую шестерку, причем Баттон, так же как и Райкконен и Ирвайн позади, выиграл три позиции. Хуже всех гонку начал Панис – в борьбе с Сато на стартовой прямой француз пришлось выехать на грязную часть трассы, и он откатился на 19-е место.

Пара Ferrari начинает отрываться от преследователей, только у Р. Шумахера выигрывая примерно по секунде на каждом круге. Култхард (10-й) обгоняет Хайнфельда в 1-м повороте.

Замыкающий гонку Дэвидсон выскакивает с трассы, но продолжает гонку.

Положение на трассе неизменно. Отрыв двух лидеров постепенно стабилизируется в районе 10 с.

Вильнев (12-й) выбывает из гонки перед первым поворотом – отказ трансмиссии. Монтойя (7-й) ошибается в 12-м повороте и загрязняет покрышки. К колумбийцу тут же подтывает Райкконен.

Кими атакует Хуана-Пабло в послестартовой связке поворотов и вынуждает его еще раз покинуть пределы трассы – на этот раз на выходе из 3-го поворота. Монтойя откатывается на 10-е место, а в конце круга заезжает в боксы. Гонку колумбиец продолжает 19-м, но еще до конца круга обгоняет Дэвидсона.

Ирвайн (11-й) выбывает из борьбы – отказ двигателя. Дэвидсон (19-й) открывает волну пит-стопов.

Монтойя (18-й) выскакивает на гравий в 4-м повороте, но продолжает гонку на той же позиции.

Мак-Нэш (14-й) во время синхронного пит-стопа сохраняет преимущество над Уэббером (15-й), хотя оба теряют по два места.

Де ла Роса (13-й) также останавливается в боксах и продолжает гонку 15-м.

Сало (12-й) меняет шины и дозаправляется, в свою очередь пропуская двоих соперников.

Физикелла (4-й) первым из лидеров совершает пит-стоп (8.3), временно опускаясь на 10-е место.

Сато сохраняет 11-ю позицию после остановки в боксах.

Баттон (6-й), стартовавший на использованных шинах, под давлением Райкконена ошибается в 13-м повороте и увязает в гравии. На пит-лейн М. Шумахер (2-й; 8.4), Масса (4-й) и Трулли (7-й), теряющие соответственно 1, 3 и 2 позиции.

Останавливается в боксах Баррикелло (9.0), на единственный круг отдавая лидерство Ральфу. Хайнфельд (7-й) после пит-стопа продолжает гонку 9-м.

Р. Шумахер после пит-стопа (7.6) вновь 3-й, а пробиравшийся было на 10-е место Панис – 12-й.

Волну пит-стопов завершают гонщики McLaren. Култхард (5-й) теряет на этом (8.0) два места.

Райкконен (4-й) последним посещает боксы (9.1). После первого пит-стопа лидирующая пятерка неизменна (Баррикелло – М. Шумахер – Р. Шумахер – Физикелла – Масса), Кими поднялся на 6-е место, его товарищ по команде – на 7-е.

Култхард (7-й) в погоне за Райкконеном опаздывает с торможением и вылетает в 12-м повороте, но сохраняет позицию. Пара Ferrari уверенно лидирует, опережая Ральфа на 20 с.

Вторую волну пит-стопов открывают замыкающий десятку Сато, пропуская двоих соперников, и Уэббер, который сохраняет 16-е место.

Мак-Нэш (15-й) также не теряет позиций после пит-стопа.

Физикелла (4-й) вновь первым из лидирующей группы сворачивает на пит-лейн (8.5) и откатывается на 9-е место. Сражающиеся за 13-ю позицию Сало и де ла Роса одновременно заезжают в боксы, механики Jaguar чуть быстрее (8.6 против 9.4), но Мика, тем не менее, выезжает в "гаражный переулок", и Педро приходится резко тормозить, чтобы избежать столкновения или контакта со стеной.

Масса (4-й) после пит-стопа (8.4) не успевает выехать на трассу впереди Физикеллы. Также меняет резину и дозаправляется замыкающий гонку Дэвидсон (17-й).

Останавливаются Р. Шумахер (3-й; 8.2), Трулли (6-й) и Хайнфельд (7-й). Ральф сохраняет позицию, Ярно пропускает двоих соперников, Ник – троих.

М. Шумахер (2-й) также посещает боксы (7.6), оставаясь впереди брата. Монтойя (9-й) после пит-стопа лишь 11-й, причем на пит-лейн колумбиец едва не сталкивается с Панисом (11-й), который теряет 1 позицию.

Баррикелло сохраняет лидерство после визита в боксы (7.6).

До предела затянутый пит-стоп (8.2) позволяет Култхарду сохранить 5-е место.

Замыкающий гонку Дэвидсон (17-й) вылетает в 9-м повороте и выбывает из борьбы.

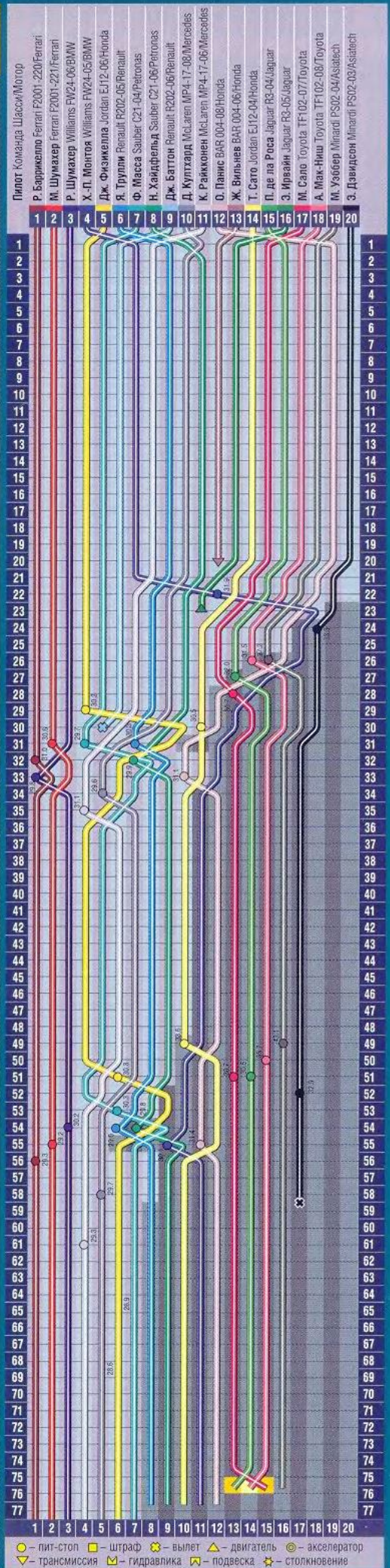
Райкконен (4-й) также успевает вернуться на трассу после дозаправки и смены шин (7.8), не потеряв места. Пилоты McLaren выиграли за счет правильной тактики 5 и 4 позиции соответственно. Физикелла лишь 6-й, Масса – вне очковой зоны.

М. Шумахер, подставив было от Баррикелло на 5 с, проходит круг за 1'16.207, на полсекунды перекрыв старый рекорд трассы в гонке и моментально догнав бразильца.

Баррикелло выигрывает уже второй ГП в сезоне, принося Ferrari 11-ю победу в 13 гонках и, вместе с М. Шумахером, Кубок конструкторов. Ральф третий, пилоты McLaren в первой пятёрке, Физикелла получает 1 очко 6-го места. V макс. (303.2 км/ч) у Монтойя, быстрейшие сектора (24.554; 30.534; 21.119) показал М. Шумахер.

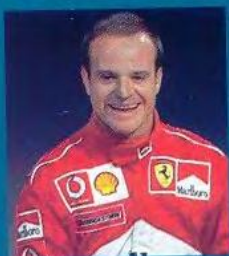


После гонки: Рассмотрев инцидент между Сало и де ла Росой, произошедший на пит-лейн на 51-м круге, судьи решили, что "выпускающий" Toyota нарушил правила, за что Сало был наказан добавлением к фишному результату 25 с. Это переместило финна с 13-го на 15-е место в итоговом протоколе.



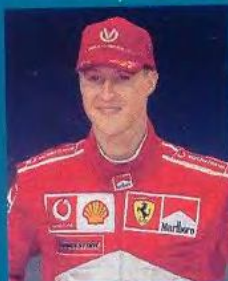
ПРЕСС- КОНФЕРЕНЦИЯ ПОСЛЕ ГОНКИ

Рубенс Баррикелло



Я мечтал о старте с первой позиции. Год назад я начинал гонку третьим, и легко обогнал Дэвида, который тогда стартовал со второго места. Чистая сторона дает преимущество, так получилось и на этот раз. Когда я взглянул в зеркала в конце стартовой прямой, то просто не поверил своим глазам — преследователи отставали минимум на два корпуса автомобиля. Я сказал сам себе: "О Боже, надо сохранить спокойствие и ни в коем случае не опоздать с торможением". Еще до гонки мы решили, что стоит поберечь задние шины, но никаких проблем не возникло — совсем никаких, абсолютно все работало, как надо. Я сам, двигатель, шины — ни малейших сбоев. Я не обращал большого внимания на зеркала заднего вида, поскольку знал, что Михаэль недалеко позади — всякий раз, проезжая по стартовой прямой, я видел его информационную доску рядом со своей. Но потом там осталась лишь одна доска. Я спросил Росса, все ли в порядке, и он ответил, что у Михаэля никаких проблем. Я успокоился и сконцентрировался на пилотаже, а чуть позже бросил взгляд в зеркала и — бум! — он был совсем близко. "Бог мой, это должен быть какой-то невероятный круг", — подумал я, но Росс сказал, что Михаэль всего лишь развлекается и мне не о чем беспокоиться.

Михаэль Шумахер



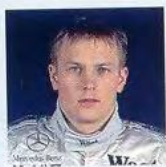
В старте с грязной стороны мало удовольствия — начинаешь гонку, словно по льду. Ситуация в первом повороте сложилась напряженная, Ральф попытался обогнать меня по внешнему радиусу, но мне удалось затормозить поздно и удержать позицию. Борьба была честной и чистой — мы давно знаем друг друга и уверены, что никто не допустит ошибку. В результате мне удалось оказаться впереди брата и позади Рубенса и удержать эту позицию до финиша. В самом конце гонки я решил немножко повеселиться, отстал от Рубенса и прошел один действительно быстрый круг, после чего вновь сбросил скорость, чтобы спокойно добраться до финиша. Это не дало мне окончательно заснуть. Надо сказать, что в Сильверстоуне, когда гонка также подходила к концу и мы сбросили темп, Рубенс так же "выстрелил" и показал лучший круг. Я заинтересовался у Росса, какое лучшее время круга у Рубенса в этой гонке, и просто вернул ему должок. Правда, для этого пришлось сначала немножко отстать — в противном случае моя затея просто могла оказаться небезопасной. Ни о какой борьбе речь, конечно же, не шла — Рубенсу нужны очки для борьбы за вице-чемпионское звание.

Ральф Шумахер



Гонка для меня получилась откровенно скучной. Хотя, по правде сказать, поначалу я не рассчитывал финишировать третьим. В пятницу все просто шло наперекосяк, правда, в субботу положение несколько выправилось, а гонка и вовсе получилась беспроblemной. Во всяком случае, я доволен тем, что удалось хотя бы не проиграть слишком много, а также блестящей работой команды на пит-стопах. Должен признать, что у меня не было ни единого шанса обогнать Михаэля на старте. Он был внутри и затормозил позднее. Проблема "Хунгароринга" в том, что стоит лишь чуть-чуть отклониться от траектории, и ты попадаешь на пыльную часть трассы. Можно потерять контроль над машиной или несколько позиций. Я решил не рисковать и гарантированно остаться третьим. После этого большая часть гонки я оставался наедине с собой, а это достаточно непросто.

ГОНКА ГЛАЗАМИ ПИЛОТОВ



Кими Райкконен: Учитывая нашу стартовую позицию и невозможность обогнать на этой трассе, я доволен тем, что удалось набрать несколько очков. Хорошо стартовав, я отыграл пару мест на первом круге. Поединок с Монтеей за седьмое место получился чистым — на 22-м круге мы бок о бок подошли ко второму повороту, в третьем повороте я оказался на внутреннем радиусе, а он взял слишком широко. Я оказался позади Баттона, который вскоре вылетел, а Трулли и Массу мне удалось опередить за счет пит-стопов. Наша стратегия оказалась правильной, и если бы мы получше выступили в квалификации, то могли бы подняться и на пьедестал.



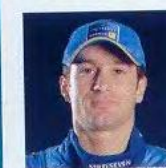
Дэвид Култхард: Я хорошо стартовал, но уже в первом повороте меня вытеснили наружу, и я потерял уже было отыгранные места. В начале второго круга я обогнал Хайдфельда и вышел на десятую позицию, а подняться еще на пять строк вверх мне позволила правильная стратегия. Баланс автомобиля не оставался постоянным — задняя часть вела себя довольно нервно, поэтому на 45-м круге мне пришлось совершить экскурсию по гравию. В гонке машина выглядела гораздо лучше, чем в квалификации — жаль, что не удалось стартовать с более высокой позиции.



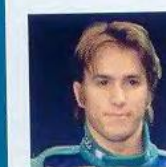
Джанкарло Физикелла: Я доволен. Я был практически уверен, что сегодня нам удастся завоевать очки, но, к сожалению, McLaren были очень быстры, я потерял пару позиций, и дело ограничилось лишь одним очком. Жаркие условия не очень подходили нам, а во время обгонов на круг меня сдерживала Toyota — это стоило потерянных секунд. Тем не менее и шестое место — отличный результат.



Фелипе Масс: Отлично стартовав и долгое время занимая пятое место, я чувствовал себя отлично. На первом комплекте шин машина вела себя нервно, второй был определенно лучше, но третий вновь не слишком хорош. Только покинув боксы после второго пит-стопа, я не смог сдержать Физикеллу позади и решил, что лучше довести гонку до финиша, чем рисковать, пытаясь обогнать его — это могло закончиться столкновением. Я расстроен тем, что такая фантастическая гонка закончилась для меня без очков.



Ярно Трулли: Я начинал гонку с грязной части трассы, и получилось это не слишком удачно — несколько тычков в первом повороте стоили мне двух мест. Это продолжилось и во втором повороте, где я пропустил вперед еще одну машину. Этим дело, к счастью, и ограничилось, но обогнать кого-нибудь было решительно невозможно. На первых двух комплектах шин все складывалось неплохо, а третий подкачал — переднему левому колесу не хватало сцепления с трассой. И хотя ближе к финишу положение выправилось, наверстать упущенное я не успел.



Ник Хайдфельд: Начиналось все очень хорошо, но во втором повороте возникла толчея — кажется, Трулли и Райкконен пытались избежать столкновения — и мне пришлось уходить наружу и терять скорость. Затем Култхард перетормозил меня в первом повороте второго круга. После этого ситуация стабилизировалась. В финальной части гонки у Трулли возникли проблемы, мне удалось подтянуться к нему, и хотя несколько кругов спустя он вновь прибавил, мне удалось удержаться за ним до финиша.



Такума Сато: Хотя мне и не удалось набрать очков, я получил удовольствие от гонки. Я стартовал лишь с 14-й позиции, а сходов впереди было совсем немного, так что попадание в десятку — хороший результат. Начало гонки получилось захватывающим — в первый поворот бок о бок входили три машины! Если в дальнейшем мы будем чуть удачнее выступать в квалификации, результаты не заставят себя ждать.



В ДЕСЯТКУ!

Всёкое сверхшнне обрекает на рабство. Оно обяаает к еше более высоким сверхшнниям.
Альбер Камо

Среди гонщиков, пожалуй, нет ни одного, кто не называл бы бельгийскую трассу своей любимой. Наиболее удачно, даже поэтично объяснил причину этого всеобщего обаяния Жак Вильнев: "Я люблю эту трассу, несмотря на случавшиеся здесь грандиозные аварии и то, что гонки на ней у меня никогда не удавались. Это одна из немногих оставшихся от былых времен высокоскоростных трасс, у нее привлекательная протяженность и хо-

роший ритм, и в ней есть своя логика, она естественным образом следует ландшафту. Ты поворачиваешь, поскольку впереди холм, и его нужно объехать. Это вам не современные автодромы, похожие на большую парковку с расставленными на ней без всякой логики и какого-либо ритма конусами – лишь бы создать как можно больше поворотов. Здесь ты реально чувствуешь, будто куда-то едешь. Например, в свой домик в горах".

Впрочем, чтобы ощутить характер и очарование трассы "Спа-Франкоршам", вовсе не обязательно нарезать круги лично по ней самой – достаточно проехать по острейшим шоссэ, которые изобилуют такими же комбинациями быстрых поворотов и спусков-подъемов. Если не обращать внимания на знаки ограничения скорости (а в том, что они установлены здесь совсем не зря, убеждают буквально испещренные характерными сле-

дами высокие отбойники, издавая дозвука адреналина обеспечена. Это-то, наверное, и сыграло свою шутку со многими возмущавшимися после Гран При в "своей домике" зрителями, находившимися к тому же под впечатлением от очередной блестящей победы Михаэля Шумахера. Бельгийская полиция воскресным вечером не дремала и отнюдь не благоденствовала: 351 водитель был остановлен за превышение скорос-

ти, причем в двух случаях она превышала 200 км/час (при ограничении до 90), у 83 были изъяты права, у 38 временно задержаны машины. Болителли 52 автомобилей, зарегистрированных в других странах, были вынуждены заплатить огромные штрафы немедленно. Также были изъяты несколько радар-детекторов, использование которых в Бельгии запрещено. Гонки – гонками, а закон есть закон.

Потери и приобретения

Общий фон

Между тем трасса "Спа-Франкоршам", как и многие другие, подверглась в этом году некоторым изменениям, как "косметическим" – было полностью переделано покрытие от первой "шпильки" La Source до Les Combes и от поворота Blanchimont до Bus Stop, так и конфигурационным – были видоизменены выходы из Eau Rouge и из последнего поворота в "эске" "Автобусная остановка", чтобы сделать их быстрее. В результате прошлогоднее лучшее время квалификации превзошел даже Дэвидсон, а Михаэль Шумахер перекрестил этот результат даже на девять секунд.

С другой стороны, в качестве своеобразной компенсации "за привычные удобства" был усложнен заезд на пит-лейн: если раньше гонщики попадали туда, вообще минуя "Автобусную остановку", то теперь им предстояло сначала все же пройти первую "эску", а уж затем свернуть к боксам, которых к тому же теперь стало на три больше, что в итоге усложнило общее время заезда на пит-стоп и теоретически могло повлиять на тактику.

Изданное недовольство пилотов вызвала другая новинка, впервые появившаяся двумя неделями раньше в Венгрии, – реклама, нанесенная, подобно дорожной разметке, прямо на трассу. В случае дождя, который здесь отнюдь не редкость, такие "художества" становятся очень скользкими (это известно по опыту проезда по мокрым пешеходным "зебрам" в Монако), и гонщики соображали потребовали от организаторов убрать рекламу.

Позаботились организаторы и о зрителях, а заодно и о дополнительных доходах, введя новый трибун на 3000 мест в Stavelot и увеличив число посадочных мест на других трибунах. (Все они, кстати, оказались в итоге забыты от отказа, благодаря, главным образом, болельщикам Михаэля Шумахера, нахлынувшим из расположенной всего в паре десятков километров от Спа Германии и жаждущим посмотреть очередной рекорд титулатурного чемпиона). Обитаемая подложка тоже перешла от шеф-организаторов: зона paddock, прежде довольно узкая, была заметно расширена.

В четверг в paddock бельгийского Гран При разорвалась "бомба". Жертвами ее пали двое: Микк Сало и Аллан Мак-Нину указали на дерь в Турно. Особенно злое в контексте происшедшего выглядело то, что на званом ужине, устроенном японской командой в тот же вечер в пафосном казино Спа в честь



III ГРАН ПРИ БЕЛЬГИИ

30.08.2002. Пятница. Тренировка

Первая часть. 12.00–12.30

00–10 Из-за тумана первая часть тренировки сокращена мин. вдвое и передвинута на час. Едва завершив пробный круг, Панис возвращается на трассу – 1'54.508, затем 1'53.839. Заметно улучшив время француз, вперед выходит Баттон – 1'51.691.

10–20 Култхард мешает М. Шумахеру на быстром круге, у немца также 1'51.691, а вот Райкконен быстрее – 1'50.876. Улучшения продолжают – Баррикелло (1'50.487) и Михаэль (1'49.034) поочередно выходят вперед. Култхард второй – 1'50.104. У Монто из КП "выпала" седьмая передача – механики Williams устраняют поломку. Сато (обладатель рекорда круга в Спа для машин Ф-3) ошибается в Eau Rouge, но удерживает машину под контролем.

20–30 20–30 мин. Де ла Роса в боксах – к барахлящей педали дросселя добавился отказ рулевого усилителя. Давидсон с трудом "ловит" машину в La Source. Трулли 4-й (1'50.861), а Баррикелло с рекордом первого и третьего секторов выходит вперед – 1'49.009. Райкконен начинает быстрый круг, но сворачивает в боксы – проблемы с гидравликой. Уже после клетчатого флага на подъеме к Les Combes на BAR Паниса взрывается мотор.

Вторая часть. 13.00–14.00

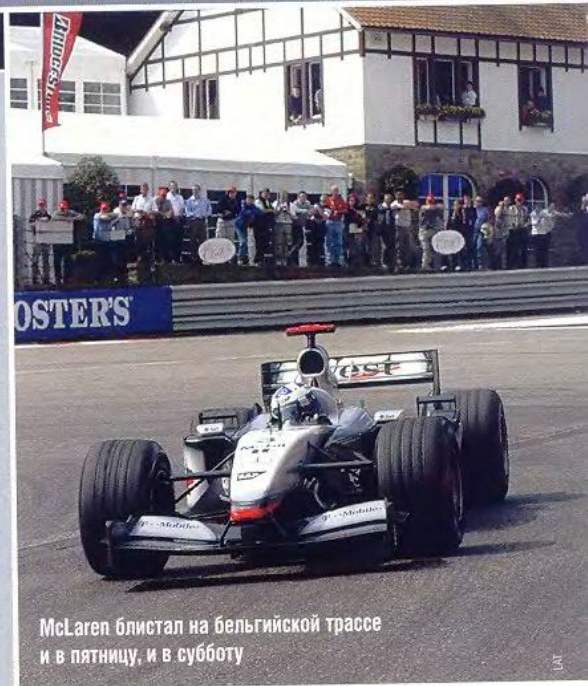
00–15 Дэвидсон едва не вылетает в Radillion. Сало пока- зывает 4-й результат (1'50.639). Михаэль выходит из 1'49 – 1'48.985. Покидают боксы Монтоя и Панис – Williams с новой КП, BAR – после замены мотора. Разворачивает Хайдфельда, но Ник "ловит" машину и продолжает тренировку. Монтоя на одном кру-

ге сначала ошибается на торможении в Stavelot, затем срезает Bus Stop. Для Вильнева тренировка закончена – утечка масла. Баррикелло – 1'48.527.

15–30 Райкконен 2-й – 1'48.962. Култхард на новом комплекте покрышек проходит три лучших сектора – 1'47.717. Сато показывает 5-е, а Ральф – 3-е время. Монтоя вылетает в Fagnes, едва не врезается в барьер и засыпает трассу гравием. Баррикелло – 1'48.321, Рубенс по-прежнему 2-й.

30–45 Райкконен также быстрее всех на всех секторах – 1'47.404. McLaren пока явно быстрее соперников. В La Source отказывает электроника КП на Minardi Уэббера. М. Шумахер и Култхард заканчивают быстрый круг: у Михаэля 1'47.771 (3-й), у Дэвида 1'47.356 (1-й). Дэвидсон 12-й – 1'51.270. М. Шумахер срезает Bus Stop и сворачивает в боксы. В Rivage отказывает двигатель машины Сато. Райкконен лучший – 1'47.196.

45–60 Из-за сбоя электроники в двигателе Jaguar де ла Росы гонщику приходится самому толкать машины по пит-лейн. Ральф быстрее всех на первом секторе, но лишь 5-й по итогам круга – 1'48.435. У Уэббера отказывает КП. М. Шумахер отбирает у брата рекорд первого сектора, но не догоняет McLaren (1'47.403; 3-й). Баррикелло вылетает на выходе из Malmédy, машина увязает в гравии. Мак- Ниш превышает скорость на пит-лейн (64.8 км/ч) и попадает на \$2500 (на машине шотландца новая версия двигателя). Култхард выскакивает на траву в Les Combes. Уже после клетчатого флага де ла Роса показывает 7-й результат. Оба Arrows так и не покинули боксов, а пилоты Sauber лишь 17-й и 19-й – не удалось найти баланс, все время досаждала недостаточная поворачиваемость.



McLaren блистал на бельгийской трассе и в пятницу, и в субботу



В самом конце пятничной тренировки Рубенс Баррикелло получил возможность убедиться в том, что внедорожник из его Ferrari – неважный

Рубенс Баррикелло
"Я ВЫЛЕТЕЛ НЕ ПОТОМУ, ЧТО
БЫЛИ КАКИЕ-ТО ПРОБЛЕМЫ С
МАШИНОЙ, ПРОСТО,
НАВЕРНОЕ, НЕМНОГО
ПЕРЕСТАРАЛСЯ"



Мика Сало и Йос Ферстаппен. Одного "попросили" из команды только что, под конец сезона, другого лишили места еще перед его началом. Но по их лицам этого и не скажешь...



Жак Вильнев атаковал бордюры, не щадя машины, и она отплатила ему поломкой, лишившей его возможности тренироваться дальше

двухлетней годовщины объявления о приходе Toyota в Ф-1, оба гонщика отсутствовали – то ли не были приглашены, то ли сами не захотели прийти.

В пятницу дополнительных тайн в хитросплетение формульных интриг добавил Йос Ферстаппен, захвативший "на огонек" из близлежащей Голландии и в сопровождении своего менеджера Хууба Ротенгаттера метеором пронесшийся из одного конца paddock в другой, успев при этом пообщаться чуть ли не со всеми гонщиками и руководством команд. И даже задержавшись на пару минут у единственного моторшоума Arrows, чтобы поболтать с пресс-секретарем недавно еще "своей" команды. Но вопрос о том, уж не собирается ли он вновь облачиться в оранжевый комбинезон, чтобы составить пару Бернольди в ГП Бельгии, "летучий голландец" назвал "злой шуткой". (Стоит отметить что наряду с Бернольди на участие в ГП Бельгии был заявлен, как ни странно, по-прежнему Френтцен, к тому времени уже пару недель как уволившийся из Arrows). Что же касается перспектив на следующий сезон, то и Йос, и его менеджер, на основании состоявшегося общения с представителями ряда команд, оценили их весьма позитивно.



Седьмым лучшим временем в субботней тренировке и девятым в квалификации Мика Сало ненавязчиво продемонстрировал, что зря хозяева Toyota поселили списать его "в утиль"



Исчезать с автодрома под покровом ночи в разгар гоночного уик-энда – стало уже своеобразной традицией Arrows

31.08.2002. Суббота. Тренировка

Первая часть. 9.00–9.45
После пробного круга трасса пустует. Тренировку начинают гонщики Toyota и Minardi, быстрее всех Мак-Нэш – 1'47.670. Р. Шумахер мешает Ирвайну на быстром круге, машины едва не сталкиваются. Очередная поломка у Уэббера – отказала гидравлика КП. Ральф – 1'47.326.
20–35 мин. Баррикелло с лучшим вторым сектором выходит в лидеры (1'47.129), но тут же отвечает Култхард – 1'46.593. Но и это достижение держится лишь пару минут: Райкконен – 1'46.353. Вильнев глубоко наезжает на поребрик – машина подкакивает и теряет аэродинамические элементы. Наконец, боксы покидает М. Шумахер и на первом же быстром круге показывает 1'45.005!
35–45 мин. Хайнфельд опережает Дэвидсона в борьбе за 17-е (!) место. Баррикелло 2-й: 1'45.839. Мотор на Minardi Дэвидсона глохнет на пит-лейн – судьи толкают машину к боксам. Ирвайн выскакивает на гравий в Poulton. Михаэль сбрасывает еще –

1'44.951. В первой шестерке – только пилоты "большой тройки".

Вторая часть. 10.15–11.00
Ирвайн упирается в Монтою перед Bus Stop. Панис "лучший из остальных" (7-й) – 1'47.367. Уэббер вновь на трассе после замены КП.
15–30 мин. Дэвидсон ошибается в Eau Rouge, но продолжает тренировку. Монтоя ставит рекорд на первом секторе и выходит на 2-е место: 1'45.689. Сало 4-й – 1'46.324. Дэвидсон вновь на гравии, а Райкконен собирает три рекордных сектора – 1'44.870 (1-й). В Les Combes М. Шумахер подкакивает на бордюре, и машину разворачивает на 360°.
30–45 мин. Култхард ошибся на втором секторе быстрого круга и показал лишь 1'45.407 (3-й). Ральф вылетает на траву в Les Combes, но возвращается на асфальт. На последних секундах четвертую строчку занимает сначала Монтоя (1'45.620), а затем, уже окончательно, Баррикелло (1'45.451).

Ликвидация белых пятен

Расстановка сил

Белые пятна имеют обыкновение раздражать, где бы они ни были – в истории ли, в законах или правилах, в достижениях ли и рекордах. Гоночный уик-энд в Спа можно назвать "днями ликвидации белых пятен" не только потому, что трассу пришлось очищать от рекламных "грэффити".

Пятничным утром, как это часто бывает в Спа, бал правил туман, из-за которого первую тренировку отложили на час и сократили вдвое – эти "белые пятна" на местности, не позволяющие в случае необходимости приземлиться в заданной точке медицинскому вертолету, неподвластны даже всемогущей FIA.

Но туман рассеялся, а в ночь с пятницы на субботу из пэддока также тихо исчез единственный моторшоум оранжевого цвета, и утром FIA распространила сообщение, что команда Arrows, согласно поступившему от нее уведомлению, участия в ГП Бельгии принимать не будет. Пресс-релиз команды гласил, что сделка по продаже команды новому владельцу вот-вот должна была завершиться, но пакет документов оказался столь велик, что подписать соглашение не успели, и юристы

посоветовали команде во избежание срыва переговоров не участвовать в очередном этапе чемпионата. Впрочем, по паддоку имела хождение куда более прозаичная и правдоподобная версия: Ники Лауда попросту "отключил" Тому Уокиншоу "движки" Cosworth по причине неуплаты за них.

Впрочем, эпопея с Arrows уже настолько потеряла свежесть и остроту, что на отсутствие оранжевых машин на трассе особо пикто внимания не обращал, и все шло своим чередом. Уже в первой пятничной тренировке пилоты Ferrari во главе с Рубенсом Баррикелло быстро разделали соперников под орех, но затем особо напрягаться не стали и по итогам дня, как это уже не раз бывало, уступили Кими Райкконену и Дэвиду Култхарду. Сам Култхард по этому поводу излишним оптимизмом не страдал: "В этом сезоне по пятницам мы уже бывали быстрее, так что давайте подождем и посмотрим, что будет завтра". И как в воду глядел – уже в субботу все встало на свои места.

тимо утверждал затем, что не видел Монтою, а когда увидел, сразу же посторонился.

Еще в пятницу взрыв мотора на Jordan Такумы Сато стал первым тревожным симптомом разразившейся затем по ходу гонки эпидемии отказов двигателей. Подвел мотор Honda и Оливье Паниса, аргентат пришлось целиком менять (на что механики BAR потратили всего 42 мин.), но на следующий день во время квалификационных заездов "сдох" и этот мотор, и двигатель на запасной машине. Не очень-то обнадеживающий результат для единственного клиента японских моторостроителей на следующий сезон. А отличный клиентский мотор на машинах Sauber не спас команду от полного фиаско без особых видимых причин: оба гонщика жаловались на "нервозность" своих машин и огромную недостаточную поворачиваемость, из-за которой они протирали шины буквально до дыр. Зато явно прогрессировали Jaguar, оснащенные новой, только что испытанной в Сильверстоуне передней подвеской.



Эдди Ирвайн:
"Команда поработала замечательно, и в гонке я надеюсь отплатить ей столь же замечательным выступлением и, быть может, даже очком"

ШИНГРАН ПРИ БЕЛЬГИИ

31.08.2002. Суббота. Квалификация

13.00-14.00

00-20 Мин. Лишь на 15-й минуте боксы покидают первая машина — Микаэль Умберто. Марк проходит быстрый круг за 1:48.328, а на трассе уже 17 машин — в боксах лишь М. Шумахер и оба Гонцики Jordan.

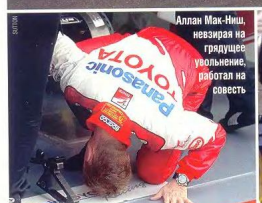
20-30 мин. Лучший результат уик-энда показывает Райконен — 1:43.741 (Кими единственный, кто выиграл "линейный" Michael). За ним Баррикелло (1:45.496) и Р. Шумахер (1:45.507). Это бразилец последний совершает первую попытку — 1:43.994 (Микаэль, в свою очередь, единственный, кто использует "линейный" Bridgestone). Трасса вновь пустует.

30-40 мин. Баттон перемещается на 6-е место (1:46.049), а у швейцарца уже второй за два дня мотор. Выступая в своем месте и жидким маслом, Шумахеру удается обойти Рубенса в том числе М. Шумахера, Райконена даже с рекордом второго сектора не может опередить Микаэля (1:44.293, 2-й). Ральф 3-й — 1:44.895, но его опережает Баррикелло (1:44.489). Шестерку замыкает Монтен и Трулли, 7-й — Физикелла.

подкапывает на бордуре, блокирует тормоза, и его Jordan уезжает в гравий. Трасса вновь пуста. Начавшаяся третья попытка. Вильнев на быстром круге уезжает в Хайдфелд (у Сайбер невидим барикадный мотор). Пытаясь отыграть Нини по гротескной части трассы и вылетает в гравий, а за ним овердрей, миссия Баттона. Гонщики улучшают результаты (у Микаэля 1:43.729), но позиции в шестерке неизменны. Райконен, возвращаясь в боксы, уезжает в сторону и даже срывает Bus Stop, но все равно помещал Монте. Невролетно, но на трассе вновь нет машин. 30-40 минут на трассе. Пилоты выезжают на запасную машину, но она изначально была настроена под Вильнева, а тому же двигатель работает с перебоями. Также на запасных автомобилях Физикелла и Хайдфелд. Почти все пилоты по парой минут позже немцы показывают 1:46.418. У Паиса вновь проблемы с двигателем — барикадный система зажигания.

20-30 мин. Максимально быстрый ограничитель в Bus Stop и порождают новую обстановку. Догнать Микаэля не под силу никому. Второй Трулли (1:49.802), затем Баррикелло (1:49.033). Райконен показывает 1:48.033, но тут же М. Шумахер отвечает — 1:48.044. Де на Роса 3-й — 1:49.107.

Ральф Шумахер, как ни старался, так и не смог по результатам квалификации угнаться за своим старшим братом, хотя его партнер по команде почти догнал, в своего и вовсе опередил.



31.08.2002. Воскресенье. Разминка

5.30-10.00

00-10 мин. Пилоты совершают пробный круг, причем Фетти Шумахер обгоняет в промежуточные повороты, чтобы по-прежнему слип. Разминку начинает Дэвидсон — 1:54.311. Вперед выходит Монте, Хайдфелд и Райконен (1:50.182). Сато снимается широко закрывает в Stavelot, машина вылетает на гравий и пролетает в барьер. Левая сторона Jordan разрушена, но пилот не пострадал. Желтые флаги помешали М. Шумахеру на быстром круге, но парой минут позже немцы показывают 1:46.418. У Паиса вновь проблемы с двигателем — барикадный система зажигания.

20-30 мин. Максимально быстрый ограничитель в Bus Stop и порождают новую обстановку. Догнать Микаэля не под силу никому. Второй Трулли (1:49.802), затем Баррикелло (1:49.033). Райконен показывает 1:48.033, но тут же М. Шумахер отвечает — 1:48.044. Де на Роса 3-й — 1:49.107.

Заурядность незаурядного

Красная дилемма гонки

Традиционный воскресный парад гонщиков был единственной возможностью для всех пилотов оказаться рядом с Михаэлем Шумахером. В Гран При он такого шанса не дал уже никому.

Перед самым стартом к пятиратному чемпиону подошел Найджел Мансони и пожелал удачи в поединке с "общего" резерва — девять побед за один сезон. Пятикратный победитель и победитель "оправдать доверие". Сказано — сделано. Гонка Михаэлем Шумахером была выиграна, юбилей удался.



Микаэль Шумахер: "10 лет назад я одержал в Спа свою первую победу, и в очередной раз выиграв здесь, устроил себе отличный юбилей".

В более детальном рассказе о выступлении Михаэля на ГП Бельгии-2002, пожалуй, смысла не больше, нежели в описании движения кометы по ее орбите. Ну летит она себе и летит, и ничего, кроме разве что какого-нибудь глобального катаклизма, не в силах остановить ее стремительный полет. Так же и Михаэль Шумахер. У него была своя игра, своя гонка, у всех остальных — своя. С первых же секунд начал отрываться от преследователей, Михаэль очень скоро стал недостижим для всех, включая Рубенса Баррикелло, и оставался недостижим до самого финиша.

Судьба второго места тоже не вызвала вопросов, так, захватив уже на старте, уверенно

уверенно Баррикелло. Кими Райконен, начавший гонку на уже неравно потерянных шинах, старт безнадёжно проиграл. Пытаясь защитить свою позицию и пересечь дорогу бразильцу, финн сразу же ушел резко вправо, но попросту ослепел. Ferrari стартовавшего со второго ряда, но гораздо более расторопного Рубенса в этот момент уже порывалась с McLaren Кими и продолжала вырываться вперед. И в то время как Монте удалось продвинуться вперед, обогнав Ральфа Шумахера, Райконену ничего не оставалось, как вернуться "восвояси" и в первый поворот войти уже не вторым, а третьим. А затем колоссальная разница в скоростях между алмазом и серебристыми

машинами со всей очевидностью показала, что на повторение "французского" подвига у Кими никаких шансов просто нет.

Не удалось "ход конем" и Ярно Трулли: вырвавшись на старте вперед, он вошел в "шпилю" La Source уже практически чистым, но вошел слишком широко и в итоге вернулся на свое седьмое место. Между тем его партнеру по команде Дэвидсону Баттону удалось переместиться на одну позицию вверх, потеснив с нее Мину Сало, в то время как и Аллан Мак-Нини, и Джанкарло Физикелла так же расправились с Жаком Вильневом, а Фелипе Масса поменялся местами с Ником Хайдфелдом.

Жан Тодт

"ЭТО БЫЛА ГОНКА-МЕЧТА. УЖЕ НЕ ПЕРВАЯ В ЭТОМ СЕЗОНЕ, ВПРОЧЕМ, МИХАЭЛЬ СПОЛНА ИСПОЛЬЗОВАВ ПРЕИМУЩЕСТВА ПОЛУ-ПОЗИЦИИ, СРАЗУ ЖЕ ВЫРВАЛСЯ ВПЕРЕД. В ТО ВРЕМЯ КАК РУБЕНС, ТАКЖЕ БЛАГОДАРИЯ ХОРОШЕМУ СТАРТУ, ОБЕСПЕЧИЛ СЕБЕ ВТОРОЕ МЕСТО."



ГРАН ПРИ БЕЛЬГИИ



Кими Райкконен:
"Рубенс, как и Михаэль, выехал на старт на новых шинах, и у меня не было никакой возможности удержать его позади"



Ярно Трулли: "Я уже в который раз отлично стартовал, но затем, на входе в первый поворот, случайно нажал кнопку нейтральной передачи. Машину мне удалось поймать, но выигранные на старте позиции я потерял"

В первом повороте Райкконен не смог удержать свою позицию, "подарив" ее Баррикелло, а Ярно Трулли не смог воспользоваться полученным в момент старта преимуществом

Уже на втором круге, воспользовавшись ошибкой Райкконена в повороте Pouhon, его обошел и Хуан-Пабло Монтоя, тем самым "зарезервировав" себе последнее призовое место, а затем Кими в ходе первой волны пит-стопов пропустил вперед и своего партнера по команде. Окончательно же свел на нет его многообещающий успех в квалификации масляный "гейзер", забивший из хвостовой части его McLaren за девять кругов до финиша и возвестивший о безвременной "кончине" мотора. Следом не выдержал и двигатель Renault Ярно Трулли (отработавший все же четыре пятых дистанции в отличие от мотора машины Дженсона Баттона, "умершего" еще в первой четверти гонки), а двумя кругами позже зады-

мил "нестораемый" двигатель экс-Ferrari на Sauber Массы. Спустя еще пару кругов та же самая участь, причем с куда более эффектным "фейерверком", постигла и мотор Jordan Физикеллы. Дольше других протянул двигатель у Паниса, но и он в итоге не выдержал.

Еще ранее различные неисправности или ошибки выбили из гонки обоих пилотов Minardi, а Педро де ла Росу подвела подвеска, и сокращение числа участников гонки к финишу менее чем до дюжины существенно повлияло на ее результаты в "заподиумном" пространстве. Стартовавший восьмым и сумевший хоть и не улучшить, но все же удержать свою позицию Эдди Ирвайн получил шанс продвинуться вперед, к обещанному им нака-

Бойцовский характер Хуана-Пабло в очередной раз обеспечил ему место на пьедестале почета



Джанкарло Физикелла, для которого "Спа-Франкоршам" - одна из самых счастливых и "прибыльных" в смысле очков трасс, на сей раз остался ни с чем: его, как и еще пятерых гонщиков, подвел мотор



то самое место, с которого можно очень близко наблюдать за прохождением гонщиками поворота





На 38-м круге отказ двигателя поставил точку в не слишком выразительной гонке Фелипе Массы



Эта ошибка Ральфа Шумахера была отнюдь не единственной в ГП Бельгии, так что пятым местом на финише он в итоге был доволен

нине команде очку, "естественным" путем, и уж этот шанс ирландец не упустил. Очком больше в результате той же подвиги обогатился и Ральф Шумахер, а стартовавший с безнадёжного, казалось бы, 18-го места Ник Хайндфельд добрался до "утешительного" десятого.

А вот обычный для Спа дождь на сей раз так и не пошел. Так что напрасно с утра и накануне гонщики пробовали дождевые шины, а механики устанавливали в моторы специальные воздушные фильтры, которые способны не разрушаться под воздействием воды на протяжении всех 300 км гонки.

Впрочем, сдается, ни от перемены погоды, ни от перемены мест "слагаемых", то есть всех остальных гонщиков, главный результат все равно бы не изменился. Достаточно было по-

смотреть, насколько более уверенно шел по бельгийской трассе ее безусловный фаворит в последние 10 лет и лидер нынешнего чемпионата. Благо, что для представителей прессы в Спа имеется для этого уникальная возможность: стоя у барьера с внутренней стороны "шпильки" La Source можно с расстояния буквально в каких-то полметра в мельчайших подробностях наблюдать за тем, как гонщики проходят этот медленный поворот, за их действиями, за поведением машины. И тут остается лишь поражаться, насколько мастерски, филигранно, насколько увереннее и быстрее всех проходит эту "шпильку" Михаэль Шумахер, выигрывая всякий раз драгоценные доли секунды. Конечно, в огромной степени это возможно благодаря уникальной интеллекту-

альной электронной системе управления противобуксовочной системой Ferrari, обеспечивающей ровно такое ее участие в управлении автомобилем, какое требуется в данном месте и в данных условиях. Однако эта же система установлена и на машине Баррикелло. Разница – в той самой "малости", которая и сделала Шумахера пятикратным чемпионом. С каким бы скепсисом ни относиться к роли гонщика в современной Ф-1.

Итак, рекордная десятая победа в сезоне на 12-м году в Ф-1 – что еще нужно, чтобы спокойно встретить... следующую победу? Пока Михаэль остается в Ф-1, он просто не может позволить себе ничего другого, и, каких бы высот ни достиг, должен взбираться еще выше.

Борис Мурадов

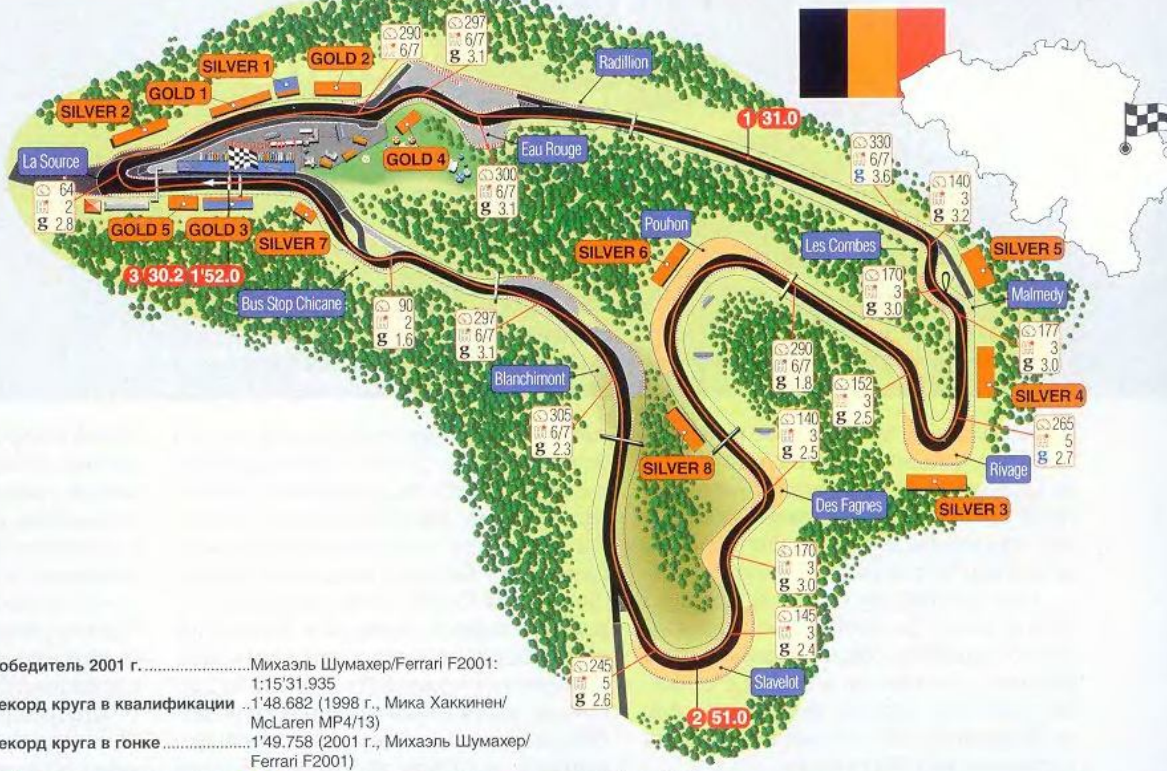


Эдди Ирвайн свое данное накануне обещание выполнил – привез очередное, весьма ценное для Jaguar очко, и это на фоне вполне ожидаемой и никого не удивившей победы Михаэля Шумахера стало, пожалуй, основной сенсацией гонки в Спа

Ники Лауда
"ЭДДИ ПРОВЕЛ ГОНКУ ВО ВСЕХ ОТНОШЕНИЯХ ОЧЕНЬ ВПЕЧАТЛЯЮЩЕ, И МАШИНА В ЕЕ ПОСЛЕДНЕЙ МОДИФИКАЦИИ НАКОНЕЦ-ТО НАС ТОЖЕ ПОРАДОВАЛА"

Спа Трасса "Спа-Франкоршам"

Длина круга.....6,963 км
Количество кругов44
Общая длина306,355 км
Финиш/старт0,000 км
Функционирует с 1924 г.
Организатор Гран При:
Spa Activities SPRL
Старт гонки
(время московское)16:00
Расположение:
50 км к юго-востоку от Льежа
Почтовый адрес:
Circuit de Spa-Francorchamps,
Route du Circuit 55, B-4970
Francorchamps - BELGIUM
Тел.(+32) 87 27 5138
Адрес в Internet:
www.spa-francorchamps.be



Победитель 2001 г.Михаэль Шумахер/Ferrari F2001:
1:15'31.935
Рекорд круга в квалификации ..1'48.682 (1998 г., Мика Хаккинен/
McLaren MP4/13)
Рекорд круга в гонке1'49.758 (2001 г., Михаэль Шумахер/
Ferrari F2001)

— быстрееший круг в гонке — время, превышающее рекорд круга в гонке/квалификации



На этом Гран При...
Михаэль Шумахер записал в свой актив
50-й лучший круг в гонках Ф-1. Впервые
немец показал БК здесь же, в Спа,
ровно десять лет назад.

ТРЕНИРОВКА. ПЯТНИЦА

Облачность. Сухо		Температура воздуха: 15–24 °C		Температура полотна: 17–32 °C	
№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.ср.	
1	К. Райкконен	1'47.196/20	—	233.840	
2	Д. Култхард	1'47.356/29	0.160	233.492	
3	М. Шумахер	1'47.403/27	0.207	233.390	
4	Р. Баррикелло	1'48.321/24	1.125	231.412	
5	Р. Шумахер	1'48.435/31	1.239	231.168	
6	Дж. Баттон	1'48.778/27	1.582	230.439	
7	П. де ла Роса	1'48.902/18	1.706	230.177	
8	Х.-П. Монтойя	1'48.969/19	1.773	230.036	
9	Э. Ирвайн	1'49.222/16	2.026	229.503	
10	М. Сало	1'49.260/26	2.064	229.423	
11	А. Мак-Ниш	1'49.560/28	2.364	228.795	
12	Я. Трулли	1'49.603/29	2.407	228.705	
13	Ж. Вильнев	1'49.897/23	2.701	228.093	
14	Дж. Физикелла	1'50.144/23	2.948	227.582	
15	Т. Сато	1'50.357/24	3.161	227.142	
16	О. Панис	1'50.392/20	3.196	227.070	
17	Ф. Масса	1'51.068/26	3.872	225.688	
18	Э. Дэвидсон	1'51.270/32	4.074	225.279	
19	Н. Хайдфельд	1'51.355/25	4.159	225.107	
20	М. Уэббер	1'52.343/13	5.147	223.127	
21	Х.-Х. Френтцен	НСТ	—	—	
22	Э. Бернольди	НСТ	—	—	

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

ТРЕНИРОВКА. СУББОТА

Перем. обл. Сухо		Температура воздуха: 15–22 °C		Температура полотна: 18–27 °C	
№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.ср.	
1	К. Райкконен	1'44.870/17	—	239.027	
2	М. Шумахер	1'44.951/17	0.081	238.842	
3	Д. Култхард	1'45.407/22	0.537	237.809	
4	Р. Баррикелло	1'45.451/21	0.581	237.710	
5	Х.-П. Монтойя	1'45.620/21	0.750	237.330	
6	Р. Шумахер	1'45.696/21	0.826	237.159	
7	М. Сало	1'46.324/25	1.454	235.758	
8	О. Панис	1'46.628/29	1.758	235.086	
9	П. де ла Роса	1'46.759/23	1.889	234.798	
10	Дж. Баттон	1'46.820/26	1.950	234.663	
11	Дж. Физикелла	1'46.866/21	1.996	234.562	
12	Э. Ирвайн	1'46.873/23	2.003	234.547	
13	Ж. Вильнев	1'47.087/24	2.217	234.078	
14	Ф. Масса	1'47.092/23	2.222	234.067	
15	Я. Трулли	1'47.292/26	2.422	233.631	
16	Т. Сато	1'47.376/25	2.506	233.448	
17	Н. Хайдфельд	1'47.387/24	2.517	233.424	
18	А. Мак-Ниш	1'47.670/17	2.800	232.811	
19	М. Уэббер	1'48.735/14	3.865	230.531	
20	Э. Дэвидсон	1'49.386/23	4.516	229.159	
21	Х.-Х. Френтцен	НСТ	—	—	
22	Э. Бернольди	НСТ	—	—	

КВАЛИФИКАЦИЯ

Переменная облачность. Сухо		Температура воздуха: 21–22 °C		Температура полотна: 26–30 °C	
№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.ср.	Время дня
1	М. Шумахер	1'43.726/9	—	241.663	13:49.01
2	К. Райкконен	1'44.150/12	0.424	0.408	240.679 14:00.59
3	Р. Баррикелло	1'44.335/12	0.609	0.587	240.253 13:49.12
4	Р. Шумахер	1'44.348/12	0.622	0.599	240.223 14:00.37
5	Х.-П. Монтойя	1'44.634/12	0.908	0.875	239.566 14:01.14
6	Д. Култхард	1'44.759/12	1.033	0.995	239.280 14:01.06
7	Я. Трулли	1'45.386/11	1.660	1.600	237.857 13:39.49
8	Э. Ирвайн	1'45.865/12	2.139	2.062	236.780 14:00.51
9	М. Сало	1'45.880/12	2.154	2.076	236.747 14:01.19
10	Дж. Баттон	1'45.972/12	2.246	2.165	236.541 14:01.13
11	П. де ла Роса	1'46.056/10	2.330	2.248	236.354 13:36.41
12	Ж. Вильнев	1'46.403/11	2.677	2.580	235.583 13:35.32
13	А. Мак-Ниш	1'46.485/12	2.759	2.659	235.402 13:35.11
14	Дж. Физикелла	1'46.508/11	2.782	2.682	235.351 14:01.11
15	О. Панис	1'46.553/10	2.827	2.725	235.251 14:00.44
16	Т. Сато	1'46.875/12	3.149	3.035	234.543 13:51.12
17	Ф. Масса	1'46.896/12	3.170	3.056	234.497 13:36.47
18	Н. Хайдфельд	1'47.272/10	3.546	3.418	233.675 14:01.25
19	М. Уэббер	1'47.562/12	3.836	3.698	233.045 13:36.17
20	Э. Дэвидсон	1'48.107/11	4.444	4.284	231.735 13:50.16
107%		1'50.987	7.261	7.000	
21	Х.-Х. Френтцен	НСК	—	—	—
22	Э. Бернольди	НСК	—	—	—

РАЗМИНКА

Облачно. Сухо		Температура воздуха: 13–17 °C		Температура полотна: 15–20 °C	
№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.ср.	
1	М. Шумахер	1'48.044/10	—	232.005	
2	К. Райкконен	1'49.033/11	0.989	229.901	
3	Д. Култхард	1'49.104/10	1.060	229.751	
4	П. де ла Роса	1'49.107/11	1.063	229.745	
5	Р. Баррикелло	1'49.403/12	1.359	229.123	
6	Я. Трулли	1'49.463/9	1.419	228.997	
7	О. Панис	1'49.806/10	1.762	228.282	
8	Р. Шумахер	1'50.086/8	2.042	227.701	
9	Ж. Вильнев	1'50.151/11	2.107	227.567	
10	Н. Хайдфельд	1'50.155/10	2.111	227.559	
11	Х.-П. Монтойя	1'50.364/13	2.320	227.128	
12	М. Сало	1'50.466/11	2.422	226.918	
13	Дж. Баттон	1'50.610/9	2.566	226.623	
14	А. Мак-Ниш	1'50.757/9	2.713	226.322	
15	Ф. Масса	1'50.896/11	2.852	226.038	
16	Дж. Физикелла	1'50.941/13	2.897	225.947	
17	Э. Ирвайн	1'51.500/10	3.456	224.814	
18	Э. Дэвидсон	1'52.292/11	4.248	223.228	
19	М. Уэббер	1'52.653/12	4.609	222.513	
20	Т. Сато	2'07.290/4	19.24	196.926	

ГОНКА

Облачно. Сухо		Температура воздуха: 16–17 °C		Температура полотна: 19–20 °C	
№	Пилот	Время	ЛК/№	В.ср.	
1	М. Шумахер	1:21'20.634	1'47.176/15	225.970	
2	Р. Баррикелло	+1.977	1'48.196/16	225.878	
3	Х.-П. Монтойя	+18.445	1'49.293/44	225.119	
4	Д. Култхард	+19.357	1'49.398/43	225.077	
5	Р. Шумахер	+56.440	1'49.681/15	223.386	
6	Э. Ирвайн	+1'14.809	1'50.829/13	222.443	
7	М. Сало	+1'17.300	1'50.832/18	222.424	
8	Я. Трулли	+1'19.855	1'49.787/43	222.332	
9	А. Мак-Ниш	+1 круг	1'51.479/17	220.723	
10	Н. Хайдфельд	+1 круг	1'51.013/19	220.689	
11	Т. Сато	+1 круг	1'50.886/26	220.340	
12	О. Панис	НФ (39)	1'50.275/34	220.450	
13	Дж. Физикелла	НФ (38)	1'50.969/17	221.569	
14	П. де ла Роса	НФ (37)	1'50.221/14	221.889	
15	Ф. Масса	НФ (37)	1'50.595/30	220.785	
16	К. Райкконен	НФ (35)	1'49.764/31	223.528	
17	Я. Трулли	НФ (35)	1'50.235/15	222.562	
18	Э. Дэвидсон	НФ (17)	1'51.878/12	217.569	
19	Дж. Баттон	НФ (10)	1'51.223/6	223.180	
20	М. Уэббер	НФ (4)	1'52.469/3	216.248	

ЧЕМПИОНАТ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ

Пилот	Очки
1 М. Шумахер	122
2 Р. Баррикелло	51
3 Х.-П. Монтойя	44
4 Р. Шумахер	42
5 Д. Култхард	37
6 К. Райкконен	20
7 Дж. Баттон	11
8 Н. Хайдфельд	7
9 Дж. Физикелла	7
10 Я. Трулли	4
11 Ф. Масса	4
12 Э. Ирвайн	4
13 Ж. Вильнев	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
— Э. Дэвидсон	—

Внутрикомандные противоборства в квалификации

М. Шумахер	10:4	Р. Баррикелло
Д. Култхард	5:9	К. Райкконен
Р. Шумахер	7:7	Х.-П. Монтойя
Н. Хайдфельд	10:4	Ф. Масса
Дж. Физикелла	10:3	Т. Сато
Ж. Вильнев	7:7	О. Панис
Я. Трулли	10:4	Дж. Баттон
Э. Ирвайн	7:6	П. де ла Роса
Х.-Х. Френтцен	11:1	Э. Бернольди
А. Ионг	0:12	М. Уэббер
Э. Дэвидсон	0:2	М. Уэббер
М. Сало	13:1	А. Мак-Ниш

КУБОК КОНСТРУКТОРОВ

Команда	Очки
1 Scuderia Ferrari Marlboro	173
2 BMW WilliamsF1 Team	86
3 West McLaren Mercedes	57
4 Midland Renault F1 Team	15
5 Sauber Petronas	11
6 DHL Jordan Honda	7
7 Lucky Strike BAR Honda	5
8 Jaguar Racing	4
9 KL Minardi Asiatech	2
10 Panasonic Toyota Racing	2
11 Orange Arrows	2

СТАРТОВАЯ РЕШЕТКА

КРУГ ЗА КРУГОМ

К. Райкконен 1'44.150	М. Шумахер 1'46.726
Р. Шумахер 1'44.348	Р. Баррикелло 1'44.335
Д. Култхард 1'44.759	Х.-П. Монтойя 1'44.634
Э. Ирвайн 1'45.865	Я. Трулли 1'45.386
Дж. Баттон 1'45.972	М. Сало 1'45.880
Ж. Вильнев 1'46.403	П. де ла Роса 1'46.056
Дж. Физикелла 1'46.508	А. Мак-Нис 1'46.485
Т. Сато 1'46.876	О. Панис 1'46.553
Н. Хайнфельд 1'47.272	Ф. Масса 1'46.896
Э. Дэвидсон 1'48.170	М. Уэббер 1'47.662

1

М. Шумахер уверенно начинает гонку и первым входит в La Source. Райкконен пытается перекрыть траекторию Баррикелло, но не успевает. Монтойя обгоняет Ральфа по внутреннему радиусу, а на торможении перед Les Combes немца опережает еще и Култхард. Лучшее время гонку начал Хайнфельд, отыгравший 3 позиции. Порядок в конце круга: М. Шумахер, Баррикелло, Райкконен, Монтойя, Култхард, Р. Шумахер.



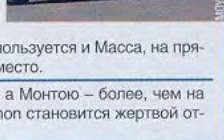
2

Райкконен (3-й) едва не вылетает в Rouhon, но "ловит" машину. Этим пользуется Монтойя и обгоняет финна.



5

М. Шумахер отрывается от преследователей, устанавливая один за другим рекорды круга в гонке. В борьбе за 15-е место Масса на легкой машине опережает Хайнфельда в Les Combes. Уэббер (19-й) выбывает из борьбы – отказ КП.



8

После нескольких неудачных атак Вильнев (14-й) вынуждает Физикеллу ошибиться в La Source и выходит вперед. Занимающий итальянца пользуется и Масса, на прямой после Radillion отодвигая того уже на 15-е место.

11

М. Шумахер опережает Баррикелло почти на 9, а Монтойя – более, чем на 20 с. Занимающий 9-е место Баттон перед Rouhon становится жертвой отказа мотора.



14

Вильнев (12-й) выигрывает еще одну позицию, обогнав Мак-Ниса, у которого барахлит трэкин-контроль, перед Les Combes. Масса (13-й) и Сато (16-й) открывают волну пит-стопов. Бразилец продолжает гонку 17-м, а японец – 18-м и последним (механики Jordan завозились со сменой колес).

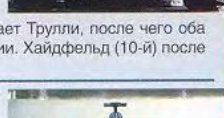
15

М. Шумахер, который лишь трижды с начала гонки не улучшал время прохождения круга, останавливает стрелку секундомера на отметке 1'47.176 – это на 2,5 с быстрее рекорда "Спа-Франкоршам" в гонке. На пит-лейн Ирвайн (8-й), Вильнев (11-й), Мак-Нис (12-й) и Дэвидсон (16-й). Гонку они продолжают на 13-й, 14-й, 15-й и 18-й позициях соответственно.



16

Лидер в боксах (8.6) и возвращается на трассу 2-м. Также меняют шины и дозаправляются Сало (8-й) и де ла Роса (9-й) – оба теряют по четыре места.



17

Баррикелло также на пит-лейн (10.2), пропуская четверых соперников. Р. Шумахера (6-й) разворачивает в Les Combes, и немца опережает Трулли, после чего оба заезжают на пит-лейн и теряют по одной позиции. Хайнфельд (10-й) после пит-стопа продолжает гонку 16-м.



18

Монтойя (2-й; 7.8) и Райкконен (3-й; 9.6) одновременно дозаправляются и меняют шины, пропуская Култхарда и Баррикелло. Панис (9-й) теряет в боксах 7 мест. Дэвидсон ошибается в Rouhon, машина разворачивается, вылетает с трассы и увязает в гравии.



19

Последним среди пилотов, выбравших тактику двух пит-стопов, останавливается Култхард (2-й; 8.7). Дэвиду удается за счет этого опередить Райкконена. Других изменений в первой десятке нет, не считая допустившего ошибку и потерявшего одну позицию Ральфа и поднявшегося до 6-го места Физикеллы, которому еще предстоит единственная остановка.

21

Физикелла останавливается (12.2) и откатывается на 15-е место.



27

Занимающий 17-е и последнее место Сато во второй раз в боксах. Михаэль опережает Рубенса на 23 секунды, все остальные еще дальше.

28

На пит-лейн Масса (13-й) теряет 3 места.

29

Останавливаются Трулли (6-й; 9.0), Мак-Нис (12-й) и Хайнфельд (13-й) – каждый пропускает троих соперников. Шотландец попытался было опередить Массу в борьбе за 14-е место на спуске к Eau Rouge, но остался позади.



30

М. Шумахер (1-й; 8.8) также на пит-лейн, вновь пропуская Баррикелло. Ирвайн (7-й) и Сало (8-й) после визита в боксы продолжают гонку 10-м и 11-м.

31

После второго пит-стопа Баррикелло (1-й; 9.1) благодаря большому отрыву от преследователей пропускает лишь партнера по Ferrari, а Ральф (6-й; 10.0 – гоночку с трудом удалось тронуться с пит-лейн) – де ла Росу, Трулли и Вильнева.

32

Де ла Роса (6-й; 9.0) теряет на пит-лейн 5 мест, Панис (13-й) – 3.

33

Серию пит-стопов продолжают Монтойя (3-й; 7.4) и Вильнев (7-й). На трассу они возвращаются 5-м и 12-м соответственно.

34

Временно вышедший на 4-ю позицию Райкконен после остановки в боксах (8.2) пропускает Монтойю.

35

Также на пит-лейн Култхард (3-й; 6.2). Дэвид едва не оказывается впереди Монтойи, но все же пропускает колумбийца, откатываясь на 4-е место.

36

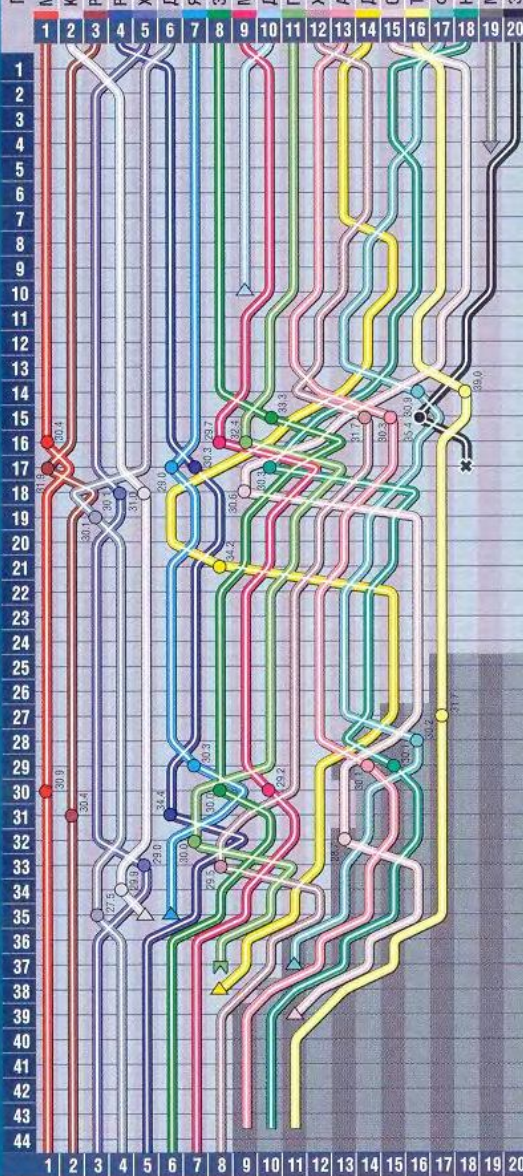
Замыкающие шестерку Райкконен и Трулли почти одновременно сходят из-за отказа мотора (Кими перед Les Combes, Ярно – перед Rouhon). Теперь в очковую зону попадают Р. Шумахер и Ирвайн.



38

У де ла Росы, который воево атакует Сало в борьбе за 7-е место, перед Les Combes не выдерживает задняя подвеска. Также сходит

Пилот	Команда	Шасси/Мотор
М. Шумахер	Ferrari	F2001-22/Ferrari
К. Райкконен	McLaren	MP4-17-07/Mercedes
Р. Баррикелло	Ferrari	F2001-22/Ferrari
Р. Шумахер	Williams	FW24-06/BMW
Х.-П. Монтойя	Williams	FW24-06/BMW
Д. Култхард	McLaren	MP4-17-08/Mercedes
Я. Трулли	Renault	R202-05/Renault
Э. Ирвайн	Jaguar	R3-05/Jaguar
М. Сало	Toyota	TF102-07/Toyota
Дж. Баттон	Renault	R202-06/Renault
П. де ла Роса	Jaguar	R3-03/Jaguar
Ж. Вильнев	BAR	004-06/Honda
А. Мак-Нис	Toyota	TF102-08/Toyota
Дж. Физикелла	Jordan	EJ12-06/Honda
О. Панис	BAR	004-08/Honda
Т. Сато	Jordan	EJ12-04/Honda
Ф. Масса	Sauber	C21-07/Petronas
Н. Хайнфельд	Sauber	C21-06/Petronas
М. Уэббер	Minardi	PS02-04/Asiatech
Э. Дэвидсон	Minardi	PS02-03/Asiatech



● – пит-стоп ■ – штраф ☆ – вылет ▲ – двигатель ● – акселератор
▼ – трансмиссия ◻ – гидравлика ◻ – подвеска ☆ – столкновение

Масса (11-й) – на стартовой прямой бразилец подвел двигатель.

Физикелла, поднявшийся было уже до 8-го места, становится еще одной жертвой взрыва мотора на прямой между Radillion и Les Combes. Следующий вплотную за итальянцем Вильнев едва не "поскальзывается" на вылившемся масле.



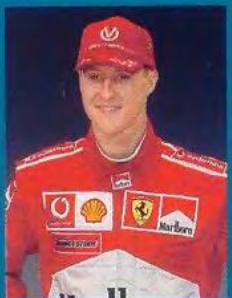
Пятый отказ двигателя за пять кругов – на этот раз не повезло Панису (11-й). Все там же, в конце длинной прямой перед поворотом Les Combes, не выдерживает Honda на машине француза. В гонке осталось лишь 11 автомобилей.

М. Шумахер и Баррикелло приносят Ferrari шестой дубль в сезоне – у итальянской команды 173 очка, тогда как у всех остальных, вместе взятых, – 191. Оба Williams в шестерке, что фактически лишает McLaren шансов на второе место в Кубке конструкторов, даже несмотря на 3 очка Култхарда. Эдди Ирвайн впервые с ГП Австралии попал в зачетную шестерку. Максимальная скорость в конце прямой перед Les Combes у М. Шумахера (319.4 км/ч), лучшего сектора также у немца (1-й: 29.690; 2-й: 48.728; 3-й: 28.515). Лишь единственный круг лидерства Баррикелло лишил Михаэля Большого шлема.



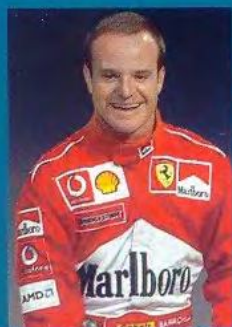
ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИЯ ПОСЛЕ ГОНКИ

Михаэль Шумахер



Гонка прошла отлично, и результат даже превзошел наши ожидания, поскольку мы не были уверены, как будет меняться температура и как поведут себя шины. Но когда мы с Рубенсом удачно стартовали и сразу же стали быстро отрываться от остальных, исход гонки стал ясен — нам оставалось просто доехать до финиша. Машина была великолепна, и я мог позволить себе расслабиться и получать удовольствие. Это не значит, что я предпочитаю легкий успех жесткому соперничеству, но чтобы получать удовольствие от гонки, вовсе не обязательно с кем-то бороться. В конце дистанции я немного сбросил темп, но не из-за каких-либо проблем, а просто для пущей предосторожности — уж слишком много моторов в этой гонке взорвалось, и мне не захотелось выжимать из него максимум: отрыв от Рубенса в результате сократился до двух секунд, но Хуан-Пабло отставал еще на десять секунд, так что на сей счет можно было не волноваться.

Рубенс Баррикелло



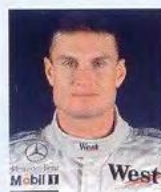
С учетом тех проблем, которые возникли еще в пятницу, и сложностей с настройками сегодняшним утром я очень доволен результатом. И памятуя о том, как быстро может ехать Кими, я был очень доволен тем, что мне удалось обойти его уже на старте, и это весьма облегчило для меня дальнейший ход гонки. Он попытался было перекрыть мне траекторию, но к первому повороту я подвезал уже бок о бок с ним, и он был достаточно благоразумен уступить, чтобы избежать столкновения. Затем была пара острых моментов, когда взорвались моторы на машинах Массы и Паниса — всякий раз это происходило прямо передо мной, и проблема была даже не в том, чтобы найти дорогу в клубах дыма, а чтобы не наехать на масло и не стать в результате всего лишь пассажиром в своей машине. Что же касается того, чтобы через команду попросить Михаэля пропустить меня для упрочения моего второго места в чемпионате, то мне такое и в голову не приходило. Михаэль доминировал весь уик-энд, уже после первых кругов гонки стало ясно, что он недосыгаем, и он абсолютно заслужил эту победу, а я так или иначе увеличил свой отрыв от соперников еще на два очка.

Хуан-Пабло Монтоя



На старте Райкконен, полагаю, хотел удержать за собой Рубенса, но ошибся, замешкался и в результате пропустил и меня. Но гонка была для меня довольно тяжелой, особенно поначалу. После той скорости, которую Кими Райкконен продемонстрировал утром и в первой части гонки, я был немного удивлен тем, что мог удерживать его позади. Думаю, что помогли те изменения в настройках, которые мы сделали уже на стартовой решетке прямо перед стартом. На пит-стоп мы заехали одновременно, но Кими, вероятно, залили больше бензина, потому что после этого я его больше уже не видел, и лишь в конце пришлось побороться с Дэвидом. Наши скорости были очень близки, но у него было небольшое преимущество в конце прямых за счет "воздушного мешка". В самом конце, полагаю, он был даже чуть быстрее меня, но все же не настолько, насколько был на протяжении всего уик-энда.

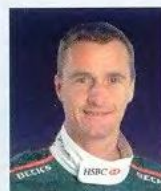
ГОНКА ГЛАЗАМИ ПИЛОТОВ



Дэвид Култхард: Жаль, что нам не удалось достичь лучшего сегодня. Уже на первом круге я смог обойти Ральфа Шумахера на длинной прямой перед Les Combes и выйти на пятую позицию. Но машина была не слишком хороша в среднем секторе, и именно это помешало мне подобраться вплотную к Монтое, чтобы обойти и его. После второго пит-стопа, когда на асфальте стало больше резины, сцепление колес с трассой улучшилось, и топлива на борту было меньше, что и позволило мне улучшить время прохождения круга ближе к концу гонки. Причем второй пит-стоп команда провела очень быстро, но, к сожалению, и этого оказалось недостаточно, чтобы догнать Монтою.



Ральф Шумахер: Учитывая допущенные мной ошибки, я вполне могу быть доволен своим результатом. На старте я был заблокирован задержавшимся Райкконеном, затем вылетел в гравий и, наконец, трогаясь после второго пит-стопа, нажал не на ту кнопку на руле. Но в итоге мне удалось заработать два очка, весьма ценных для команды в борьбе за второе место в Кубке конструкторов.



Эдди Ирвайн: Я достаточно удачно стартовал, смог на выходе из первого поворота сохранить свою позицию и затем делал все, что было в моих силах, чтобы опередить Трулли, но он отрывался все дальше и дальше. Однако затем уже Сало в свою очередь стал насаждать на меня, так что мне все равно пришлось постоянно жать на "газ". С машиной никаких проблем не было, и по скорости в этой гонке она оказалась вполне сопоставима с McLaren и Williams. Это была отнюдь не лучшая из моих гонок, но из нее видно, как важен хороший результат в квалификации.



Мика Сало: Пит-стопы прошли хорошо, и особых проблем не возникало. Думаю, что и я также пилотировал хорошо и без ошибок. Я гнал на самом пределе от старта до финиша и был очень близок к тому, чтобы заработать очко. Конечно, очень обидно финишировать всего в 4 с от шестого места.



Жак Вильнев: Машина в целом вела себя отлично, я мог жать на все сто и в этой гонке вполне мог финишировать шестым, но отвратительно стартовал и потом потерял время за Мак-Нишем. Это, впрочем, был нормальный поединок, чего не скажешь о борьбе с Физикеллой, из-за стратегии которого я надолго за ним застрял. И если бы не поломка мотора его машины, это могло бы продолжаться до самого конца гонки.



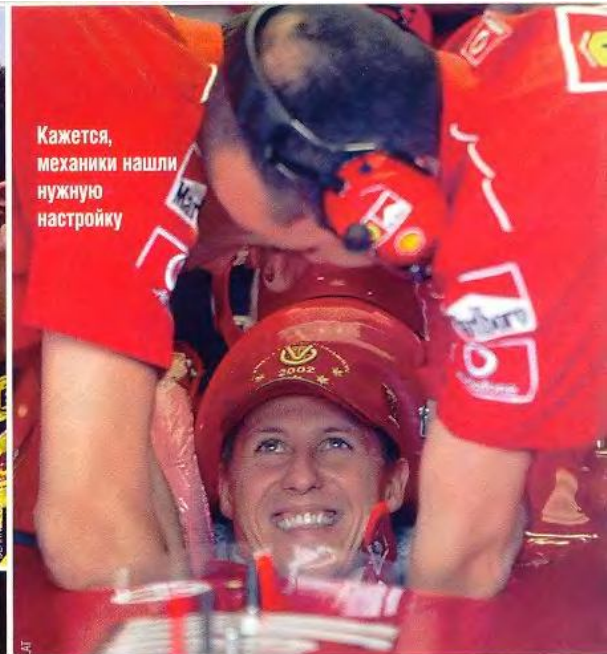
Аллан Мак-Ниш: Гонка сложилась для меня насыщенной острыми эпизодами и борьбой с другими гонщиками. Кнопочное управление на руле немного барахлило, из-за чего имели место проблемы с противобуксовочной системой и, соответственно, управляемостью машиной. Но в остальном все было нормально, и я рад финишировать в первой десятке.



Ник Хайдфельд: В гонке машина оказалась лучше, чем в квалификации, но движение было все время настолько плотным, что у меня просто не было шанса ехать быстрее. Фелипе поначалу обогнал меня, поскольку мы использовали разные стратегии дозаправки, но после второго пит-стопа мы вновь сблизились. К сожалению, как раз на том круге перед пит-стопом, когда мне надо было ехать как можно быстрее, мне пришлось пропускать на круг Михаэля, на чем я потерял уйму времени и из-за чего оказался позади Мак-Ниша. Но ведь не мог же я игнорировать синие флаги.



— ...и тогда Такума сказал, что собирается выиграть гонку !!!
Макаров Андрей, Владимир



Кажется, механики нашли нужную настройку

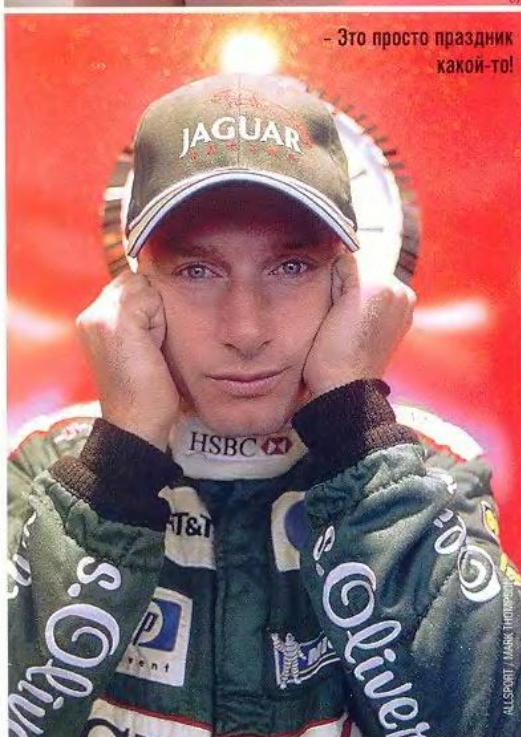
Уважаемые читатели, предлагаем вам принять участие в конкурсе "Калейдоскоп", условия которого изложены на нашем сайте www.formula-one.ru. Подпись победителя августовского конкурса мы публикуем на фото со знаком 



Самый эффектный изгиб на трассе — хочешь не хочешь, а притормозишь!



— Притормози! Вот так!
А сейчас вылетит птичка!
— Да я тут уже тридцать кругов притормаживаю, а птички так ни разу и не было!



— Это просто праздник какой-то!

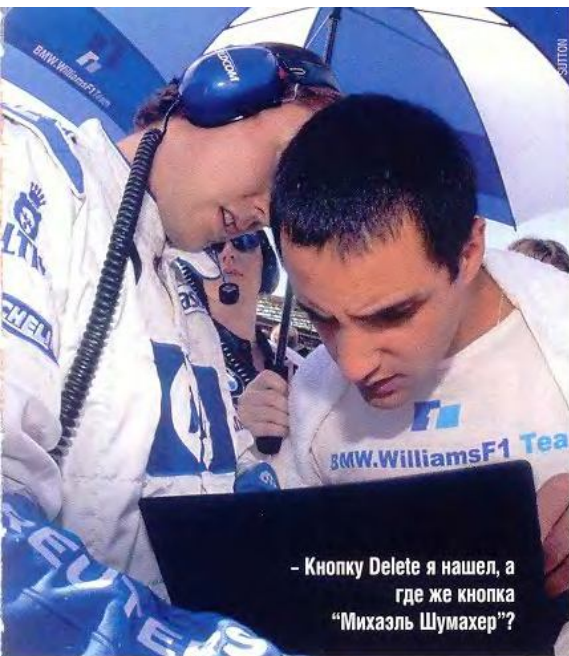


— Так, мужики, толкаете до конца пит-лейн, а потом Лысый катается!

Шутка удалась. Двигатель не заведется



Сапоги-скороходы



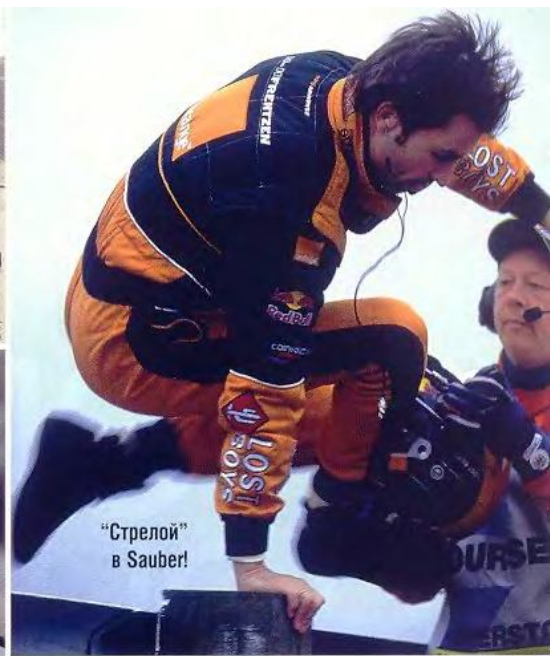
- Кнопку Delete я нашел, а где же кнопка "Михаэль Шумахер"?



- Семья у меня большая...



Так попадают в телевизор...



"Стрелой" в Sauber!



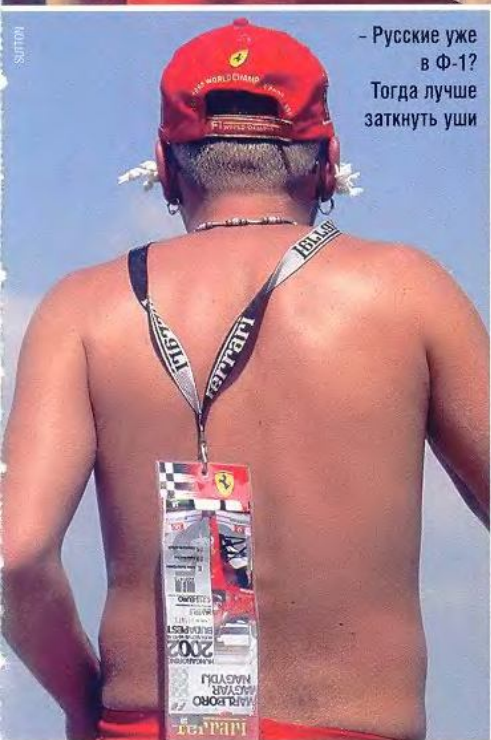
- Ну и чем я хуже Фанхио?



- Что же мы вчера ели? Даже чихнуть боязно...



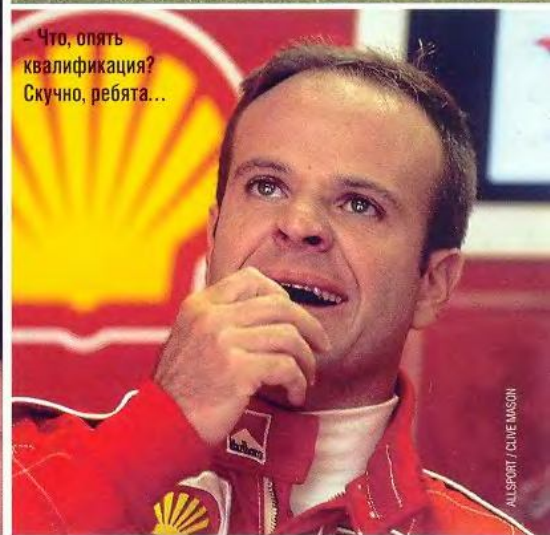
Новый поставщик шин



- Русские уже в Ф-1? Тогда лучше заткнуть уши



Подсела на "формуле"



- Что, опять квалификация? Скучно, ребята...

“ГРОМ” СРЕДИ ЯСНОГО НЕБА

Меня распирали эмоции. Еще бы! Ведь я несся по легендарной трассе в Донингтоне в автомобиле Формулы-1 вместе с действующими пилотами чемпионата мира и звездами автогонок других классов. Более того, я держался непосредственно позади самого Дамона Хилла, а опережала нас лишь одна машина, за рулем которой находился Марк Уэббер. Но вот мы уже в медленной “шпильке”, оторманиваясь чуть позже и резко, отчего в глазах немного темнеет, и я, пройдя Марка вслед за Дамоном по наружной траектории, вырываюсь вперед. На последний круг мы уходим в том же порядке: Хилл — первый, я — сразу за ним! Обогнуть чемпиона мира у меня не было ни малейшего шанса, потому что я был... “пассажиром” в двухместной Minardi PS-026T, за рулем которой находился Дамон, и сидел непосредственно позади него. Он первый, я второй.

Прокатиться в двухместной машине Ф-1 меня пригласил еще в самом начале этого сезона, в Сепане, шеф Minardi Пол Стордарт. Но время шло, команда переживала финансовые трудности, и я уже не питал особых надежд на воплощение обещанного. И вдруг на ITI Европы ко мне подходит руководитель пресс-службы Minardi Тразм Дюоне и говорит: “Товарищ, Борис Донингтон, 9–11 августа, “Гром” в парке — 2”. Через пару дней пришло тебе официальное приглашение”. Так утром 9 августа я ока-

зался на автодроме в Донингтон-парке, в “колыбели британского автоспорта”. Акция Minardi под названием “Гром” в парке — 2” (первая состоялась в прошлом году) запомнилась тем, что Найджел Манселл разбил две машины, презависив в Фернандо Алонсо) была интегрирована в классический гоночный уик-энд, и без того насыщенный самыми разнообразными соревнованиями, в числе которых, в частности, был этап европейского чемпионата Ф-3000, в котором уча-

ковали наши гонщики Сергей Зубовин, и две гонки чемпионата Формулы-Palmer-Audi, в котором в этом сезоне сразится Роман Русина. Собственно же “покалушек” на двухместных Minardi (общим числом аж в восемь машин) представляли из себя весьма серьезное мероприятие — фактически почти полную имитацию Гран При Формулы-1: тренировочные заезды в пятницу, тренировки и квалификация в субботу, разминка и самая настоящая гонка в воскресенье. С единственной лишь

разницей, что в каждой машине помимо пилота был еще и пассажир. В качестве “движущей силы” в мероприятии участвовали действующие пилоты Minardi Марк Уэббер и Алекс Йонс, прошлогодний пилот European Minardi в международной Ф-3000 Давид Саленс и победитель этого чемпионата Джастин Уилсон; один из лидеров того же чемпионата итальянец Джорджо Пайтано и его земляк, официальный тест-пилот Minardi Марко Бобби, гонщик CART, которого

прочат в Ф-1, американец Брайан Херга и выступавший в позапрошлом сезоне в международной Ф-3000 за команду European Autos и работавший тест-пилотом Minardi голландец Кристиан Альберс, а также сам владелец команды Minardi Пол Стордарт и, наконец, гость программы, который в представлении не нуждается, — Дамон Хилл! Участие в “покалушках” чемпиона мира 1996 года, который поклялся отныне никогда больше не садиться за руль машины Ф-1,





Удовольствие от поездки получили далеко не все...

было мотивировано самыми благородными целями: вся выручка от гоночного уик-энда в Донингтоне предназначалась для Ассоциации помощи больным синдромом Дауна и для возглавляемого профессором Сидом Уоткинсом Фонда спинномозговых заболеваний. Стоит напомнить, что первенец Демона Хилла и его жены Джорджии, которому сейчас уже 13 лет, появился на свет с синдромом Дауна, так что эта проблема Демону особенно небезразлична. И, забегая вперед, стоит сразу отметить, что "Гром в парке - 2" собрал в итоге на указанные благотворительные цели внушительную сумму - более полумиллиона долларов.

При этом, какой бы грустной ни была тема тяжелых заболеваний, организаторы мероприятия сделали все, чтобы превратить его в настоящий праздник автоспорта. И им это удалось! Хотя самое его начало особого оптимизма не внушало.

К летальному исходу - будь готов!

Перед каждым из "кандидатов в пассажиры" положили увесистую стопку бумаг. Мне уже не раз доводилось подписывать нечто подобное, но многим это предстояло сделать впервые, и по мере ознакомления с содержанием бумаг их беззаботные лица становились все более унылыми. "Пакет смертника" начи-

Перед специалистами Minardi стояла нелегкая задача...



нался с грозного напоминания о том, что автоспорт потенциально смертельно опасен, и помимо вопросов чисто формального и медицинского характера (ФИО, адрес, возраст, рост, вес и т.п.) содержал еще и целый ряд пунктов, действительно способных испортить настроение особо впечатлительным товарищам. Например: "Настоящим удостоверяю, что в полной мере осознаю всю степень опасности автогонок, участвую в данном мероприятии на свой страх и риск; в случае моей гибели или нанесения мне увечий устроители не несут за это ответственности и расходов по транспортировке, лечению или похоронам". Или: "Контактные телефоны для оперативной связи с вашим ближайшим родственником и вашим постоянным лечащим врачом в случае необходимости". Или вот еще: "Контактный телефон вашего адвоката, уполномоченного вести ваши дела в случае вашей смерти". Ну и тому подобное.

Надо ли говорить, что, когда часом позже из кокпита двухместной Minardi извлекли практически бесчувственное тело молодой девушки, около получаса пролежавшей в полубессознательном состоянии, энтузиазма у очередников еще поубавилось. Механики подливали масла в огонь, участливо интересуясь у уже заточенных в машины пассажиров: "Сэр, надеюсь, вы не забыли составить завещание?"

Пришел и мой черед занять место в кокпите за сиденьем гонщика - Алекса Йонга. О дальнейшем стоит рассказать подробнее, чтобы было понятно, как непросто обычному смертному быть не то что пилотом, а хотя бы пассажиром автомобиля Ф-1, каких "страшных" жертв это требует.

Размер имеет значение

Естественное опасение, что по какой-либо причине я не пройду последующее обязательное медобследование, оказалось беспочвенным. Врач, поинтересовавшись, что и сколько было съедено за завтраком и произведя все необходимые действия, остался удовлетворен своим исследованием (даже давление и пульс были в полном норме), только пожурил за плохие зубы (частично выбитые как раз в одной из гонок в прошлом) и официально "благословил" на участие в мероприятии в качестве пассажира.

Корреспондент журнала "Формула" попал в сложное положение



И затем только началось самое страшное. Пошел процесс пропихивания и утрамбовывания 115 кг веса и 190 см роста в пассажирский отсек кокпита, рассчитанный максимум на 88 кг и 180 см. Я, конечно, заранее готовился к худшему, но все же не представлял, что будет настолько худо. Для начала у меня элементарно заклинило ноги. Мои конечности никак не желали проходить в "туннели" по бокам кресла пилота под нужным углом - для этого пришлось бы, словно кузнечиком, выгнуть колени назад. На помощь пришли дюжие механики Minardi. Нырнув с обеих сторон в кокпит и отыскав в его глубине мои застрявшие ступни, они крепко за них взялись, потянули вверх и вперед, и мгновение спустя я с треском во дворился на пассажирское место. (Замечу попутно, что сиденьем, как таковым, если не считать маленькой мягкой спинки, пассажирский отсек не оборудован - сидишь прямо на полу.)

Приступив к пристегжке меня ремнями, один из механиков наставлял: "Борис, непременно держи ступни плотно прижатыми к площадкам, в которые они упираются, ни в коем случае не отрывай их!" "Почему?!" - поинтересовался я. - "А потому, что как только Алекс заметит, что они не прижаты, он тут же начнет их щекотать!" - и довольный механик разразился веселым хохотом. Мне, однако, было не до смеха. Оказалось, что проблема с ногами - это еще не самое ужасное. Гораздо труднее было "упаковать" надлежащим образом верхнюю часть туловища. Ремнями безопасности меня стали немилосердно стягивать по вертикали, изо всех сил при этом нажимая на меня в четыре пары рук. Когда меня сжали до того, что я практически утратил способность дышать, я из последних сил постарался сообщить об этом. На что мне было строго указано: "Или сиди, как сидишь, или вылезь". Я выбрал первое, подумав про себя: "Алекс, конечно, хороший парень, но ведь он наверняка меня утробит, так какая разница, если я уже до этого задохнусь?"

Тем временем мне в руки сунули некий цилиндр с проводом, уходящим вглубь кокпита, с одной стороны и с красной кнопкой с другой. "Советую не выпускать эту штуку из рук", - мрачно предупредил механик. "Ядерная кнопка?" - прохрипел я. "Почти, - ответил мой мучитель. - Держи ее постоянно нажатой. А если вдруг почувствуешь, что сейчас от стра-





Пассажир - в кокпите, но элемент безопасности, аналогичный тому, что идет по кромке кабины пилота, еще не вставлен

ха обделаешься, не пачкай комбинезон и машину - отпусти кнопку, Алекс остановится у ближайших кустов, вылезешь, сделаешь свое дело, и поедете дальше". Очень довольный своей шуткой, механик вновь расхохотался: "Если серьезно, Борис, держи эту кнопку постоянно нажатой. Если же вдруг почувствуешь себя плохо, просто отпусти ее, и перед Алексом загорится красный сигнал тревоги". И добавил уже совсем по-доброму: "Ну, а если вдруг сознание потеряешь, или еще что, то она у тебя сама из рук вывалится".

"И еще, ни в коем случае не высовывай на ходу башку из-за дуги безопасности. Если встречный поток воздуха попадет под шлем - оторвет на фиг вместе с башкой, - мой "ангел-хранитель" еще раз с сомнением осмотрел меня. - Впрочем, нет. Все равно оторвет. Уж слишком она у тебя торчит". Собрав последние запасы воздуха, я сделал страшные глаза и выдал из себя: "Мобильный телефон! Скорее! Это очень важно!" "Что? Что случилось?" - не на шутку заволновался мой собеседник. "Забыл попрощаться с любимым котом!" - ответил я и в свою очередь мстительно расхохотался.

Однако скоро выяснилось, что веселился я рано. Проблема заключалась в том, что мои плечи все равно никак не уместились таким образом, чтобы сверху можно было защелкнуть подковообразный элемент безопасности по верхней кромке кокпита. Сжать и согнуть меня еще больше не удавалось, хотя на меня уже разве что только еще верхом не садились. В общем, все оказалось тише, и прозвучал страшный приговор: поскольку защитный элемент не фиксируется, а без него по правилам FIA выезд на трассу запрещен, я не поеду. Это был страшный удар! Вне себя от огорчения, сопровождаемый сочувственными репликами и хлопываниями по плечу, я пошел куда глаза глядят, прочь от гаражей...

Попытка - не пытка? Это как сказать...

Минут через десять на другом конце автодрома, где я пытался как-то отвлечься, общаясь с готовящимся к тренировке Романом Русиновым, меня нашел запыхавшийся посланник Minardi: "Сэр, господин Стодарт, узнав,

что случилось, послал меня найти вас и сообщить, что он постарается решить проблему. В машине, которую пилотирует он, пассажирский отсек чуть больше, длиннее". Спустя несколько минут я, спешно вернувшись в гараж, услышал то же самое из уст самого Пола, а

Дэмон Хилл поседел, но не стал от этого менее популярен





затем и всех, с кем сталкивался. Судьба российского журналиста, несомненно окажется за боковой этой праздники автопорта, казалась, волновала всех более всего.

Я, конечно, воспринял духом! У меня появился шанс прокатиться с самим Полом Стортиром! Одно было скверно: дабы не нарушить уже установленную очередь, мне предстояло ждать до самого вечера. Положение усугубилось тем, что до этого момента мне категорически запрещали "осуществлять пи-перрием". На радостях я готов был согласиться на есть не только до вечера, но и вообще никогда. Однако же, когда настало время обеда, и из-под гостевого шатра Minardi потянулись ароматнейшие запахи, я понял, что в ближайшие часы мне придется неслезно. Достаточно было посмотреть на всю эту уюта-вищу за обе щеки одно блюдо за другим пуб-лику, чтобы навсегда возненавидеть все челове-чество. Спусти еще некоторое время тер-петь эти муки стало уже совсем невозможно, и я счел наилучшим выходом вновь удалиться на другой конец автодрома пообщаться с на-шими гонщиками, поведая перед уходом о своих несчастьях радишной и рваной "ча-лишине пишебюва". Она-то на сей раз меня и отослала: "Я только что обсудила вашу про-блему с профессором Уоткинсом, и он заверя-ет меня, что полтарелочка спагетти вам со-вершенно не повредит".

Над рулем наверху копит видна "лампочка пинки", извещающая водителя о проблемах с пассажиром



Давно уже я не радовался так чему-то, как этим словам. Спусти считанные мгновения я уже стоял перед длинным "шведским столом", уставленным всевозможными блюдами, в чис-ле которых были и рекомендованные мне спа-гетти. А спустя еще несколько мгновений до-зволенные полтарелочки этого ароматного блю-да уже приятно наполнили и согрели мой жа-лудок. Потом туда же отправлялись еще полтарелочки того же. Потом еще полтарелоч-ки картошечки с зеленью и грибами, полта-релочки тушеного мяса и внушительных раз-меров тарелочка салата. Потом к ним присое-динилась увесистая вазочка с фруктами и ш-тук пять или шесть вкуснейших пивного и пирожных, не считая которые было просто невозможно. Это не говоря уже о литрах вы-литого сока и лимонада. Одним словом, тор-моза у меня попросту отказалась. И только на-вешавшись досыта, я осознал весь ужас содеянного. Даже для того чтобы встать из-за стола, мне пришлось сделать изрядное усилие, а комби-незон на животе, казалось, уже просто трепал-ся по швам. Что же теперь было надеяться на то, чтобы уместить снос и без того не отличающе-ся скромными размерами и весом тело в про-крустово ложе "формулы"?!

На выходе из гостевого шатра я столкнул-ся со своим "опекуном". Подозрительно огля-дев меня, он спросил: "Ы что там делаю? Та-к-так-так. Ну что ж, теперь бежи на себя, а ве-дешь предупредитель". А в ответ на мой отчаян-ный вопрос, что же теперь делать, прозвучал страшный приговор: "Теперь придется ждать, пока ты, как Винни Пух, не поухаешься".

К счастью, к моменту второй попытки уме-ститься в машине Ф-1 все съезженое уже уле-телось. Но зато над Доингтоном разразился ли-вень. "Кому суждено быть заперченным — не утонет!" — боду подумал я перед тем, как пе-редать себя в крепкие руки механиков.

Пассажирский отсек в "двухместнике" Сто-ртира и впрямь оказался несколько проще-нее. Меня вновь стали утрамбовывать со всех сто-рон и сдавливать ремнями. Наконец, ка-кую-то здоровую веревку падают на плечи так, что внутри меня все бурно затрещало и... злобный "пожар безопасности" зашлеп-нулся. Дать знать, что я не в состоянии ды-шать, я мог уже только мимовольно. Запи-ная "подкова" давила на меня, словно я держал на своих плечах слона. И именно так, в позе

Конструкторы пытались максимально увеличить внутренний объем кабины, поэтому пассажир сидит прямо на полу



Борьба на трассе была плотной. Гонщики все время чувствовали, что им дышит в затылок

эмбриона с торчащей наружу головой я и вы-катился на старт. На прощание механики "под-бодрили" меня, сообщив, что "красная кнопка" в этой машине не работает и посоветовав в случае чего прокунуть руль вперед и цинить пилота за все, что покатится.

Очевидное — невероятное

Мне доводилось самому гоняться в кузов-ных гонках, но ни в какое сравнение с автомо-билем Формулы-1 они по своей динамике не

В тесноте, да не в обиде. Нормы безопасности для двухместного автомобиля те же, что и для одноместного. Двойные стандарты здесь не годятся



идут. Причем надо сразу заметить, что бытующее представление о езде на машине Форму-лы-1 как о "смертельном полете ракеты на колесках" не имеет ничего общего с действи-тельностью. Пресловутый "полет" можно ско-рее описать за рулем обычной, но достаточно мощной дорожной машины на хорошей авто-страде. В Формуле-1 все совершенно иначе. Здесь это практически непрерывная череда разгонов и торможений. Причем сразу же по-нимаешь, почему пилоты-новички, описывая свои первые впечатления от автомобиля Фор-мулы-1, изумляются именно ни с чем не срав-нимой динамике разгона и торможения. По-пробуйте представить, что скорость, которой на взлете достигает, например, пассажирский самолет, грузно пробывая всю казенную полосу; автомобиль Формулы-1 развивает практиче-ски мгновенно, словно "выстреливаясь" вперед. Торможение с этой скоростью впечатляет еще больше. Его даже резком-то в привычном по-нятии не назывешь. Оно тоже фактически мгновенное, будто машина наталкивается на невидимую стену. Тебя при этом, естественно, то вдавливают в спинку, то со всей силы шара-кают вперед, отчетливо привинные ремни, кажется, вот-вот порвут тебя на британский флаг. И так — каждые несколько секунд сменяющийся раз-

гон — невероятное торможение, разгон — тор-можение... Участки трассы между поворотами

началу просто не успеваешь заметить, ма-шина "проглатывает" их за один миг.

Собственно же скорость в такой мере по-зволяет описать относительно прямой и до-статочно длинный участок трассы с двумя по-ряд (левый и правый) быстрыми поворотами, который пилоты проходят в режиме "газ в пол". С непрерывной неслыханно вспоминая бумагу, которые подсыхают недавно. Во-пер-вых, когда на скорости под 300 км/час машина под противным дождем входит в поворот, ты совершенно точно знаешь: она не удержится на трассе, это просто невозможно, так не бы-дет. Но она проходит поворот без малейшего сноса, как "приклеенная". Во-вторых, на такой безумной скорости машина пронесется бук-вально в сантиметрах от внушительных стол-бов, которыми зачем-то обозначены внутрен-ние радиусы поворота, но кажется, что она не-сется прямо на них и вредит с ними размиет-ся. Одним словом, слабонервным девушкам есть от чего унять в оборот.

Еще очень впечатляет прохождение участ-ка с резким перепадом высот, своего рода "трюмлина", сначала кажется, что машина по-под тебя вдруг провалилась вниз, а делая се-

кунды спустя чувствуешь, что летитшь вслед за ней в эту "воздушную яму".

Ощущения от поездки были столь силь-ными, что мое скверное в копилке путеше-ствие перестало напоминать о себе, и голова — единственная часть тела, которой я мог





Певиза Габриэль перед стартом решила немного пококетничать со своим "персональным шофером" Полом Стоддартом

относительно свободно шевелить, — стала жить своей самостоятельной жизнью. Правда, мощный встречный поток воздуха, попадая снизу под шлем, и впрямь, как меня предупреждали, норовил сорвать его прочь вместе с головой. С другой стороны, я убедился в мифичности еще одного представления о Формуле-1: окружающие трассу строения, люди и предметы вовсе не сливаются в единое и неразличимое целое, а были вполне отчетливо видны даже на максимальной скорости. А вот дождь, как ни странно, практически не ощущается, он словно испаряется вокруг тебя, пока не попадешь в шлейф брызг от идущей впереди машины.

Звук мотора не оглушает так, как когда стоишь рядом с машиной. Он остается где-то сзади и мешает не более, чем жужжание мухи. Куда громче лязгает механизм переключения передач, и то эти жесткие толчки не столько слышишь, сколько ощущаешь телом. Как и бесчисленные неровности трассы, включая бордюры, немилосердно передающиеся через



Девушки еще не знают, что вскоре им придется вместе с гонщиками стоять под душем... шампанского

очень жесткую подвеску — как на велосипеде без амортизаторов.

К концу последнего круга, когда уровень адреналина постепенно пришел в норму, стянутое и измученное ремнями тело все-таки дало о себе знать. Быть может, поэтому я вовсе не ощутил болей в шее, которые порождают перегрузки при езде на машине Ф-1 и на которые, как правило, жалуются новички. Когда, наконец, защитную "подкову" сняли и ремни расстегнули, я ощутил себя словно заново родившимся. А выбравшись из кокпита самостоятельно, что удавалось отнюдь не всем, заслужил одобрение встречавших. Сцена напоминала заключительные кадры какого-нибудь американского остросюжетного фильма: огромная толпа людей радостно хлопала и кричала что-то вроде: "Борис, ты сделал это!" Не скрою, слышать это было приятно.

Лишь мой "опекун" попытался "дискредитировать" меня в глазах мировой общественности. Стоило мне выбраться из кокпита, как он во всеуслышание воскликнул: "Э-э, Борис, да ты все-таки промочил штаны!" Парировать было нечем, это была истинная правда. Не только у меня, но и у остальных только что откатавшихся пассажиров комбинезоны пониже спины были мокры насквозь. Такие шутки играет аэродинамика машины Ф-1: сверху ты совершенно сухой, поскольку дождь вместе с воздушным потоком тебя обходит стороной, а снизу — мокрый, поскольку тот же поток засасывает воду вглубь кокпита.

Девушки, шампанское и рок-н-ролл

На следующий день мне сильно повезло — я удостоился чести прокатиться с самим Дэмоном Хиллом. В течение первого же дня я успел познакомиться и пообщаться с ним. Однако проблема была в том, что очередь пассажиров, закрепленных за чемпионом мира, сплошь состояла из состоятельных людей, которые могли позволить себе заплатить за это удовольствие не менее 5 тыс. английских фунтов (около 9 тыс. долларов США). Счастье улыбнулось мне, когда Дэмон во время очередного короткого общения с ним за чашкой кофе в самом конце субботних заседаний вдруг предложил: "По моему списку пассажиры на сегодня уже закончились. Пойдем, я прокачу тебя пару-трой-



Джорджо Пантано очень радовался своей победе. Попробовал бы он не выиграть с таким "спарринг-партнером"...

ку кругов. Думаю, что твой репортаж об этом будет стоить не меньше чем 5 тысяч фунтов".

Опуская на сей раз подробности своих мучений, связанных с посадкой в машину, скажу лишь, что приобретенный накануне опыт оказался полезным, да и шанс проехать с самим Хиллом вдохновлял на подвиг. На трассу вместе с нами выехали еще несколько машин, и Дэмон благодаря этому смог имитировать эпизод гонки, включающий самый настоящий обгон. Должен сказать, что из машины это выглядит куда стремительнее, но при этом и куда эффективнее, нежели со стороны. Что же касается различий в стиле пилотажа, то, грешен, особой разницы я не почувствовал. Но само осознание того, что я несся по трассе Донингтона в машине, которой управлял чемпион мира, дорогого стоило. К тому же представившаяся мне возможность была ценна еще и потому, что в самой воскресной гонке, увы, ни мне, ни другим "простым" гостям участие не светило. Поскольку основной целью "Тропа в парке — 2" был все же сбор средств для вышеупомянутых благотворительных организаций, право быть пассажирами было предоставлено опять же состоятельным людям, которые посредством аукциона заплатили за это максимальные суммы, и победителю проведенного в газетах специального конкурса.

Самая гонка, состоящая из 12 кругов, прошла отменно, согласно всем правилам и традициям Формулы-1, включая даже вылеты, хотя на сей раз, в отличие от прошлого года, никто, к счастью, в аварию не попал. Победил Джорджо Пантано, пассажиром которого был бывший чемпион по боксу в среднем весе Крис Юбэнк, вторым пришел Кристиан Алберс, а третьим Алекс Йонг. Дэмон Хилл был четвертым, затем следовал Пол Стоддарт, Маттео Бобби, Давид Саленс и Марк Уэббер со своими пассажирами. Когда победителя сразу после финиша спросили, как ему удалось опередить куда более опытных соперников — не пригрозил ли ему перед стартом Юбэнк вмазать своим кулачищем в случае поражения, за него ответил сам боксер, как раз снявший в этот момент шлем и широко улыбающийся: "А что, вы думаете, я делал всю дорогу? Вот сейчас Джорджо тоже снимет шлем, и увидите. А вообще, я потрясен. Это круче, чем даже бокс!"

На пьедестале почта веселье продолжилось с еще большей силой. На подиум умудри-

Two-Seater F1 Experience

Registration Form

Name BORIS MURADOV

Address MOSCOW
RUSSIA

Postcode 125080

Contact Tel. No. Home 445 36 00

Office 445 36 00

Male/Female MALE Age 43

Height 190 Weight 115 (lbs/kg)

Chest (including upper arms) 45 Hips 46

Shoe Size 45 Glove Size 9H

Doctors Name Dr. [illegible]

Address MOSCOW, RUSSIA

Tel. No. [illegible]

Next of Kin Name [illegible]

Tel. No. [illegible]

Previous Motorsport experience (including corporate days)

DEMOLITION RACES
TOURING

Signature [illegible] Date 08.04.2002

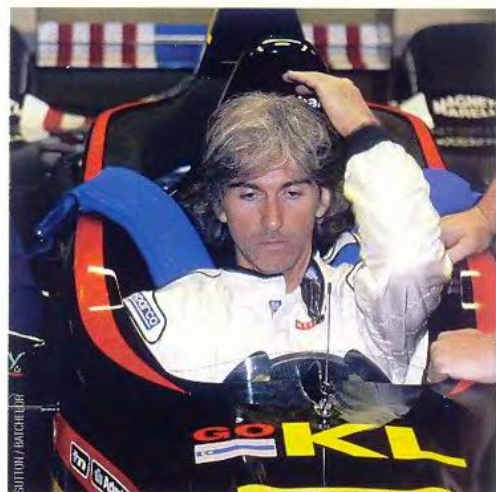
лись взобраться все участники гонки, да еще и "стартовые девушки", одетые лишь в трусики и маечки. Надо ли говорить, что именно на них и ушла большая часть призового шампанского. Особенно резвился победитель, которому каким-то невседомым образом досталась не одна, а пять бутылок шампанского. И все их Джорджио использовал "по назначению". Визгу и хохота было столько, что уши закладывало. Маленький итальянец с улыбкой черта носился по всей площадке и не успокоился, пока не намочил всех без исключения девушек, потом окатил с ног до головы Пола Стоддарта, после чего, наконец, всеобщими усилиями был также "утоплен" в шампанском.

А закончился этот праздник, как и предыдущий, двухчасовым концертом Дэмона Хилла и его группы The Conrods ("Рычаги подвески"), исполнивших классику британо-американского поп-рока, включая, конечно же, и песни Beatles. И как человек, в прошлом также отдавший несколько лет жизни рок-н-ролльной

сцене, должен сказать, что как гитарист Дэмон меня очень впечатлил – как своей техникой, так и подлинной рокерской страстью.

Веселье веселее, но стоит заметить, что Пол Стоддарт в рамках состоявшихся в Донингтоне "демонстрационных" заездов заодно (ловко обойдя запрет FIA на тесты в период между ГП Германии и ГП Венгрии) провел и "смотрины" потенциальных кандидатов на места пилотов Minardi. Ведь помимо двухместных, некоторые из гонщиков "демонстрировали" на трассе и вполне "боевые" (модифицированные прошлогодние PS01) одноместные Minardi. Как бы то ни было, это лишь добавило красок и в без того яркую палитру праздника автоспорта в Донингтон-парке. Даже занудный английский дождь, периодически поливавший автодром и окрестности все неделю кряду, в этот день отдыхал, тучи развесились и "Гром в парке -2" прогремел среди ясного голубого неба.

Борис Мурадов



Конечно, эти "потешные" гонки не вполне соответствуют уровню Дэмона Хилла, но в данном случае его участие оправдала и благородная цель, и собранные ради нее средства





Пол Стоддарт

Прощаясь и душевно благодаря организаторов и лично Пола Стоддарта, я не мог не взять у него небольшое интервью, текст которого и приводится ниже.

Пол, удовлетворены ли вы результатами проведенной вами акции?

О, да! Здесь собралось около 25 тысяч человек, две тысячи из которых смогли побывать непосредственно в нашей гостевой зоне и боксах. За три дня мы прокатили рекордное число пассажиров – 102 человека, включая вас. Это ведь фантастический результат! Машины показали себя с лучшей стороны, было лишь несколько мелких поломок (вроде падения давления в системе питания двигателя в машине Алекса), пилоты и механики, вся команда работала потрясающе, и все были очень довольны. И в итоге мы собрали на благотворительные цели более полумиллиона долларов. Так что все прошло замечательно, и я просто счастлив. Спасибо всем, кто принял в этой акции участие, всем 150 членам нашей команды и особенно Дэмону Хиллу за его бесценное и при этом совершенно бескорыстное участие.

Однако же – уж простите меня за не вполне, быть может, корректный вопрос, – Minardi из-за проблем с финансированием сейчас в очередной раз переживает не самые лучшие времена, и поползли даже слухи, что вы вот-вот продадите команду, отчаявшись поставить ее на ноги? Это смахивает на пир во время чумы...

Да, нам сейчас весьма и весьма тяжело. Вообще содержать команду в Формуле-1 становится все тяжелее, если за командой не стоит крупный производитель. Поэтому сейчас я действительно веду переговоры с представителями ряда компаний, которые могли бы войти в число совладельцев и оказывать соответствующую поддержку. Но при этом я все равно намерен остаться главой команды. И целиком ее я продам лишь в том случае, если не останется никакого другого варианта для ее выживания. В любом случае то, что сейчас пишут обо всем этом газеты, содержит мало правды. На данный момент речи о продаже не идет.

Расскажите немного о своих двухместных автомобилях. Насколько они отличаются от "боевых" машин Ф-1?

Очень немногим. Мне даже пришлось просить пилотов не гнать так быстро. Вчера в

квалификации Марк и Джорджо показали время всего на три секунды хуже, чем настоящие машины Гран При. Разница главным образом в длине и в том, что "двухместник" за счет пассажира тяжелее примерно на 80 кг. Конструкция, за исключением пассажирской "вставки" в монокок, абсолютно идентичная. Мотор тот же, и шасси, хоть и длиннее, собирается из тех же деталей, что и машины, действовавшие в чемпионате Ф-1.

Насколько медленнее предписывается ехать гонщикам, когда они катают пассажиров?

Тоже ненамного. Примерно на 95% от возможного максимума, чтобы не надо было удерживать машину на грани вылета и подвергать пассажира излишнему риску. Но и этого более чем достаточно, чтобы почувствовать мощь и скорость машины Ф-1, как вы

сами могли убедиться. Более того, на трассах вроде Монако, этой скорости было бы вполне достаточно, чтобы попасть в квалификационные 107% и занять последнее место на стартовой решетке.

Насколько я могу судить, вы сами получаете большое удовольствие, пилотируя машину Формулы-1. Но где вы находите для этого силы (и немалые), и без того предельно выматываясь в качестве главы крупной компании, шефа команды да еще и устроителя подобных грандиозных мероприятий?

Сам не знаю. Погоняться я и впрямь очень люблю, хотя сейчас это уже и не так легко, как в молодости. Но сейчас больше всего мне хочется глотнуть немного водки и отоспаться.

Борис Мурадов



“Нет ничего невозможного...”

В пять часов вечера в пятницу 16 августа 2002 года на специально созванной пресс-конференции в моторхоуме Minardi в присутствии нескольких российских и одного-единственного британского журналиста – обозревателя Inside F1 Джо Сейварда, явившегося на брифинг в своей привычной бейсболке с надписью CIA (ЦРУ) – Джанкарло Минарди объявил о подписании двух контрактов. Первого – между Minardi и крупнейшей в мире газодобывающей российской компанией “Газпром”, и второго – между Minardi и 32-летним российским гонщиком Сергеем Злобиным, который уже начиная с Гран При Венгрии будет числиться третьим пилотом команды из Фазенцы.

“Мы достигли официального соглашения с “Газпромом” о реализации трехлетней программы, главной целью которой является вывод российского пилота в Формулу-1, – заявил Минарди. – Мы сознаем, что это непростая задача, но мы приложим весь наш опыт, чтобы добиться этой цели, ведь не секрет, что за последние годы нам удалось привести в Формулу-1 много разных пилотов, которые затем тут закрепились.

Думаю, тот факт, что в лице “Газпрома” у нас появился первый крупный российский спонсор – очень важное событие как для России, так и для мира Ф-1. Вся команда Minardi, включая нас с господином Стоддартом, очень благодарна “Газпрому” за этот шаг. Мы понимаем, что это сотрудничество – не совсем

обычная вещь для Ф-1. И гордимся, что именно нам довелось работать с первым российским спонсором в Формуле-1. Мы проделали очень большую работу в течение тех нескольких месяцев, что готовился этот контракт. И то, что он наконец подписан, будет стимулом для нас, чтобы уже с завтрашнего дня с новой энергией включиться в работу”.

Кто был инициатором этого соглашения – “Газпром” или Minardi?

Скажем так, мы встретились, и нам удалось договориться о совместной деятельности. Поспосовствовал этому Гвидо Форти – бывший менеджер команды Ф-1. Это все, что я могу сказать.

Какой статус получит в Minardi Сергей Злобин?

ПОКОРЕНИЕ “десятой планеты”

Россия полна мечтаний о Формуле-1! Когда-то, почти сорок лет назад, мы так же мечтали о высадке наших космонавтов на Луну. И вот наконец свершилось: первый российский пилот сел в автомобиль Ф-1, а первый российский спонсор “высадился” на по-

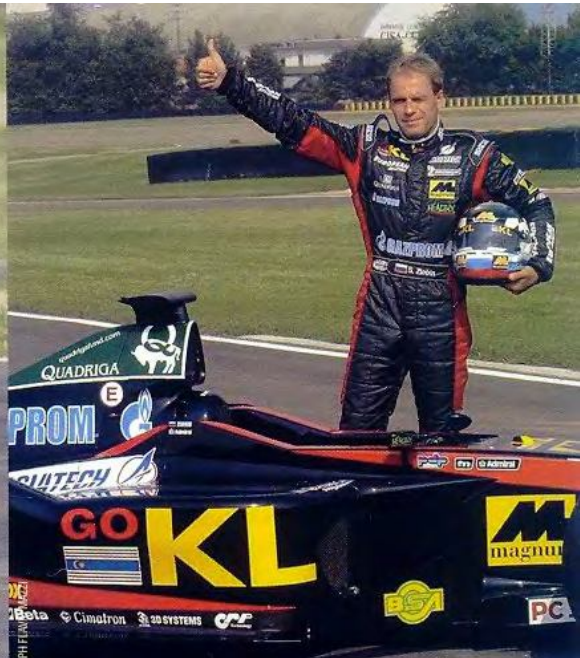
верхность этого автомобиля. Это историческое событие для российского автоспорта, пусть даже речь пока идет лишь о самой маленькой – десятой от Солнца (то бишь от Ferrari) “планете” Формулы-1.



Джанкарло Минарди, Сергей Злобин, Пол Стоддарт и менеджер Сергея Алексей Шелудченко. ГП Венгрии '02



Первые тесты Злобина во Фьорано носили показательный характер. В первый день Сергей даже выехал на абсолютно сухую трассу на дождевых шинах



Сейчас нам нужно разработать с Сергеем программу, реализация которой во многом будет зависеть от его успехов в других гоночных классах и тестах Ф-1. Программа довольно обширная: уже в сентябре мы начинаем серию тестов "формулы-1", которые будут продолжены в ноябре. Одновременно будем работать и над общефизической подготовкой. То есть – заниматься всеми необходимыми вопросами, чтобы подготовить пилота Формулы-1.

Вы считаете, ему удастся пробиться в Формулу-1?

Скажу одно: для Сергея открываются широкие возможности, и он должен быть готов к тяжелой и напряженной работе, но, думаю, в этом нет ничего невозможного.

Первый русский

Гоночная карьера первого российского пилота, пусть пока и с приставкой "тест", Формулы-1 началась в 1996 году, ровно через десять лет после того, как в 1986 году 16-летний московский школьник Сергей Злобин впервые сел за руль собственных "жигулей". "Свою первую машину я фактически собрал сам из перевернутой "копейки", купленной за 500 рублей, – улыбается Сергей. – Она "хлопала крыльями", как птица, от нее пахло пластилином, потому что пользоваться сваркой у меня возможности тогда не было. Но она ездил! Потом она была заштукатурена, покрашена из баллончика и продана за 3000 рублей". Десятилетие спустя Злобин уже на более солидной, но тоже изрядно побитой иномарке принял участие в весьма популярных в середине 90-х гонках на выживание, где занял по итогам сезона третье место, почувствовал вкус к автоспорту и впервые сел в "формулу-1600". На следующий год Сергей стал пилотом команды Porsche Club Autosport и под руководством чемпиона СССР и России Александра Потехина занял первое место в командном и седьмое в личном зачете чемпионата России и финишировал вторым на одном из этапов Кубка "Ротманс"-АСПАС. В 1998 году Сергей уже четыре раза стартовал с первого ряда, трижды лидировал в гонках, но выиграть сумел лишь однажды – на первом этапе Кубка "Газпрома" (Ну не симво-

лично ли!). А в следующем сезоне, купив старую Dallara четырехлетней "выдержки", ушел в Ф-3. "Это была ужасная машина, которая ехала даже медленнее моей "Эстонии", хоть и называлась "формулой-3", – вспоминает Злобин. Проездив два сезона в российской "трешке", Сергей решил, что ему пора выходить на международную арену и в конце 2000 года дебютировал в Еврокубке Ф-Renault и тестах в GT. Последние, как выяснилось зимой, стали лишь подготовкой к первому серьезному старту: в феврале 2001 года Сергей вместе с бывшим пилотом Ф-1 Андреа Монтермини вышел за рулем Ferrari 355 GT на старт легендарных "24 часов Дайтоны" в составе команды Mastercar Racing Team, выступавшей при официальной поддержке завода Ferrari.

"Никогда не забуду свою первую тренировку в Дайтоне, – признается Сергей. – Ведь ни в Ф-3, ни в Ф-3000 вы не разгоняетесь до 380 км/ч! А тут еще пошел дождь и, чтобы не терять времени, я закончил свои заезды на сликах по сырой трассе – незабываемые ощущения!" В гонке русско-итальянский экипаж финишировал 36-м в абсолютном и седьмым в своем классе GTS – совсем неплохо для нови-

чка. И через год Сергей вновь приехал в Дайтону в одной команде с тем же Монтермини. На этот раз они заняли 27-е место в абсолютном, 16-е в классе GT и второе среди всех Ferrari. А прямо из Дайтоны Гвидо Форти, помогавший Злобину с организацией выступлений в Европе и Америке, повез Сергея в Фазенцу на переговоры к своему приятелю Джанкарло Минарди, с которым Гвидо связывали давние дружеские отношения. И хотя к тому моменту на счету Злобина была всего одна гонка на "формулах" международного уровня – в октябре 2001 года москвич финишировал 13-м на последнем этапе европейской Ф-3000 в Валлелунге – Минарди согласился предоставить Сергею место в команде, уточнив, правда, что за это придется выложить кругленькую сумму и изрядно попотеть в младших чемпионатах.

"После того как я получил предложение от Минарди, через британское продюсерское агентство "Шилтон" к проекту подключился "Газпром", – рассказывает Злобин. – И если бы тогда, в феврале, у нас все получилось, в Венгрии в Ф-1 дебютировал бы не Дэвидсон, а я, но из-за разницы в законодательствах и из-за того, что нам потребовалось больше времени



Джанкарло Минарди представляет Злобина в качестве третьего пилота своей команды. 16 августа 2002 года, "Хунгароринг"



Сергей Злобин за рулем Lola T99/50 команды Bieffe Competition на этапе европейской Ф-3000 в Донингтоне

для согласования всего пакета договоров, мы подошли к этому только сейчас – в августе, когда время упущено, и получить суперлицензию в этом году мне уже не удастся. Поэтому в этом сезоне я продолжу выступления в европейском чемпионате Ф-3000 и пройду как можно больше километров на машине Ф-1, чтобы к началу следующего чемпионата получить суперлицензию для участия в Формуле-1. Планируется, что в этом году я проеду на Minardi около 1,5 тыс. км, а в следующем – еще 2,5 тыс. В 2003 году по плану я буду выступать в Формуле-Super Nissan в той команде, которую порекомендует нам г-н Минарди (в следующем сезоне Minardi выставит в этой категории собственную команду, – прим. авт.), с возможностью выступления на некоторых этапах чемпионата мира Формулы-1. Если все сложится благополучно, в 2004 году я стану действующим пилотом Minardi в ЧМ Формулы-1.

И вот 2–3 сентября 2002 года на тестовой базе Ferrari во Фьорано состоялось еще одно историческое событие – русский гонщик проехал первые круги на автомобиле Ф-1. Сергей одолел 55 кругов за рулем прошлогодней PS01/04, на которой в 2001 году почти весь сезон выступал в Гран При Тарсу Маркеш. Лучший результат – 1'09.464. Участвовавший вместе с ним в заездах тест-пилот Minardi Маттео Бобби прошел свой быстрейший круг за 1'08.148 (Рекорд "Фьорано", установленный М. Шумахером в этом году, равен 0'57.476 – прим. авт.). Это было лишь первое знакомство Сергея с новой техникой, и делать какие-то выводы по результатам этих тестов нельзя. Впрочем, в любом случае, при всей значимости произошедшего события, шансы Сергея на скорый успех в Формуле-1 нужно оценивать реально. "Я уважаю то, что сделали "Газпром" и Злобин, поскольку их прорыв в Формулу-1 работает на весь российский автоспорт, – считает вице-президент Федерации автоспорта и туризма России Игорь Ермилин. – Но насколько хороша кандидатура Злобина как пилота – не знаю. Как он будет выглядеть на уровне Формулы-1 – покажет время. Физически Сергей очень крепкий человек, психически – устойчивый, хоть и достаточно взрывной. В любом случае, кто бы первым ни сел за руль "формулы-1", для любого российского пилота результат был бы непредсказуем:

слишком большая психологическая нагрузка ложится на гонщика".

Против Сергея играет и довольно "преклонный" для дебютанта возраст, и не слишком большой опыт выступлений на международном уровне, и слабое знание английского языка. Впрочем, у Злобина есть одно и очень весомое в данной ситуации достоинство – его пробивная сила. Ведь Сергей, по сути, сам выбрался наверх и, заручившись поддержкой "Газпрома", проторил для себя и своих последователей дорогу в Формулу-1. При этом Сергей оценивает себя вполне реалистично: "Я не стремлюсь стать чемпионом мира, поскольку прекрасно понимаю, что это нереально, а хочу лишь проложить молодым российским пилотам дорогу в Формулу-1. За ними – будущее российского автоспорта".

Сергей Злобин сделал в это будущее еще один шаг.

Российские миллионы

В отличие от России, в паддоке "большого цирка" появление в Minardi российского гонщика особого интереса не вызвало. Да и неудивительно, ведь команда из Фаэнцы уже не первый год "приторговывает" местами своих тест-пилотов, в числе которых с недавних пор значится даже министр спорта чешской республики Йирко Малчарек. Зато появление в мире Формулы-1 такой крупной российской компании как "Газпром", которая добывает 94% процента российского газа, что составляет почти четверть всего мирового газового рынка, вызвало в паддоке эффект разорвавшейся бомбы и мгновенно породило легенды о русских миллионах. И хотя сумма трехлетний контракт между "Газпромом" и Minardi, естественно, держится в тайне, по паддоку уже гуляют упорные слухи, что российский газовый гигант "перекатал" на счета команды из Фаэнцы около \$30 млн. Это косвенно подтверждает и заявление Сергея Злобина о том, что "в следующем году, возможно, "Газпром" станет титульным спонсором Minardi и команда будет называться Gazprom Minardi". Кроме того, уже на Гран При Бельгии на обтекателях верхних воздухозаборников PS02 вместо весьма скромного по размерам логотипа российской компании, который мы видели в Венгрии, появились громадные надписи GAZPROM, занимающие теперь на машинах Minardi больше площади, чем любая другая реклама. Так что едва высадившись на этой десятой от Солнца "планете" Ф-1, мы уже захватили большую ее часть (включая один из моторхоумов маленькой Scuderia, где теперь постоянно можно услышать русскую речь). Теперь остается лишь закрепить успех и доказать, что мы пришли в Формулу-1 не в качестве "космических туристов", а в роли полноправных участников.

Владимир Маккавеев
Вадим Устинов



ГАЗПРОМ: первый из четырех

Вопреки мнению, утвердившемуся в прессе с легкой руки Джанкарло Минарди, "Газпром" – вовсе не первая, а лишь четвертая российская компания, "засветившаяся" на арене Формулы-1.

Первым российским "спонсором" в мире Ф-1 стал в 1990 году питерский кооператив "Пик", созданный председателем секции ДОСААФ Кировского завода Михаилом Пиковским. Летом 1990 года Пиковский подписал контракт с хозяином маленькой итальянской команды Ф-1 Life Эрнесто Витой, пообещав тому помощь советской оборонки и солидные финансовые инвестиции. В итоге команда стала называться Life-Pic, а на ее обтекателях появился советский флаг и реклама кооператива. Однако ни инвестиций, ни оборонных технологий из СССР Вита не получил и осенью из-за нехватки средств вынужден был закрыть свою команду. На старт Life с советским флагом так и не вышел: опытный итальянец Бруно Джакомелли ни разу не смог пробиться даже сквозь сито предквалификаций. Поэтому первой отечественной фирмой, чей логотип появился на машинах Ф-1 в гонках чемпионата мира, стало легендарное КБ Сухого, в автоклавах которого в 1991 году выпекались монококи для автомобилей Lotus (на одном из них, кстати, дебютировал в Ф-1 сам Мика Хаккинен). А с 1995 года к нему присоединился и Всероссийский институт легких сплавов (ВИЛС), ковавший (впервые в Ф-1 именно ковавший, а не отливавший) для фирмы OZ самые легкие и прочные в Ф-1 колесные диски, которые затем красились в Италии, получали фирменное клеймо OZ и выдавались за итальянские. О том, что на самом деле эти диски, стоявшие в числе прочих на машинах McLaren и Williams, родились в московской Сетунь, можно было догадаться лишь по надписи крохотными белыми буквами: FORGED BY VILS ("отковано ВИЛСом").

Таким образом, "Газпром" стал уже четвертой российской компанией, появившейся в мире Формулы-1. Но при этом газовый гигант – первый отечественный спонсор, принесший в Ф-1 реальные деньги.





Сергей Злобин

(Россия)

Дата рождения 29 мая 1970 г.
Место рождения Москва, Россия
Место жительства Москва, Россия
Рост 175 см
Вес 73 кг
Семейное положение женат, жена Ксения, дочь Яна (12 лет), два сына: Никита (6 лет) и Егор (1 год)

Образование юридическое
Любимая музыкальная группа/исполнитель Владимир Высоцкий
Любимое блюдо суши, креветки
Любимый напиток апельсиновый сок
Любимые виды спорта помимо автогонок дзюдо, хоккей
Хобби коллекционирует шляпы с логотипами гоночных трасс
Любимый кинофильм "Белое солнце пустыни", "Собачье сердце"

Первый гоночный автомобиль Эстония-25, Ф-1600, 1996 г.
Первый дорожный автомобиль ВАЗ 2101, 1986 г.
Самые запоминающиеся события в карьере С.З.: "Первые три круга в Дайтоне..."

Карьера:

1996 г. 3-е место по итогам сезона в "Гонках на выживание"; победитель Кубка "Даниан" по ралли-кроссу
1997 г. 1-е место в командном зачете и 7-е место в личном зачете российской Формулы-1600
1998 г. Российская Формула-1600: 3-е место в Кубке "Лада", 2-е место в Кубке "Газпрома" (1 победа)
1999 г. Российская Формула-3 (Dallara F395); 3-е место в Кубке России Ф-3
2000 г. 7-е место в чемпионате российской Формулы-3 (Dallara F395, F398, F399); дебют в итальянском и европейском чемпионатах Ф-Renault; тесты в GT
2001 г. 5-е место в российской Формуле-3 (Dallara F399); 36-е место в "24 часах Дайтоны" (Ferrari 355 GTS); Европейская Ф-3000 (1 гонка в составе команды ADM, 13-й)
2002 г. Российская Формула-3; 27-е место в "24 часах Дайтоны" (Ferrari 360GT); участник "6 часов Нюрбургринга"; европейская Ф-3000 (3 гонки в составе команд Bieffe Competition); 3-й пилот команды Minardi Ф-1

Всего за карьеру: Гран При в Ф-1: —
Гонок в Ф-1: —
Все данные представлены по состоянию на 10.09.2002

С 2003 года команда будет называться GAZPROM-MINARDI

Дебют в Формуле-1 концерна "Газпром" — первого крупного российского инвестора при дворе "королевы автоспорта" стал одной из главных сенсаций последних месяцев в мире Ф-1 и вызвал массу слухов в "большом цирке". Чтобы получить информацию из первых рук, мы попросили прокомментировать прорыв в Формулу-1 и поделиться планами на будущее члена Правления ОАО "Газпром" Александра Красненкова.

Александр Викторович, кто был инициатором сотрудничества "Газпрома" и Minardi?

Это был взаимный интерес. Формула-1 — вершина мирового автоспорта, соревнования, сравнимые по уровню с Олимпийскими играми и чемпионатами мира по футболу, поэтому, получив предложение участвовать в этом проекте, мы охотно откликнулись на него.

Какие цели ставит перед собой "Газпром", вступая в Формулу-1?

Формула-1 — великолепный рекламный рынок международного уровня. И насколько я знаю, "Газпром" — первый крупный российский рекламодатель в мире Формулы-1. Но сейчас нашей главной целью является продвижение в Формулу-1 российского пилота. И нам кажется, что наиболее подготовленным к этому сегодня является Сергей Злобин.

Почему в качестве партнера вы выбрали именно команду Minardi?

В силу многих причин создать собственную команду Формулы-1 в России в настоящее время практически невозможно, поэтому нам пришлось выбирать из зарубежных "конюшен". А из тех 11 команд, что участвуют в чемпионате мира, Minardi согласилась взять российского пилота, и ее условия оказались для нас приемлемыми.



Правда ли, что со следующего сезона "Газпром" станет ее титульным спонсором и команда будет называться Gazprom-Minardi?

Да, у нас есть такая договоренность. Кроме того, мы надеемся, что уже в следующем сезоне Сергей Злобин получит суперлицензию и сможет дебютировать в чемпионате мира.

Планируете ли вы помимо Злобина поддерживать других более молодых российских пилотов в их продвижении в Ф-1 через "младшие" Формулы? Русинова, например?

"Газпром", конечно, крупная компания, но нам бы не хотелось сейчас расплываться. Давайте посмотрим, как будет реализовываться этот проект. Однако, если результаты Сергея после, скажем, первого полугода тестов окажутся неутешительными, и он будет значительно отставать от своих партнеров по Minardi, возможна ли его замена на другого российского пилота?

Сейчас говорить о таких вещах еще рано. Мы надеемся, что первый российский пилот в Формуле-1 займет достойное место среди участников соревнований.

Насколько долгосрочны планы "Газпрома" по участию в Ф-1?

У нас трехлетний контракт с Minardi. Три года — достаточно большой срок.



Сергей Злобин

"Моя задача – протоптать дорожку в Ф-1 для российских гонщиков"

16 августа в паддоке "Хунгароринга" было объявлено о подписании контракта между российским пилотом Сергеем Злобиным и командой Minardi. Это событие стало сенсацией года в отечественном автоспорте. При поддержке российского газового гиганта компании "Газпром" Сергей первым из российских пилотов получил статус тест-пилота "кошюшны" Формулы-1, и второго-третьего сентября уже провел свои первые тесты за рулем Minardi во Фьорано.

Сергей, поздравляем тебя с дебютом за рулем "формулы-1"! В этом году ты провел уже три гонки в европейской Ф-3000...

По большому счету – две. Да, в начале года я вышел на старт в Валлелунге, но это даже нельзя расценивать как гонку, поскольку я без тренировок, без квалификаций, проехав всего три зачетных круга, стартовал с последнего ряда на абсолютно новой, только что собранной и еще не настроенной машине, которая мне совершенно не понравилась. Потом, кстати, фура команды вместе с этой машиной, купленной у Arden, сгорела и теперь у нас опять совершенно новая машина и новая фура.

Тебе не нравилась именно та машина, или автомобиль Ф-3000 вообще?

Вообще. Но проблема в том, что для дальнейших шагов в Формуле-1 мне необходимо сейчас участие в каком-нибудь чемпионате международного уровня, и европейский чемпионат Ф-3000 как раз такой. Подошла бы, например, и немецкая Ф-3, а вот российская в этом смысле, увы, не котируется. Но при этом в плане управления автомобилем Формулы-1 машина Ф-3000 пилоту в принципе не дает ничего. По "повадкам" к Ф-1 куда ближе "формула-3". А эта – как "грузовик". Перед поворотом надо тупо оттормозиться, поставить машину прямо и лишь затем нажать на "газ". Вот это-то у меня как раз пока и не получается. Я пытаюсь разогнать машину уже в повороте, но из-за ее большой мощности все уходит в пробуксовку, и в квалификации все мои потери во времени, судя по телеметрии, были именно из-за этого.

Может, это просто дело привычки?

Конечно, но в любом случае мне машина Ф-3000 в принципе не нравится. Нравится ее мощность, как она идет на прямых и в быстрых поворотах, но что с ней делать в медленных, пока никак не пойму. Такое ощущение, что она шире дороги. "Трешка", к которой я привык, гораздо уже, а в этой я себя чувствую так же "не в своих санях", как в машине с правым рулем.

А как насчет Minardi Формулы-1, которую ты уже опробовал на тестах во Фьорано?

Ну это просто ракета по сравнению со всем остальным! Но самое потрясающее в "формуле-1" даже не ее разгон, торможения. В отличие от "ф-3000" Minardi останавливается перед поворотом буквально моментально. Более же детально машину Ф-1 планирую изучить чуть попозже. Тесты во Фьорано, где я ездил на прошлогодней PS01, носили больше показательный характер. Джанкарло Минарди даже запретил мне разгоняться выше пятой передачи.

Но ты удовлетворен их результатами?

Вполне. Должен признаться, я немного волновался перед заездами, боялся, что что-то пойдет не так, ведь Minardi PS01 сильно отличается от машины Формулы-3000 – она намного быстрее, острее в управлении, и у нее очень мощные тормоза – но, в конце концов, все прошло очень хорошо. Я очень доволен результатом и хотел бы поблагодарить за помощь всю команду. Правда, я надеялся, что у меня будет возможность поехать в дождевых условиях, мне очень нравится ездить по сырой трассе, но дождь начался только в конце дня и поехать по сырой трассе я уже не мог. Теперь буду с нетерпением ждать следующих тестов в Муджелло в конце месяца.

Насколько серьезны твои планы по продвижению на место призового пилота Minardi?

Намерения самые серьезные. Они отражены в трехлетнем контракте. На следующий год намечено получение мной суперлицензии и, если представится такая возможность, даже участие в некоторых Гран При, а на 2004 год я обозначен как действующий пилот Minardi. Причем по контракту с Minardi я могу участвовать параллельно лишь в европейской Ф-3000 или равноценном ей чемпионате, но больше не могу гоняться нигде и ни на чем, даже на прокатном карте.

Почему именно ты?

Я далек от того, чтобы считать себя самым быстрым гонщиком России. Тот же Алексей Павловский (пилот российской Ф-3, за этап до конца сезона занимающий 2-е место), быть может, быстрее. Но по всей совокупности качеств – физическая форма, пробивные способности в жизни, гоночные навыки – я, возможно, на сегодняшний день лучший.

Не боишься, что через какое-то время получится, как у "Лукойла" с Arden? Результатами гонщики не блистали, спонсор разочаровался и вышел из дела, а команда с другими пилотами и бюджетом сразу стала побеждать. А "крайним" в общественном сознании остался Виктор Маслов...

Да дело вовсе не в самом Маслове. Он, может быть, отличный гонщик. Он просто не был готов к чемпионату такого уровня. Да и финансовый аспект нужно учитывать. Вот Роман Русинов принял правильное решение выступать в текущем сезоне в чемпионате Формулы-Palmer Audi. Да, машины там медленнее, чем в Ф-3000, но зато это всего 42 тыс. фунтов за весь чемпионат. При этом у него достаточно престижный международный статус. И Роману в Формуле-3000, если он в следующем году туда переберется, будет значительно легче. Машины схожи и по габаритам, и по поведению.

А не смущает, что в Формулу-1 сейчас приходят 19-летние, а тебе уже 32? Давно ты, кстати, в автоспорте?

К сожалению, не очень. Я пришел в автоспорт лишь в 1997 году, в возрасте 27 лет впервые сел в машину Ф-1600. Но возраст – не проблема. Омоложение Ф-1 – это искусственный процесс, просто под "молодых, перспективных" проще находить спонсорские деньги... А научиться ездить можно и беззьяну, вопрос лишь в том, что ей надо будет проехать миллион километров, но в результате она догонит Шумахера. Себя же я отношу к пилотам, которым не надо 15 тыс. км проехать, чтобы выйти в лидеры. Думаю, мне достаточно будет в три раза меньше. Возраст ни о чем не говорит. Все дело в цели. Вот у меня сейчас есть серьезный контракт, серьезная цель, и ради нее я могу горы свернуть. В 1997 году я весил 98 кг, сейчас – 73. Хочется съесть лишний бифштекс, но лучше я еще поезжу, добьюсь своего, а потом уж наемся.

Значит, есть определенная уверенность, что пока подрастут Алешин и Русинов, ты успеешь как-то себя проявить.

Да, есть. Пока ребята доучатся ездить, я своего добьюсь. Я ведь прекрасно понимаю, что чемпионом мира мне не стать, да и не стремлюсь к этому. Программа-минимум – попасть в Ф-1, протоптать эту дорожку, по которой туда затем придут другие русские гонщики.

Борис Мурадов, Владимир Маккавеев





Россия в Формуле-1: уровень повышается

На широкоплечного здоровяка в элегантном деловом костюме, появившегося на ступенях моторхуама серебристого цвета, многие смотрели явно озадаченно: принимают этого господина на высоком уровне, сам Экклстоун под ручку ведет его на ланч в святая святых – свою передвижную резиденцию, и лицо его очень знакомо, особенно спортивным журналистам, но кто же это? Этот вопрос мне задавали коллеги из зарубежных средств массовой информации и, получая ответ, сразу брались за фото-

и видеокамеры. Те же, кто самолично узнавал высокого гостя, сразу спешили взять автограф.

Все это объяснялось довольно просто: еще бы – впервые гостем пaddock Ф-1 был столь известный всему миру представитель нашей страны, звезда международного уровня, еще совсем недавно один из лучших хоккеистов планеты, а теперь и крупный государственный чиновник, глава российского спортивного ведомства – Вячеслав Фетисов.

Впервые имя Фетисова в связи с Формулой-1 прозвучало всего за неделю до ГП Бельгии. Тогда в обстановке строжайшей секретности, которую после скандального провала широко разрекламированного марковского визита "хозяина" Формулы-1 усиленно пыталась обеспечить принимающая сторона, российскую столицу и лично ее мэра Ю. М. Лужкова вновь посетил Берни Экклстоун. Судя по всему, снова неудачно, а то и еще более неудачно, чем в прошлый раз. После чего отправился продвигать заповедный проект проведения в Москве гонок Ф-1 в Комитет по физкультуре и спорту, что, как утверждают осведомленные источники, стало полной неожиданностью для руководства комитета, хотя и неожиданно приятной.

И вот – новая встреча первых лиц Формулы-1 и российского спорта, уже в пaddock Гран При Бельгии. Впрочем, как утверждается всеми сторонами, это можно назвать всего лишь совпадением, поскольку Вячеслав Фетисов прибыл на ГП Бельгии отнюдь не по приглашению Экклстоуна, а как почетный гость команды West McLaren Mercedes в соответствии с давно имеющейся договоренностью. И тем не менее, сдвиг высокий московский гость

переступил субботним полуднем порог моторхуама McLaren, как тут же словно из-под земли вырос Берни Экклстоун, и, явно очень возбужденный, пригласил Вячеслава Александровича незамедлительно с ним отобедать и заодно, надо полагать, обсудить перспективы зашедшего в тупик российского проекта Ф-1. Активность и заинтересованность в этой встрече г-на Экклстоуна особенно бросалась в глаза на фоне его очень уклончивого ответа на заданный мною всего часом ранее вопрос о том, собирается ли он беседовать с Фетисовым. "Не знаю. Может быть..."

О чем беседовали эти два влиятельных человека, осталось неизвестным: ни "хозяин" Формулы-1, ни наш министр детально делиться пока не спешат. Одно несомненно: разговор этот если не по существу, то в принципе был настолько важным, что ради него принимающей стороне даже пришлось передвинуть запланированный ланч Вячеслава Фетисова с шефом McLaren Рондом Деннисом.

Спустя пару часов компанию Фетисову за столом с Рондом Деннисом составил также и молодой российский автогонщик (на тот момент – лидер чемпионата Формулы Palmer Audi) Роман Русinov, прибывший в Спа

Вячеслав Фетисов, впервые попав на Гран При Формулы-1, удивительно легко наладил общий язык и взаимопонимание с прежде неизвестными ему людьми: с Рондом Деннисом они обсудили перспективы освоения космического пространства, с Норбертом Хаугом обменялись мнениями по актуальным вопросам автомобильной и автогоночной техники, с Кими Райкконеном от души поболтали о любимом виде спорта, хоккее (присутствовавший при этом Роман Русinov, как видно, даже заскучал). И лишь содержание бесед высокопоставленного российского гостя с "вседержителем" Формулы-1 Берни Экклстоуном так и осталось никому, кроме них самих, неизвестным. Тайна сия велика есть!





одновременно с руководителем Госкомспорта и также в качестве гостя команды West McLaren Mercedes. Эта беседа также была весьма длительной и началась с приятного. Фетисов преподнес Денису банку обожаемой им черной икры и расписную баталайбу. После обеда гости, невзирая на начинающийся дождь, отправились на предождаемую экскурсию в боксы McLaren, где познакомилась с Формулой-1 уже вплотную.

Затем настал черед общения с гонщиками — Дэвидом Култхардом и Кими Райкконеном, а также личным менеджером последнего. Заключительной частью субботней программы стал ужин (на который представителями команды был любезно приглашен и автор этих строк) в расположенном в живописнейшем месте на границе Германии, Бельгии и Нидерландов ресторане, где российские гости имели возможность обстоятельно пообщаться с представителями руководящего состава табачной компании Heenstipa — титульного спонсора McLaren.

На следующее утро Вячеслав Фетисов вновь посетил боксы McLaren, на сей раз непосредственно во время утренней разминки. Как раз в это время к боксам подошел спортивный директор Michelin Пьер Дюпассье, и, представив их друг другу, я попал в самую точку: оказалось, сын моего Долгачева занимается хоккеем, и он очень обрадовался знакомству со знаменитым русским хоккеистом.

Ники Лауда и Вячеслав Фетисов могли бы при желании долго меряться числом своих спортивных побед и титулов, но времени на стартовой решетке хватило лишь на первое знакомство

Дэвид Култхард явно получил от общения с гостем McLaren не только красивый подарок, но и большое удовольствие



Дабы максимально проникнуться духом автогонок, руководитель Госкомспорта России "с ветерком" проехал по трассе легендарной "Спа-Франкоршам" в автомобиле безопасности, доверив себя в надежные руки Бернда Майландера



Вячеслав Фетисов

"Люблю быструю езду"

Вячеслав Александрович, ваши первые впечатления от гонок Формулы-1, на которых вы впервые побывали?

Впечатления незабываемые. Это совершенно особый мир со своей грандиозной историей, со своими традициями. Вот здесь казалось мне очень интересным и познавательным. Помимо безумных скоростей, на которых все это происходит, особенно меня поразила организация дела. Все это очень впечатляет.

Как вы считаете, по силам ли России такая организация?

Россия может — если захочет — организовать соревнования, шоу и другие зрелищные мероприятия на самом высоком уровне. Так что, если правильно к этому подойти, почему бы и нет?

Вы весьма долго беседовали с Берни Экклстоуном, причем вскоре после того, как встречались с ним в Москве. Эта встреча — главная цель вашего визита на этап Формулы-1? Если не секрет, о чем шла речь?

Я приехал сюда не на переговоры с Берни Экклстоуном, а как гость команды West McLaren Mercedes, приглашение от которой получил уже достаточно давно. Моя цель — посмотреть на Формулу-1 "живьем", встретиться и поговорить с теми, кто поддерживает эти гонки и команды — на предмет привлечения их внимания к различным спортивным программам и в России. Я имею в виду не только автоспорт, а спорт в целом. Удалось поговорить со многими, и интерес к этим предложениям есть.

Что же касается г-на Экклстоуна, то, оценивая наши встречи совсем кратко, можно сказать, что в Москве мы лишь познакомились, а здесь продолжили знакомство. Очевидно, что г-н Экклстоун очень хочет, чтобы Формула-1 приехала в Россию. Насколько мне известно, он продолжает вести переговоры с российской стороной, но детали мне неизвестны, я ими не интересовался. В любом случае это очень серьезный бизнесмен, его положение в Формуле-1, вообще в мировом

спорте и бизнесе очень высоко, и было очень интересно и полезно с ним пообщаться. У него есть чему поучиться. Человек, которому под силу организация и проведение мероприятий такого масштаба — красивых, значимых, одних из самых востребованных в мире — это, без преувеличения, историческая личность с огромными возможностями.

Была ли все же высказана г-ном Экклстоуном конкретная просьба к вам, как к руководителю спортивного ведомства России, посодействовать осуществлению того или иного проекта по проведению этапа Ф-1 в России?

Моя позиция по этому вопросу такова: для России, как и для любой другой страны, проведение подобных спортивных мероприятий, соревнований такого уровня, которые транслируются по всему миру, очень важно. Это правильная идея. Это, повторю, мое мнение. Вы также обедали и долго беседовали с Роном Деннисом. Какие темы затрагивались в беседе с ним?

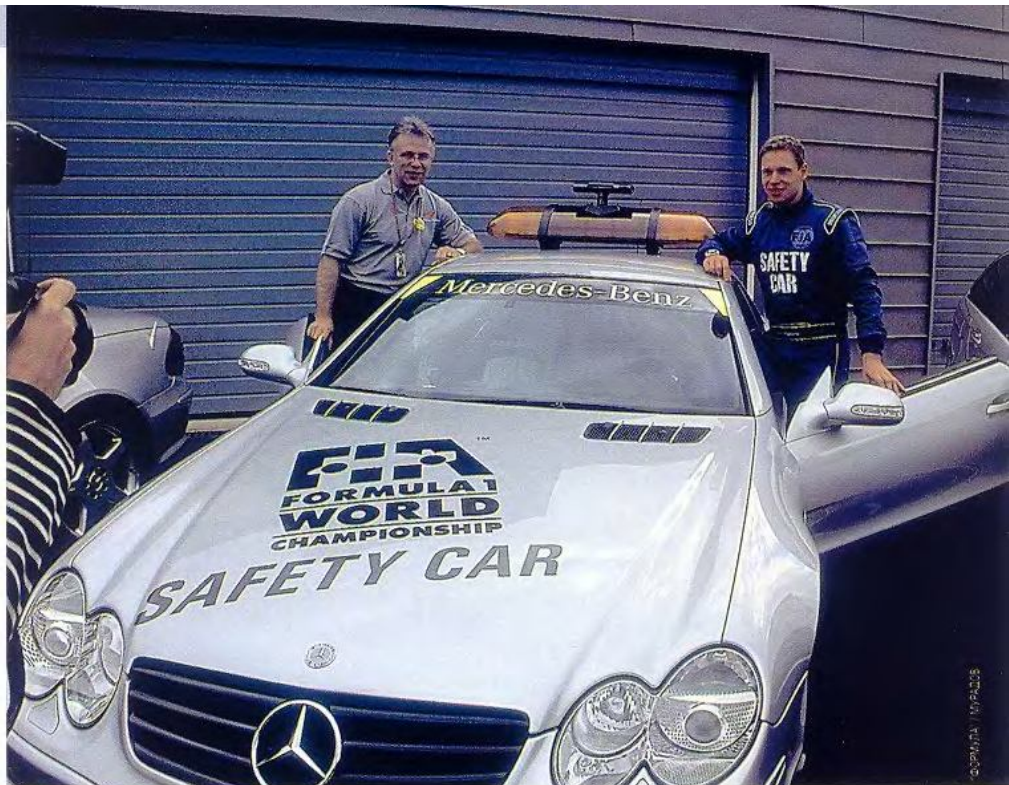
Я знаю, что в последнее время г-н Деннис больше пяти минут не уделяет никому, так что наше общение в течение двух с лишним часов было очень ценным. Беседа наша по своему характеру была своеобразным "прощупыванием ситуации". Он очень живо интересовался ситуацией в России, возможностями сотрудничества, поскольку мировой опыт такого сотрудничества, увы, не очень хороший. Вообще же г-н Деннис очень интересный собеседник, прекрасно разбирающийся в спорте, да и не только в спорте. Он очень интересуется космосом, и если приедет в Москву — а он обещал приехать, мы можем организовать ему, как и Дэвиду Култхарду в свое время, полет в невесомости на специально оборудованном самолете.

Какое впечатление произвели на вас Дэвид Култхард и Кими Райкконен, с которыми вы также встречались?

Прекрасные парни, очень уверенные в себе. С одной стороны — звезды, одни из самых узнаваемых в мире, с другой — простые, совершенно нормальные ребята. Кими, оказывается, даже играл в свое время в хоккей, но потом выбрал гонки, и, похоже, угадал.

Одновременно с вами сюда прибыл и молодой человек, которого называют надеждой российского автоспорта — Роман Русинов, и он, конечно же, тоже не просто так находится в гостях у McLaren — одной из сильнейших команд Ф-1. Каким образом вы оказались в одной "делегации"? Поддерживаете ли вы его как председатель Госкомспорта?

Нас пригласили независимо друг от друга, но я очень рад, что познакомился с Романом. Парень он серьезный, давно уже в европейском автоспорте. Живет он по этой причине вне России и, как я узнал, попросил отца, который сейчас тоже здесь, чтобы он привез ему российский флаг. Думаю, это говорит о многом. Он хочет добиться успеха, и это не просто мечта, но и, как я мог убедиться, вполне конкретные серьезные планы. Так что, конечно, вовремя поддержать молодого спортсмена просто необходимо.



Вы нередко встречаетесь с президентом России. Собираетесь ли вы проинформировать Владимира Владимировича о своей поездке, впечатлениях от нее, о состоявшихся контактах? Намерены ли привлечь внимание президента к Формуле-1 и возможности ее появления в России? Может ли это, по вашему мнению, его заинтересовать?

Мне бы не хотелось каким-либо образом спекулировать своими рабочими отношениями с президентом. И поэтому я считаю, что не стоит обсуждать их в прессе.

Вы видели сегодня близко Формулу-1, даже проехали круг по легендарной трассе на почти "формульной скорости" на специально подготовленном автомобиле. Какие впечатления по сравнению с хоккеем? В частности, по уровню экстремальности. Есть ли что-то общее?

Общее, в первую очередь, наверное, в физической подготовке. Хотя может показаться, что пилотам Ф-1, которые не носят на площадке на коньках, а "просто сидят" в своих машинах, эта подготовка не особо-то и нужна, но физические кондиции гонщиков находятся на самом высоком спортивном уровне. Иначе ведь не выдержишь те перегрузки, которые они испытывают, и которые мне отчасти довелось сегодня ощутить. Кроме того, здесь также важна тактика и стратегия, жажда победы. Хоккей, конечно, тоже экстремальный вид спорта, но, наверное, не настолько, как Формула-1.

Не возникло желания самому попробовать, хотя бы гипотетически?

Я вообще-то люблю быструю езду, но, к сожалению, за последние четыре месяца в силу своей работы даже за руль не удалось сесть. Но желание ощутить на себе эти скорости и перегрузки возникло, особенно после круга на машине безопасности.

Хоть на эту тему вы уже высказывались множество раз, но не могу не воспользоваться случаем и тоже не поинтересо-

ваться вашим мнением о причинах проигрыша наших хоккеистов на Олимпиаде. Канадцы, с которыми доводилось общаться, тот же Жак Вильнев, убеждены, что "русские умышленно поддались своим партнерам по НХЛ, преследуя личную выгоду", да и судейство было довольно спорным. Канадских хоккеистов, будто бы, это очень расстроило, потому что в финале они хотели сыграть именно с русскими. Или все дело было в элементарной несыгранности?

Конечно, и в несыгранности тоже. Хотя было множество других, на первый взгляд мелких причин, которые, тем не менее, оказали большое влияние на команду, на ее моральное состояние. У американцев был совершенно иной настрой, а в это понятие входит очень многое. В любом случае мы уступили достойному сопернику. Хотя третий гол в ворота американцев, мы, похоже, забили. Но про это все как-то забыли, в то время как о судействе в фигурном катании горячие споры идут до сих пор.

Кстати, о ситуации с нашими фигуристами. Ваши комментарии как участника Олимпиады и главы российского спортивного ведомства? Что это со стороны американцев, канадцев и международных олимпийских чиновников — чистосердечное заблуждение или сознательный политический демарш против России?

У меня не вызывает никаких сомнений результат, показанный в парном катании нашими ребятами. Они завоевали золото совершенно по праву. Что же касается политической подоплеки, она, полагаю, не вызывает никаких сомнений. И в этой связи я считаю особенно важным то, что здесь, на Гран При Формулы-1 у меня состоялись контакты с влиятельными в мире международного спорта людьми, которые относятся к России адекватно и заинтересованы в развитии сотрудничества.

Борис Мурадов

Роман Русинов

"Вчерашние кумиры завтра могут стать
моими соперниками"

Приехав в Донингтон для участия в программе "катания" на двухместных Minardi, я был рад возможности увидеть "в деле" одного из тех, кого в последнее время называют "надеждой российского автоспорта" – Романа Русинова. В личном зачете чемпионата Формулы-Palmer Audi, два этапа которого как раз проходили в те же выходные в Донингтоне, Роман на тот момент уверенно занимал вторую позицию. И надо заметить, что без дела он вообще не сидел: всякий раз, когда я заходил в пaddock Формулы-Palmer Audi проводить его, он непременно либо обсуждал что-то с механиками, либо сам вместе с ними возился с машиной, либо просто начищал ее до блеска, и было видно, что парень вкладывает в то, чем он занимается, всего себя. И если Роману удастся подобраться к вершинам мирового автоспорта, то и фамилия для их покорения российским гонщиком у него самая подходящая – Русинов.

В официальном буклете, представляющем участников гонок в Донингтоне, напротив твоей фамилии в графе "Город проживания" значится Париж...

Все пишут, что я живу в Париже, но это не так. Я вообще не переезжал в Париж на постоянное место жительства. Просто я там учусь и поэтому там же временно и проживаю. А постоянно живу именно в Москве. И выступаю в чемпионате Формулы-Palmer Audi как российский гонщик. Я вообще в этом смысле большой патриот.

В каком учебном заведении ты учишься в Париже?

В Высшем институте управления, на третьем курсе. В следующем году надеюсь получить диплом бакалавра и буду учиться дальше, на магистра.

Как удается сочетать столь серьезную учебу с участием в серьезных автогонках?

Времени хватает и на то, и на другое. Просто надо грамотно его распределить. Автогонки, как правило, проходят с четверга по воскресенье, а учеба – с понедельника по пятницу. Поэтому, даже если я пропускаю пару дней, то потом нагоняю.

Что, в таком случае, для тебя гонки – лишь временное увлечение, юношеская забава, которая в недалеком будущем уступит место взрослой профессии, или это уже твоя профессия?

Сначала это действительно было, скорее, увлечением. Но когда приходишь в "старшие" Формулы, когда действительно начинаешь хорошо гоняться, это становится уже профессией. Но учеба все равно важна, потому что гонщик должен быть умным и все уметь. Так или иначе, карьера автогонщика заканчивается лет в 35, и тут какая-то иная профессия будет далеко не лишней.

Твои первые шаги в автоспорте профинансировали, как это обычно бывает, родители, не так ли? Но сейчас, чтобы двигаться дальше, тебе нужны гораздо большие деньги?

Начиналось все, конечно, с обычного детского катания на карте, который был для меня большой игрушкой, потом я стал ездить в кое-каких соревнованиях, а в 1999 году, пройдя отбор, попал в уже Формулу-Sampras. Меня, как говорится, заметили, появились первые спонсоры, и тут уже надо было либо заниматься гонками всерьез, в расчете на дальнейшую перспективу, либо от силы еще пару лет просто покатавшись в свое удовольствие. Я выбрал первое.

Но напрасно думают, что, раз человек занимается автогонками, он непременно миллионер. Я, например, в этом году должен был выступать за команду Arden в европейском чемпионате Ф-3000, но, к сожалению, несмотря на договоренность со спонсором (российским), деньги на

счет команды переведены не были, а собственными средствами в таком объеме я попросту не располагаю. У меня оставался последний шанс не пропустить сезон – участие в чемпионате Формулы-Palmer Audi, и эти деньги – гораздо меньшую сумму – удалось найти. И я надеюсь своим успешным выступлением привлечь к себе внимание спонсоров для дальнейшего продвижения в автоспорте.

Твои соперники в Формуле-Palmer Audi – твои сверстники?

В основном да, но не только. Как и во всех других чемпионатах – Формулы-Renault, Формулы-3, здесь гоняются люди очень разных возрастов, но независимо от этого их спортивный уровень очень высок. Например, в гонке в Брэндс-Хэтче 16 машин "уместилось" в одной секунде, в Крофте – 12.

Пока многие твои сверстники развлекаются в клубах и на дискотеках, ты вкалываешь "по-черному". Не жаль лишать себя юности?

Дискотеки и клубы мне просто неинтересны. Куда интереснее работать. Мне приятнее ложиться спать в полдесятого вечера, вставать в семь утра, бегать 45 минут, три раза в неделю ходить в тренажерный зал и во всех отношениях чувствовать себя хорошо, нежели ложиться и вставать непонятно во сколько и заниматься непонятно чем. И в любом случае, чтобы чего-то добиться в жизни, нужно работать, не покладая рук. Именно сейчас, в молодости, иначе время уйдет, и ты уже никогда не сможешь его наверстать. В России это сейчас не очень популярная среди моих сверстников точка зрения, поэтому, быть может, я и учусь в Европе.

Насколько сильно отличается машина Формулы-Palmer Audi от машины Формулы-Renault?

Во-первых, Формула-Renault – это около 200 л.с., а Palmer Audi – на целых сто сил больше. Во-вторых, это очень тяжелая машина на колесах большого размера (как у машин Ф-3000) с очень жесткой резиной, поэтому управлять ей намного сложнее. Она не прощает ошибок. На ней нужно постоянно атаковать. На машине Формулы-Renault, даже не особенно напрягаясь, все равно можешь поддерживать быстрый темп. А здесь, если атакуешь не на все 100%, а даже на 99, то уже едешь медленно, а если на 101, превышая лимиты, тоже далеко не уедешь, начинает вести нос – это особенности шасси Van Diemen. Вообще, по сложности управления эта машина похожа, по словам специалистов, на автомобиль Ф-3000. И не случайно, например, Джастин Уилсон, победив в чемпионате Формулы-Palmer Audi, затем стал чемпионом и в международной Ф-3000. Еще одна трудность чемпионата Формулы-Palmer Audi состоит в том, что все могут видеть твою телеметрию – она идет на все мониторы, так что если мы нашли более удачные настройки, то все сразу могут увидеть это. Разумеется, по чужой телеметрии нельзя увидеть собственно настройки, но можно понять, что у соперника машина настроена лучше и проанализировать, почему. Это делается для того, чтобы максимально повысить роль самого пилота, выявить его мастерство. Так что это очень серьезный чемпионат, и здесь нет постоянного лидера, как в Формуле-1 или Формуле-3.

Твои кумиры в Формуле-1?

Сначала был, конечно, Айртон Сenna, затем Михаэль Шумахер. Но сейчас, когда я подхожу уже к фазе, когда вчерашний кумир завтра может стать соперником, то, просматривая гонки Ф-1, просто уже учусь у тех, кто добился в ней вершин.

Насчет будущих соперников – не слишком самонадеянно?

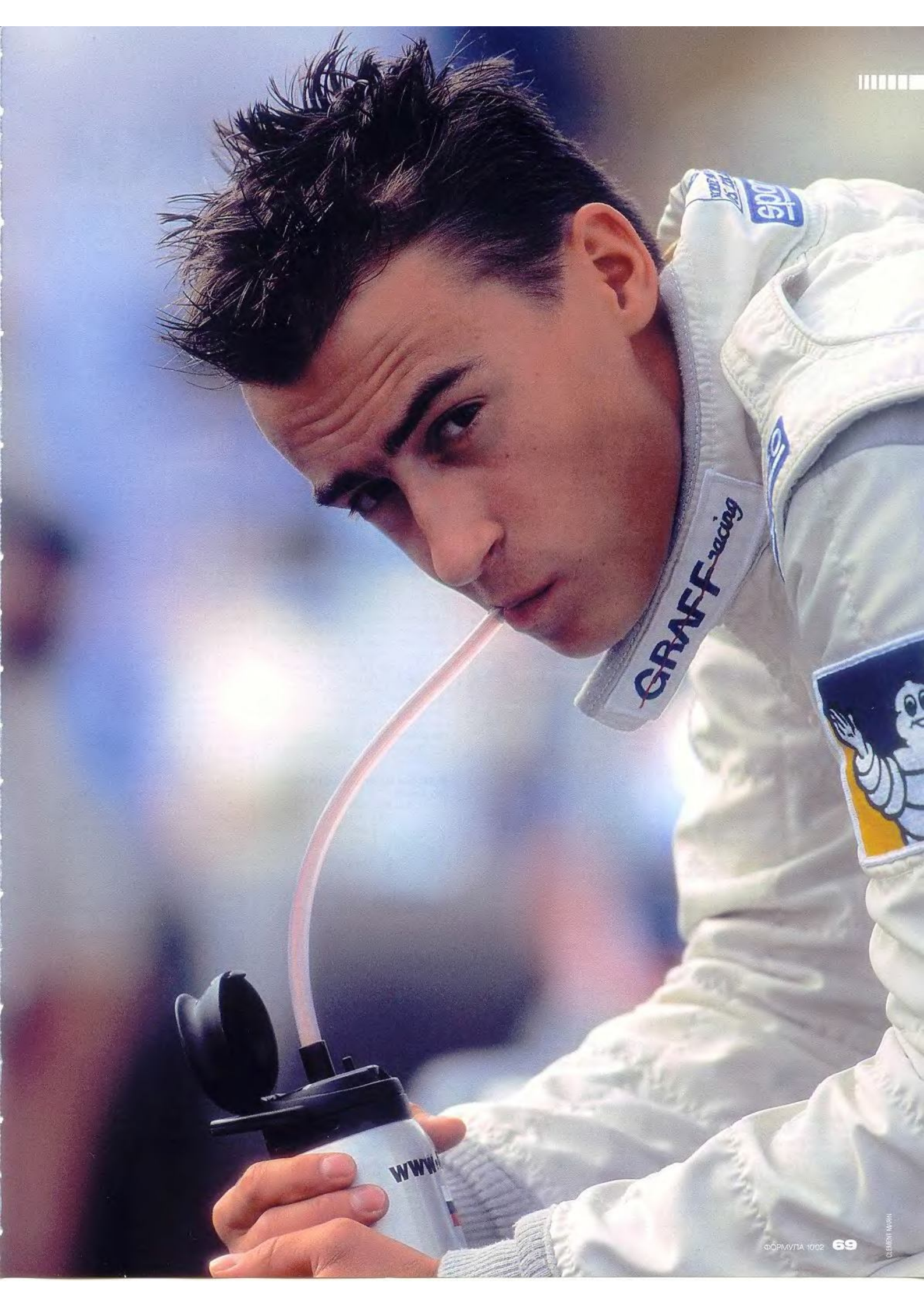
Да нет. Нет ничего невозможного. Пришли же в Формулу-1 Кими Райкконен и Фелипе Масса, а я и с тем, и с другим гонялся в Формуле-Renault. В Валенсии на Интернациональных финалах Renault Фелипе выиграл финал итальянского чемпионата Формулы-Renault, а я – финал чемпионата Франции.

Ты, насколько я знаю, впервые в Донингтоне. Какие впечатления в сравнении с известными тебе европейскими трассами?

Очень быстрая и очень сложная по технике. Свободные заезды здесь прошли под дождем, а квалификация – в сухую погоду, так что мне по сравнению с теми, кто хорошо знает эту трассу, как один из моих ближайших соперников Стивен Юнг, пришлось куда тяжелее.

По итогам двух прошедших в Донингтоне этапов Роман стал лидером чемпионата! Осталось всего две гонки, и Роман имеет все шансы стать чемпионом Формулы-Palmer Audi. И тем самым сделать еще один шаг на длинном пути к вершинам автоспорта.

Борис Мурадов



WWW



ВСЕ ГОНЩИКИ ЧЕМПИОНАТОВ МИРА Ф-1

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

Альфредо Пиан/Alfredo Pian (Аргентина)



Род. 21.10.12 в Лас-Росасе, Санта-Фе, Аргентина. Умер 25.07.90

Аргентинский гонщик-любитель, в Европе практически не известен. На Гран При Монако 1950 г. за рулем 1,5-литровой спортивной Maserati 4CLT/48 (Achille Varzi) единственный раз в карьере заехал на ГП ЧМ Ф-1, но разбил машину на тренировке и не участвовал даже в квалификации. Впоследствии вернулся на родину, где довольно успешно выступал в различных аргентинских сериях. ГП в Ф-1: 1; гонок в Ф-1: —; очки: —; лучший рез. в квал.: НСК; лучший рез. в гонке: НС; быстрые круги: —

Эрни (Эрнест) Пиетерс/Ernie (Ernest) Pieterse (Южная Африка)

Род. 04.07.38 в Рэронс-Беллвилле, Южная Африка



Один из лучших южноафриканских пилотов первой половины 60-х гг. Карьеру автогонщика начинал в конце 50-х гг. с гонок спортивных автомобилей. В 1958 г. занял 3-е место в "9 часах Рента". В начале 60-х гг. перешел за руль "формулы". В 1961 г. выиграл ГП Родезии в Бельведере. В 1962 г. на Lotus 21 стал чемпионом Южной Африки (South African Drivers' Championship). В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП Южной Африки 1962 г. (10-й). Участвовал в 3 ЧМ Ф-1 1962–1963, 1965 гг. Выступал на Lotus 21 (Ernest Pieterse, Lawson Organisation). После фиаско на ГП Южной Африки 1965 г., где он не смог даже пройти квалификацию, решил завершить гоночную карьеру. ГП в Ф-1: 3; гонок в Ф-1: 3; очки: —; лучший рез. в квал.: 12-е место — ГП Южной Африки 1963 г.; лучший рез. в гонке: 10-е место — ГП Южной Африки 1962 г.; быстрые круги: —

Франсуа Пикар/Francois Picard (Франция)

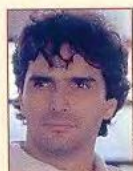


Род. 26.04.21 в Вильфранш-сюр-Саоне, Франция. Умер 02.06.96 в Монте-Карло, Монако

Спортивную карьеру начал в 1949 г. за рулем Renault 4CV. В 1958 г. одержал первую победу, выиграв на Porsche гонку на приз трассы "Агадир". Двумя годами позже выиграл в своем классе гонки в Реймсе и "12 часов Йера". В 1955 г. занял второе место в абсолютном кубке Парижа, а в 1956 г. финишировал третьим на ГП Агадира и "1000 км Парижа". На ГП Марокко 1958 г. за рулем Cooper T43 команды RRC Walker Racing Team первый раз в жизни вышел на старт гонки Ф-1, однако на 32-м круге врезался в поскользнувшийся на пролитом масле автомобиль Оливе Женебьяна и получил тяжелые травмы. Лишь через полгода Франсуа полностью восстановился, но возвращаясь в гонки после этой аварии не рисковал. ГП в Ф-1: 1; гонок в Ф-1: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 24-е место — ГП Марокко 1958 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: —

Нельсон Пике (Нельсон Пике Сауту Майор)/Nelson Piquet (Nelson Piquet Souto Maior) (Бразилия)

Род. 17.08.52 в Рио-де-Жанейро, Бразилия. Трехкратный чемпион мира 1981, 1983, 1987 гг. Сын министра здравоохранения Бразилии. В юности по настоянию отца поступил в теннисную школу, несколько лет тренировался и готовился стать профес-



сиональным теннисистом, однако затем все-таки выбрал автоспорт. В середине 70-х дебютировал в автогонках. Неплохо зарекомендовал себя выступлениями в бразильской Формуле-Super Vee и в 1977 г., дебютировал в европейской Ф-3 (2 победы, 33 очка, 3-е место в ЧЕ 1977 г.). В 1978 г. выиграл чемпионат BR британской Ф-3 (101 очко) и стал вице-чемпионом в первенстве Vandervell Ф-3 (124 очка). В том же году на ГП Германии (НФ) дебютировал в ЧМ Ф-1 за рулем Ensign. Участвовал в 14 ЧМ Ф-1 1978–1991 гг. Выступал на автомобилях: Ensign N177 (Ensign) в 1978 г., McLaren M23 (BS Fabrications) в 1978 г., Brabham BT46, BT48, BT49, BT49C, BT50, BT49D, BT52, BT52B, BT53, BT54 (Brabham) в 1978–1985 гг., Williams FW11, FW11B (Williams) в 1986–1987 гг., Lotus 100T, 101 (Lotus) в 1988–1989 гг., Benetton B189B, B190, B190B, B191 (Benetton) в 1990–1991 гг. Чемпион мира 1981, 1983, 1987 гг. В 1992 г. покинул Формулу-1 и перешел в серию CART, однако на тренировке своей первой Indy 500 попал в ужасную аварию и сломал обе ноги. Тем не менее в 1993 г. Пике все-таки вернулся за руль и принял участие еще в одной Indy 500, но никак себя не проявил и в 1994 г. переключился на гонки легковых автомобилей и спортпрототипов, где выступал до 2001 г. В 1998 г. принял участие в гонке южноамериканской Формулы-3. С 2001 г. сосредоточился на развитии гоночной карьеры своего старшего сына Нельсона-младшего.



ГП в Ф-1: 207; гонок в Ф-1: 204; очки: 485,5; лучший рез. в квал.: 1-е место; лучший рез. в гонке: 1-е место; быстрые круги: 23

Победы в Ф-1: 23 — ГП США-Запад (Лонг-Бич), ГП Голландии, ГП Италии 1980 г., ГП Аргентины, ГП Сан-Марино, ГП Германии 1981 г., ГП Канады 1982 г., ГП Бразилии, ГП Италии, ГП Европы 1983 г., ГП Канады ГП Детройта 1984 г., ГП Франции 1985 г., ГП Бразилии, ГП Германии, ГП Венгрии, ГП Италии 1986 г., ГП Германии, ГП Венгрии, ГП Италии 1987 г., ГП Японии, ГП Австралии 1990 г., ГП Канады 1991 г.

Полу-позиции в Ф-1: 24 — ГП США-Запад (Лонг-Бич), ГП Канады 1980 г., ГП Бразилии, ГП Аргентины, ГП Монако, ГП Канады 1981 г., ГП Австралии 1982 г., ГП Голландии 1983 г., ГП Южной Африки, ГП Сан-Марино, ГП Канады, ГП США, ГП Великобритании, ГП Австралии, ГП Италии, ГП Европы, ГП Португалии 1984 г., ГП Голландии 1985 г., ГП Бельгии, ГП Великобритании 1986 г., ГП Великобритании, ГП Австралии, ГП Италии, ГП Испании 1987 г.

Победы в других гонках: этап ЧЕ Ф-3 в Кассель-Кальдене и Хараме в 1977 г., этап ЧМ спортпрототипов в Нюрбурге в 1981 г.; гонки спортпрототипов: "2 часа Куритибы", "2 часа Бразилии" 1996 г., "1000 миль Бразилии" 1997 г.



Андре Пилетт/Andre Pilette (Бельгия)

Род. 06.10.18 в Париже, Франция. Умер 27.12.93

Сын Теодора Пилетты, в 1913 г. финишировавшего 5-м в Indy 500, и в том же году занявшего 3-е место на ГП Франции (Grand Prix de France), и отец Тедди, в 1974, 1977 гг. выступавшего в Ф-1. Карьеру автогонщика начал после войны. В 1951 г. на ГП Бельгии (6-й) дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 7 ЧМ Ф-1 (Ф-2) 1951, 1953–1954, 1956, 1961, 1963–1964 гг. Выступал на автомобилях: Lago-Talbot T26C (Ecurie Belgique) в 1951 г., Connaught A (Ecurie Belge) в 1953 г., Gordini Type 16, Type 32 (Gordini) в 1954, 1956 гг., Lancia-Ferrari D50 (Ferrari) в 1956 г., Emerson P (Andre Pilette) в 1961 г.,

Lotus 18/21 (Tim Parnell, Andre Pilette) в 1963 г., Scirocco 02 (Ecurie Scirocco Belge) в 1964 г. Лучший результат в ЧМ — 18-е место в 1954 г. В 1960 г. в паре с Рикардо Родригесом финишировал 2-м в "24 часах Ле-Мана". После завершения карьеры в Ф-1 открыл в Зольдере собственную гоночную школу, которой руководил вплоть до конца 80-х гг.

ГП в ЧМ: 14; гонок в ЧМ: 9; очки: 2; лучший рез. в квал.: 8-е место — ГП Бельгии 1954 г.; лучший рез. в гонке: 5-е место — ГП Бельгии 1954 г.; быстрые круги: —

Тедди (Теодор) Пилетт/Teddy (Theodore) Pilette (Бельгия)

Род. 26.07.42 в Брюсселе, Бельгия



Продолжатель гоночных традиций семьи Пилетт. Спортивную карьеру начал в 1962 г. в Формуле-Junior, затем перешел за руль легкового автомобиля Fial-Abarth GT. В 1965 г. выиграл в своем классе бельгийский чемпионат легковых автомобилей, но вскоре вернулся за руль "формулы". В 1973 и 1975 гг. дважды выигрывал чемпионат Европы в Ф-5000. В 1974 г. занял 3-е место в Кубке Тасмании (1 победа) и на ГП Бельгии 1974 г. (17-й) провел свою единственную гонку в ЧМ Ф-1. Участвовал в 2 ЧМ Ф-1 1974, 1977 гг. Выступал на автомобилях: Brabham BT42 (Brabham) в 1974 г., BRM P207 (Stanley BRM) в 1977 г. В 1978 г. занял 13-е место в британской серии Aurora F1 (20 очков, 1 БК) и выиграл гонку "24 часа Спа", однако это был последний серьезный успех в карьере Тедди.

ГП в Ф-1: 4; гонок в Ф-1: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 27-е место — ГП Бельгии 1974 г.; лучший рез. в гонке: 17-е место — ГП Бельгии 1974 г.; быстрые круги: —

Победы в других гонках: этап Кубка Тасмании в Серферс-Парадайсе в 1974 г., гонка спортпрототипов "24 часа Спа" 1978 г.

Луиджи Пиотти/Luigi Piotti (Италия)

Род. 27.10.13. Умер 19.04.71



Удачливый бизнесмен и гонщик-любитель, в 50-е годы довольно успешно выступал в автогонках. В 1952 г. на OSCA выиграл в своем классе "Тур по Сицилии", через два года уже на Lancia занял 3-е место в "Тарга Флорио" и в паре с Морисом Тринтиньяном выиграл на Ferrari "12 часов Мера". На ГП Италии 1955 г. (НС) дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 4 ЧМ Ф-1 1955–1958 гг. Выступал на автомобилях: Arzani (Scuderia Volpini/Luigi Piotti) в 1955 г., Maserati 250F (Maserati, Luigi Piotti) в 1956–1957 гг., OSCA 4 (sc) (OSCA) в 1958 г. В Ф-1 Луиджи больших успехов не достиг, однако прославился на весь мир благодаря курьезному случаю во время ГП Италии 1956 г., где, приставившись сзади к автомобилю лидировавшего в гонке товарища по Мазерати Стерлинга Мосса, у которого за пять кругов до финиша кончился бензин, толкнул англичанина своей машиной до бокса, что позволило Моссу в дальнейшем выиграть ту гонку. ГП в Ф-1: 8; гонок в Ф-1: 5; очки: —; лучший рез. в квал.: 12-е место — ГП Аргентины 1956 г.; лучший рез. в гонке: 6-е место — ГП Италии 1956 г.; быстрые круги: —

Победы в других гонках: гонка спортпрототипов "12 часов Йера" 1954 г.

Ренато Пирокки/Renato Pirocchi (Италия)

Род. 23.06.33 в Нотареско, Терамо, Италия

Один из многочисленных итальянских гонщиков-любителей 50–60-х гг. Спортивную карьеру начал в сере-

дине 50-х гг. в гонках малолитражек, затем стартовал в итальянской Формуле-Junior. В 1960 г. выиграл ита-



льянский чемпионат малолитражек, а также победы на ГП Газзаны на Кубе. В 1961 г. на ГП Италии (12-й) за рулем Cooper T51 команды Гонимого клуба Пескары (Pescara Racing Club) провел свою единственную гонку в рамках ЧМ Ф-1.

ГП в Ф-1: 1; гонок в Ф-1: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 29-е место — ГП Италии 1961 г.; лучший рез. в гонке: 12-е место — ГП Италии 1961 г.; быстрые круги: —

Дидье Пирони/Didier Pironi (Франция)

Род. 23.03.52 в Париже. Погиб 23.08.87 во время гонки моторных катеров у острова Уайт, Великобритания



Один из сильнейших гонщиков за всю историю французского автоспорта. Профессиональ-

ную гоночную карьеру начал в 1973 г. с обучения в знаменитой гоночной школе Winfield, как лучший выпускник получил спонсорскую поддержку Elf и Martini и в следующем сезоне дебютировал в чемпионате французской Ф-Реноальт. Чемпион Франции в Ф-Реноальт 1974 г. В 1975–1976 гг. выступал в Ф-Super Renault. Чемпион Ф-Super Renault 1976 г. В 1977 г. стартовал в ЧЕ Ф-2 (1 победа, 1 ПП, 1 БК, 38 очков, 3-е место в ЧЕ). В том же году выиграл ГП Монако Ф-3. В 1978 г. победил в "24 часах Ле-Мана". На ГП Аргентины 1978 г. (14-е место) дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 5 ЧМ Ф-1 1978–1982 гг. Выступал на автомобилях: Tyrrell 008, 009 (Tyrrell) в 1978–1979 гг., Ligier JS11/15 (Ligier) в 1980 г., Ferrari 126CK, 126C2 (Ferrari) в 1981–1982 гг. В 1982 г. уверенно лидировал в ЧМ, но на тренировке перед ГП Германии столкнулся с Renault Алена Проста, сломал себе обе ноги и, выбыв из строя до конца сезона, проиграл новому чемпиону мира финну Кеке Росберг пять очков и разделил с Джонсом Уотсоном титул вице-чемпиона мира 1982 г. Восстановившись после травм, пробовал вернуться в Формулу-1, но Энцо Феррари отказал ему в месте и после нескольких неудачных тестов в слабых командах Дидье занялся гонками скоростных катеров, за несколько лет добился неплохих результатов, но в августе 1987 г. во время гонок у острова Уайт его мощный катер "Колибри" перевернулся и Пирони вместе с двумя членами экипажа погиб.

ГП в Ф-1: 72; гонок в Ф-1: 70; очки: 101; лучший рез. в квал.: 1-е место; лучший рез. в гонке: 1-е место; быстрые круги: 5



Победы в Ф-1: 3 — ГП Бельгии 1980 г., ГП Сан-Марино, ГП Голландии 1982 г.

Полу-позиции в Ф-1: 4 — ГП Монако, ГП Великобритании 1980 г., ГП Канады, ГП Германии 1982 г.

Победы в других гонках: ГП Монако Ф-3 1977 г., этап ЧЕ Ф-2 в Зигориле в 1977 г.; этап ЧМ спортпрототипов в Ле-Мане ("24 часа Ле-Мана") в 1978 г.

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

Переходный возраст



Быть может, когда-нибудь в будущем историки Формулы-1 назовут это плавание «эффектом Дженсона Баттона». Ведь именно британский пилот стал первым представителем «новой формации» пилотов Ф-1, таких как Кими Райкконен или Фелипе Масса, — не просто молодых гошников, а просто-напросто юнцов, не имевших серьезного опыта выступлений в автоспорте. Баттон попал в Бельгию Приза буквально со школьной скамьи, проведя до этого в автогонках лишь два сезона, а самое главное — сразу показал отличные результаты.

Первопроходцем быть непросто. Да и события не всегда развиваются так, как того

хочешь. Блестящие результаты Дженсона в 2000 году были зачастую пересечены провальными, иначе и не скажешь, сезоном-01. В 2002 году, поправившись к успехам юных дарований, о молодости и, тем более, неопытности Баттона уже никто и не вспоминал. А ведь ему лишь предстоит найти себя в мире «взрослой» Ф-1.

Сверхновая звезда

Началось все, как известно, в самом конце зима 2000 года, когда Williams нужно было срочно найти замену «не оправдавшему» Алеску Запарри. Выбор оказался небогат — на место напарника Ральфа Шумахера претендо-

вали тест-пилот команды Бруно Жувеири и бронзовый призер британской Ф-3 Дженсон Баттон. На тестах бразилец показал себя лучше, но Фрэнк Уильямс выбрал своего молодого соотечественника.

Трудно сказать, повелю традиционному ставили на первое место интересы команды Фрэнк принял такое решение. Быть может, не захотел неизбежных сравнений Жувеири с последним бразилцем, выступавшим за Williams, — Айртонем Сенной, а возможно, именно интересы команды и заставили его сделать такой выбор. В громких возгласах удивления мало кто услышал тогда слова одного из инженеров Williams: «Даже даже

не в том, что Бруно проехал на несколько десятых быстрее — в конце концов, на тестах за рулем этой машины он накрутил добрую тысячу километров. Бразилец гораздо лучше понимает технику, а Дженсон сдет быстро фактически на чистом таланте». Вряд ли эти слова сильно утешили Жувеири, который словно бы назло Фрэнку выиграл чемпионат Ф-3000, а затем уехал в Америку, где и увяз среди середнячков серии CART.

А вот Баттон выпавшим шансом воспользовался блестяще. Будучи лишь юным за всю историю чемпионатов мира по возрасту в момент дебюта, Дженсон не раз и не два по ходу сезона давал повод говорить о себе

самые пестрые слова. Шесть раз он опережал в квалификации опытного Ральфа, а в Спа и вовсе показал в субботу третье время — даже Ferrari Михаэля Шумахера стояла на стартовом поле позади! Уже во второй в жизни гонке Ф-1 Баттон попал в зачетную шестерку, а всего за сезон это удалось молодому пилоту шесть раз, и по итогам чемпионата он оказался на восьмом месте.

Конечно же, все это время Дженсон знал, что даже несмотря на долгосрочный контракт с Williams, места в команде на следующий год ему не найдется — напарником Ральфа Шумахера в сезоне-01, как было обьявлено еще очень давно, станет вернувшийся из

Америки с целым ворохом титулов Хуан-Пабло Монтойа. Однако показанные Баттоном результаты не могли не привлечь к молодому англичанину внимание хозяев команды. Рассмотрев все предложенные варианты, Дженсон решил остановиться на Benetton — команде, у руля которой вновь встал Флавио Бриаторе, закончив чемпионат-2000 на четвертом месте, да и контракт почти на 5 млн долларов для двадцатилетнего парня имел некоторое значение.

Но в Benetton пришел уже совсем не тот Дженсон, который дебютировал в Williams. Еще год назад Баттон ничем не отличался от нескольких десятков таких же молодых



ОДИН НА ОДИН

Майкл Баттон

LENNON SCOTT

Радость, беззаботность, уверенность
в будущем – перед сезоном-00 могло
показаться, что этот парень вытащил
счастливый билет и завоевание
чемпионского титула для него – лишь
вопрос пары-тройки лет



и талантливых пилотов, стоящих на пороге Формулы-1, но после одного-единственного сезона в Больших Призах стал в родной Великобритании настоящей звездой. И, к большому сожалению, оказался подвержен звездной болезни. Ночи напролет Дженсон проводил со своей подружкой, певицей Луизой Гриффитс, в лучших клубах Европы, приобрел шикарную яхту и апартаменты в Монако, а своему отцу купил дом стоимостью в миллион долларов. Фотоснимки и истории о Баттоне не сходили со страниц светских журналов, причем не всегда эти публикации положительно сказывались на репутации молодого гонщика – к примеру, на торжественном приеме, устроенном журналом Autosport в конце 2000 года, Дженсон позволил себе выпить лишнего.

Между тем стартовал формульный сезон-01. Показанные Баттоном результаты оказались сродни ушатой холодной воды на голову. Британец раз за разом уступал в квалификации товарищу по команде Джанкарло Физикелле, не всегда попадал даже в первую двадцатку на старте, причем на девяти первых этапах четырежды даже Фернандо Алонсо на Minardi оказывался в субботу быстрее Дженсона. В гонках положение выглядело не лучше – Баттон, надо отдать ему должное, все же приводил машину к финишу, вот только за пределами уже даже не шестерки, а десятки. И непременно позади Физикеллы. Флавио Бриаторе уже едва ли не в открытую говорил, что второй пилот команды имеет все шансы потерять рабочее место еще до конца сезона.

Несмотря на всего лишь третье место в британской Ф-3 (вверху), Баттон попал не просто в Формулу-1, а в одну из сильнейших команд – Williams (справа). Большой вклад в его успешные выступления внесли и гоночный инженер Тим Престон (внизу слева), и сам сэр Фрэнк. «Многие из нас почувствовали себя идиотами, когда в 1991 году Эдди Джордан вывел на старт Гран При Бельгии Михаэля Шумахера. Очень не хотелось вновь проспать», – сказал Уильямс

Одним словом, дела у Баттона складывались хуже не придумаешь – по меткому замечанию одного из инженеров Benetton «сначала все лишь пожимали плечами: «Кто он такой, этот Дженсон?», затем в один голос стали кричать «Нам нужен Дженсон!» Когда мы подписали с ним контракт, крики сменились на «Нам нужен кто-то, столь же быстрый, как Дженсон!», а вот теперь все снова в недоумении: «А кто он такой, этот Дженсон?»

Слишком много помощников

Дженсона Баттона с самого начала выступлений в Ф-1 отличала крайняя степень самоуверенности. В 2001 году в Ф-1 вернулись

электронные системы помощи пилоту, и реакция англичанина на эту новость была весьма показательной. «Я узнал об этом в декабре и решил рассказать Дженсону, – вспоминает один британский журналист. – Он слушал меня, бледнел на глазах, а его зрачки расширялись, пока не достигли размеров монеты. «Это ужасно... – пробормотал он наконец. – Это просто чертовски плохо. Ведь как раз электронные системы не позволяют отличить самых лучших гонщиков от всех остальных. Это просто ужасно для меня...»

Как видно, Дженсон Баттон несколько не сомневался в том, что сам он несомненно относится к категории самых лучших. Между тем результаты его выступлений в 2001 году этого не подтверждали. И легализация вспомогательной электроники была далеко не единственной проблемой, осложнявшей англичанину жизнь.



Чтобы справиться с трудностями, надо прежде всего признать их существование. Для Дженсона Баттона такой момент наступил 23 июня 2001 года. В квалификации Гран При Европы на Нюрбургринге молодой гонщик проиграл товарищу по команде секунду с четвертью – на стартовом поле Баттона отделили от Физикеллы пять позиций. «Я работал с Дженсоном более двух лет, – вспоминает физиотерапевт Хоне Рорвик. – И за это время только однажды видел его сомневающимся в себе. Это случилось на Нюрбургринге субботним вечером».

Надо сказать, что с самого начала сезон в Benetton складывался для Дженсона наперекосяк. Работавший до этого с хорошо отлаженным механизмом Williams, где каждый знает свое дело, теперь Баттон оказался в команде в переходный момент, и столкнулся с проблемами, о существовании которых раньше мог лишь догадываться. Так, в сезоне-2000 с молодым пилотом работал Тим Престон, опытный гоночный инженер, чьи советы не раз помогали дебютанту чемпионата найти верные регулировки и еще на несколько десятых улучшить время прохождения круга. В Benetton же к Дженсону приставили Рода Нельсона и Пола Моргана, стаж работы в Ф-1



ОДИН НА ОДИН

Дженсон Баттон

каждого из которых был едва ли не меньше, чем у самого Баттона. Даже простейшая инженерная задача – при торможении автомобиль слишком “приседал” на передние колеса – оказалась для этой пары неразрешимой. Род и Пол предложили несколько приподнять машину над асфальтом, и в результате нарушения аэродинамической картины под днищем резко уменьшилась обшая прижимная сила.

К тому же сам автомобиль B201 создавался инженерами Benetton во многом “под Физикеллу”. Баттону же пришлось приспособляться к машине на протяжении практически половины сезона. Дело в том, что стиль британца достаточно необычен для экс-картингиста – он тормозит резко и поздно, и признает лишь два положения педали тормоза – “нажата до упора” и “не нажата вовсе”, а необходимой скорости в повороте



Даже не закончив первый сезон, Дженсон моментально стал в Великобритании звездой (вверху). Но если поначалу дела у молодого гонщика и впрямь складывались очень неплохо (слева), то в чемпионате-01 разочарования следовали одно за другим (внизу)

добивается, дозируя усилие на педали “газа”. Естественно, подстроить автомобиль под такой действительно нетрадиционный стиль вождения молодым инженерам не удалось.

Приведенные выше примеры – малая часть тех невзгод, которые пришлось преодолевать молодому пилоту по ходу его второго сезона в Ф-1 и всего лишь четвертого в автогонках вообще. К тому же помимо объективных трудностей Баттону пришлось бороться и с такими, которые невозможно было предвидеть заранее. На тренировке бразильского ГП Дженсон угодил в аварию, здорово повредив руку. Стоило бы пропустить одну гонку и восстановить здоровье, но такой возможности британцу попросту не дали. В Монако, где усталость могла сыграть с пилотом дурную шутку, Баттон прямо пришел к Бриаторе и попросил замену. Но Флавио отказал на том основании, что тест-пилот команды Марк Уэббер... занят в Ф-3000 и не видит возможности выступать за Benetton. Дополнительную резкость отказу шефа придало раздражение, вызванное видом яхты, на которой уставший гонщик прибыл в Монте-Карло.

“Проблема Дженсона в том, что в прошлом году в его распоряжении была отличная машина, и за ее рулем он добился неплохих

результатов, – комментировал поведение своего пилота Бриаторе. – После этого британская пресса назвала его суперзвездой и будущим чемпионом, а Баттон читал эти статьи и в итоге поверил, что это действительно так. Я готов признать, что наша машина далека от идеала, а команда находится в стадии становления, но и он неопытен, слишком часто отвлекается и вокруг него чрезмерно много разного рода помощников. Дженсон талантлив, но если есть талант, то нужно постоянно развивать его и использовать в деле. В гонках это значит – работать с инженерами, с командой, а не стремиться попасть на страницы модных журналов. Это может просто положить конец всей его карьере в Ф-1”.

Надо признать, Флавио во многом был прав. В частности, вокруг Дженсона действительно крутилось многовато народу. Впрочем, и сам Бриаторе внес свой “вклад” в окружение Баттона – именно итальянец познакомил молодого гонщика с Джоном Байфилдом, и вскоре 52-летний британец стал менеджером своего земляка. Уже третьим по счету. Дело в том, что с самого начала продвижению Баттона вверх по карьерной лестнице способствовали Дэвид Робертсон и Харальд Хьюсмен. Кроме Дженсона, эта пара патронировала еще и Кими Райкконена, и переход финна в McLaren – во многом именно их заслуга. Как раз благодаря Робертсону и Хьюсмену Дженсон смог довести до конца сезон-01 в Renault – контракт был составлен столь тщательно, что даже ловкий Бриаторе не смог найти лазейку, которая позволила бы ему выставить из команды молодого пилота. Флавио “припомнил” все это несговорчивым менеджерам, вывел на сцену Байфилда и тем самым... спас Дженсона.

“Месть” Бриаторе

Джона Байфилда в Великобритании называли “лучшими мозгами за пределами Лондона”. Он работал в солидной адвокатской конторе и еще десять лет назад предупредил своих деловых партнеров, что в день своего пятидесятилетия завершит карьеру. За время своей практики Байфилд не раз и не два вплотную занимался делами из мира Больших Призов – работал с Leyton House и Pacific, оказывал услуги Дэвиду Сирзу (руководителю Super Nova Ф-3000), Яну Магнуссену и



“Когда я впервые увидел Луизу, то подумал “О, да она же просто красавица”, а когда узнал ее поближе, то понял, что она еще и прекрасный человек. Очень хорошо, что стиль жизни Луизы похож на мой – мне совсем бы не хотелось, чтобы моя подружка работала пять дней в неделю с девяти до пяти или вовсе сидела бы дома”





роятно! Михаэль Шумахер выглядел словно человеком из другого мира. Было слышно, что он лишь чуть приподнимал правую ногу с педали "газа" и, невероятно точно дозируя тормозное усилие, по идеальной траектории направлял машину в поворот. Это было восхитительно! Среди всех остальных пилотов лишь один проходил этот участок так же – Дженсон Баттон. Конечно, это всего лишь мнение фотографа, но не стоит забывать, что именно этот человек несколько лет назад "на глаз" вычислил новейшую систему разделенных тормозов, примененную McLaren.

В конце года Бриаторе пригласил троих пилотов, которые должны были выступать за Renault в следующем сезоне – Дженсона Баттона, Ярно Трулли и испытателя Фернандо Алонсо – провести 10 дней на его "ранчо" в Кении. И за столь короткое время отношения босса команды и гонщика изменились

Хуану-Пабло Монтою. Поэтому он с удовольствием принял предложение Бриаторе и занялся карьерой Баттона. Самое любопытное, что поначалу сам пилот об этом даже не знал. Джон же разработал целую программу, по "выведению Баттона из кризиса". Она включала даже послегоночную карьеру Дженсона, а также продажу сувениров и многое другое. Много часов Байфилд провел в переговорах с Бриаторе, убеждая того, что молодой гонщик крайне необходим команде, что нужно непременно продлить контракт с ним еще на год, более того – не уменьшая зарплату. После "конфликтного" метода ведения дел Робертсона и Хьюсмэна, которые для достижения поставленной цели предпочитали идти напролом, столь мягкий стиль опытного адвоката принес нужный результат. По сути, именно тогда, в 2001 году Байфилд фактически спас гоночную карьеру Баттона.

Конечно, столь опытные люди, как Бриаторе и Байфилд, никогда бы не повсарили, что ситуация с Дженсоном изменится к лучшему, если бы не видели, что молодой пилот сделал из своих прежних ошибок правильные выводы и встал на "путь исправления". Но этот факт сомнений не вызывал. Началось все утром 24 июня – на разминке перед гонкой на "Нюрбургринге" Баттон сделал то, чего ему еще не доводилось делать никогда в жизни – попросил товарища по команде поделиться настройками. Да-да, воскресным утром британец выехал на трассу с настройками Физикеллы.

Трижды в семи последних гонках Баттон оказывался быстрее Джанкарло в квалифика-

ции, а на "Хоккенхаймринге" набрал первые в сезоне очки. Но главное даже не в этом – Дженсон изменил стиль вождения. Он отказался от "игры" педалью акселератора – такой способ прохождения поворотов повышал расход топлива, и именно из-за этого Баттон проиграл Физикелле в Гран При Германии, хотя и опережал итальянца по ходу гонки. Молодой гонщик стал осваивать технику дозирования тормозного усилия – сначала на тестах и в тренировках, а затем, видя, как сокращается отставание от Физикеллы, решился применить такой прием и в гонках. Фотограф Даррен Хит пахнул во время Гран При Японии в районе послестартовых "эсок". Вот что он рассказал: "Это было неве-



чудесным образом – Дженсон и Флавио стали лучшими друзьями. "Должен признать, до этого мы с Баттоном встречались лишь во время гоночных уик-эндов, но тогда оба были заняты своими проблемами. Но теперь я узнал Дженсона, и, надо сказать, изменил свое мнение о нем", – улыбался Бриаторе. "Собраться вместе – замечательная идея. Мы тренировались, общались и фактически знакомились друг с другом. Думаю, мы с Ярно будем хорошими партнерами", – также не скрывал удовлетворения Баттон. А о размоляке в Монако оба предпочитали не вспоминать – дело в том, что именно тогда у Флавио произошел крайне болезненный разрыв с Наоми Кэмпбелл, и раздраженному итальянцу было в тот момент совсем не до "подростковых" проблем гонщика.

Конечно, Бриаторе не был бы Бриаторе, если бы не использовал кенийские каникулы и в сугубо личных целях. Именно тогда хитрец Флавио обратил внимание Баттона на Джона Байфилда и поподробнее рассказал о нем. Неудивительно, что вскоре после возвращения Дженсона в Европу он заключил соглашение со своим земляком, а Хьюсмэну и Робертсону указал на дверь. Теперь "старый" Баттон остался в прошлом. Если свой 21-й

Баттон остался в прошлом. Если свой 21-й



ОДИН НА ОДИН

Дженсон Баттон

день рождения в 2001 году пилот отмечал невероятно шумно в присутствии множества гостей, среди которых было немало известных британских тусовщиков, то год спустя дело ограничилось двумя довольно скромными вечеринками – одна для друзей в Монако, другая – в Лондоне. Оба раза на столе стоял торт в форме гоночного автомобиля, а значительную часть приглашенных составляли члены команды.

Вместо ресторанов и ночных клубов Дженсон проводил дни в тренажерном зале. А зимой личный тренер гонщика Хогью пригласил британца в свою родную Норвегию. «Мы потренировались пару дней, а потом он сказал: «Ну что ж, приступим», – вспоминает Баттон. – Я не мог поверить ушам, ведь мы и так вкалывали в полную силу. Но он предложил такие нагрузки, которые, пожалуй, даже больше тех, что нужны для пилотиру-



Даже такой опытный и, несомненно, талантливый пилот, как Ярно Трулли, в этом году регулярно оказывался за спиной Баттона (вверху), а Дэвид Култхард и даже Эдди Ирвайн уже не могут тягаться по популярности со своим молодым соотечественником (слева). Переход в BAR станет для Дженсона серьезным испытанием на зрелость, но поклонники верят, что гонщик сможет надавать своим соперникам по заднице (внизу)

еще год, про него могли бы просто-напросто забыть, и тогда не видать Бриаторе дивидендов от доходов своего «клиента». Крайним в такой ситуации стал Баттон. Впрочем, новое место работы британец нашел моментально.

На новом месте

Дотошные британские журналисты уже выяснили, что когда Дженсону было восемь лет, он выступал в картинговых соревнованиях вместе с сыном Дэвида Ричардса. Но, конечно же, отнюдь не этот факт повлиял на переход Баттона в BAR. «У меня было немало предложений, – объясняет он. – И после тщательного анализа я выбрал именно BAR, потому что Дэвид посвятил меня в детали долгосрочной программы, и она меня впечатлила, особенно в области взаимоотношений с Honda. Здесь есть отличные возможности для профессионального роста, и, надеюсь, именно с BAR я стану чемпионом мира. К тому же с главным конструктором команды Джеффом Уиллисом мы знакомы еще по работе в Williams». О том, какие надежды возлагает команда на гонщика, говорит хотя бы сумма контракта – 8 млн долларов за два года, и при этом не надо забывать, что фонд зарплаты в BAR достаточно невелик благодаря Жаку Вильневу. Кстати, впервые в жизни напарником Дженсона станет чемпион мира.

Итак, Дженсон Баттон сохранил место среди пилотов Ф-1. Безусловно, англичанин уже вписал свое имя в историю автоспорта. Сейчас вопрос только в том, не затеряется ли эта строка среди сотен и сотен прочих.

Александр Кабановский

вания. И поначалу я даже не справлялся. Но потом приспособился. Пришлось оставить все посторонние мысли и лишь работать и работать физически».

Неудивительно, что на предсезонной презентации Renault Дженсон выглядел посвежевшим и сбросившим вес. И в гонках его результаты заметно выросли – Ярно Трулли, быть может, и не уступает британцу по субботам, но в воскресенье Баттон регулярно опережает напарника. Пять раз в 14 Гран При он попал в первую шестерку. А в Малайзии лишь невероятная по своей нелепости поломка на последнем круге лишила Дженсона возможности впервые в жизни подняться на пьедестал Гран При. Интересно, что именно в этой гонке британец вновь решил несколько изменить свой гоночный стиль ради достижения результата. «С самого начала карьеры я ненавидел избыточную поворачиваемость. Но с недавних пор смотрю на это несколько иначе. Автомобиль этого года в предельных ситуациях более предсказуем, поэтому мне даже нравится небольшая избыточная поворачиваемость. В Малайзии я еще больше сместил баланс в эту сторону, и это сработало.

Полагаю, именно в таком ключе и стоит продолжать сезон».

После 12 этапов Баттон уверенно занимал в чемпионате-02 седьмое место, уступая лишь гонщикам «большой тройки» команд. Увы, но именно в этот момент гонщик и стал невольной жертвой «мстительного» Бриаторе. Сколь логичной выглядела бы отставка Дженсона ровно год назад, столь нелепо она смотрится сейчас. Но Флавио в гораздо большей степени интересовали дела его собственного подопечного – Фернандо Алонсо, личным менеджером которого является итальянец. Если бы Фернандо просидел на «скамейке запасных»



Дженсон Баттон
(Великобритания)

Дата рождения 19 января 1980 года
Место рождения Фром, Сомерсет, Англия, Великобритания
Место жительства Монако, Монте-Карло
Рост 181 см
Вес 72 кг
Семейное положение холост, подруга Луиза
Любимая музыка танцевальная
Любимое блюдо спагетти, рыба, соус карри
Любимый напиток апельсиновый сок, энергетический напиток Red Bull
Хобби горный велосипед, водный мотоцикл, боди-бординг (спуск с холма по дороге, лежа на специальной доске), интернет, компьютерные игры
Любимый кинофильм... Cruel Intentions ("Жестокие игры")
Кумир Стирлинг Мосс
Что бы делал, если бы не стал автогонщиком? стал бы кинорежиссером
Первый старт 1989 г., картинг
Самое запоминающееся событие в карьере "Когда мне сказали, что я поеду в Ф-1"

Карьера:

1989–1997 гг. картинг: победитель Суперприза Великобритании 1989 г., победитель детских и юниорских британских чемпионатов 1990–1992 гг., победитель Открытого чемпионата Великобритании 1991–1993 гг., победитель зимнего чемпионата Италии 1994 г., чемпион Италии, вице-чемпион мира 1995 г., 3-й призер Американского чемпионата и Кубка мира 1996 г., чемпион Европы, победитель "Мемориала Сенны" 1997 г.

1998 г. Формула-Ford: чемпион Великобритании, вице-чемпион Европы, победитель фестиваля Ф-Ford в Брэндс-Хэтче; "Лучший молодой гонщик" года по версии ж-ла Autosport

1999 г. Формула-3: 3-й призер британского чемпионата, 2-е место в ГП Макао; "Новичок года" по версии Avon

2000 г. ЧМ Ф-1: 17 гонок в составе команды BMW.Williams F1, 12 очков, 8-е место в ЧМ

2001 г. ЧМ Ф-1: 17 гонок в составе команды Mild Seven Benetton Renault, 2 очка, 17-е место в ЧМ

2002 г. ЧМ Ф-1, выступает за команду Mild Seven Renault

Всего за карьеру:

Гран При в Ф-1 48
Гонок в Ф-1 48
Очков 25
Чемпионских титулов –
Побед – (л.р. – 4-е место)
Пул-позиций – (л.р. – 3-е место)
Быстрейших кругов – (л.р. – 4-е место)

www.jensonracing.co.uk

Все данные представлены по состоянию на 10.09.02



ОДИН НА ОДИН
Паоло Мартинелли



ЮБИЛЯР

Большая удача – оказаться в нужное время в нужном месте. А тем более – родиться там. Паоло Мартинелли повзросло. 50 лет назад, 29 сентября 1952 года, он родился в Модене. Глядя на этого не по-итальянски спокойного человека, никто не скажет, что он – мотор компании. Однако именно сила его мысли приводит в движение автомобили Ferrari.

О чем мог мечтать мальчишка, родившийся в начале 50-х в Мекке итальянского спортивного автомобилестроения. Да о чем угодно. Но в первую очередь, конечно, его воображение было раздвинуто близостью к двум национальным «святаям» – заводам Ferrari и Maserati. Позже, в середине 60-х, к этим именам прибавится третье, Lamborghini. Паоло Мартинелли на себе испытал силу притяжения этой «троицы». До сих пор главный конструктор формульных двигателей Ferrari помнит тот день, когда на улицах Модены он впервые в жизни увидел автомобиль, собранный на заводе в соседнем Марансело. Это была особая модель. На ее капоте вместо эмблемы со скакунем на дыбы жеребьем крепилась желтая прямоугольная табличка с выведенной черной краской надписью Dino. Свое имя эта модель получила в память о сыне Энрико Феррари. Dino, скончавшись в 1956 году. Но с этого времени Паоло в первую очередь этот автомобиль замечает другим: «Его 2-литровый V-образный двигатель имел не традиционные для Ferrari 12 «горшков», а всего лишь восемь. Кроме того, Dino стал первым дорожным автомобилем фирмы со среднесекторной компоновкой».

В 70-е годы судьба ненадолго и ненадолго увела Паоло Мартинелли от места его будущей работы. Поскольку в то время в Модене нельзя было получить высшего инженерного образования, Паоло отправился в Болонью. Здесь в 1977 году он защитил диплом по специальности «вычислительная техника и кибернетика». «Это был выбор разума, а не сердца,

– признается Мартинелли. – Тридцать лет назад только специализация в данной области давала возможность изучить методику работы на компьютере. Но уже тогда я решил связать свою жизнь с автомобилями».

Когда после недолгой армейской службы Паоло получил среди прочих приглашение на работу в тракторостроительное отделение FIAT, то, не раздумывая, отправился в Марансело. Его не смущал даже не слишком выгодный с финансовой точки зрения условия контракта. На первых порах Паоло получал 400 000 лир, что по тем временам составляло не более 500 долларов в месяц. Нищенская зарплата для молодого итальянского специалиста.

С 1 февраля 1978 года начался отчет непрерывного трудового стажа. Паоло Мартинелли в Ferrari. 17 лет он проработал в подразделении фирмы, выпускающей дорожные автомобили. Поначалу в ведении Мартинелли, принятого в отдел опытных разработок, были проблемы управляемости двигателей и снижения токсичности выхлопа. Юбилей и сегодня с благодарностью вспоминает своих учителей, среди которых были не только инженеры, но и рабочие, настоящие виртуозы в своем деле. Уроки пошли впрок, а ученик – в гору. В 1990 году Мартинелли занял пост руководителя отдела разработки двигателей для моделей класса GT. Наконец, в 1995 году следует назначение на аналогичную должность в формульном подразделении. Так Паоло Мартинелли стал единственным





ОДИН НА ОДИН
Паоло Мартинелли

Во владениях Мартинелли — чистота и порядок. Как, впрочем, и на всем заводе в Маранелло



итальянским специалистом, занимающим руководящий технологический пост в Ferrari.

Мартинелли, который принимал участие в создании суперкара F50 (двухместный автомобиль представлял собой "прирученную" версию машины Формулы-1 с дефорсированным V12 серии F1-92), был не в новинку проблемы взаимодействия двигателя, являющегося сложным элементом конструкции, с выполнением изгибистости шасси. Однако прежний опыт пригодился лишь отчасти. Мартинелли предстояло разработать первый в истории Ferrari V10. А первой задачей, поставленной перед Паоло, была оценка преимуществ и недостатков 12-, 10- и 8-цилиндровых схем. Лишь после достаточно интенсивной исследовательской работы был окончательно сделан выбор в пользу V10. Операция по "отсечению" двух цилиндров проходила безболезненно. Много усилий потребовалось для того, чтобы обеспечить двигателю требуемые характеристики жесткости на кручение. И все же первый бивн не вышел комом. Франк Ульшам, признавая, что появившийся в 1996 году 10-цилиндровый мотор Ferrari серии 046 не уступал по мощности (примерно 740 л.с.) двигателю Renault, хотя французы к тому моменту занимались доработкой V10 уже восемь лет. Каким же образом Scuderia в кратчайшие сроки удалось нагнать соперников? «Сила Ferrari во многом основана на превосходстве итальянской фирмы в области моторостроения, которое в равной степени обеспечивают традиции инженерной школы и высочайшая квалификация рабочих разных специальностей», — объясняет Мартинелли.

Достижения моторостроительного отдела Scuderia опираются и на поддержку "фундаментальной" инженерной науки. "Особенно важным является сотрудничество с экспертами в области газодинамических процессов из исследовательского центра FIAT, — считает Мартинелли, — так же как и с французскими и немецкими металлургами, имеющими большой опыт работы с фирмами аэрокосмической отрасли".

Воздает Паоло должное и своим ближайшим "соратникам": каталонцу Рори

Бирну, конструктору замечательных шасси, и англичанину Россу Брауну, осуществившему общее техническое руководство. «На стадии доводки, — утверждает Мартинелли, — неоценимую помощь оказывает Михаэль Шумахер. Он способен исключительно точно охарактеризовать поведение двигателя на любом секторе трассы. Более того, Михаэль выстраивает систему приоритетов, а не требует всего сразу. В результате работа инженеров-двигателей существенно упрощается. Мы подолгу беседуем с ним, и его советы часто вырастают в идеи, которые мы продолжаем развивать. Если же выделить какое-то одно выдающееся качество этого гонщика, то, по-моему, это его способность мгновенно оценить предел возможностей техники».

Началась карьера Мартинелли на новом поприще довольно успешно, но кто скажет, насколько тяжело пришлось ему в конце 90-х? Тогда конкуренты из BMW/Mercedes не без успеха разрабатывали "берлинскую юзку", а Ferrari добивалась запрета на использование "экзотических" материалов. Правда, злые языки утверждали, что у итальянской фирмы отсутствовали необходимые технологии, но факт есть факт: после объявления берлинца "вне закона" результаты команды McLaren резко пошли вниз, в частности, из-за частых отказов двигателей, а моторы Ferrari, напротив, синхронизировали не только одних из самых мощных, но и самых надежных.

Наверное, поэтому Мартинелли откровенно помнит все случаи помощи. Особенно ему



Паоло Мартинелли — один из главных "соучастников" побед Михаэля Шумахера

ОДИН НА ОДИН

Павел Мартинелли

Павло Мартинелли, Росс Браун и Рори Бирн. Главный двигателю — единственная итальянская составляющая в трио технического руководства Ferrari

Мартинелли — редкий гость на Гран При. И когда в 2002 году его присутствие на автодроме "Каталунья" совпало с очередной победой Шумахера, для получения командного приза на подиум поднялся именно он



памяти история 1998 года. «За два дня до отправки машины в Австралию во время предварительного запуска двигателя выявился дефект, на устранение которого времени уже не было», вспоминает Павло. — Именно по этой причине в гонке Михаэль Шумахер вынужден был сойти с дистанции».

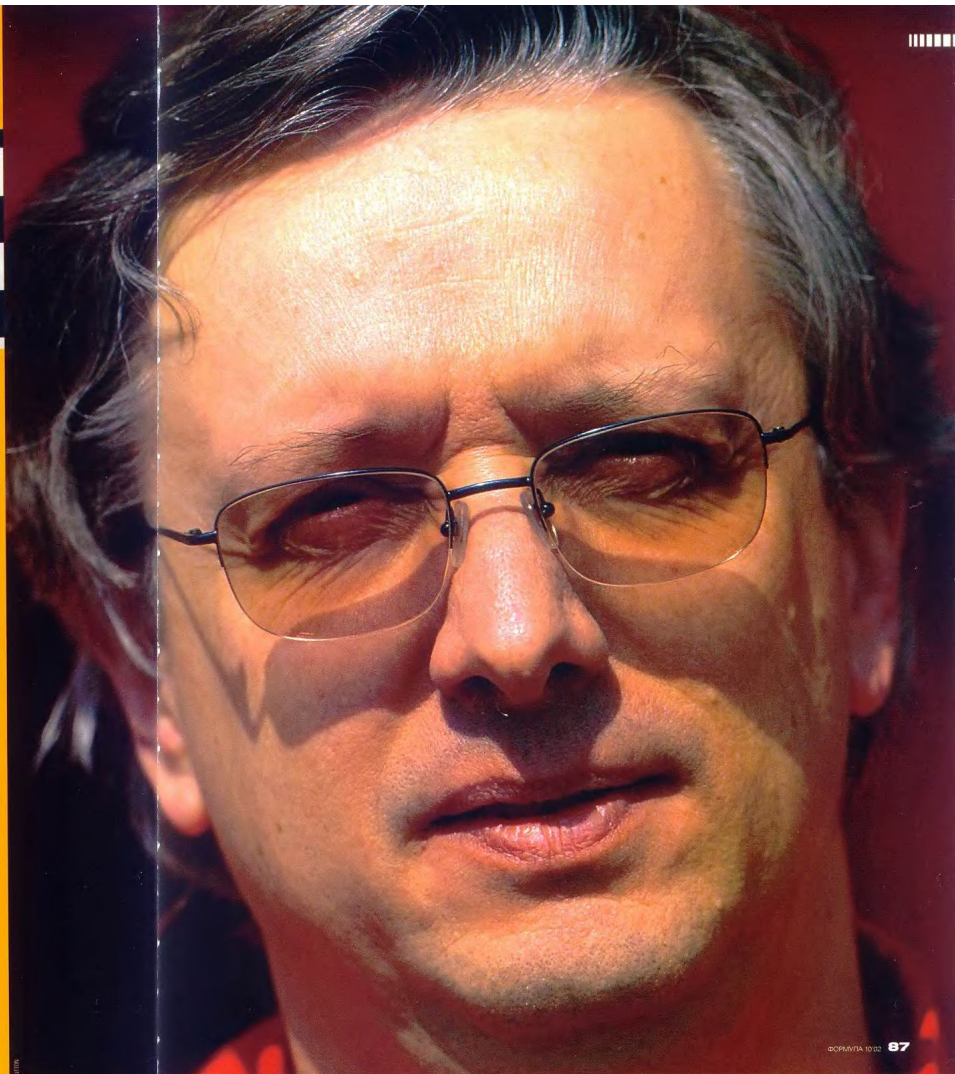
Общение с Павлом Мартинелли позволяет прояснить один интересный вопрос: насколько велика может быть ответственность пилота за выход из строя двигателя? Проще говоря, может ли гошник «загореть» мотор? «Современный формульный мотор надежно защищен от ошибок гошника всевозможными электронными системами, утверждает Павло. — Различия в стиле пилотирования, безусловно, учитываются при проектировании двигателя, но их влияние не стоит переоценивать. Так, какой бы агрессивной ни была манера вождения того или иного пилота, средний расход топлива возрастает не более чем на 1%».

В отличие от Росс Брауна, два других члена технического «триумvirата» Ferrari, Мартинелли и Бирн, нередко попадают в поле зрения телекамер во время Гран При. Их место — на заводе. В подчинении Павло и Марчелло находится 140 человек, в том числе 50 технических и инженерных высшей квалификации. У этой команды, как и у самого шефа, нет перерывов в работе. «Совершенствование двигателя для машины Ф-1 — процесс бесконечный», — подчеркивает Мартинелли. — Примерно раз в две недели (иными словами, к каждому этапу чемпионата) в конструкцию вносятся изменения. Обычно за год допускается три модификации. А, В и С. А — на начало сезона, В — к первым европейским гонкам и С — в августе. К каждой гонке готовится партия из 10 моторов, но четыре или пять из них остаются в запасе. Специализированные группы за день собирают V10 из комплекта деталей. Полный цикл производства одного мотора занимает неделю. В год гоночное отделение Ferrari выпускает порядка 200 двигателей для машин Формулы-1, плюс еще некоторое количество экземпляров, предназначенных для тестов. Примерно столько же агрегатов поставляются «Sauber».

Павел Панов

И при огромном объеме «текущих» задач каждый год выдает новый проект, а по мере как на разработку нового двигателя для дорожной модели отводится три-четыре года. Однако Мартинелли не считает свою работу чем-то сверхъестественным. «Проектировать формульный мотор значительно проще, чем двигатель для дорожных автомобилей, — не без лукавой улыбки утверждает итальянец. — Инженер не связан требованиями по ограничению токсичности выхлопа, шумности. Количество нанесенного оборудования на гоночном моторе сведено к минимуму. Здесь нет стартера, компрессора, кондиционера, а генератор обеспечивает электроэнергией лишь электронные блоки управления и катушки зажигания. Ресурсы двигателя машины Формулы-1 почти просчитываются, поскольку заранее известны профиль нагрузок и даже климатические условия, в которых будут проводиться гонки. Правда, у этой простоты есть оборотная сторона. Скажем, из-за отсутствия термостата в системе охлаждения мотора его прогрев надо начинать в определенный момент с учетом температуры окружающего воздуха. Принцип «лучше раньше, чем позже» здесь не срабатывает, ведь формульные двигатели обходятся без вентилятора охлаждения. В прохладную погоду в предварительном подогреве нуждается и моторное масло. В противном случае снижение текучести может обернуться разрывом радиатора».

Разговор о технических подробностях увлекает Мартинелли, и итальянец не без усилия останавливает сам себя. Интервью с юбилейным календарем само собой прерывается в беседе о его работе. Однако понятно, что главного двигателя Ferrari бесполезно расспрашивать, каким образом за пять лет ему удалось поднять мощность силовых агрегатов на 100 л.с. при одновременном снижении веса более чем на 30 кг. Но последний «личный» вопрос вновь вызывает улыбку на лице Павло Мартинелли: «Что? Любимый автомобиль? Конечно, старый Fiat 500, моя первая машина».





Эта беседа состоялась накануне победы бразильского гонщика в Гран При Венгрии. Микхель Шумахер, первый пилот команды, финишировавший непосредственно за спиной своего напарника. И низких призовых с командного мотора не последовало. А все вопросы о статусе Рубенса Баррикелло в Ferrari перед венгерской гонкой остались несмаком. И мы не преминули их задать.

Рубенс, что греха таить, о твоём положении в Ferrari пишут все-кое. Как ты сам к этому относишься?

С приходом в "большой цирк", насколько я помню, вокруг моей персоны сразу поднялся большой ажиотаж. Но мой отец сказал мне тогда: "Рубенс, не стоит обращать на это внимание и принимать за чистую монету. Пока ты молод и пока ты добиваешься успеха, все будет на твоей стороне, но стоит тебе опуститься — и тебя смещают с трона". Я очень хорошо это усвоил, поэтому к резкой сдвинувшейся на голову популярности неумолимо отношусь спокойно. И лишь благодарил за свой успех Boral. Когда же я попал в Ferrari, шумихи вокруг меня стало еще больше, но я помню слова отца. Я спокойно отношусь как к похвалам в свой адрес, так и к критике, какой бы несправедливой она ни казалась.

И все же, ты веришь в то, что можешь выиграть здесь, в Венгрии, в Спа, в Монце?.. Вообще, веришь в то, что тебе позволит победить в присутствии на трассе Михаэля?

Безусловно! Я понимаю, к чему ты клонишь, поэтому давай сразу расставим все точки над i. Так вот, Ferrari — действительно команда моей мечты. Я очень хорошо себя здесь чувствую и знаю правила, по которым играю. Я читаю прессу — и вижу реакцию на некоторые действия нашей команды. Поверьте, все не совсем так, как преподносят это журналисты. Каждый в Ferrari занят своим делом, и мы с Михаэлем — не исключение. Мы просто стараемся хорошо делать свою работу. Ну что ж, тогда давай оставим эту тему и поговорим о более приятных для тебя вещах. Скажем, о твоих друзьях... У тебя много приятелей в Европе?

Конечно, у меня есть друзья в Европе. Но все же самые близкие живут в Бразилии и Штатах. Когда я лечу в Канаду, например, то по дороге всегда на пару дней заезжаю в Майами к Кристиану Фиттипальди и Готтеру Шпешу. У Кристиана вообще дома всегда много народу. И это не только его родня. Энрико, который много лет назад был моим наставником в Ф-1. Мы с женой всегда рады видеть старину Эми. Однако если я хочу повидать всех старых друзей, которые сейчас живут и работают в Северной Америке, мне не обязательно звонить каждому из них и сообщать, что я приеду. Я просто звоню Кристиану — сначала на мобильный, а затем и в дверь... А там, за дверью его дома, меня уже ждет вся наша компания.

Получается, что все твои близкие друзья — только бразильцы?

В общем, так оно и есть. В основном это те люди, которые всегда были вхожи в нашу семью и те, с кем я познакомился в начале своей гоночной карьеры: бразильские гонщики, мои первые механики и инженеры, с которыми я работал.

Кроме общения с приятелями, как ты любишь проводить свободное время, отдыхать?

Помимо спортивных увлечений, люблю отдых на природе, пикники и, повторюсь, большие компании. Но мне также нравится и просто проводить время с семьей.

Рубенс Баррикелло
"Ferrari — команда моей мечты"

Есть расхожее представление, что, женившись, гонщик теряет по секунде на круге. Ты согласен с этим?

Готов поспорить, что если проанализировать мои результаты, то выяснится, что ко мне это утверждение не имеет отношения. Да и вообще... Вот Микхель, к примеру: он — семьянин со стажем, но это не мешает ему выигрывать один чемпионат за другим! Более того, семья даже помогает гонщику. Это совершенно другие чувства и совершенно другие отношения. Это другой мир! Мой сын родился именно тогда, когда в гонках... скажем так, у меня не все было гладко в психологическом смысле. Но ребенок перетянул на себя все внимание и позволил мне забыть о проблемах.

Мика Сало как-то признался, что больше всего на свете не любит рано вставать. А ты любишь поспать? Вообще, кто ты по природе: жаворонок или сова?

Ну, я, конечно же, тоже люблю поспать. Но по долгу службы почти всегда приходится вставать очень рано, вне зависимости от часовых поясов. Так что, по правде говоря, я уже и не помню, когда последний раз вставал слишком поздно. Хотя, думаю, что по природе я все же сова, а жаворонок — по необходимости и по стилю жизни.

Какие вещи могут тебя огорчить больше всего?

Да те же самые, что и любого нормального человека: болезни, неудачи, неприятности с близкими, война, голод, разруха, наводнения. Ужасного, что сейчас происходит в Европе. Это просто колоссальные потери для многих стран!

А обрадовать?

Новый день, свет солнца, улыбающиеся дети. Многие... Ведь для того, чтобы создать хорошее настроение, порой достаточно какой-нибудь мелочи.

Тебе хватает денег, которые ты зарабатываешь в Ф-1?

Ха, а что, я похож на человека, который нуждается? Да, конечно! Вообще, в быту я, в принципе, неприхотлив. Человеческие взаимоотношения в нашей семье ценятся куда выше материальных ценностей. И это правильно!

Многие гонщики считают, что самое неприятное в вашей профессии — постоянные переезды. А как ты относишься к жизни "на чужбине"?

Когда в юности начались мои первые переезды, мне это очень нравилось. Соборный чемпион и билет на самолет означали начало чего-то нового и интересного в жизни. Потом, когда переезды стали частыми, меня это немного раздражало. А сейчас переезды происходят настолько часто, что я уже практически не замечаю этого: сегодня поехать куда-то в другую страну для меня — все равно, что сходить в соседний супермаркет. Конечно, все это утомляет. Но мое отношение к переездам меняется в лучшую сторону, когда мы с семьей собираемся съездить в отпуск.

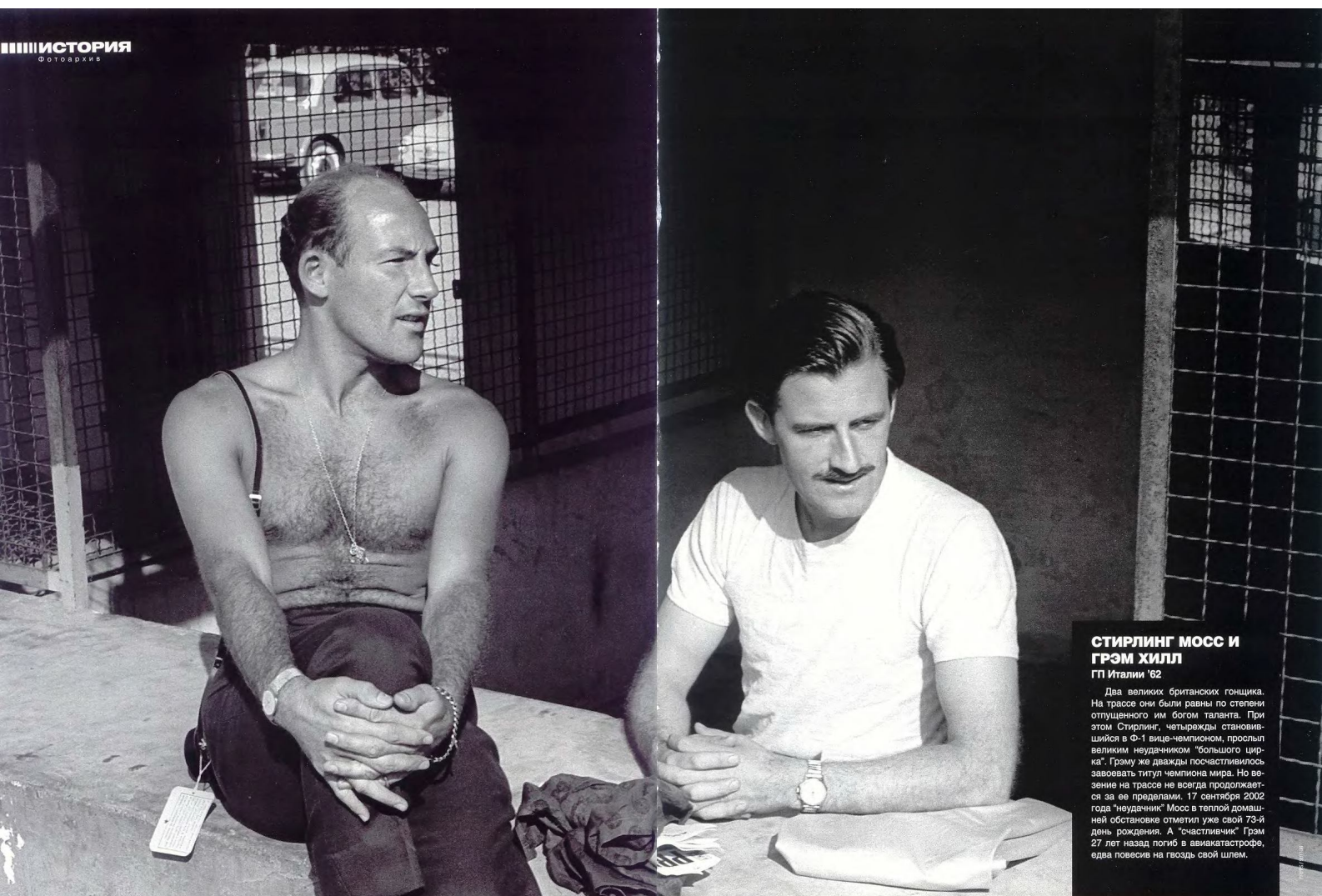
Как ты считаешь, правда ли, что в современном мире Ф-1 не осталось места чувствам и эмоциям?

Вероятно, для многих это так. Но для меня — нет, поскольку любой свой успех, как и неудачу, я всегда пропускаю через себя. И вовек не для того, чтобы возгордиться или впасть в депрессию. Просто чтобы подумать. Ведь каждый день нашей бременной жизни — данность, посланная Богом для того, чтобы мы стали мудрее и извлекли какой-то опыт на будущее.

Рубенс, ты философ! А ведь обычно философы не слишком хорошо ориентируются в реальной жизни и частенько становятся жертвой обмана. С тобой такое случалось?

Да, случалось, и не раз. Но я не хочу об этом вспоминать. С возрастом я стал намного сильнее. Я знаю, что у меня всегда есть твердая опора, надежные тылы, если хотите — те люди, которые никогда меня не обманут — это моя семья. Если говорить о работе, обманом, в принципе, можно назвать все, что угодно. Но мы с Михаэлем и с командой уже дали много интервью на эти темы. Единственное, что я хочу сказать, это то, что я все еще верю, что смогу стать чемпионом мира в Ferrari.

Владимир Макавеев
Бадим Устинов



**СТИРЛИНГ МОСС И
ГРЭМ ХИЛЛ**

ГПИ Италии '62

Два великих британских гонщика. На трассе они были равны по степени отпущенного им богом таланта. При этом Стирлинг, четырежды становившийся в Ф-1 вице-чемпионом, прослыл великим неудачником "большого цирка". Грэму же дважды посчастливилось завоевать титул чемпиона мира. Но везение на трассе не всегда продолжается за ее пределами. 17 сентября 2002 года "неудачник" Мосс в теплой домашней обстановке отметил уже свой 73-й день рождения. А "счастливчик" Грэм 27 лет назад погиб в авиакатастрофе, едва повесив на гвоздь свой шлем.

КОГДА РАСЦВЕЛИ “ЛОТОСЫ”

Новая Формула

Колин Чэпмен начинал скромно. Его фирма Lotus Engineering размещалась в небольшом сарае, и никто, кроме ее владельца, не осмелился бы предположить, что недалеко время, когда она обретет мировую известность.

Молодой инженер-прочник Чэпмен конструировал и строил малыми партиями спортивные и гоночные автомобили, порой сам выступал на них в соревнованиях. В его конструкциях было заложено немало здравых инженерных решений, но отсутствие необходимых средств означало отсутствие выдающихся результатов. Эпизодические старты в отдельных этапах первенства мира Формулы-1 успеха не приносили. Только в 1960 году Стирлинг Мосс на Lotus 18 одержал первую в истории марки победу, выиграл Большой Приз Монако. Вообще же гонщики, выступавшие на автомобилях Lotus, по сумме очков на чемпионате мира не поднимались выше третьего места, и в 1961 году, когда на сцену вышли машины Ferrari и BRM с моторами мощностью 180–190 л.с., автомобили Lotus со 150-сильными 4-цилиндровыми двигателями Coventry Climax могли рассчитывать лишь на случайный успех.

Компоновка Lotus 25 в варианте 1963 года. Позади радиатора (1) – масляный бак (2). Видны двуплечие верхние рычаги передней подвески (3). Реактивные продольные тяги задней подвески (4) – еще одинаковой длины. Двигатель (5) уже со впрыском топлива, но блок управления транзисторным зажиганием (6) пока размещен за мотором

Это был первый год, когда вступила в действие новая Формула-1. Она ограничивала рабочий объем двигателей полутора литрами, а масса машины (без гонщика и топлива) не должна была быть меньше 450 кг. Ее называли “карликовая” и даже “детская” гоночная Формула. Как бы то ни было, но правила поменялись кардинально, и это требовало столь же кардинально поменить и подход к конструированию машин. Что и сделал Чэпмен. Отсутствие мощного гоночного двигателя он решил компенсировать таким шасси, которое позволяло бы наверстывать секунды, упущенные на длинных прямых участках, выигрышем времени на поворотах.

Проверка на прочность

Сегодня его подход стал хрестоматийным для конструкторов гоночных машин. Чэпмен проанализировал всю конструкцию автомобиля с позиций инженера-прочника. Главный вывод, к которому пришел директор и главный конструктор Lotus, – необходимо резко увеличить жесткость рамы на кручение. При прохождении поворотов она упруго деформируется настолько, что колеса по отношению к дороге занимают непредсказуемое положение и машина не исполняет точно команды водителя. В то время рамы гоночных автомобилей изготавливались в виде пространственной фермы, сваренной из труб. Однако жесткость на кручение (торсионная жесткость) этой конструкции уже не удовлетворяла Чэпмена. Lotus 24 с такой рамой разочаро-

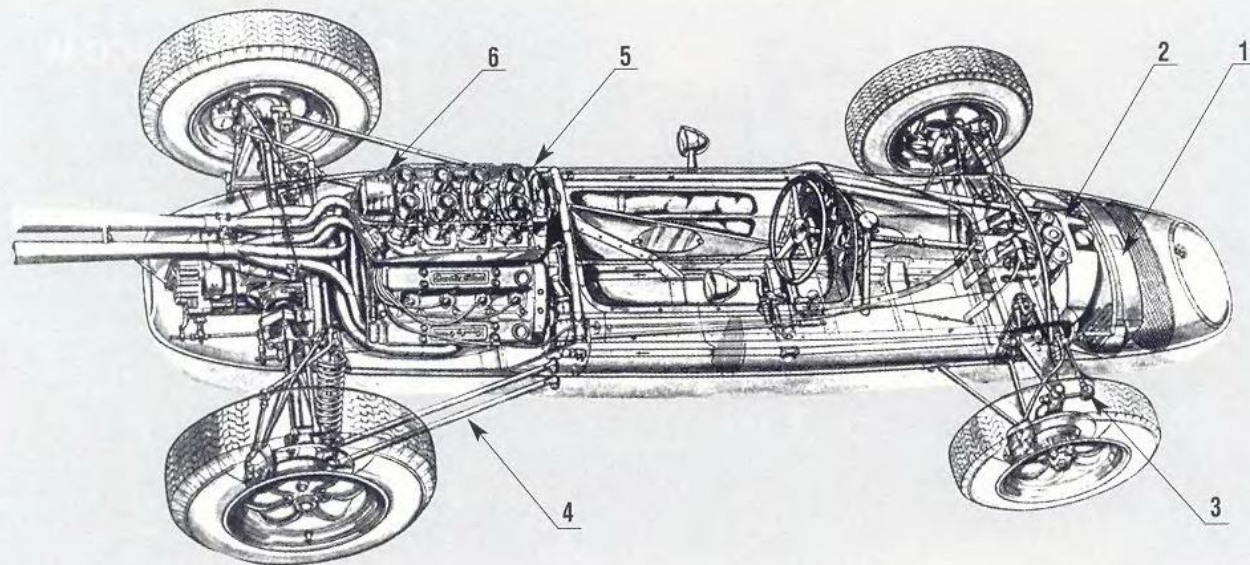


Чэпмен и Кларк. Гениальный конструктор и идеальный гонщик для гениального автомобиля

вал. В 1961 году он проявил себя ненадежным, склонным к поломкам чересчур облегченных деталей. Главный же недостаток – пространственная трубчатая рама была хлипкой. Ее торсионная жесткость хотя и была выше, чем у моделей-одногодок (95 кДм на градус против 50–60), оказалась недостаточной.

Расчеты, сделанные Чэпменом и его коллегами Леном Терри и Майком Костином, показали, что нужна, по крайней мере, вдвое большая величина жесткости на кручение. И Чэпмен решился на радикально новую конструкцию, которую и воплотил в модели 25 1962 года и модели 33 1964 года. Их появление произвело переворот в умах гоночных инженеров и вызвало цепную реакцию подражаний. Понятие “рама” отошло в прошлое. Ее заменил монокок – несущий корпус.

На Lotus 25 несущий корпус представлял собой два полых лонжерона, основное сечение которых напоминало латинскую букву D, высотой около 300 мм и шириной около 150 мм. Наружная панель каждого лонжерона – из алюминиевого сплава L72, внутренняя – из





Гонка на Международный Золотой кубок
1962 года. Олтон-парк, Великобритания.
Lotus 25 под управлением Джима Кларка
пришел к финишу первым

стального листа. Толщина панелей – 1,6 мм. Днище корпуса – из стального листа. Роль поперечин играли четыре отлитых из легкого сплава обруча, которые непосредственно воспринимали всю нагрузку от пружин и рычагов подвески колес. От обручей усилия распределялись на панели лонжеронов, которые соединялись между собой заклепками.

Наружная панель каждого лонжерона служила наружной поверхностью кузова. Внутри пустотелых лонжеронов через небольшие отверстия (не ослаблявшие силовой схемы) вставлялись бензобаки бурдючного типа, сделанные из прорезиненной ткани. Два бака находились в лонжеронах, а третий – за наклоненной на 45 градусов переборкой, отделявшей сиденье водителя от моторного отсека. Баки (каждый весил всего 1,8 кг) вмещали 118 литров бензина. Применение несущего корпуса дало выигрыш в массе в три килог-

рамма (29,5 кг против 32,6 кг у трубчатой рамы). Но главный итог – торсионная жесткость всей конструкции возросла до 207 кГм на градус, а с жестко закрепленным в корпусе двигателем – до 330!

Двигатель для Lotus

Фирма Coventry Climax начала проектирование 1,5-литрового 8-цилиндрового гоночного мотора модели FWMV в сентябре 1960 года. Первые образцы уже были готовы для испытаний в мае 1961 года, а их дебют на гонках состоялся в августе того же года на машинах Cooper. FWMV был V-образным, 8-цилиндровым, с блоками, расположенными под углом 90 градусов. Головка и блок цилиндров отлиты из алюминиевого сплава. В каждом цилиндре – по два клапана и одной 10-миллиметровой свече. Два распределительных вала каждого блока цилиндров приводятся однорядной

цепью. Система смазки – с сухим картером. Зажигание – транзисторное, причем управляющий блок первоначально размещался в задней части мотора, где перегревался из-за соседства с коллектором выпускных труб. С 1963 года блок перемещен в переднюю часть двигателя.

Вообще FWMV год от года подвергался модернизации. В 1963 году вместо четырех сдвоенных карбюраторов Weber фирма стала монтировать систему впрыска Lucas с распылением топлива во впускной канал. Двигатель стал работать без провалов в среднем диапазоне оборотов. Одновременно был укорочен ход поршня. На следующий, 1964 год, были изменены выпускные каналы и фазы газораспределения, и Coventry Climax гарантировала всем своим клиентам (Lotus, Cooper, Brabham) мощность не менее 200 л.с.

Наконец, в 1965 году увидела свет конструкция с четырьмя клапанами на каждый ци-

1963 год стал триумфом Lotus 25 и Джима Кларка. Вот и Гран При Мексики сложился типичным для того сезона образом: шотландец стартовал с поулкипозиции и финишировал первым



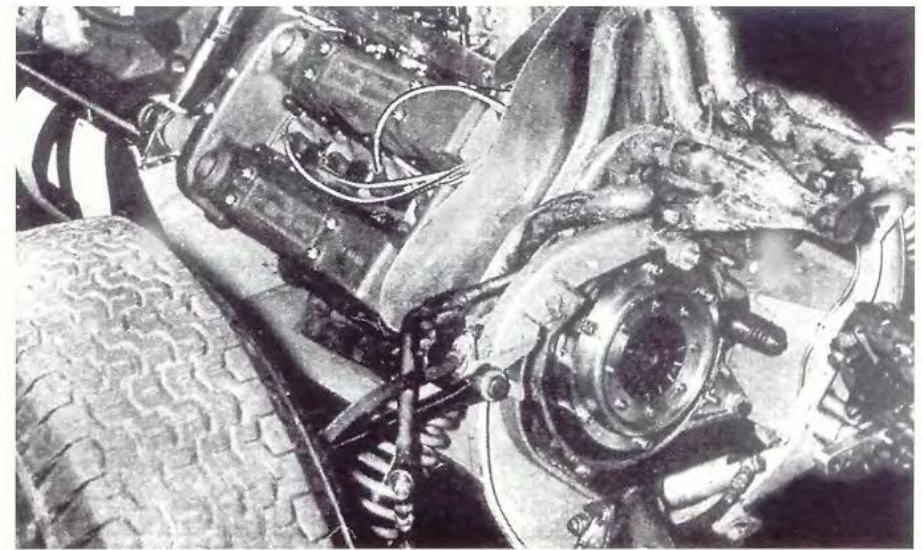
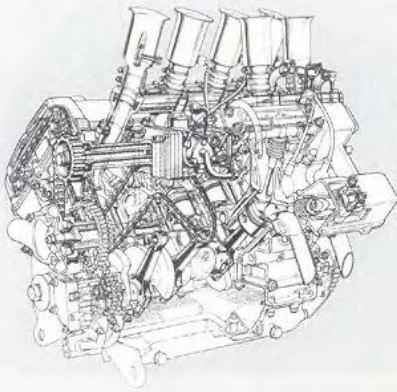
лиандр и с еще более коротким ходом поршня. Таким образом, отставание в мощности от Ferrari и BRM удалось ликвидировать.

Когда же в 1966 году вступила в силу новая Формула-1, которая подняла предел по рабочему объему до трех литров, ряд моторов FWMV получил расточенные гильзы цилиндров и увеличенные по диаметру поршни. Рабочий объем вырос до двух литров (мощность поднялась до 280 л.с.), но мотор потерял надежность.

Двигатели FWMV всех модификаций работали с двухдисковым сцеплением Borg & Beck и пятиступенчатой коробкой ZF, у которой четыре высших передачи имели синхронизаторы. Чэпмен предусмотрел различные комбинации передаточных чисел в коробке и главной передаче, и максимальная скорость в зависимости от характера гоночной трассы варьировалась от 203 до 271 км/ч.

Разносторонний Чэпмен

Двигатели FWMV стояли не только на Lotus. Первая партия из 20 двигателей, например, предназначалась еще для двух английских гоночных автомобилей Формулы-1:



Cooper и Brabham. В этой ситуации, как представлял себе Чэпмен, при равных возможностях всех трех фирм по моторам, машины Lotus должны были иметь преимущество по конструкции шасси. Важнейший шаг в этом направлении – легкий и жесткий монокок.

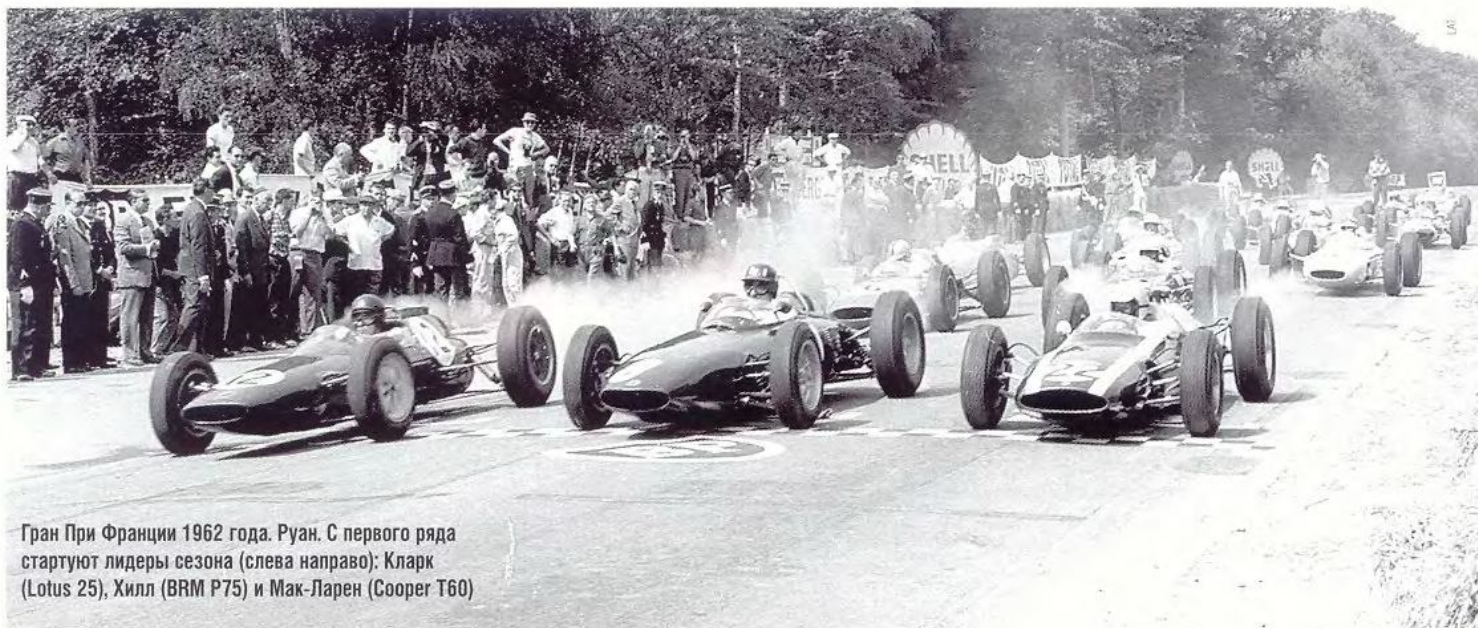
Однако Чэпмен при создании Lotus 25 проявил себя не только как талантливый инженер-прочник. Будучи долгое время связан с авиационной промышленностью, он накопил известный практический опыт в области аэродинамики и не преминул использовать его при конструировании модели 25. Колин решил максимально улучшить обтекаемость Lotus 25. Прежде всего, сделал верхние рычаги

Задняя часть шасси модели 25 1962/1963 годов. Коробка передач снята, и открывается вид на двухдисковое диафрагменное сцепление – поперечный обмуч, который связывает задние концы лонжеронов. К нему крепятся пружины и поперечные рычаги задней подвески

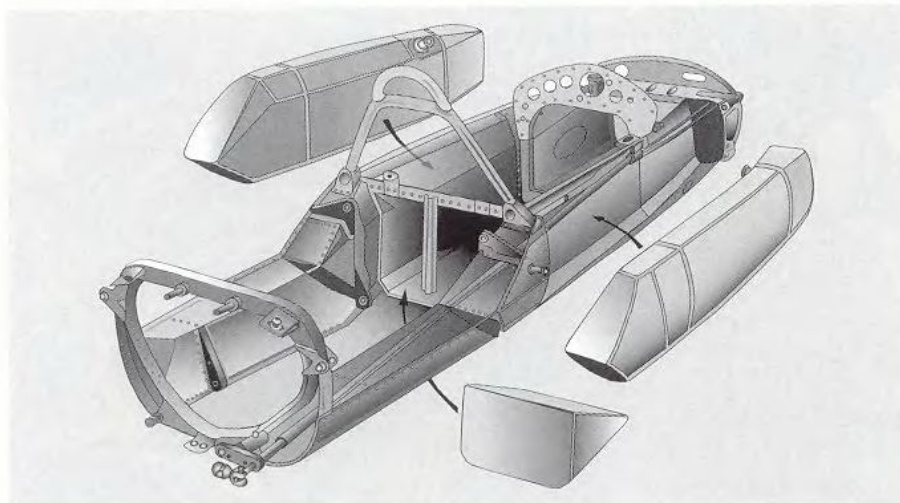
передней подвески двуплечими, причем одно плечо, связанное с пружиной и амортизатором, находилось внутри кузова. Таким образом поток встречного воздуха, обтекающий переднюю часть автомобиля, испытывал меньше возмущений.

Рулевая поперечная тяга на модели 25 лежала в одной плоскости с верхним рычагом подвески, что также улучшало аэродинамику машины. Но все это мелочи по сравнению с тем эффектом, которого конструктор добился, уменьшив лобовую площадь автомобиля. Для этого ему пришлось придать гошнику положение "полулежа". Сначала спинка сиденья располагалась под углом 35 градусов к горизонту. Но гонка, длившаяся 2–2,5 часа,

Двигатель Coventry Climax с укороченным ходом поршня и системой впрыска топлива. Насос впрысканой системы приводится зубчатым ремнем. Все подшипники коленчатого вала – биметаллические втулки. Толкатели клапанов – стаканчикового типа. Этот двигатель и его системы на 11 кг тяжелее мотора с карбюраторами



Гран При Франции 1962 года. Руан. С первого ряда стартуют лидеры сезона (слева направо): Кларк (Lotus 25), Хилл (BRM P75) и Мак-Ларен (Cooper T60)



Несущий корпус типа монокок Lotus 25. Панели корпуса – толщиной 1,6 мм. Поперечный силовой набор образуют четыре обруча. Масса монокока – 29,5 кг. На схеме показаны три бака бурдючно-го типа. Монокок обходился вдвое дороже ферменной рамы

вызывала при такой посадке сильные боли в шейных мышцах. Поэтому спинку сиденья пришлось поднять до 45 градусов.

Гонщик на Lotus 25 держал руль (довольно малого диаметра – 310 мм) вытянутыми руками. Таким образом, появилась возможность уменьшить ширину кокпита до 400 мм, а максимальную наружную ширину кузова сжать до 700 мм. В результате у модели 25 лобовая площадь была наименьшей среди всех автомобилей Формулы-1, а сама машина с водой и маслом, но без топлива и гонщика весила 459 кг. Но на деле получалось, что кузов был скроен под первого гонщика команды – Джима Кларка, отличавшегося весьма скромными габаритами.

Lotus 25 оснащался отлитыми из магниевого сплава очень легкими колесами. Их

конструкцию несколько ранее придумал сам Чэпмен, когда получил заказ на модернизацию автомобиля Vanwall. На диске колеса отчетливо видны шесть ступиц “волнообразной” формы. Такие колеса, хотя и были очень легкими, затрудняли отвод тепла от дисковых тормозов. Но машина модели 25 была легкой, и тормоза диаметром всего 240 мм работали не с такой уж высокой тепловой нагрузкой.

Пружинная подвеска колес была довольно мягкой: ход переднего колеса вверх из положения статической нагрузки составлял 190,5 мм, а заднего – 178 мм. При такой мягкой подвеске с кренами на поворотах боролись не только толстые стабилизаторы поперечной устойчивости, но и тщательно спроектированная кинематика передней и задней подвески с высоко расположенными центрами крена. Это тоже продукт исследований

Заднее колесо на Lotus 33 1964 года с шиной Dunlop размером 7,00-13. Благодаря малой массе машины покрышки выдерживали без замены 4 гонки и тренировки подряд!

Чэпмена и его инженеров. Теоретические основы кинематического подбора параметров подвески еще в довоенные годы сформулировал работавший в Америке английский инженер М. Оллей. Однако практические рекомендации, базируясь уже на данных фирмы Lotus, предложил в 1981 году в своей книге “Новые направления в конструировании подвески” К. Кэмпбелл. Так что и здесь Чэпмен, можно сказать, опередил время.

Важно отметить еще одну черту Чэпмена, уже как талантливого руководителя. Его фирма была не в состоянии сама, подобно Ferrari или BRM, делать все узлы и детали своих гоночных машин. Чэпмен либо покупал готовые узлы, либо заказывал их специализированным фирмам. Моторы он получал от Coventry Climax, сцепления – от Borg & Beck, коробки передач и главные передачи – от ZF, амортизаторы – от Armstrong, тормоза – от Girling, рулевые реечные механизмы – от Alford and Adler, рулевые колеса – от Moto-Lite, радиаторы – от Serck. В этом проявилась еще одна сторона гения Колина Чэпмена – он был не только выдающимся конструктором, но и исключительно рас-



В 1964 году Lotus 25 было уже трудно конкурировать с Ferrari 158. На Гран При Голландии 1964 года Lotus Питера Арунделла финишировал третьим вслед за Ferrari Джона Сертиза. И хотя победил в этой гонке Кларк, чемпионом мира по итогам сезона стал Сертиз



В отличие от Кларка другие гонщики за рулем Lotus 25 успеха добивались редко. В 1964 году Джим выиграл три гонки, а, например, Арунделл лишь дважды финишировал третьим, как в Монако, где занял в итоге место даже выше, чем Кларк

четливым организатором и предпринимателем. Его Lotus 25 и Lotus 33 (всего было сделано по семь экземпляров каждой модели) вошли в историю Формулы-1 и позволили Джиму Кларку выиграть два чемпионата мира.

Когда расцвели "Лотосы"

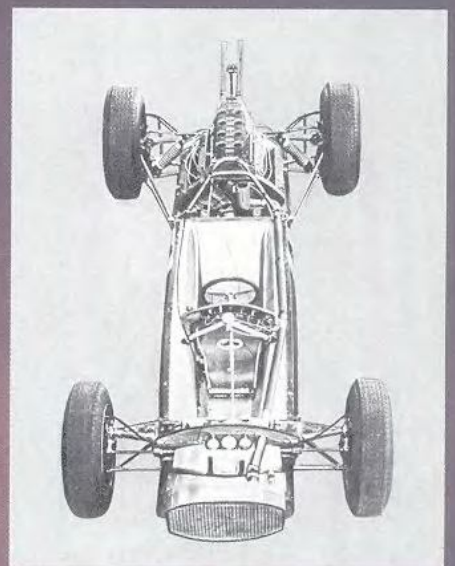
Lotus 25 в полной мере проявил себя в 1962 году: 6 поул-позиций, 5 лучших кругов в гонке и три победы, одержанные Джимом Кларком. Он лучше, чем два других гонщика команды, Тревор Тейлор и Питер Арунделл, чувствовал эту машину. Похоже было, что Чэпмен в лице Кларка нашел идеального испытателя и гонщика. Любопытно, что в своей спортивной карьере Кларк очень редко стартовал на автомобилях других марок.

Однако в 1962 году Кларк по сумме очков занял в чемпионате лишь второе место, а Тейлор – десятое. Зато 1963-й год стал подлин-

Машину модели 25 в варианте 1963 года. Из семи экземпляров в 1962-1963 годах списано три (после аварий). На снимке шасси со снятым кузовом перед щитком приборов виден тройник с заправочной горловиной трех бензобаков. Расход топлива – около 54 л/100 км

ным триумфом шотландца, Чэпмена и Lotus 25B (модернизированного варианта): семь поул-позиций, шесть лучших кругов в гонке и семь побед.

В 1964 году соперники подтянулись, и в этом сезоне на старых запасах монополю на победы, завоеванную моделью 25, удержать не удалось. Lotus 33 к началу сезона еще не был доведен на 100%, и в ряде гонок пришлось выводить на старт проверенный Lotus 25B. Тем не менее на счету машин 25B и 33 – пять поул-позиций, четыре лучших круга и только три победы. В итоге по сумме очков Кларк в чемпионате мира занял третье место, а его напарник Арунделл – восьмое.



Шасси Lotus моделей 25 и 33

	Lotus 25	Lotus 33
Год постройки	1962	1964
Колесная база, мм	2311	2324
Колея колес, мм:		
передних	1320	1426
задних	1351	1426
Дорожный просвет, мм	95	90
Длина, мм	3607	3658
Ширина кузова, мм	698	698
Высота машины, мм	724	610
Размер шин, дюймы:		
передние	5,00-15 или 5,50-15	5,50-13
задние	6,00-15 или 6,50-15	7,00-13
Ширина полки обода, мм:		
переднего	150	153
заднего	175	179
Емкость топливных баков, л	115	135
Вес машины (с водой и маслом), кг	459	450
Торсионная жесткость корпуса, кг/м/град	330	400

Двигатели Coventry Climax модели FWMV, применявшиеся на автомобилях Lotus моделей 25 и 33

	1962	1963	1964	1965
Количество цилиндров	8	8	8	8
Диаметр цилиндра, мм	63	67,95	67,95	72,4
Ход поршня, мм	59,94	51,56	51,56	45,4
Рабочий объем, см³	1475	1495	1495	1494
Степень сжатия	12,5	11,3	11,3	10,1
Число клапанов на цилиндр	2	2	2	4
Система питания	Weber	Lucas	Lucas	Lucas
Мощность, л.с.	181	194	204	212
при об/мин	8200	9300	9500	10500
Крутящий момент, кгм	16,5	17,5	17,5	18,1
при об/мин	7000	7000	7000	8200
Сухая масса, кг	119,4	119,1	119,1	122,0

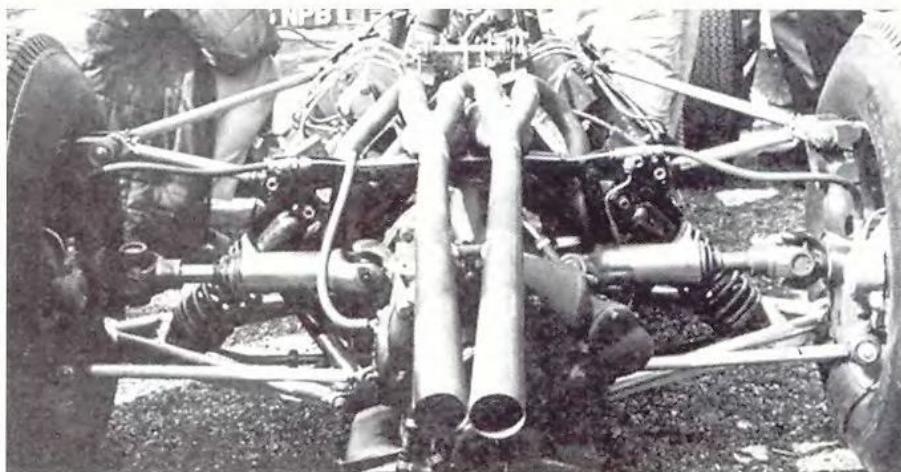


1965 год принес Джиму Кларку очередной титул, который шотландец завоевал за рулем Lotus 33

Модель 33, которая, по сути, эволюционировала из 25В, полностью себя реабилитировала в сезоне 1965 года: шесть поул-позиций, шесть лучших кругов и шесть побед. Интересно, что все они одержаны Кларком, и пять из них он выиграл подряд на трассах в Бельгии, Франции, Англии, Голландии и Германии. Кларк во второй раз стал чемпионом мира, а второй гонщик Lotus Майкл Спенс занял восьмое место.

По сравнению с Lotus 25В монокок модели 33 был переконструирован. Его панели теперь имели толщину 1,22 мм, а торсионная жесткость составила почти 400 кГм на градус. Кинематику передней и задней подвески, а также рулевого привода Чэпмен пересмотрел. Он оснастил машину 13-дюймовыми колесами, новой коробкой передач ZF, а также мотором мощностью 204 л.с.

Поскольку радиус качения 13-дюймовых шин Dunlop на 16 мм меньше, чем у 15-дюймовых, то переход на покрышки меньшего диаметра означал бы сокращение дорожного просвета с 95 до 79 мм. А это повышало риск ударов масляного поддона двигателя о неров-



ности трассы. Поэтому Чэпмен увеличил удельную жесткость подвески примерно на 25% и несколько сократил ход колес на сжатие. Кроме того, он немного поднял двигатель, а с ним коробку передач. В результате полуоси располагались не горизонтально, а под небольшим углом. Поскольку роль внутреннего карданного шарнира полуоси играл резиновый "бублик" сочленения Layrub, он не мог надежно работать в таком положении. Вместо него Чэпмен ввел обычный карданный шарнир, а для компенсаций осевых перемещений полуосей применил шлицевое сочленение со множеством роликов. Они размещались между шлицами и пазами для них и сводили к минимуму потери на трение в сочленении.

Кларк у модели 33 в 1965 году. На ней установлен двигатель с четырьмя клапанами на каждый цилиндр (212 л.с.) и иным размещением выпускных труб. Впускные патрубки защищены от попадания мелких камешков и песка сеткой. Снимок сделан на гонках на Большой Приз Голландии, где ветер наносил с дюн песок

На Lotus 33 в 1964 году появилась шлицевая втулка полуоси со множеством роликов. Она заменила резиновый шарнир Layrub. Кроме коробок передач ZF Чэпмен опробовал на своих машинах узлы Hewland и Colotti

Следующий, 1966-й год прошел под знаком новой, трехлитровой Формулы-1. Попытки фирм Coventry Climax и BRM создать конкурентоспособные 16-цилиндровые моторы не увенчались успехом. 2-литровые модификации FWMV не отличались надежностью. В результате переделанные шасси 33 с 16-цилиндровым мотором BRM (Lotus 43) оказались тяжелыми (714 кг). В 1966 году команда могла похвастать лишь двумя поул-позициями и единственной победой. Это означало, что Кларк смог подняться в чемпионате мира только до шестого места. Тем не менее Чэпмен не унывал — его конструкторы уже работали над машиной Lotus 49, которой суждено было открыть новую эпоху в конструкции машин Формулы-1.

Лев Шугуров



Гран При Венгрии

ВНИМАНИЕ, ВОЗДУХ!

Наделавшее немало бед в Центральной Европе наводнение пощадил Венгрию, и на "Хунгароринге" команды по-прежнему сражались со своей привычной стихией – воздухом. Этот воздушный бой не прекращается никогда.

Ferrari

В задней части боковых понтонов машин, подготовленных для пятничной тренировки и гонки, были увеличены отверстия для отвода горячего воздуха, тогда как у F2002 в квалификационной конфигурации эти вырезы отсутствовали. В квалификации использовались тормозные диски Brembo CCR толщиной 22 мм, а в гонке – толщиной 25 мм вместо привычных 28-миллиметровых. Нижние треугольные рычаги передней подвески Ferrari объединены (рис. 1), что дает выигрыш в весе и жесткости конструкции. В этом году такая схема используется и на машинах команды Renault.



Рис. 1

McLaren

После очередной модернизации двигателей Mercedes до возможного максимума увеличен объем масляного бака.

Williams

При подготовке к пятничной тренировке и гонке на машинах устанавливались удлиненные "дымоходы", выступавшие над кузовом на 100–120 мм (рис. 2), что позволило в жаркую погоду снизить рабочую температуру двигателей BMW примерно на 5° по сравнению с режимом, обеспечиваемым прежней конфигурацией (на врезке). За дугой безопасности монтировалось дополнительное анти-

крыло. На медленных трассах вроде венгерской такая схема применяется командой уже третий сезон за исключением гонки в Монте-Карло в этом году. В квалификации использовались новые тормозные диски производства Carbon Industrie.

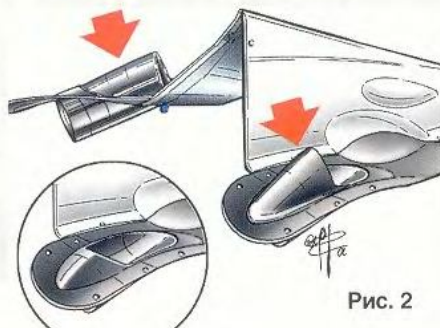


Рис. 2

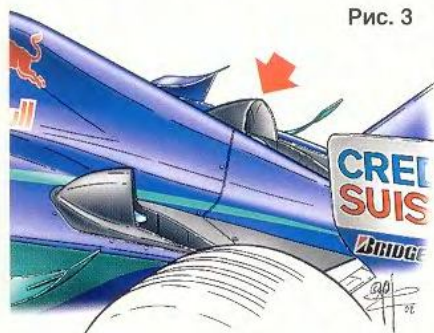


Рис. 3

Sauber

Были опробованы комбинированные "дымоходы" в стиле Ferrari (рис. 3). Однако длина выведенных в них патрубков выхлопной системы не увеличилась. На машинах, подготовленных для квалификации, "дымоходы" не устанавливались, а для гонки была использована их прежняя версия. Также на двух машинах, участвовавших в гонке, пару отдельных бачков с тормозной жидкостью объединили в общий углепластиковый резервуар.

Jordan

Вновь использовалось дополнительное антикрыло, смонтированное за дугой безопасности. После очередной модернизации несколько возросла мощность двигателей Honda.

BAR

Новый аэродинамический пакет, разработанный Джеффом Уиллисом к Гран При Канады, продолжает совершенствоваться. На BAR 004 опробовалось новое, хотя и вполне традиционной конфигурации антикрыло (рис. 4, внизу). В соответствии с последними тенденциями вогнутая зона (1) на плоскостях выражена слабо. С внутренней стороны новых торцевых пластин увеличенной высоты (2) появились треугольные дефлекторы (3), а с внешней – выпуклые элементы (4). Кроме того, торцевые пластины сильнее, чем раньше (5), смещены от центральной оси автомобиля и установлены под большим углом относительно этой оси. Однако в гонке использо-

валось переднее антикрыло прежней конфигурации, поскольку оно обеспечивает большую прижимную силу. Утром в субботу испытывался новый диффузор без сдвоенных стенок боковых каналов. Диффузор в этой конфигурации устанавливался и на машинах, участвовавших в гонке. Автомобили в гоночной конфигурации также имели вырезы в стиле Ferrari в задней части боковых понтонов для отвода горячего воздуха.

Renault

Машины получили новое заднее антикрыло с треугольным вырезом на торцевых пластинах на высоте установки дополнительных плоскостей. В квалификации использовалась версия двигателя Renault увеличенной мощности.

Jaguar

В сочетании с задним антикрылом, использовавшимся в Монте-Карло, устанавливалось переднее антикрыло, дебютировавшее в гонке на трассе "Сильверстоун", но со вспомогательной плоскостью увеличенной площади.

Minardi

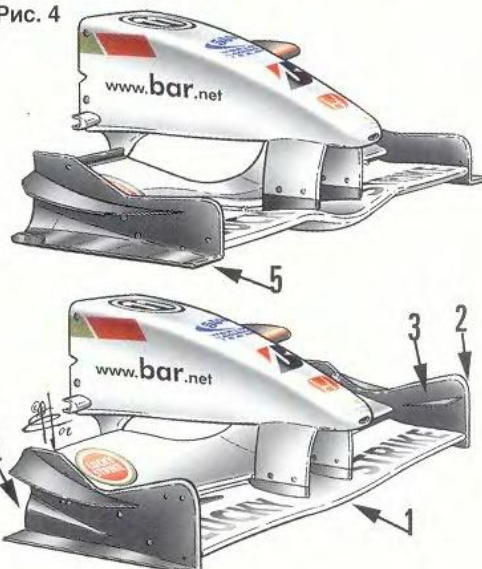
Все три машины получили диффузор в новой конфигурации, опробованный на машине Узббера во время Гран При Германии. В передней подвеске PS02 так же, как на машинах команд Ferrari и Renault, используются соединенные нижние треугольные рычаги.

Toyota

Видоизменена конфигурация каналов диффузора, примыкающих к задним колесам. Вновь, как и в Монте-Карло, над задней осью монтировалась дополнительная плоскость с размахом 1000 мм, а на боковых понтонах были установлены "миниканделябры" в стиле Ferrari.

Джордж Пиола
Рисунки автора

Рис. 4



Гран При Бельгии

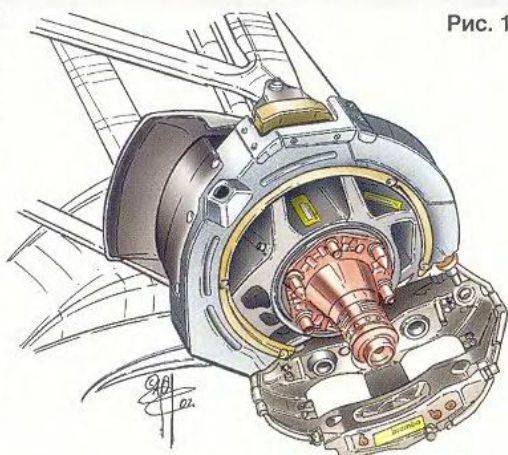
ГЛАСНОСТЬ

Решающие баталии отгремели, и еще вчера считавшееся совершенно секретным "оружие победы" как бы незначай выставляется под объективы фото- и видеокамер. Впрочем, эта "эпоха гласности" в Ф-1 вряд ли продлится долго. И уже на сверхбыстрой трассе в Монце ожидается появление очередных тщательно оберегаемых секретов.

Ferrari

Считалось, что цапфы ступиц F2002 изготовлены из титанового сплава, как и у машин команд Minardi, BAR и Williams. Однако теперь выясняется, что этот компонент выполнен из MMC (Metal Matrix Composite), или металлокомпозита (рис.1, выделено красным цветом). Это материал, основу которого составляет металлический сплав, армированный различными веществами, например — керамическими частицами или волокном. Металлокомпозиты из алюминиевого сплава

Рис. 1



с наполнителем из керамического порошка довольно давно применяются в автопромышленности. И в свое время MMC этого типа использовался фирмой Brembo для производства тормозных суппортов. Но с 1997 года FIA, озабочившаяся уравниванием шансов команд, объявила "вне закона" суппорты из металлокомпозита, и в частности, их вариант с восемью поршневыми MMC легче, жестче и гораздо дороже титана. Выполненная из металлокомпозита передняя ступичная цапфа имеет на 20% меньший вес (900 г против 1100 г), чем титановая, но ее цена взлетает с 8000 до 19 000 долларов. Как и у всякой "медали", у MMC есть оборотная сторона. Технология обработки этого материала крайне сложна и небезупречна с точки зрения экологической безопасности. К тому же ресурс изготовленных из металлокомпозита деталей в лучшем случае на четверть меньше, чем у обычных, а любое повреждение для них

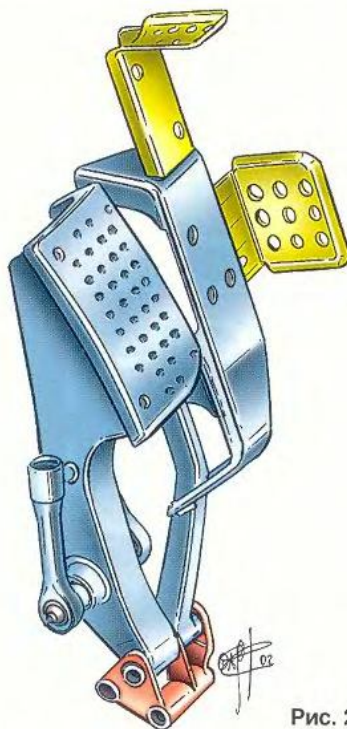


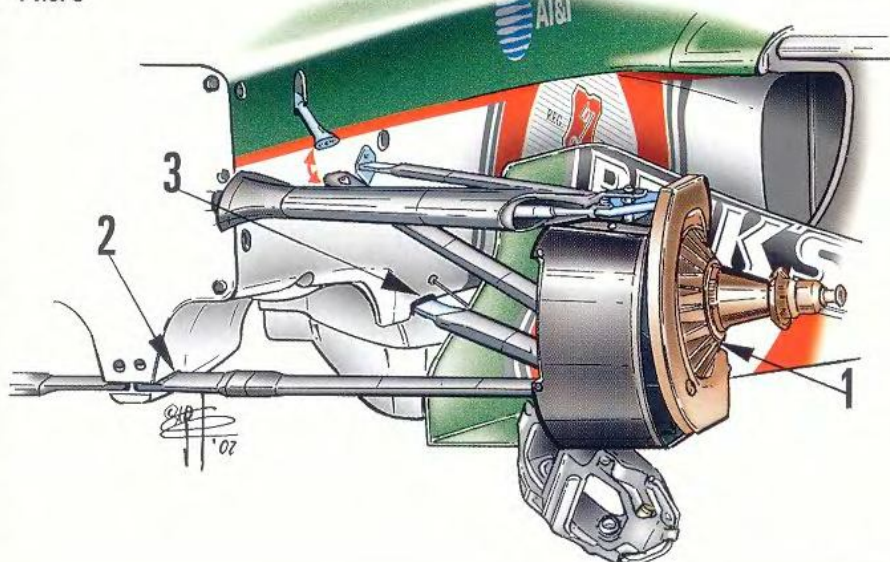
Рис. 2

смерти подобно. Именно поэтому MMC не нашел широкого применения в конструкции машин Формулы-1. Однако теперь, после побед Ferrari, ведущие команды меняют свое отношение к металлокомпозитам. Так, Renault, возможно, установит ступичные цапфы из MMC на своих машинах еще в этом году.

Во время подготовки запасной машины для Баррикелло было сделано еще одно "открытие". Выполненная "под бразильца" педаль тормоза (левая педаль на рис. 2) не имеет, подобно педали "газа" (правая педаль), отбортовки справа, чтобы позволить гонщику тормозить правой ногой. Шумахер, как известно, делает это "одной левой".

Ferrari была единственной командой, машины которой и в квалификации, и в гонке имели тормозные диски уменьшенной до 22 мм толщины.

Рис. 3



McLaren

Модифицированный двигатель Mercedes позволил Райкконену занять место на старте в первой линии, но его ресурса не хватило, чтобы финн завершил гонку. Во время пятничных тренировок в контуре гидроусилителя руля машины Райкконена дважды произошли протечки гидравлической жидкости. Проблему удалось решить, только заменив монокок на запасной под номером 7.

McLaren, как и Ferrari, в течение всего уик-энда использовал заднее антикрыло классической схемы с одной главной и двумя вспомогательными плоскостями.

Williams

После того как Монтой повредил свою машину на трассе "Хунгароринг", шасси № 5 было заменено на шасси № 4.

Sauber

На машинах не устанавливались появившиеся во Франции сдвоенные дефлекторы за передними колесами, а также переднее антикрыло с менее выраженной центральной вогнутой зоной и спрямленными пилонами.

Jordan

Утром в субботу на машине Сато внутри системы рычагов передней подвески установили (и почти сразу же демонтировали) небольшие горизонтальные дефлекторы.

Jaguar

Использовались новые, более прочные ступичные цапфы (1 на рис. 3). Изменилась и конфигурация воздухозаборника "барабанов" охлаждения тормозных механизмов. Напротив, узлы крепления рычагов (2,3) остались прежними.

Toyota

Использовалась очередная версия (Evo 4) мотора Toyota.

Джордж Пиола. Рисунки автора

ЗАБЫТЫЕ УЖАСЫ ПЯТНИЦЫ

Нынче это самый спокойный день гоночного уик-энда. Но были времена, когда утром в пятницу гонщики и владельцы некоторых команд просыпались в холодном поту, думая о том, через что им предстоит пройти...

Пятница в современной Формуле-1 – время спокойной работы над настройками, проверки техники, оценки “домашних” заготовок на реальной трассе. Да и в субботу мало кто из гонщиков сомневается, что завтра будет стоять на старте Гран При. Суть квалификации – или квалификационной тренировки, как эти заезды именуются официально – состоит в том, что по ее итогам распределяются места на старте гонки. Но есть у этих заездов и еще одна задача – отсеять заведомо слабых пилотов, точнее, заведомо слабые сочетания пилота и автомобиля. Сейчас функция такого “ножа” возложена на “правило 107%”. Эта планка, за очень редким исключением, не вызывает у гонщиков проблем, ведь 7% – это отставание от лидера порядка пяти секунд с круга на коротких и около семи секунд на длинных трассах. Хотя пару раз за сезон кто-то из неудачников все же остается за бортом гонки. Но так было далеко не всегда.

На заре Формулы-1 у каждой трассы существовала специальная характеристика – максимальная вместимость, описывающая предельное количество машин на старте гонки. Этот параметр зависел от длины и ширины трассы, ее конфигурации и безопасности. Если на Гран При приезжало больше участников, чем могло попасть на старт (такое случалось нередко, а в Монако и Индианаполисе – почти каждый год), то самые медленные по итогам квалификации пилоты не попадали на старт. Более того, их имена не всегда вносили в протоколы соревнования, поэтому теперь, много лет спустя, фамилии и даже число неудачни-

Жиль Вильнев дебютировал в Ф-1 именно в предквалификации. Номер 40 на его McLaren – не рекламный ход и не любимое число гонщика. Просто почти все меньшие номера уже были заняты, ведь принять участие в дебютной для канадца гонке – ГП Великобритании '77 – собрались 36 спортсменов

Старт гонки в Сильверстоуне '77. Участникам первой в истории Ф-1 предквалификации не удалось отличиться. Лучшим оказался Жан-Пьер Жарье на Penske-ATS (его желтая машина на фото одна из последних) – девятое место. Жиль Вильнев сошел за два круга до финиша, но был классифицирован 11-м



ков не всегда можно точно установить. (Однако одного человека назвать все же нужно – на ГП Монако 1958 года пробиться на старт не удалось малоизвестному британскому гонщику Бернарду Экклстоуну). И лишь начиная с 1968 года не прошедшие квалификацию спортсмены были уравнены в правах со своими более быстрыми коллегами. Так что первыми пилотами, “официально” не прошедшими квалификацию, стали Йоаким Боннье и Сильвио Мозер. Случилось это на ГП Монако '68.

К середине 70-х, когда число участников приблизилось к трем десяткам, а иногда даже превосходило эту отметку, зачастую для 7–8 пилотов гоночный уик-энд заканчивался уже в субботу. К примеру, на Гран При Великобритании '74 за право выйти на старт боролись 35 гонщиков, и десятерым (почти каждому третьему!) пройти отбор не удалось. К тому же толкотня на трассе превращала квалификацию в лотерею. Поэтому когда три года спустя, в 1977 году, в Сильверстоун вновь приехали больше трех десятков пилотов, организаторы предложили им дополнительную, “отборочную” сессию, названную предквалификацией. Стоит отметить, что эта предквалификация не стала самой первой в истории ЧМ. Еще в 1965 году во время ГП Южной Африки в Восточном Лондоне состоялась предварительная отборочная сессия для местных пилотов. Но тот случай так и остался “особой точкой” в истории Ф-1.

Теперь все участники, не состоящие в FOCA (Ассоциации конструкторов Ф-1), то есть, попросту говоря, “частники”, каковых набралось четырнадцать, должны были бороться между собой за право участвовать в квалификации. Первые в истории Ф-1 предквалификационные заезды прошли в четверг, и, к сожалению, не обошлись без серьезных аварий. Сначала разбил свой March финн Микко Козаровицки, а позже в повороте Becketts “закусило газ” на ма-



шине Дэвида Перли, который получил в аварии тяжелые травмы и решил завершить на этом гоночную карьеру. Интересно, что четверо из пятерых пилотов, прошедших предквалификацию, добились в итоге права стартовать и в гонке, причем дебютант чемпионата мира Жиль Вильнев (он выступал на третьем McLaren) и вовсе показал в квалификации девятое время.



ГП США-Запад 1978 года. Трое из стартовавших в гонке пилотов начали уик-энд еще в пятницу утром, в предквалификации. Лучше других это удалось Риккардо Патресе (его золотистый Arrows FA1 можно увидеть в самой середине пелотона) – итальянец стартовал с девятого места, а на финиш приехал шестым

Ярким примером того, на какие подвиги были способны гонщики после ужасов предквалификации, служит третье место Стефано Модены, завоеванное не где-нибудь, а на Гран При Монако '89. Итальянец оказался там в одной компании с Сенной и Простом

Позднее в том же 1977 году предквалификацию попытались провести и на Гран При Голландии. Однако возмутителем спокойствия оказался пилот частного March Артуро Мерцарио. В Сильверстоуне итальянец отспорил у судей свое право участвовать в квалификации, на этот раз Мерцарио и вовсе поставил под сомнение легитимность всей процедуры в целом. Организаторам соревнований пришлось согласиться – в правилах Ф-1 действительно не было ни слова про предквалификацию. Самого Артуро это, правда, не спасло – на старт гонки он пробиться не смог.

В межсезонье регламент подкорректировали, и на Гран При США-Запад '78, где вновь решили провести предквалификацию (теперь заезды проходили уже в пятницу утром и продолжались всего один час), Мерцарио, как и еще семерым пилотам, пришлось участвовать в них на законных основаниях. С этого момента и на протяжении пятнадцати лет пятничное утро стало кошмаром для команд-дебютантов и пилотов-частников. Практически никто не мог быть уверен в том, что гоночный уик-энд не закончится для него, едва начавшись. Неудивительно, что зачастую предквалификационные заезды проходили крайне напряженно, а пилоты оставались ни с чем, показывая результаты, позволявшие пробиться на стартовое поле в основной квалификации.

Особенно яркой иллюстрацией вышесказанного стал чемпионат 1989 года. Конечно, "частников" в конце 80-х уже не было, и в предквалификации принимали участие представители "конюшен", которые наименее удачно выступали в течение последнего сезона. А в середине каждого чемпионата проводилась своеобразная "ревизия". Сезон-89 оказался рекордным в истории Ф-1 – на каждую гонку приезжали 39 пилотов из 20 команд, так что пятничным утром (а осенью и весной еще практически затемно) на трассу выезжали по 13 автомобилей! Однако в это число входили два гонщика Brabham (британская команда



Несмотря на обилие соперничающих в одном повороте автомобилей, это не гонка, а всего лишь предквалификация португальского ГП 1990 года. За право продолжить борьбу сражаются Бертран Гашо (№ 31, Coloni C3C), Филипп Алььо (№ 26, Ligier JS33C), Андреа де Чезарис (Dallara BMS-190) и Оливье Груйяр (на заднем плане, Osella FA1ME)



пропустила чемпионат-88 и вынуждена была начинать с предквалификаций) и Алекс Каффи на Dallara (до этого итальянцы выставляли лишь одну машину) – эти трое были заведомо сильнее остальных. Так что фактически в предквалификации десять гонщиков сражались за единственный пропуск в “большой цирк”.

Неудивительно, что борьба эта была невероятно острой, часто ее исход решали лишь несколько тысячных долей секунды, и даже такие опытные пилоты, как Микеле Альборето, Стефан Юханссон и Мартин Брандл порой оставались ни с чем. Команда Larrousse в этих условиях применила оригинальную новацию – каждый раз французы расставляли вдоль трассы по несколько мотороллеров, чтобы пилот в случае непредвиденных проблем по ходу предквалификации мог бы моментально вернуться в боксы и продолжить заезды на запасной машине. Словом, борьба шла нешуточная. Зато “закаленные” предквалификациями пилоты зачастую творили в гонках буквально чудеса. Так, в Монако трое гонщиков из первой шестерки начинали уик-энд с предквалификации, включая и финишировавшего третьим Стефано Модену. Также на нижнюю ступеньку пьедестала удалось подняться на ГП Португалии Юханссону.

По окончании сезона '89 несколько команд ушли из Ф-1, и борьба в предквалификации стала уже не столь острой, хотя и попортила немало нервов и спортсменам, и менеджерам. Команда Эдди Джордана – единственная из выступающих ныне в ЧМ, прошла в свое время через эти ужасы. Это случилось в сезоне-91, когда Jordan дебютировала в Гран При. “Помню, мы пригласили на гонку в Мексике несколько важных спонсоров, – вспоминает ирландец. – Но если бы нам не удалось пройти предквалификацию и получить место в пэддоке, ситуация стала бы просто критической. К счастью, в тот раз все сложилось в нашу пользу”.

В последний раз предквалификация состоялась на ГП Венгрии-92. В середине того сезона несколько команд прекратили свое существование, и если на первые гонки приехали по 32 пилота, то во второй половине чемпионата их осталось лишь 28. С тех пор число гонщиков никогда уже не переваливало отметку “30”, и необходимость в предквалификации отпала сама собой. Так что британец Перри Мак-Карти из команды Andrea Moda на настоящий момент остается последним пилотом в истории Ф-1, не сумевшим преодолеть предквалификационный рубеж.

Тем временем число команд в чемпионате мира продолжало сокращаться практически лавинообразно. За три этапа до конца сезона-92 их осталось 13, и все пилоты, естественно, попадали на старт гонки. Та же картина повторилась и в начале следующего чемпионата, после чего FIA

Британца Перри Мак-Карти можно назвать одним из самых слабых гонщиков, пробовавших свои силы в Ф-1. А за рулем Andrea Moda S921 шансов пробиться хотя бы в квалификацию у него не было вовсе

В Имоле, Сильверстоуне и Хоккенхайме '02 Йонг еще раз напомнил, что правило 107% в Ф-1 существует не зря

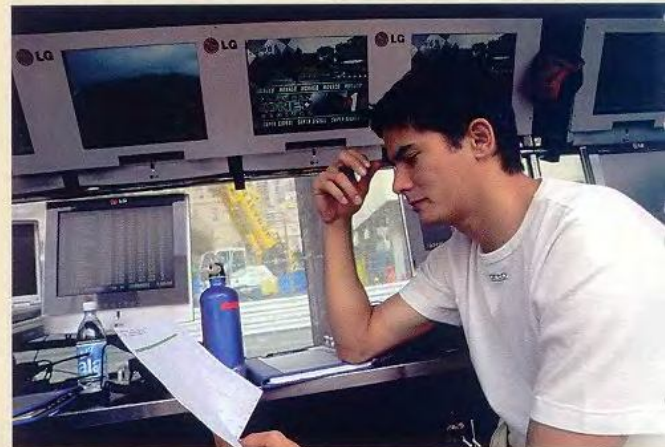
Некоторые антирекорды Формулы-1:

Максимальное число НПК25,
Артуро Мерцарио
Максимальное число НПК в одном сезоне14 (87,5%),
Поль Бельмондо, 1994 год

Максимальное число НППК25,
Габриэле Таркуини
Максимальное число НППК в одном сезоне16 (100%), Агури Сузуки, 1989 год

Максимальное число НПК и НППК40,
Габриэле Таркуини
Число пилотов, ни разу не прошедших квалификацию/предквалификацию (без учета Indy 500 1950–1960 гг.)69
НПК – не прошел квалификацию
НППК – не прошел предквалификацию

решила не допускать на старт гонки спортсмена, показавшего в квалификации худшее время. Но после того как в семи гонках подряд эта незавидная роль доставалась гонщикам Lola BMS Scuderia Italia, чиновникам пришлось идти на попятную. Так что с германского Гран При 1993 года на протяжении двух с половиной лет даже самые закоренелые аутсайдеры могли не опасаться – место на старте им было гарантировано. Стоит вспомнить хотя бы историю, включившуюся с Марком Бланделлом на ГП Японии '95. Тогда McLaren британского пилота отказал на первом же быстром круге в квалификации, но Бланделла допустили на старт с квалификационным временем на круге... свыше 15 минут. Также заслуживает упоминания Жан-Дени Делетра – богатый швейцарец в 1995 году купил на две гонки место в команде Pacific. На старте он традиционно занимал последнее место, причем в Эпториле уступил занявшему предпоследнее место Роберто Морено почти столько же, сколько тот – лидеру. Оставание Делетра от победившего в квалификации Култхарда составило более 12 секунд или 15,2%.



Однако уже начиная с сезона-96 повторение такой ситуации стало невозможным – отсев стал проводиться по иным правилам: для выхода на старт гонщик должен был непременно уложиться в 107% от времени победителя. И в первой же гонке чемпионата, проведенной в соответствии с новшеством – ГП Австралии – двоим пилотам сделать это не удалось. Лука Бадер и Андреа Монтермини так и не смогли показать необходимые секунды за рулем Forti. Планка 107% оставалась для маленькой итальянской команды достаточно высокой и на последующих этапах, и через несколько гонок Forti покинула чемпионат мира. В дальнейшем же рубеж 107% становился действительно серьезной задачей лишь для двоих гонщиков – итальянца Джованни Лаваджи, выступавшего в 1996 году за Minardi, и пилота Tyrrell Рикардо Россета годом спустя. Тогда же, в сезоне-97, именно новые правила квалификации заставили команду Lola после единственной неудачной попытки выйти на старт покинуть мир Гран При.

Сейчас же такие ситуации – скорее исключение, чем правило, как это случилось с Тарсо Маркешем на ГП Великобритании '01 или Алексом Йонгом уже трижды в этом сезоне. Также в дело может вмешаться погода. Если по ходу квалификации внезапно начнется или прекратится дождь, то не попасть в 107% могут даже очень сильные пилоты. Так, в Маны-Куре '99 пять гонщиков, в том числе и Дэмон Хилл, попали на стартовое поле лишь после специального решения судей. А ведь еще 10–15 лет назад в 107% попадали лишь полтора десятка пилотов. Но тогда ввести нынешние правила отбора никому не приходило и в голову – за бортом гонки осталось бы слишком много машин. Пожалуй, даже больше, чем сейчас участвует в чемпионате мира.

Александр Кабановский

БОЛЬШИЕ ГОНКИ

Ф-3000 Будапешт, Спa



Столь лихо закрученной интриги в чемпионате Формулы-3000 не было уже восемь лет — с тех пор как перед заключительным этапом сезона 1994 года претендентов на чемпионский титул, как и сейчас, разделяло всего одно очко.

АВАРИЙНЫЕ “ПОЛУФИНАЛЫ”

Несмотря на очень плотный финиш лидеров и в Венгрии, и в Бельгии, две эти гонки были насыщены обгонами и красивой борьбой не более, чем большинство остальных этапов нынешнего чемпионата Ф-3000. Поэтому центральными событиями обоих этапов стали крупные аварии, случившиеся на “Хунгароринге” незадолго до финиша, а в Спа — на самом старте в знаменитом повороте “Источник”.

В Будапешт караван Ф-3000 приехал неплохо отдохнувшим за те три недели, что разделяли этапы в Германии и Венгрии, и несколько обновленным, благодаря пертурбациям в составе команды Minardi Ф-3000. Паоло Колони, несколько месяцев назад перекупивший “конюшню” у Пола Стoddарта, похоже, решил под конец сезона немного заработать и продал оба места рента-драйверам: уже выступавшим в Ф-3000 Кристиану Колби и Джастину Кину. На пыльной венгерской трассе опытные дебютанты нынешнего сезона выступили весьма достойно, по крайней мере, избежав незавидной участи старта из последнего ряда. А вот Тони Шмидту крупно не по-



Томаш Энге: “Это был отменный уик-энд и для меня, и для всей команды. Я был очень доволен своим поулом, ведь здесь на “Хунгароринге” он — залог победы. Оба дня машина вела себя безупречно, и на каждом круге я мог выжимать из нее максимум. Я вновь вышел в лидеры чемпионата и теперь с оптимизмом смотрю в будущее”

везло: на квалификации он угодил в серьезную аварию, из-за которой даже пришлось прервать первую квалификационную сессию.

Впрочем, на расстановку лидеров это особого влияния не оказало. Энге и два пилота Coloni чувствовали себя на узком кольце “Хунгароринга” как рыбы в воде и уверенно разыграли между собой вождельный поул. Чех опередил Токкачело и Пантано (двух итальянцев разделили всего 0,003 с) на 0,1 с, а показавший четвертое время Рикардо Спериано уступил уже почти 0,35 с. Эта расстановка сохранилась и в гонке: Томаш, Энрико и Джорджо уверенно контролировали ход гонки. Единственным, кто сумел вмешаться в их борьбу, стал лидер чемпионата Себастьян Бюрда. Но провал в квалификации (в пятницу в Super Nova так и не смогли найти достойных настроек) и лишь шестое место на старте в итоге дорого обошлись французам. Бюрда хоть и достал лидеров, выше четвертого места на узкой венгерской трассе под-

Будапешт: круг за кругом

*.....На стартовой решетке у машины Кьеза отказывает мотор, и ее откатывают в боксы.

- 1.....Тройка лидеров сохраняет свои позиции, к концу круга лидирующий Энге отрывается от пилотов Coloni на 2,4 с. Рик. Спериано (4-й) вылетает в “эске” и откатывается на 10-е место. Великолепно стартовавший Нгуен прорывается на 8-е место, но в первом повороте его выталкивает с трассы Пиццония. Роб завершает круг 17-м — Колби и Шмидт заезжают на пит-стоп. Порядок на финише круга: Энге, Токкачело, Пантано, Маурисиу, Бюрда, Вирдхайм.
- 2.....Маурисиу (4-й) вылетает с трассы и отправляется в боксы за новыми шинами.
- 6.....Защищая свое 10-е место от атак Монтейру, Родр. Спериано разворачивается в первом повороте и откатывается на 15-е место.
- 10.....Токкачело (2-й) сокращает отставание от Энге с 3,5 до 2,8 с.
- 18.....Защищаясь от атак двух пилотов Petrobras, Хаберфельд срезает “эску”, но мест не теряет.
- 24.....Монтейру (10-й), атакуя Фризахера, ломает переднее антикрыло, отправляется в боксы для замены носового обтекателя и возвращается на трассу 18-м. При этом Фризахер (9-й) продолжает сдерживать идущих позади: в 5 с за ним идет семь машин.
- 30.....Энге (1-й) увеличивает отрыв до 5 с лишним секунд.
- 34.....В борьбе за 6-е место Пиццония, атакуя Хаберфельда в девятом повороте, выталкивает того с трассы в отбойник. Через несколько секунд в разбитую машину Пиццонии врывается и Дерек Хилл (1-й), тут же вылетает и Родр. Спериано (14-й), все четверо сходят с трассы. На трассе появляется автомобиль безопасности.
- 37.....Рестарт дается всего за круг до финиша, но в пелотоне не происходит ни одного обгона.
- 38.....Энге выигрывает 4-ю в сезоне и 7-ю в карьере гонку МЧ Ф-3000 и впервые с ГП Монако выходит в лидеры чемпионата, на два очка опережая Бюрда.
- *.....После финиша судьи признают Пиццонию виновным в аварии в 9-м повороте и штрафуют бразильца на \$5000. На такую же сумму оштрафован и Хилл, проигнорировавший два желтых флага и в результате врезавшийся в Lola Пиццонии. Третий участник инцидента Родр. Спериано, чей вылет представлял меньшую опасность, за то же нарушение, что и Хилл, оштрафован “всего” на \$3000.

10-й этап 16-17/08/2002 Автодром “Хунгароринг”, Будапешт, Венгрия

Дистанция: 38 кругов по 3,975 км = 151,044 км

Гонщик	Команда	СП	Время
1 Т. Энге	Arden	1	59'04.642
2 Э. Токкачело	Coloni	2	+1.187
3 Дж. Пантано	Coloni	3	+2.709
4 С. Бюрда	Super Nova	6	+3.105
5 Б. Вирдхайм	Arden	9	+5.208
6 Рик. Спериано	Petrobras Jr	4	+5.799
7 П. Фризахер	Red Bull Jr	12	+10.952
8 З. Баумгартнер	Nordic	14	+11.239
9 Т. Бюрк	Nordic	19	+11.907
10 Дж. Кин	Minardi	16	+16.809
11 Р. Нгуен	Astromega	11	+17.163
12 Р. Маурисиу	Red Bull Jr	5	+1 круг
13 К. Колби	Minardi	18	+1 круг
14 Т. Монтейру	Super Nova	10	+1 круг
15 Т. Шмидт	PSM	20	+2 круга
16 Родр. Спериано	Durango	17	НФ/34 (авария)
НК М. Хаберфельд	Astromega	7	НФ/33 (авария)
НК А. Пиццония	Petrobras Jr	8	НФ/33 (авария)
НК Дер. Хилл	Durango	15	НФ/33 (авария)
НК Н. Кьеза	PSM	13	НФ/0 (мотор)

Пул-позиция: Т. Энге — 1'28.120; 179.216 км/ч

БК в гонке: Рик. Спериано — 1'29.846/8; 159.272 км/ч

С первого до последнего круга венгерской гонки тройка лидеров сохраняла свои позиции



Разворот Роба Нгуена на старте в Венгрии



Спа: круг за кругом

* За 15 мин. до старта над Спа начал моросить мелкий дождь, но настолько слабый, что все пилоты стартуют на псевдосликах.

1. Два лидера чемпионата Бюрда и Энге сталкиваются в первом повороте. Вирдхайм разворачивает там же в La Source Пицционию, образовав завал. Монтейру врезается в отбойник, Хаберфельда разворачивает поперек трассы, и Токкачело, Нгуен, Родр. Сперафико, Шмидт и Бюрк оказываются заблокированными в первом повороте. Пицциония и Монтейру сходят с трассы, кругом позже добравшись до боксов, останавливаются и Вирдхайм. Токкачело, Нгуен и Хаберфельд также заезжают на пит-лейн для ремонта, но возвращаются на трассу. Пантано обходит Бюрду на подъеме к Les Combes. Порядок лидеров в конце круга: Энге, Пантано, Бюрда, Рик. Сперафико, Маурисиу, Фризахер.
2. На спуске к Eau Rouge Пантано обгоняет Энге, у которого после стартового столкновения с Бюрдой повреждено переднее антикрыло, и выходит в лидеры гонки. В Les Combes в борьбе уже за 2-е место Энге обгоняет и Бюрду. Нгуена разворачивает в La Source.
3. Хаберфельда (15-й) разворачивает в том же La Source, и он пропускает вперед Нгуена.
5. Рик. Сперафико обгоняет Энге и выходит на 4-е место.
6. В борьбе за 6-е место Хилл опережает Фризахера.
7. Кьеца (8-й) обгоняет Фризахера (7-й).
9. Токкачело останавливается в боксах из-за проблем с поврежденной в аварии на первом круге подвеской.
10. Бюрда (2-й) атакует Пантано в Les Combes, но итальянец закрывает калитку и порядок лидеров сохраняется.
13. Бюрда вновь тщетно пытается атаковать Пантано слип-стримом на выходе из Radillion. Энге (4-й) из-за проблем с машиной с трудом сдерживает атаки Маурисиу.
18. Рик. Сперафико (3-й) вплотную приближается к Пантано и Бюрде: тройка лидеров идет в одной секунде.
20. Хилла (6-й) выносит в Stavelot, он пропускает вперед Кьецу и теряет уже завоеванное было очко. Из-за проблем с коробкой передач в боксах останавливается Фризахер (11-й).
22. Пантано одерживает 3-ю в этом году и 4-ю в карьере победу в Ф-3000. Кьеца завоевал свое первое очко в МЧ Ф-3000.

11-й этап 30-31/08/2002

Трасса "Спа-Франкоршам", Спа, Бельгия

Дистанция: 22 круга по 6.963 км = 153.169 км

Гонщик	Команда	СП	Время
1 Дж. Пантано	Coloni	4	47'06.609
2 С. Бюрда	Super Nova	1	+0.426
3 Рик. Сперафико	Petrobras Jr	9	+1.071
4 Т. Энге	Arden	2	+14.885
5 Р. Маурисиу	Red Bull Jr	10	+16.759
6 Н. Кьеца	PSM	7	+19.543
7 Дер. Хилл	Durango	16	+21.227
8 З. Баумгартнер	Nordic	14	+48.882
9 Дж. Кин	Minardi	18	+53.792
10 К. Колби	Minardi	19	+55.768
11 Т. Шмидт	PSM	15	+65.945
12 Родр. Сперафико	Durango	17	+69.299
13 Т. Бюрк	Nordic	20	+107.060
14 М. Хаберфельд	Astromega	8	+1 круг
15 Р. Нгуен	Astromega	11	+1 круг
16 П. Фризахер	Red Bull Jr	13	НФ/20 (КП)
НК Э. Токкачело	Coloni	6	НФ/8 (подв.)
НК Б. Вирдхайм	Arden	5	НФ/1 (авария)
НК А. Пицциония	Petrobras Jr	3	НФ/0 (авария)
НК Т. Монтейру	Super Nova	12	НФ/0 (авария)

Полу-позиция: Дж. Пантано - 2'04.626; 201.136 км/ч
БК в гонке: С. Бюрда - 2'07.133/3; 197.169 км/ч

Положение в чемпионате:

Личный зачет

1 С. Бюрда	55	13	Р. Нгуен	2
2 Т. Энге	54	14	Н. Кьеца	1
3 Дж. Пантано	48	15	Д. Хилл	0
4 Родр. Сперафико	20	16	Т. Бюрк	0
5 Б. Вирдхайм	18	17	З. Баумгартнер	0
6 Рик. Сперафико	18	18	Дж. Кин	0
7 М. Хаберфельд	18	19	К. Колби	0
8 А. Пицциония	18	20	А. Мюллер	0
9 П. Фризахер	13	21	Т. Шмидт	0
10 Э. Токкачело	10	22	А. Сперафико	0
11 Р. Маурисиу	9	23	Р. Бриско	0
12 Т. Монтейру	2	24	Д. Саленс	0

Командный зачет

1 Arden International	72	6	Durango Formula	20
2 Super Nova Racing	57	7	Team Astromega	20
3 Coloni F3000	58	8	PSM Racing Line	1
4 Petrobras Jr Team	36	9	Nordic Racing	0
5 Red Bull Jr Team	22	10	Minardi F3000	0

Бесплодные атаки на Пантано (слева)
в Les Combes так и не принесли Бюрде столь
нужные четыре лишних очка в Спа



няться так и не успел и впервые за последние три месяца уступил Энге свое лидерство в чемпионате. Впрочем, надо отдать должное и Томашу: его превосходство в Будапеште было просто подавляющим. Причиной же плотного финиша венгерского этапа стало вовсе не мастерство его конкурентов, а ошибка Пицционии, устроившего в девятом повороте 31-го круга завал с участием четырех машин.

Сначала бразилец в борьбе за шестое место вынес с трассы своего соотечественника Марио Хаберфельда, да так, что последний совершил несколько поистине цирковых кульбитов. Затем, уже по собственной инициативе, проигнорировав желтые флаги, к завалу присоединились Дерек Хилл и Родриго Сперафико. Для всей четверки гонка на этом завершилась, а двое последних, как и Пицциония, поплатились за свою невнимательность крупными денежными штрафами. Судьям же, чтобы растащить останки машин, пришлось выпустить на трассу автомобиль безопасности, который вернулся в боксы лишь за круг до финиша гонки.

Однако ни денежные штрафы в Будапеште, ни предупреждения Чарли Уайтинга не смогли охладить пыл молодых пилотов перед предпоследним этапом сезона в Спа. Тем более что на кону стояла, по сути, судьба чемпионского титула. Энге опережал Бюрду всего на два очка, но при определенном раскладе мог стать чемпионом уже в Бельгии. Правда, на этот раз на тренировках фортуна была на стороне француза, и ему удалось опередить чеха. Но Энге квалифицировался сразу следом за своим главным соперником в чемпионате. И на старте нервное напряжение все-таки сказало. В первом повороте Себастьян затормозил на долю секунды раньше, чем было необходимо, Энге — наоборот, на миг позже, и машины лидеров чемпионата столкнулись. При этом чех вырвался вперед, но повредил перед-

нее антикрыло, что и стоило ему возможной победы в этой гонке.

Едва лидеры выбрались из первого поворота, как второй пилот Арден Бьорн Вирдхайм устроил в "Источнике" еще один завал, развернув поперек трассы Пицционию и отправив в полет Лолу Токкачело. В итоге это сразу разбило гонку на две группы: тех, кто успел проехать La Source до завала, и на всех остальных. Причем в первой группе, несмотря на ее ограниченный состав, на этот раз всю гонку кипела нешуточная борьба за победу. Уже на первом круге на подъеме к Les Combes вышедший после разворота Пицционии на третье место Пантано сумел пройти еще не отошедшего от стартового столкновения с Энге Бюрду, а кругом позже на спуске к Eau Rouge оставил позади и Томаша. Через несколько сотен метров чех пропустил вперед и француза, который всю оставшуюся гонку провел в не слишком агрессивных, а потому бесплодных атаках на лидировавшего итальянца. Энге же уступил и Рикардо Сперафико и вообще еле добрался до финиша на поврежденной машине.

"Это совсем не тот результат, которого я ожидал от этого уик-энда. Я стартовал достаточно уверенно, чтобы пройти Себастьяна, но наше столкновение похорило все мои надежды на удачную гонку. Хорошо еще, что мне удалось финишировать хотя бы четвертым, и теперь все решится в Монце. Нас с Бюрдой разделяет всего одно очко, но, к сожалению, это очко в его пользу".

Благодаря победам Энге и Пантано "полуфиналы" чемпионата в Будапеште и Спа еще больше накалили ситуацию в первенстве. Теперь перед финалом в Монце помимо француза и чеха на титул претендуют еще и итальянец, уступающий лидеру семь очков. Конечно, это достаточно большой разрыв, но не стоит забывать, что именно в Монце Джордж год назад одержал свою первую победу в Ф-3000. Впрочем, чего там гадать на кофейной гуще, ведь когда этот номер попадет к вам в руки, вы, возможно, уже будете знать имя нового чемпиона Ф-3000. Но это произойдет только в том случае, если в Монце Бюрда обгонит-таки Энге. Если же победит чех, имя нового короля Ф-3000 мы узнаем лишь 1 октября, когда в Париже пройдет разбирательство по делу Энге. За два дня до гонки в Монце FIA объявила, что допинг-тесты Томаша в Венгрии дали положительные результаты и теперь чеху, над которым нависла угроза дисквалификации, придется оправдываться перед комиссией FIA.



Джордж Пантано:
"Фантастическая, но достаточно трудная для меня гонка. Мне удался блестящий старт, и на первых кругах я сумел пройти Томаша и Себастьяна, но затем Бюрда всю гонку терзал меня в конце длинной прямой и я просто счастлив, что мне все-таки удалось выиграть на такой сложной трассе"

Владимир Маккавеев



Пол Трейси (№ 26) умеет привлечь к себе внимание

CART ПРОТИВ Ф-1 И ДРУГИЕ ИСТОРИИ

Минимум и максимум

Больше месяца прошло с момента последней победы лидера чемпионата Кристиано да Матты на этапе серии в Торонто. За это время очковый багаж бразильца вырос всего на четыре очка, а отрыв от второго места сократился почти вдвое. «Финиш выше пятого места, думаю, нас устроил бы», — заявил перед стартом гонки в Элкарт-Лейке да Матта. Задача-минимум, поставленная самим гонщиком, выглядела достаточно скромно. Однако в гонке он добился максимума.

Пол Трейси, как всегда, активно стартовал и уже к пятому повороту прорвался с четвертого места в лидеры. Его Lola двигалась явно быстрее машин соперников и лишь тактический, более ранний пит-стоп канадца вернул первое место обладателю поула Жункейре. Но и экс-чемпион Формулы-3000 вскоре также заехал на дозаправку, открыв да Матте путь к победе. Правда, выяснилось это, только когда пелотон преодолел 2/3 всей дистанции гонки. Пит-стоп на 50-м круге оказался роковым для Бруно. Заезжая на «яму», Жункейра задним крылом зацепил шину, которую механики уже приготовили для смены. Покрышка лопнула, и пока ей искали замену, да Матта уже создал необходимый для победы временной запас.

А вот Трейси, лидировавшему большую часть дистанции, вновь не повезло. На 40-м

круге его попытался обогнать Кенни Брак, но свой маневр швед выполнил уж очень неуклюже. Машины столкнулись и вылетели в гравий. По иронии судьбы, авария произошла в 12-м повороте, который еще называют «канадским». Когда оба автомобиля замерли на полосе безопасности, Большой Пол, известный своим крутым нравом, бросился к шведу с криком: «Откуда ты только взялся!»

Одержав свою шестую победу, да Матта приблизился к важному рубежу. Ведь в том, что его имя появится по окончании сезона на Кубке Вандербилта, уже мало кто сомневается. Но это уже выглядит как задача-мини-

мум. Максимум же, чего добились гонщики CART — восемь побед за сезон. В 1991 году Майкл Андретти с таким результатом выиграл свой единственный чемпионский титул, а Эл Ансер-младший повторил его подвиг в 1994 году. Установить новый рекорд по числу побед в одном сезоне — задача-максимум для бразильца очень заманчивая. И вполне достижимая. Ведь впереди еще семь этапов.

CART против Ф-1

Этого события в мире автогонок ждали давно. Впервые две гоночные серии сошлись на одном автодроме, пускай и заочно. Долгие

XII этап 16–18/08/2002

США, Висконсин, Элкарт-Лейк
Автодром «Роуд Америка»

Дистанция: 6,515х60=390,9 км



BRIGGS & STRATTON





Да Матта в CART катается как сыр в масле

годы продолжают споры о том, какой чемпионат интереснее. "У нас собрались самые лучшие гонщики со всего света", — утверждали болельщики Формулы-1. "Зато у нас никто не уступит дорогу только потому, что твоя фамилия Шумахер", — возражали им "заке-анские" оппоненты. "Наши машины — это лучшие образцы инженерной мысли", — приводили свои аргументы "европейцы". "За которыми не видно настоящих гонщиков", — находили контрдоводы "чампкарровцы". В общем, диспут на уровне "кто сильнее — кит или слон".

Уже первые тренировки выявили значительное отставание CART от Формулы-1 в скорости. Даже лучшее квалификационное время Кристиано да Матты более чем на пять секунд уступало поулу Михаэля Шумахера. Да что там Шумахер! Даже Алекс Йонг проехал на две секунды быстрее лучшего гонщи-

ка Чемпионской серии. Казалось бы, полное поражение CART!

"Довольно несправедливо сравнивать два наших чемпионата, — высказал свое мнение Кристиано да Матта после восьмой победы в квалификации. — Они (Ф-1) тратят на 200 миллионов долларов в год больше, чем мы. Шинная война обеспечивает прирост скорости приблизительно 2–3 секунды. К тому же наши машины тяжелее, а резина — тверже. Если мы проигрываем только 3–4 секунды, это показывает, насколько хороши наши инженеры, имеющие всего 10 процентов бюджета команды Формулы-1". Словом, спор продолжается.

Интересно, что как раз перед этапом в Монреале активно циркулировали слухи, что бразильский гонщик вот-вот должен заключить контракт с формульной "конюшней" Toyota. Но слухи развеял сам да Матта, заявив, что "выходцев" из CART в Европе не уважают. "Мне предложили контракт тест-пило-

та, — обиженно заявил лидер серии. — Думаю, я заслуживаю чего-то большего".

Кто посоветовал Кристиано да Матте выбрать такой удивительный план пит-стопов, сказать сложно. Скорее всего, инженеры надеялись, что канадский этап будет изобиловать авариями и желтыми флагами, но этого не произошло. Когда уже спустя дюжину кругов судьи выпустили на трассу машину безопасности, да Матта получил команду заехать на дозаправку. Ранний пит-стоп означал, что теперь пилоту Newman/Haas Racing придется сделать на одну остановку больше, чем соперникам. Как назло, гонка в Монреале выдалась на удивление спокойной, и видя, что желтых флагов можно и не дожидаться, да Матта делает последний пит-стоп слишком рано. И тут же свою машину разбивает Адриан Фернандес. Процедура рестарта только еще больше усложнила положение бразильца. Пока он боролся с круговым, Дарио ушел в отрыв, отыграть который было уже трудно.



Этап в Монреале остротой не отличался. Впрочем, как и Гран При Канады Ф-1

XIII этап 23–25/08/2002

Канада, Квебек, Монреаль
Автодром им. Жиля Вильнева

Дистанция: 4.360x80=348,8 км





XIV этап 30/08–01/09/2002 США, Колорадо, Денвер

Городская трасса
Дистанция: 2,651х100=265.1 км



XII этап
16–18/08/2002
США, Висконсин, Элкарт-Лейк
Автодром "Ройд Америка"
Дистанция: 6.515х60=390.9 км

The Grand Prix at Road America Featuring the Motorola 220

Пилот	Шасси, двигатель	С	Время
1. К. да Матта	Lola B02K Toyota	2	1:56'43.03
2. А. Тальяни	Reynard K2i Cosworth	3	+0.805
3. Б. Жункейра	Lola B02K Toyota	1	+1.530
4. Т. Канаан	Lola B02K Honda	18	+7.147
5. Дж. Вассер	Lola B02K Cosworth	15	+11.489
6. К. Фиттипальди	Lola B02K Toyota	11	+12.391
7. П. Карпентье	Reynard K2i Cosworth	12	+13.112
8. М. Домингес	Lola B02K Cosworth	17	+23.548
9. М. Журден-мл.	Lola B02K Cosworth	16	+24.138
10. М. Андресетти	Lola B02K Honda	14	+2 кр.
11. С. Накано	Lola B02K Honda	10	+2 кр.
12. Д. Франкитти	Lola B02K Honda	6	+17 кр. механ.
13. П. Трейси	Lola K2i Honda	4	+21 кр. авария
14. К. Брак	Lola B02K Toyota	7	+21 кр. авария
15. Т. Такаги	Reynard K2i Toyota	13	+24 кр. механ.
16. О. Сервия	Reynard K2i Toyota	9	+25 кр. механ.
17. С. Диксон	Lola B02K Toyota	5	+34 кр. тормоза
18. А. Фернандес	Lola B02K Honda	8	+34 кр. вылет

XIII этап
23–25/08/2002
Канада, Квебек, Монреаль
Автодром им. Жюль Вильнева
Дистанция: 4.360х80=348.8 км

Molson Indy Montreal

Пилот	Шасси, двигатель	С	Время
1. Д. Франкитти	Lola B02K Honda	2	1:59'40.938
2. К. да Матта	Lola B02K Toyota	1	+2.588
3. Т. Канаан	Lola B02K Honda	13	+4.612
4. П. Трейси	Lola K2i Honda	10	+6.266
5. Дж. Вассер	Lola B02K Cosworth	6	+6.808
6. М. Журден-мл.	Lola B02K Cosworth	15	+8.104
7. К. Фиттипальди	Lola B02K Toyota	11	+13.021
8. М. Андресетти	Lola B02K Honda	18	+13.503
9. С. Накано	Lola B02K Honda	9	+1 кр.
10. С. Диксон	Lola B02K Toyota	7	+3 кр. КП
11. А. Тальяни	Reynard K2i Cosworth	8	+3 кр.
12. А. Фернандес	Lola B02K Honda	16	+11 кр. авария
13. Б. Жункейра	Lola B02K Toyota	3	+12 кр. мотор
14. Т. Такаги	Reynard K2i Toyota	12	+16 кр. механ.
15. П. Карпентье	Reynard K2i Cosworth	4	+53 кр. мотор
16. О. Сервия	Reynard K2i Toyota	14	+67 кр. тормоза
17. М. Домингес	Lola B02K Cosworth	17	+69 кр. механ.
18. К. Брак	Lola B02K Toyota	5	+80 кр. авария

XIV этап
30/08–01/09/2002
США, Колорадо, Денвер
Городская трасса
Дистанция: 2.651х100=265.1 км

Shell Grand Prix of Denver

Пилот	Шасси, двигатель	С	Время
1. Б. Жункейра	Lola B02K Toyota	1	1:49'22.547
2. С. Диксон	Lola B02K Toyota	4	+0.282
3. К. да Матта	Lola B02K Toyota	7	+8.191
4. А. Фернандес	Lola B02K Honda	2	+11.911
5. К. Фиттипальди	Lola B02K Toyota	5	+12.562
6. Т. Канаан	Lola B02K Honda	9	+12.562
7. К. Брак	Lola B02K Toyota	6	+13.705
8. П. Трейси	Lola K2i Honda	15	+14.496
9. М. Журден-мл.	Lola B02K Cosworth	10	+15.497
10. Дж. Вассер	Lola B02K Cosworth	11	+16.586
11. О. Сервия	Reynard K2i Toyota	13	+26.507
12. А. Тальяни	Reynard K2i Cosworth	12	+1 кр.
13. М. Андресетти	Lola B02K Honda	17	+1 кр.
14. М. Домингес	Lola B02K Cosworth	16	+3 кр.
15. Т. Такаги	Reynard K2i Toyota	18	+15 кр. авария
16. С. Накано	Lola B02K Honda	3	+36 кр. механ.
17. П. Карпентье	Reynard K2i Cosworth	8	+39 кр. механ.
18. Д. Франкитти	Lola B02K Honda	14	+100 кр. авария

Положение в чемпионате после XIV этапа

1. К. да Матта	175	11. К. Брак	74
2. Б. Жункейра	123	12. Дж. Вассер	70
3. Д. Франкитти	106	13. Т. Канаан	65
4. П. Карпентье	101	14. А. Фернандес	53
5. К. Фиттипальди	98	15. С. Накано	43
6. М. Журден-мл.	92	16. Т. Такаги	37
7. П. Трейси	86	17. М. Папис	32
8. А. Тальяни	83	18. Т. Белл	19
9. М. Андресетти	82	19. О. Сервия	18
10. С. Диксон	81	20. М. Домингес	15

Главное – осторожность

Денвер – типичный американский город с улицами, пересекающимися под прямым углом, и десятком небоскребов в центре. Чтобы слепить из не очень широких городских авеню что-то, напоминающее гоночную трассу, нужно быть большим энтузиастом. Или очень нуждаться в новой зрительской аудитории. Для Колорадо, чьей столицей и является Денвер, гонки – зрелище редкое. Последний раз CART заглядывал в сердце Скалистых гор в начале 90-х. На проложенной между главными городскими достопримечательностями трассе гонка состоялась дважды. Оба раза здесь первенствовал Эл Ансермладший, который затем назвал эти победы "экскурсионными". Что отражает действительность, так как гонщик всю дистанцию проехал со скоростью туристического автобуса – около 100 км/ч.

На этот раз устроители этапа попытались избежать ошибок предшественников и хоть как-то разнообразить трассу. Сделать это им удалось, хотя не всем гонщикам понравилась такая изобретательность. Уже после квалификации многие назвали это городское кольцо одним из самых опасных в календаре. Опытные пилоты ворчали по поводу и без. И асфальт плохой, и поворотов слишком много, и разряженный воздух высокогорья не дает дышать полной грудью. В отличие от стариков, молодежь просто рвалась в бой. "Посмотрите, кто не доволен этой трассой! – горячился в запале Скотт Диксон из Ganassi Racing. – Эти люди найдут прыщ даже на теле слона". "Бугры на дороге, – вторил его партнер по команде Бруно Жункейра. – Так ведь мы в горах!" Неудивительно, что именно эта парочка и задала тон в гонке.

Бразилец одержал блестящую победу, а новозеландский гонщик принес Чипу Ганасси первый дубль за последние два года. Вопреки опасениям, гонка мало напоминала классические сражения серии со множеством об-

гонов и столкновений. Довольно спокойный ее сюжет вызвал всплеск эмоций только в начале и под самый конец дистанции. Сначала не поделили дорогу два напарника из Team Green. Пол Трейси уже в который раз излишне рьяно стартовал из "подвала" и отыграл сразу семь мест. Но в пятом повороте он нагнал Дарио Франкитти. Со стороны показало, что канадец даже не пробовал тормозить, и машина шотландца с поврежденной подвеской замерла у ограждения. "Пол – хороший гонщик, – сказал огорченный Франкитти. Ему бы немного ума..." Трейси же продолжал гнать и уже вышел на четвертое место, но судьи не оставили без внимания его проступок и наказали гонщика проездом по пит-лейн. А желтые флаги единственный раз появились над трассой после столкновения Торы Такаги (Walker Racing) и Марио Домингеса (Herdez Competition) на 88-м круге.

Лидер первенства Кристиано да Матта отметился лишь очень осторожным поведением. "Главное было закончить эту гонку", – сказал пилот. Теперь отрыв между лидирующим бразильцем и занимающим второе место в общем зачете Жункейрой составляет 52 очка.

Дмитрий Ситник



Чемпионат мира по ралли



10-й этап: 22-25.08.2002

ADAC Rallye Deutschland
Дистанция: 1445.84 км/415.55 км – 23 СУ

Пилот	Автомобиль	Время
1 С. Лоеб (F)	Citroen Xsara T4	3:47:17.3
2 Р. Бернс (GB)	Peugeot 206	+14.3
3 М. Гренхольм (FIN)	Peugeot 206	+1:19.1
4 К. Мак-Рей (GB)	Ford Focus RS	+3:45.3
5 Б. Тьерри (B)	Peugeot 206	+5:18.8
6 М. Мартин (EE)	Ford Focus RS	+5:33.0

Личный зачет

Пилот	Очки
1 М. Гренхольм	51
2 К. Мак-Рей	33
3 Р. Бернс	31

Командный зачет

Команда	Очки
1 Peugeot	115
2 Ford	81
3 Subaru	42

Чемпионат спортивных автомобилей



5-й этап: 18.08.2002

Автомобиль "Джон-Пенуа", Дижон, Франция
448.40 км/118 кругов по 3.800 км

ПП: Я. Ламмерс/В. Хиллебранд: 1:10.901, 192.945 км/ч
БК: Я. Ламмерс/В. Хиллебранд: 1:11.614/89, 191.024 км/ч

Пилоты	Автомобиль/класс	Время
1 Я. Ламмерс (NL)/В. Хиллебранд (NL)	Dome S101/SR1	2:30:06.431
2 Ф. Орли (CH)/Б. Габбани (I)	Dome S101/SR1	+1 круг
3 Ж.-К. Буйон (F)/Ф. Лагорс (F)	Courage C60 JX/SR1	+2 круга

Личный зачет SR1

Пилот	Очки
1 В. Хиллебранд	62
2 Я. Ламмерс	62
3 Ж.-К. Буйон	45

Командный зачет SR1

Команда	Очки
1 Racing for Holland	62
2 Pescarolo Sport	45
3 Courage Competition	38

DTM



8-й этап: 08.09.2002

DTM-A1-Ring
"A1-Ring", Шпильберг, Австрия

ПП: Л. Айелло: 1:27.588, 187.053 км/ч

Квалификационная гонка

36.408 км/8 кругов по 4.551 км

Пилот	Автомобиль	Время
1 М. Экстрем (S)	Audi	1:15:24.5
2 Б. Швайкер (D)	Mercedes	+1.341
3 Л. Айелло (S)	Audi	+1.836

Гонка

109.224 км/24 круга по 4.551 км

Пилот Автомобиль Время

1 М. Фосселер (CH)	Mercedes	36:44.213
2 Б. Швайкер (D)	Mercedes	+1.515
3 Ж.-К. Буйон (F)	Mercedes	+1.545

Личный зачет

Пилот	Очки
1 Л. Айелло	65
2 Б. Швайкер	46
3 М. Экстрем	32
4 Ж. Алеси	24



Американская серия "Ле-Ман"



7-й этап: 18.08.2002

mail2web.com GRAND PRIX AT MOSPORT
"Моспорт Интернашнл Рейсвей", Онтарио, Канада; 478.842 км/121 круг по 3.957 км (2-45)

П: 2:45:12.956; 173.897 км/ч

ПП: Б. Кристен: 1:07.169, 212.100 км/ч

БК: Т. Биеллен: 1:08.444/85, 208.149 км/ч

Пилоты	Автомобиль/класс	Круги
1 Р. Капелло (I)/Т. Кристенсен (DK)	Audi R8/P900	121
2 Дж. Херберт (GB)/С. Юханссон (S)	Audi R8/P900	120
3 Дж.-Дж. Лекто (FIN)/М. Анджеллини (I)	Cadillac LMP 02/P 900	119

Личный зачет LMP900

Пилот	Очки
1 Т. Кристенсен	165
2 Р. Капелло	162
3 Дж. Херберт	142

Командный зачет LMP900

Команда	Очки
1 Audi Sport North America	163
2 Panos Motor Sports	134
3 Champion Racing	133



IRL



13-й этап: 25.08.2002

Gateway Indy 250
"Гейтвей Интернашнл Спидвей", Мэдисон, Иллинойс, США

250 миль/200 кругов по 1.250 мили

ПП: Ж. де Ферран: 25.6957; 281.828 км/ч

П: 1:44:22.5736, 231.280 км/ч

Пилот	Автомобиль	Круги
1 Ж. де Ферран (BR)	D/C	200
2 Х. Каштру-Невеш (BR)	D/C	200
4 А. Баррон (USA)	D/C	200

14-й этап: 08.09.2002

Delphi Indy 300
"Чикаголенд Спидвей", Джолетт, Иллинойс, США

300 миль/200 кругов по 1.5 мили

ПП: С. Хорниш-мл.: 24.5528; 358.669 км/ч

П: 2:04:39.5354, 235.477 км/ч

Пилот	Автомобиль	Круги
1 С. Хорниш-мл. (USA)	D/C	200
2 Эл. Андер-мл. (USA)	D/C	200
3 Б. Лазе (USA)	D/C	200

Общий зачет

Пилот	Очки
1 С. Хорниш-мл.	481
2 Х. Каштру-Невеш	469
3 Ж. де Ферран	443



Европейский чемпионат Ф-3000



7-й этап: 08.09.2002

Автомобиль "Масарик", Брно, Чехия
145.881 км/27 кругов по 5.403 км

ПП: Р. Дюма: 1:48.773, 178.820 км/ч

БК: Х. Мелу-мл.: 1:55.966, 175.287 км/ч

Пилот	Команда	Время
1 Х. Мелу-мл. (BR)	Great Wall	50:22.768
2 Р. Дюма (F)	John Village	+3.460
3 Т. Бьярди (I)	Ghinzani	+24.091
14С. Злобин (RUS)	Bieffe	+1 круг

Личный зачет

Пилот	Очки
1 Р. Дюма	36
2 Х. Мелу-мл.	23
3 А. Пикколо	19

Командный зачет

Пилот	Очки
1 John Village Automotive	36
2 Team Great Wall	30
3 GP Racing	27

NASCAR: "Кубок Уинстона"



23-й этап: 18.08.2002

Pepsi 400
"Мичиган Интернашнл Спидвей", Бруклин, Мичиган, США

400 миль/200 кругов по 2 мили

П: 2:50:45, 200 кругов, 226.202 км/ч

ПП: Д. Эрхардт-мл.: 37.961, 305.241 км/ч

Пилот	Автомобиль	Очки
1 Д. Джарретт (USA)	Ford	180
2 Т. Стюарт (USA)	Pontiac	170
3 К. Хорвик (USA)	Chevrolet	175

24-й этап: 24.08.2002

Sharpie 500
"Бристоль Мотор Спидвей", Бристоль, Теннесси, США

266.5 миль/500 кругов по 0.533 мили

П: 3:27:24, 500 кругов, 124.075 км/ч

ПП: Дж. Гордон: 15.470, 199.613 км/ч

Пилот	Автомобиль	Очки
1 Дж. Гордон (USA)	Chevrolet	185
2 Р. Уоллас (USA)	Ford	175
3 Д. Эрхардт-мл. (USA)	Chevrolet	170

Общий зачет

Пилот	Очки
1 С. Марлин	3439
2 М. Мартин	3430
3 Дж. Джонсон	3367

25-й этап: 01.09.2002

Mountain Dew Southern 500
"Дарлингтон Рейсвей", Дарлингтон, Южная Каролина, США

500 миль/367 кругов по 1.366 мили

П: 4:13:35, 367 кругов

ПП: С. Марлин: (квалификация отменена)

Пилот	Автомобиль	Очки
1 Дж. Гордон (USA)	Chevrolet	185
2 Р. Ньюман (USA)	Ford	175
3 Б. Элпийотт (USA)	Dodge	170

26-й этап: 07.09.2002

Chevy Monte Carlo 400
"Ричмонд Интернашнл Рейсвей", Ричмонд, Виргиния, США

300 миль/400 кругов по 0.750 мили

П: 3:09:54, 400 кругов, 152.544 км/ч

ПП: Дж. Джонсон: 21.404, 203.010 км/ч

Пилот	Автомобиль	Очки
1 М. Кенсет (USA)	Ford	180
2 Р. Ньюман (USA)	Ford	180
3 Дж. Грин (USA)	Chevrolet	170



ETCC FIA



13-14-й этапы: 03.08.2002

"Спа-Франкоршам", Спа, Бельгия
Две гонки по 55.704 км/8 кругов по 6.963 км

ПП: Н. Ларини: 2:34.201, 162.559 км/ч

13-й этап

БК: Ф. Экблом: 2:36.303/7, 160.373 км/ч

Пилот	Автомобиль	Время
1 Н. Ларини (I)	Alfa Romeo 156 GTA	20:59.756
2 И. Моллер (D)	BMW 320i E46	+0.272
3 Ф. Экблом (S)	BMW 320i E46	+0.621

14-й этап

БК: Н. Ларини: 2:35.642/4, 161.054 км/ч

Пилот	Автомобиль	Время
1 И. Моллер (D)	BMW 320i E46	20:57.135
2 Р. Риделл (S)	Volvo S60	2:37.7
3 Т. Корнелль (NL)	BMW 320i E46	4:530

Личный зачет

Пилот	Очки
1 Ф. Джованарди	86
2 Н. Ларини	76
3 Д. Моллер	61

Зачет производителей

Пилот	Очки
1 Alfa Romeo	164
2 BMW	128
3 Volvo	47



Суперкубок Porsche

8-й этап: 18.08.2002

"Хунгароринг", Будапешт, Венгрия
63.600 км/16 кругов по 3.975 км

ПП: М. Вернер: 1:44.643; 136.750 км/ч

БК: М. Вернер: 1:45.815, 135.236 км/ч

9-й этап: 01.09.2002

"Спа-Франкоршам", Спа, Бельгия
69.613 км/10 кругов по 6.963 км

ПП: С. Ортели (MC): 2:28.914; 168.330 км/ч

БК: М. Лиеб: 2:29.402; 167.780 км/ч

Личный зачет

Команда	Очки
1 С. Ортели	130
2 М. Вернер	96
3 А. Дазмпреди	96

Командный зачет

Команда	Очки
1 Kadach Tuning	249
2 PZ Rhein-Oberberg	187
3 Infineon Farnbacher	172

Пилот	Команда	Время
1 М. Вернер (D)	Infineon Farnbacher	28:26.500
2 А. Давсон (AUS)	Software AG	+1.338
3 С. Ортели (MC)	Kadach Tuning	+6.008



Юбилейная гонка!

Суперкубок Porsche справил на трассе "Спа-Франкоршам" свой 10-летний юбилей в качестве гонок поддержки Ф-1. В ознаменование этого события бельгийский этап был проведен как совместная гонка сразу на 40 автомобилях Porsche 911 гонщиков международного Суперкубка (в числе которых на VIP-машине выступил четырехкратный чемпион серии Патрик Хьюсман) и участников немецкого Кубка Carrera. Победа досталась лидеру Суперкубка Porsche Стефану Ортели.



ЧЕ Ф-Renault

6-й этап: 30.08.2002

"Спа-Франкоршам", Спа, Бельгия
62.667 км/9 кругов по 6.963 км

ПП: Н. Яни: 2:21.514, 177.133 км/ч

Пилот	Время
1 Н. Яни (CH)	22:49.917
2 Х.-М. Лопес (RA)	+8.610
3 М. Ден-Тандт (B)	+23.030

7-й этап: 01.09.2002

Автомобиль им. Энцо и Дино Феррари, Имола, Италия

78.961 км/16 кругов по 4.933 км

ПП: Х.-М. Лопес: 1:51.188, 159.718 км/ч

Пилот	Время
1 Э. Салиньон (F)	20:20.526
2 Л. Хамилтон (GB)	+3.582
3 Н. Ляйер (F)	+19.883

Общий зачет

Пилот	Очки
1 Э. Салиньон	172
2 Н. Яни	128
3 Н. Ляйер	108



BTCC



17-18-й этапы: 26.08.2002

"Бринд-Х



Команда Mild Seven Benetton Renault Sport, Гран При Бразилии – 2001

Седьмое место в Кубке конструкторов 2001 года

Mild Seven Benetton Renault Sport

АНТОЛОГИЯ УСПЕХА С MILD SEVEN

MILD SEVEN

№1
в мире среди сигарет
с угольным фильтром



УГОЛЬНЫЙ ФИЛЬТР
СОВЕРШЕНСТВО
ЯПОНСКОГО
КАЧЕСТВА
МЯГКИЙ И ЧИСТЫЙ ВКУС

Тот факт, что Япония является законодателем новейших технологий, не подвергается сомнению. И, когда японские сигареты MILD SEVEN вошли на мировой Олимп табачного рынка, все вновь убедились: качество — это главная японская традиция! Японцы создавали MILD SEVEN для себя. Одно только это является залогом высочайшего уровня качества. А в сочетании с мягким и чистым, как родниковая вода, вкусом сигареты MILD SEVEN были оценены по достоинству во всем мире. MILD SEVEN вышел за пределы Японии и уже давно является маркой №1 в мире по продажам среди сигарет с угольным фильтром. Что ж, качество MILD SEVEN заслуживает всеобщего признания!

ПОПРОБУЙ
ЯПОНСКОЕ КАЧЕСТВО НА ВКУС

1 Первый

2001



Гран При Франции

Гран При Бельгии

Гран При Бельгии

сезон нового тысячелетия стал прощальным для команды MILD SEVEN Benetton. Еще прошлой весной — 15 марта 2000 года французский автомобилестроительный гигант Renault, вместе с которым за пять лет до этого MILD SEVEN Benetton выиграл чемпионат мира и Кубок конструкторов, выкупил команду за 120 млн. долларов и объявил о том, что с 2002 года она будет называться уже не Benetton, а Renault. При этом титульный спонсор "конюшни" табачный концерн Japan Tobacco, в цветах самого популярного бренда которого марки сигарет MILD SEVEN британская команда одержала двадцать побед и выиграла два титула чемпиона мира, остался с командой, чтобы штурмовать новые вершины Формулы-1. Однако, прежде чем броситься в схватку за чемпионский титул, Renault решил провести подготовительный сезон, сохранив еще на год прежнее название команды — Benetton, и не касаясь пока разработки шасси, ограничившись лишь поставкой своих революционных моторов. В 1977 году, когда концерн Renault впервые пришел в Формулу-1 с собственной командой, французы удивили мир своей первой революционной новинкой — двигателями с турбонаддувом, которые через несколько лет почти окончательно вытеснили атмосферные моторы и стали главным слагаемым победы в чемпионатах мира Формулы-1 80-х годов. Поддерживая традиции компании, свое возвращение в "большой цирк" после трехлетнего отсутствия Renault отметила еще одной революционной новинкой — двигателем с огромным по современным меркам углом развала блока цилиндров (111°), позволяющим добиться значительного снижения его центра тяжести. И, хотя первый сезон нового тысячелетия ушел у Renault на устранение "детских болезней" своего чудо-мотора, в результате в 2001 году гонщики MILD SEVEN Benetton Renault смогли наскрести лишь десять очков, а команда осталась на седьмом месте в Кубке конструкторов, у Renault есть все основания надеяться, что по прошествии всего нескольких лет их революционный низкий мотор станет таким же символом победы, каким были в 80-е годы турбодвигатели, а гонщики в сочных цветах MILD SEVEN еще не раз поднимутся на верхнюю ступень пьедестала почета королевской Формулы.

АНТОЛОГИЯ УСПЕХА С MILD SEVEN

Статистика выступлений команды MILD SEVEN Benetton Renault Sport и ее пилотов в 2001 г.

Команда/пилот	ГП	Стартов	ПК	Побед	ЛГП	КЛ	П	ПП	ПР	БК	Очков	Место в КК-ЧМ
Benetton Renault	17	34	1671	—	—	—	1	—	—	—	10	7
Дженсон Баттон	17	17	861	—	—	—	—	—	—	—	2	17
Джанкарло Физикелла	17	17	810	—	—	—	1	—	—	—	8	11

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

МИНЗДРАВ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ: КУРЕНИЕ ОПАСНО ДЛЯ ВАШЕГО ЗДОРОВЬЯ