



**МИХАЭЛЬ ШУМАХЕР**

“Я не люблю заниматься показухой.  
Для меня важнее то, что чувствую я  
сам, а не то, что скажут об этом люди”



# ФОРМУЛА

ноябрь 2002

**ГРАН ПРИ ИТАЛИИ**  
Красная страсть Монцы

**ГРАН ПРИ США**  
От великого  
до смешного – 0011с

**ГРАН ПРИ ЯПОНИИ**  
Торжество Такумы Сато

**ГОНОЧНЫЙ  
ПУТЕВОДИТЕЛЬ**  
Ф-1 от Мельбурна до Сузуки

**LARROUSSE**  
“На паперти”

**ТОРМОЗНОЙ  
БАЛАНС**  
Равновесие скорости

**ПРАВИЛА Ф-1**  
Весомые пункты

**ЧЕМПИОНАТ Ф-3000**  
Итоги подвел суд

# СЕЗОН ОКОНЧЕН

Итоги чемпионата мира Ф-1 2002 года

ISSN 1560-3571  
9 771560 357002





## СОДЕРЖАНИЕ

4	<b>Парад</b>	90	Анжелика Креш
10	<b>Новости</b>		"Хороший звук – неперемное условие хорошей езды"
	<b>Гран При</b>		<b>Техника</b>
20	Италия	92	Балансируя на грани
	Скорость и страсть Монцы		Как пустить в глаза углеродную пыль
32	США	96	Новинки Гран При Италии
	Итальянская рулетка		В поисках баланса
44	Япония	98	Новинки Гран При США
	Банзай!		"Мертвый" сезон
56	<b>Калейдоскоп</b>	100	Новинки Гран При Японии
	<b>Тема</b>		Перед привалом
58	Рекордный сезон		<b>От А до Я</b>
	Итоги чемпионата мира Ф-1 2002 года	102	Взвесить все
66	Гоночный путеводитель		На весах "правосудия" FIA
	Где? Что? Почему?		<b>Большие гонки</b>
76	Все гонщики чемпионатов мира Ф-1	105	Ф-3000
	<b>Команда</b>		Мадьярская тень. Итоги сезона
78	Веселые "черепашки" мэтра Жерара	109	SART
	История команды Larousse: сказка о потеряном времени		Да Матта? Да!
	<b>Интервью</b>	112	Статистика мирового автоспорта
88	Михаэль Шумахер		
	"Было бы интересно приехать в Россию..."		



Зарегистрирован в Министерстве Российской Федерации по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций. Свидетельство о регистрации средств массовой информации ИД № 77-11514. Учредитель и издатель: ООО "И. Д. Панорама-Медиа"

121352, Москва, ул. Давыдовская, д. 12, стр. 7  
Тел.: (095) 445-3300, 445-3000, 445-4238, 449-0394  
Факс: (095) 449-0709

Главный редактор  
**Вадим Котляров**  
v\_kotlyarov@formula-one.ru  
Зам. главного редактора  
**Людмила Спик**  
l\_splik@formula-one.ru  
Арт-редактор  
**Владислав Кручининский**  
Редактор-корректор  
**Олега Клементьева**  
Технический редактор  
**Владимир Макашев**  
v\_mak@formula-one.ru

Ответственный редактор  
**Борис Муратов**  
b\_mur@formula-one.ru  
Образователь  
**Александр Кабановский**  
Максим Борунов  
Пресс-менеджер  
**Вадим Устинов**  
v\_ustinov@formula-one.ru

Рекламное обеспечение  
**Михаил Шефуров**  
**Юрий Колесов**  
**Сергей Козлов**  
Тел.: (095) 449-0220, 445-1753

abv@formula-one.ru  
PR-обеспечение  
**Владимир Безукладников**  
pr1@formula-one.ru

Юридическое обеспечение  
**Юлия Раствор**  
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".

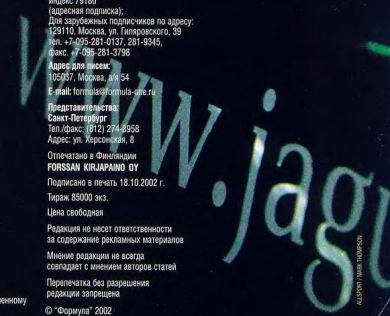
индекс 29608 (национальная подписка), индекс 79180 (зарубежная подписка); для зарубежных подписчиков по адресу: 123110, Москва, ул. Галерейского, 59  
тел. +7-495-281-0137, 281-9345, факс +7-495-281-3795

Адрес для писем: 105087, Москва, д. 154  
E-mail: formula@formula-one.ru

Представительство:  
**Сана Платебург**  
Тел. Факс: (812) 274-8558  
Адрес: ул. Херсонская, 8

Оптимизация в Финляндии  
**TORSSAN KILPILAINO OY**  
Подписано в печать 18.10.2002 г.

Тираж 85000 экз.  
Цена свободная  
Редакция не несет ответственности за содержание рекламных материалов  
Мнение редакции не всегда совпадает с мнением авторов статей  
Параметры без разрешения редакции запрещены  
© "Формула" 2002







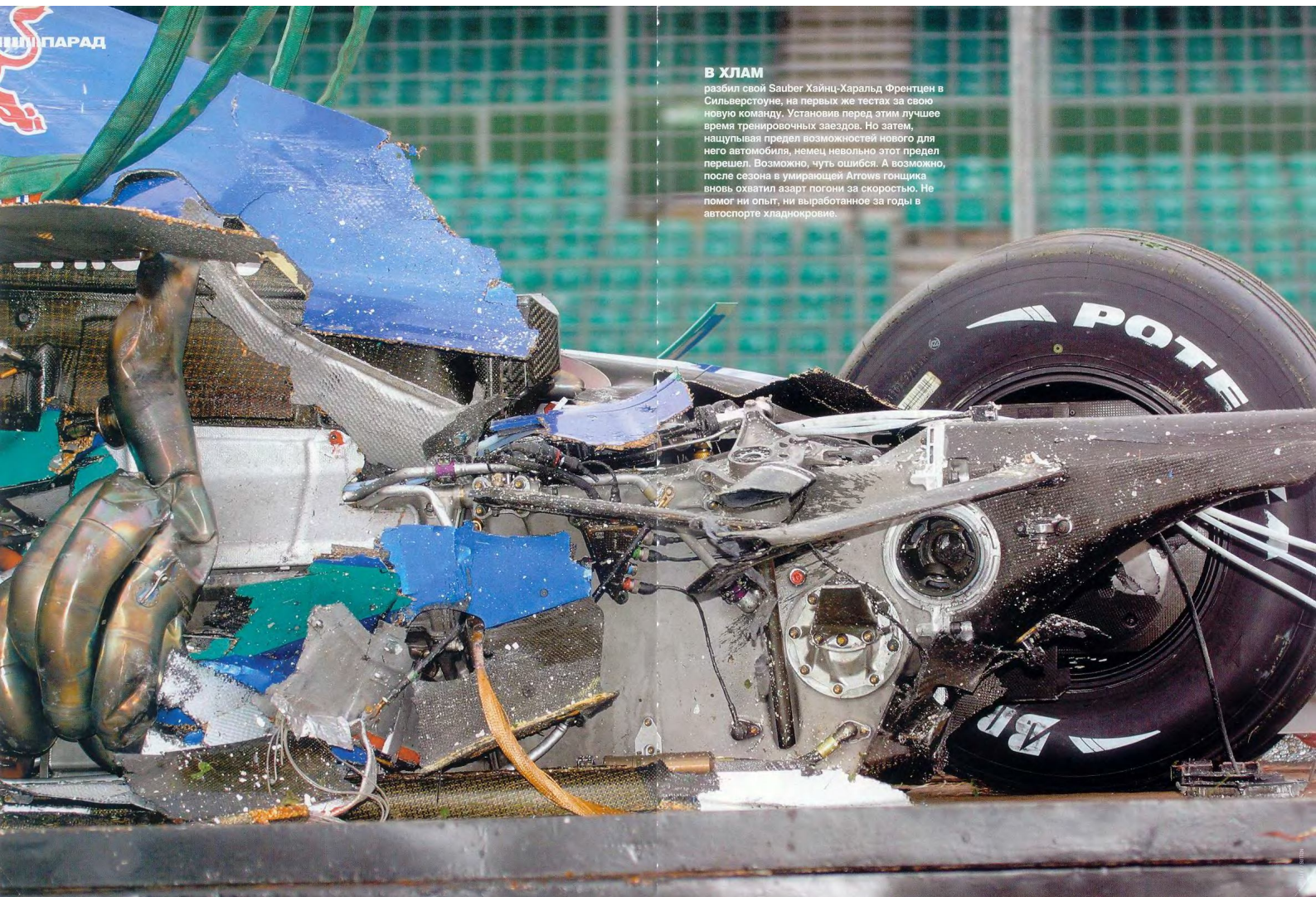
**СЛЕД,**  
который Рубенс Баррикелло оставил в пятницу на отбойниках Индианаполиса, вряд ли войдет в историю легендарной трассы. Уже через несколько часов его скрывает слой свежей краски. Хотя сама авария вряд ли так скоро сотрется из памяти тех, кто ее видел. Возможно, это вообще был самый яркий эпизод всего гоночного уик-энда в Штатах. А вот воскресную победу Баррикелло можно назвать скорее курьезной, чем яркой. Но именно она увековечила имя бразильца в летописях славы «Старой кирпичницы».



ПАРАД

**“ИНЕЙ”**  
на обтекателях Jaguar – это не результат ранних осенних заморозков на Гран При США. Это всего лишь следы работы огнетушителей, которыми сбивали пламя, охватившее корму автомобиля Педро де ла Росы. Авария испанца не была из разряда тех, от которых мороз пробирает по коже. Всего лишь сход из-за поломки трансмиссии. Еще один сход в конце сезона, в котором команду постоянно кидало то в жар, то в холод.

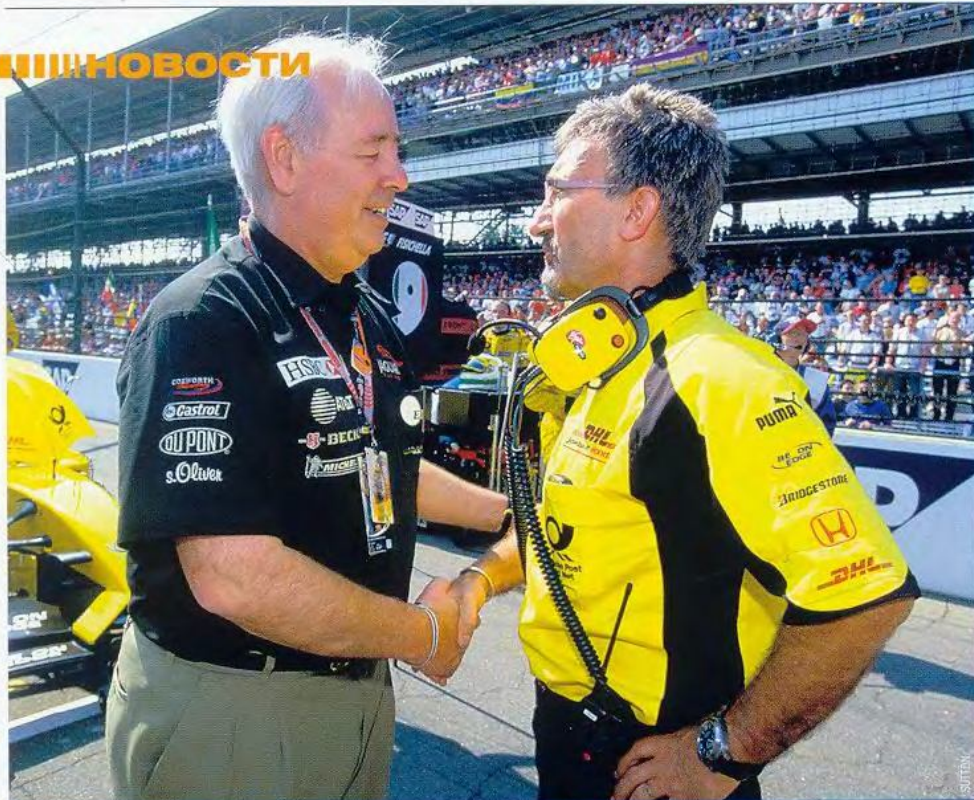




#### **В ХЛАМ**

разбил свой Sauber Хайнц-Харальд Френтцен в Сильверстоуне, на первых же тестах за свою новую команду. Установив перед этим лучшее время тренировочных заездов. Но затем, нащупывая предел возможностей нового для него автомобиля, немец невольно этот предел перешел. Возможно, чуть ошибся. А возможно, после сезона в умирающей Arrows гонщика вновь схватил азарт погони за скоростью. Не помог ни опыт, ни выработанные за годы в автоспорте хладнокровие.





## Jordan меняет Honda на Ford...

Начиная со следующего сезона и в течение по крайней мере ближайших трех лет команда Jordan станет использовать двигатели Cosworth, которые будут поставляться "конюшне" Эдди Джордана под маркой Ford. Ирландец впервые обмолвился о сделке с "голубым овалом" еще в конце лета, заявив, что он прекращает сотрудничество с Honda за год до истечения срока контракта с японскими мотористами. В Honda были только рады этому решению Эдди, благодаря которому японцы уже в сезоне-03 смогут сосредоточиться на сотрудничестве с BAR.

**Отмар Зафнауэр (Honda):** "Honda вернулась в Формулу-1 в 2000 году после достаточно длительного перерыва, и работа с двумя командами позволила нам быстрее собрать необходимую информацию. Теперь пришла пора направить все наши усилия на одну команду"



**Эдди Джордан:** "Со следующего года команда будет называться Jordan-Ford, "голубой овал" возвращается в Формулу-1. Ford станет одним из основных партнеров нашей команды, и этот альянс дает нам уверенность в будущем. Думаю, что и с Jaguar у нас найдутся общие интересы"



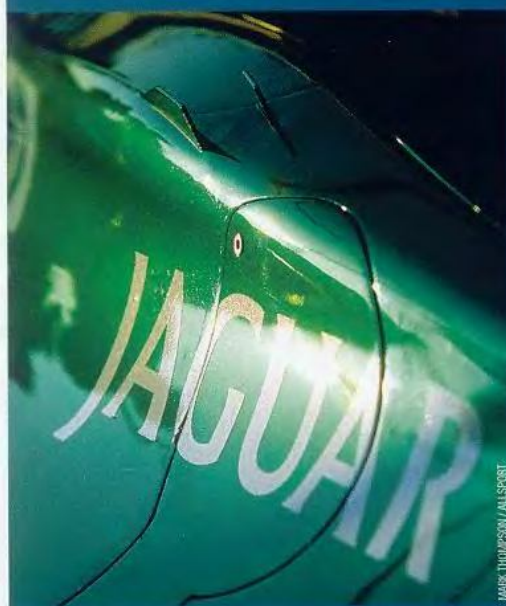
# "ГОЛУБОЙ ОВАЛ" ВОЗВРАЩАЕТСЯ!

## Заводская команда Ford в Ф-1?

**Ford не изменит Jaguar**

Пожав руку президенту европейского отделения Ford Нику Шилу (на фото вверху), Эдди заявил, что Jordan будет не просто клиентом, а чуть ли не заводской командой автогиганта. Это подлило масла в огонь слухов, что американцы намерены продать свою нынешнюю заводскую "конюшню", Jaguar Racing. И лишь на своем домашнем ГП Соединенных Штатов представители Ford расставили все точки над i. Курирующий спортивные программы "голубого овала" Ричард Перри-Джон представил высшему руководству компании отчет о положении дел в "формульном" проекте, убедив больших боссов из Детройта в необходимости сохранить поддержку Jaguar Racing в прежнем размере (около 150 миллионов долларов США в год).

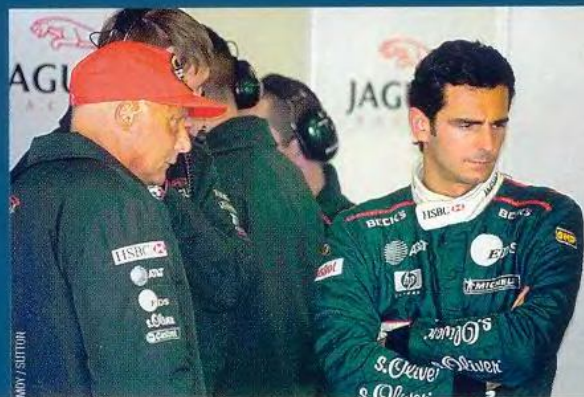
При этом уровень сотрудничества с Jordan будет несоизмеримо ниже: если "дикая кошка" получит от мотористов Cosworth абсолютно новый двигатель с новомодным углом развала цилиндров 90 градусов, то "конюшне" Эдди Джордана придется довольствоваться модернизированным мотором образца 2002 года. Правда, Jordan, скорее всего, получит эти движки безвозмездно, в качестве платы за участие в крупной рекламной программе автогиганта. Дело в том, что моторы будут поставляться команде под маркой Ford Cosworth RS – этой аббревиатурой Ford обозначает "заряженные" модификации своих серийных автомобилей. Иначе говоря, альянс между Ford и Jordan будет не столько техническим, сколько маркетинговым.



## Нашли виноватого-2

**Ирвайн обличает де ла Росу**

Перед стартом сезона-2002 команда Jaguar Racing уволила своего технического директора Стива Николза за ошибки при проектировании автомобиля 2002 года. Под конец чемпионата пилот команды Эдди Ирвайн назвал еще одного "злодея", по вине которого Jaguar понадобилось целых полгода, чтобы довести эту машину до ума. Таковым оказался его напарник Педро де ла Роса. "Он все время твердил, что ему не хватает только прижимной силы, а ведь в итоге нам пришлось переделать всю машину! – возмущается ирландец. – Из-за Педро мы потеряли два-три месяца: мне пришлось потратить в два раза больше времени, объясняя команде, что именно нужно исправить. Жаль, что у нас нет тест-пилота, который помогал бы мне жаловаться".





# ГРАН ПРИ НА ПЕСКЕ

Этап Ф-1 в Бахрейне пройдет в 2004 году

В Монце представители королевства Бахрейн подписали с Берни Экклстоуном соглашение о проведении этапа Ф-1 начиная с 2004 года, а менее чем через месяц после этого был представлен проработанный до мельчайших подробностей проект автодрома и даже заложен "первый камень" в его фундамент. В конструкции автодрома предусмотрены даже стеклянные ограждения для защиты от песка. Руководство проектом осуществляет датчанин Питер Хансен, а консультировать строителей от имени гоночной братии согласился Дэвид Култхард.



## Рискнули, чтобы пить шампанское

**Bridgestone работает без выходных**

В Монцу Bridgestone привезла совершенно не обкатанную спецификацию шин. "Все модели шин, которые мы испытали на тестах перед Гран При, были недостаточно хороши, – признался директор японских шинников Хисао Шуганума. – Мы изготовили новые шины за неделю до Гран При. Для этого нашим сотрудникам пришлось пожертвовать своими выходными".



Искров / Спорт

## ASIATECH УХОДИТ ИЗ Ф-1

**Команда "под ключ" никому не нужна**

Компания Asiatech, двигатели которой в сезоне-02 использовала команда Minardi (а годом ранее – Arrows), приняла решение закрыть свой "формульный" проект. "Проблемы с получением гарантированного раннее финансирования не позволяют нам приступить ко второй фазе нашей программы", – заявили представители компании по окончании чемпионата. Под второй фазой имелось в виду начало производства автомобилей Ф-1 в сборе: наряду с заводом двигателей компания владеет и фабрикой по производству шасси. На Гран При Италии Asiatech провела презентацию своего проекта команды Ф-1 "под ключ", предложив потенциальным инвесторам всю техническую базу гоночной "конюшни" по весьма привлекательной цене. Однако предложение компании так никого и не заинтересовало, и в итоге амбициозный проект было решено свернуть.



Искров / Спорт

## 100% Mercedes-Benz

**DaimlerChrysler покупает Ilmor**

Не секрет, что двигатели Mercedes-Benz на автомобилях McLaren "мерседесовские" лишь по названию, а на самом деле моторы с трехлучевой звездой производит британская компания Ilmor. Желая устранить это противоречие, концерн DaimlerChrysler уже увеличил свою долю в Ilmor с 25 до 55 процентов, получив право переименовать компанию в Mercedes-Ilmor. К 2005 году автогигант намерен выкупить оставшиеся 45 процентов акций.

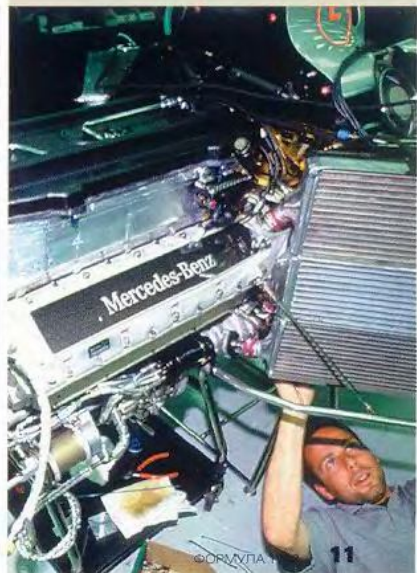
## 40 миллионов "на ветер"

**Новая аэродинамическая труба Williams**

Команда Williams приступает к строительству новой аэродинамической трубы, в которой можно будет проводить испытания полноразмерных гоночных автомобилей, а не их уменьшенных копий. Стоимость проекта оценивается в 40 миллионов долларов США, а курировать его будет признанный специалист в области аэродинамики гоночных машин Джон Дэвис, которого Williams увела из Minardi. По словам Фрэнка Уильямса, труба будет введена в эксплуатацию не позже, чем через полтора года.



ИАТ



СОРМ/ПА



## Команда-мечта

Red Bull ставит производство американских гонщиков на поток



Гастроли Ф-1 в Соединенных Штатах всегда сопровождаются сетованиями на то, что сама Америка никак не представлена в "большом цирке". Небезызвестная компания Red Bull назвала имена 15 участников своей программы подготовки американского пилота Ф-1, которым предстоит в следующем году показать себя в европейских "младших" Формулах, после чего лучший из них в 2004 году выйдет на старт Гран При Ф-1.

## FIA за ЧИСТЫЙ асфальт

На дороге не писать!



FIA сказала свое решительное "нет" экспериментам с размещением рекламы непосредственно на асфальте гоночных трасс. На Гран При Бельгии по требованию гонщиков организаторы были вынуждены ночью удалять логотип пива Foster's с дорожного покрытия трассы "Спа-Франкоршам", однако до сих пор правилами никак не регламентировался такой вид рекламы. "Всемирный совет по автоспорту принял решение запретить размещение рекламы и каких-либо рисунков на дорожном покрытии (за исключением "полос безопасности)", — гласит решение FIA.

# ШЛЕМ ДЛЯ ВЫСШЕГО ПИЛОТАЖА

Высокие технологии Ф-1 становятся еще выше



Гонщиков Формулы-1 недаром называют пилотами: обстановка в кокпите автомобиля, высочайшие технологии и сумасшедшие скорости невольно заставляют проводить параллели между гонками и авиацией. В будущем году у пилотов команды BMW.Williams появится еще одна новинка, аналог которой используют их летающие коллеги. Производящая гоночные шлемы компания Schubert совместно с BMW разработала "каску" с вмонтированным в нее дисплеем. Теперь пилотам Формулы-1 не придется надолго отвлекаться от дороги, чтобы с расположенного на руле экрана узнать о работе различных систем автомобиля: чтобы считать информацию с внутришлемного дисплея, достаточно на долю секунды опустить взгляд на нижнюю кромку забрала шлема.



## Ирвайна сменил водитель грузовика

Британский телезритель выиграл Jaguar Ф-1

32-летний водитель грузовика Эдриан Дон стал владельцем автомобиля Jaguar R3, за рулем которого Эдди Ирвайн выступал в этом году в Австрии, Монако, Канаде, Великобритании и Германии. Зеленый автомобиль стал главным призом в конкурсе для британских подписчиков "формульного" цифрового телевидения. "Поставлю ее у своего дома, соседи обзавидуются", — радовался счастливый победитель.

## Герни возвращается

Американская команда Ф-1

Экс-пилот Ф-1 из США Дэн Герни объявил о том, что он и группа небедных американских товарищей уже почти год работают над проектом американской команды Ф-1. Полный оптимизма Герни не исключает, что "конюшня" появится на свет уже в сезоне-2003, и даже успел дать предварительную заявку на "формульные" двигатели мотористам Cosworth.



## Игрушечный Williams

Команда Ф-1 BMW.Williams и всемирно известная компания по производству детских игрушек LEGO заключили соглашение о сотрудничестве. Осенью этого года LEGO начнет выпуск 65-сантиметрового гоночного Williams. Модель будет повторять очертания и раскраску машин из Гроу, а также побуждать к техническому творчеству самых юных поклонников Ф-1.



# КАЛЕНДАРЬ-2003

**Отпуск возвращается,  
ГП Бельгии под вопросом**

1 октября на заседании Всемирного совета FIA по авто-спорту были внесены коррективы в календарь чемпионата мира Ф-1 2003 года. "По просьбам трудящихся" гоночные чиновники вернули трехнедельный "отпуск" в августе между Гран При Германии и Венгрии, передвинув гонку на "Хунгароринг" на неделю вперед. Через неделю после венгерского этапа должен состояться Гран При Бельгии, однако намерение властей этой страны с 1 августа 2003 года ввести запрет на рекламу табака ставит под вопрос проведение гонки в "Спа-Франкоршам". На данный момент ситуация такова, что Гран При состоится только в том случае, если команды единогласно откажутся от рекламы сигарет на этом этапе чемпионата.

## Календарь сезона-2003

Дата	Гран При
7-9 марта	Австралия
21-23 марта	Малайзия
4-6 апреля	Бразилия
18-20 апреля	Сан-Марино
2-4 мая	Испания
16-18 мая	Австрия
29 мая - 1 июня	Монако
13-15 июня	Канада
27-29 июня	Европа
4-6 июля	Франция
18-20 июля	Великобритания
1-3 августа	Германия
22-24 августа	Венгрия
29-31 августа	Бельгия
12-14 сентября	Италия
26-28 сентября	США
10-12 октября	Япония



## САРА ФИШЕР

**"Ф-1 можно назвать моей  
глобальной целью"**



### Как вы оказались за рулем McLaren?

В этом году я стала, как указано в моем контракте, "представительницей компании TAG Heuer". Кстати, мне сказали, что из автогонщиков эти часы рекламируют только гонщики Формулы-1: Жак Вильнев и пилоты McLaren. Так вот, незадолго до Гран-при США мне позвонили из TAG Heuer и предложили прокатиться несколько кругов по Индианаполису на машине Формулы-1. Стоит ли говорить, что предложение было очень заманчивым. Естественно, я согласилась...

### И как вам автомобиль Формулы-1?

Конечно же, машина Формулы-1 отличается от автомобилей, на которых мне приходилось прежде ездить. Поведение машины было абсолютно другим - хотя она не развивала такой скорости, как в IRL, повороты я проходила очень быстро. Конечно же, я особо не гнала, но что бы ни говорили, со скоростью в Формуле-1 все в порядке. Меня поразили перегрузки на поворотах - не то что бы в IRL их нет, там нет и виражей такого плана, как в Формуле-1. Перед началом заездов я нервничала, но стоило мне нажать на педаль газа, как я начала получать удовольствие. Я боялась выжать из машины максимум, потому что плохо знакома с ней, а Кими просил меня быть поосторожнее.

### Собираетесь ли вы стать гонщицей Формулы-1?

Трудно сказать, поскольку я вообще-то пока не планировала свое будущее и не уверена, будет ли оно когда-либо связано с Ф-1, но я хочу сказать, что в целом Ф-1 можно назвать моей глобальной целью.

## ЖЕНЩИНЫ ВОЗВРАЩАЮТСЯ В Ф-1

**Сара Фишер совершает  
пробный круг**

Прошло десять лет с тех пор, когда за руль автомобиля Формулы-1 в последний раз садилась представительница слабого пола. В 1992 году итальянка Джованна Амати приняла участие в нескольких Гран При, но потерпела фиаско в соперничестве с гонщиками-мужчинами. Спустя десятилетие в мировом автоспорте вновь появилась гонщица, готовая на равных бороться с представителями сильной половины человечества. 21-летняя американка Сара Фишер блестяще провела сезон-2002 в заокеанском первенстве IRL, записав на свой счет одну пол-позицию, одно второе и одно третье место. На Гран При США в перерыве между пятничными тренировками Фишер проехала три круга по трассе в Индианаполисе за рулем запасной машины McLaren MP4-17, которая была настроена под Кими Райкконена.

## Orange покидает Ф-1

Компания Orange, титульный спонсор Arrows, объявила, что не будет в 2003 году продлевать свой контракт с этой командой, даже если последней удастся избежать банкротства и продолжить выступления в Формуле-1.



**НЕОЖИДАННОЕ  
ОТКРЫТИЕ**



## West Race Day — МЕЧТЫ СБЫВАЮТСЯ!

Победу в многоэтапном конкурсе для гонщиков-любителей West Race Day команды McLaren и ее титульного спонсора табачной марки West одержал программист из Венгрии Томаш Фюелди. Наградой победителю стала поездка за рулем "боевого" автомобиля McLaren MP4-16 образца 2001 года на трассе в чешском Брно. 27-летний Фюелди был признан лучшим из тысяч участвовавших в конкурсе жителей семи стран Восточной Европы, включая Россию. Отборочные соревнования проходили на картодромах, а заключительный этап конкурса включал в себя заезды в Брно на различных гоночных автомобилях: сначала на спортивном AMG Mercedes-Benz, затем на младшей "формуле" и, наконец, за рулем двухместного спортпрототипа. При этом оценивалась не только скорость гонщика, но и стабильность прохождения кругов. Именно по последнему показателю Фюелди и оказался сильнее своих конкурентов, что засвидетельствовал входивший в судейскую коллегию пилот McLaren Дэвид Култхард. "Это лучший день в моей жизни, - ликовал ошеломленный венгр, выбравшись из купита автомобиля Ф-1!"



**МИНЗДРАВ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ:  
КУРЕНИЕ ОПАСНО ДЛЯ ВАШЕГО  
ЗДОРОВЬЯ**



# ВЕСТИ С ТЕСТОВ

Готовь сани летом, а автомобиль Ф-1 – осенью

## Новый график

В этом году, в отличие от прошлого, командам Ф-1 не придется ждать января, чтобы приступить к межсезонным тестам: в соответствии с достигнутой договоренностью испытательная работа возобновится через месяц после Гран При Японии и приостановится лишь на две недели рождественских каникул. Однако несмотря на увеличение времени для подготовки к новому сезону, некоторые «конюшни» уже с начала осени обкатывают узлы и агрегаты образца 2003 года. Больше всего преуспели в этом лидеры, а также самые состоятельные команды «второго эшелона».

## В СТАНЕ ЛИДЕРОВ

Весь сентябрь две испытательные бригады Ferrari в закрытом и весьма интенсивном режиме работали на трассах Италии и Испании, а команда ограничивалась дежурными сообщениями о тестах неких электронных систем. В Williams приступили к обкатке двигателя BMW P83 образца 2003 года, причем эту ответственную работу доверили лишь про-

длившему контракт с командой Марку Жене, а его неопределившийся коллега Антонио Пиццония занимался текущими испытаниями. McLaren объявила о том, что в первых гонках следующего сезона будет использоваться модернизированный автомобиль MP4-17, за рулем которого тест-пилот Алекс Вурц в начале октября побил рекорд трассы в Барселоне.



## Среди середняков

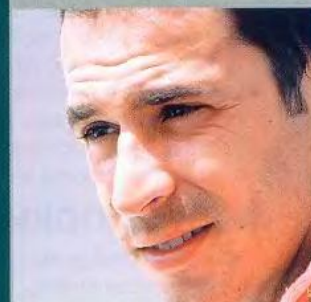
Брать пример с топ-команд решили в Renault и Toyota. Французы намерены выкатить прототип нового автомобиля на первых же тестах в ноябре, однако это шасси, по словам технического директора Майка Гаскойна, будет предназначено, прежде всего, для испытаний нового двигателя, трансмиссии и других крупных узлов. Машина R203 с доведенной до ума аэродинамикой будет готова в начале следующего года. В Toyota уже построили переходную модель автомобиля TF102

и обкатывают на ней двигатель и семискоростную коробку передач образца 2003 года. Испытаниями новинок в сентябре – начале октября занимались тест-пилоты Райан Бриско и Стефан Сарразен, а незадолго до ГП США в тестах команды принял участие победитель двух последних гонок «Инди 500» Хелиу Каштру-Невеш.

Остальные команды «большого цирка» в первой половине осени вели подготовку к сезону-2003 по большей части «на бумаге».



**Рон Деннис:**  
«Мы считаем, что потенциал того автомобиля, который есть у нас сейчас, раскрыт далеко не на 100%. Решение использовать модернизированную машину MP4-17 в начале сезона позволит избежать традиционных проблем с надежностью в первых гонках»



**Хелиу Каштру-Невеш:** «Я в восторге от каждой секунды этих тестов. Не ожидал, что машина Ф-1 окажется такой легкой в управлении»





# Воронежская феерия

Журнал "Формула" с самого первого этапа освещает виртуальный автогоночный чемпионат "Гран При Pentium 4". За это время прошло уже подюжины гонок, и на основании их результатов уже можно сделать некоторые выводы. Один из них напрашивается сам собой – никто пока не может составить конкуренцию представителям воронежской школы компьютерных гонок – на их счету целая череда мест на пьедестале почета, а также абсолютный рекорд чемпионата – круг по "виртуальному А1-Рингу" Александр Пономарев преодолел за 1'12.625. Поэтому воронежского этапа гоночной серии ее организаторы и болельщики ждали с нетерпением. И, как показало развитие событий, не напрасно. Но обо всем по порядку.

Острейшая борьба развернулась еще в предварительных заездах. Сергей Зазулин установил новое высшее достижение "Гран При Pentium 4" – 1'12.585. Дальше – больше: в первой попытке финала рекорд обновлялся еще



четырежды, и в итоге Андрей Сняков остановил стрелку секундомера на отметке 1'12.070 (в реальном GP Австрии '00 этот результат позволил бы стартовать с 16-го места). Однако впереди всех участников финала ждала вторая, заключительная попытка. И в ней "выстрелил" старший брат экс-рекордсмена Сергей Пономарев. С самого начала стало ясно, что ему удастся пройти круг по "виртуальному двойнику" австрийской трассы с отменным результатом. Время, показанное 16-летним учащимся лицея, оказалось просто фантастическим – 1'11.667! Сергею удалось попасть на девятую "виртуальную стартовую позицию", опередив, например, Ника Хайдфельда, Хайнца-Харальда Френтцена и Жана Алези. В заключение необходимо сказать, что на пьедестал почета поднялись три воронежца, что еще раз подтвердило правоту утверждения, сделанного выше.

Участников "Гран При Pentium 4" ждет еще заключительный этап (он состоится в ноябре в Санкт-Петербурге) и московский суперфинал, который пройдет в канун Нового года.



# НАШИ В Ф-1

## Подождем до Валенсии

Тесты Сергея Злобина в Муджелло



Очередным этапом подготовки Сергея Злобина к выступлениям в Ф-1 стали тесты в Муджелло. 18 сентября москвич вывел на эту итальянскую трассу Minardi PS01 образца 2001 года. Одновременно здесь же проводила испытания и команда Ferrari. Лучано Бурти и Лука Бадоер готовили F2002 к Гран При США. «Джанкарло Минарди сказал мне: «Видишь две эти Ferrari? Постарайся зацепиться за них и держись, – рассказывает Сергей – Но это было не реально. Если в медленных связках я еще мог ехать за ними, то в скоростных поворотах и на прямых создавалось ощущение, что они просто исчезли с трассы».

За день Злобин проехал 45 кругов, дважды вылетев с трассы. Лучший свой круг россиянин преодолел за 1'35.660. Бадоер показал 1'22.159. «Сравнивать наши результаты несерьезно, – считает Злобин. – У меня и не было задачи показать какой-то результат. Для меня это была тренировка. Трасса разбивалась на участки. Один участок я должен проехать так, а другой – иначе. Привык к машине. Например, в конце прямой я должен нажать одну из кнопок на

руле, и тормозить одновременно с переключением передач. Но я еще не успеваю посчитать, сколько раз коробка переключилась. О каком времени может идти речь!»

После тестов в Муджелло Сергей принял участие в двух этапах европейской Формулы-3000 в Дижоне и Хересе, где занял соответственно 18-е и 10-е места. Теперь нашего гонщика ожидает заключительный этап первенства 3 ноября в Кальяри и в этом же месяце – тесты в Валенсии, где Сергей впервые выведет автомобиль Формулы-1 на уже знакомую ему по гонкам Ф-3000 трассу. Чтобы москвича, у которого пока нет суперлицензии, допустили до этих заездов, руководители всех команд должны дать свое согласие. Совместные с Ferrari тесты в Муджелло были организованы, в том числе, и для того, чтобы создать прецедент, доказывающий приемлемый уровень квалификации русского гонщика. Впрочем, сам Сергей уверен, что получение суперлицензии – вопрос времени, который разрешится уже к августу следующего года.

## Русские не сдаются!

### Роман Русинов продолжает восхождение

Феноменальное невезение на последних этапах серии Формулы-Palmer Audi свело на нет лидерство молодого россиянина в личном зачете, и в итоге он стал лишь третьим. Серьезная авария, пожар электропроводки, отказ тормозов – с иным гонщиком столько неприятностей не случается за весь сезон, а Роман пережил все это за один сентябрьский день на британской трассе «Касл Комб». Но Русинов дает понять, что неудача не выбила его из колеи. «В ноябре я приму участие в тестах команды Ф-3000 Arden International, потом буду выступать в зимнем чемпионате Формулы-Renault, – поделился своими планами Роман. – В следующем году я собираюсь выйти на старт британского первенства Формулы-Renault, а также буду участвовать в гонках на выносливость в Дайтоне и Ле-Мане».



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

## Злобин ГОТОВИТ преемника

### Пресс-конференция в «Шереметьево»

Тест-пилот команды Minardi Сергей Злобин, ставший первым представителем России в Формуле-1, намерен принять самое активное участие в подготовке для выступлений в «большом цирке» молодого российского гонщика. «В январе мы объявим имя пилота, который будет готовиться к Формуле-1», – сообщил 32-летний Злобин на состоявшейся в конце сентября пресс-конференции, которую он дал, едва вернувшись на родину – прямо в аэропорту «Шереметьево». «Его дебют на Гран При состоится не раньше, чем через четыре года, ну а это время придется продержаться мне», – добавил Сергей.

Полный текст пресс-конференции Сергея Злобина вы можете прочитать на Интернет-сайте журнала «Формула» ([www.formula-one.ru](http://www.formula-one.ru))



# НАШИ В Ф-1

## В гостях у “королевы”

Руководитель “Газпрома” знакомится с Ф-1

Гостем команды Minardi в Монце стал один из руководителей концерна “Газпром” Александр Красненков. Визит господина Красненкова носил ознакомительный характер, никаких новых документов подписано не было. Российский гость прилетел на автодром на вертолете за 2,5 часа до гонки, побеседовал с Джанкарло Минарди и Полом Стоддартом, после чего осмотрел боксы и дал небольшую пресс-конференцию в моторхоуме Minardi.

**Сколько “Газпром” намерен вложить в программу Ф-1? Вы можете назвать какие-то конкретные цифры?**

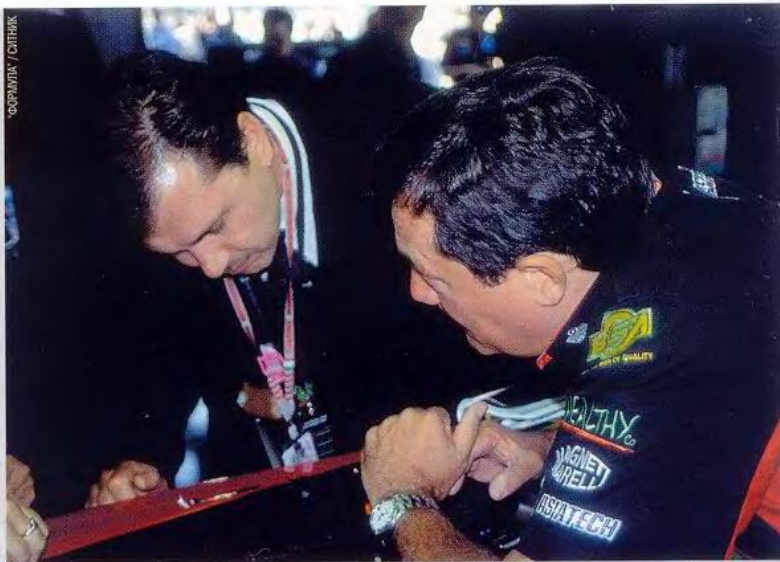
Сколько надо – столько и вложим. “Газпром” – крупнейшая российская компания. Четверть бюджета России складывается из налогов, которые выплачивает “Газпром”. У нас есть все возможности быть достойно представленными в этом спорте. О конкретных цифрах рано говорить. Программа рассчитана на три года. Дело это для нас новое, мы только присматриваемся, решаем, как наиболее эффективно использовать наши возможности. Я уже говорил, вложим столько, сколько потребуется.

**Есть ли в контракте “Газпрома” какие-то пункты, касающиеся Сергея Злобина?**

Мы стараемся не мешать друг другу. Контракты составлены так, чтобы работа шла максимально эффективно. Мы рады, что в России появился гонщик, способный пробиться в Ф-1. Мы оказываем ему поддержку, но то, насколько эффективно он воспользуется своим шансом, полностью зависит от него.

**Примет ли участие “Газпром” в строительстве трассы Ф-1 в России?**

Я думаю, несомненно. Пока что нам не было сделано никаких конкретных предложений, но, я уверен, без участия нашей компании та-



кое событие как Гран При России не обойдется. Мы обязательно поддержим это начинание.

**Это правда, что вы будете оплачивать в следующем году поставку двигателя Ferrari?**

Ну, если Ferrari сделает двигатель, который работает на газе, мы с удовольствием его закупим. А вообще, у нас в России есть замечательные космические двигатели. Мы можем их закупить и поставить на Minardi. Правда, финиш Гран При тогда будет в космосе, а паддок придется разместить на Луне.

**Намерены ли вы в следующем году переокрасить автомобили Minardi в фирменные цвета “Газпрома”?**

Вообще-то, природный газ – бесцветное и прозрачное вещество. И господин Минарди уже просил нас сделать его автомобили невидимыми. Мы думаем над этим вопросом.

Пресс-конференция прошла в довольно непринужденном тоне. Господин Красненков много шутил, однако за этими шутками скрывались довольно серьезные вопросы.

## Новый двигатель для Minardi

Cosworth вместо Asiatech

Несмотря на шуточный тон ответов господина Красненкова, в Minardi, похоже, все же подумывали о закупках двигателей Ferrari. Но переговоры о поставках моторов из Маранелло к успеху не привели, и в частном разговоре Пол Стоддарт намекнул, что, скорее всего, команда выберет в качестве партнера Cosworth. В любом случае, после появления нового спонсора в лице “Газпрома” сотрудничество с Asiatech больше не устраивает Minardi.



## Россия против Малайзии

Какого цвета будет Minardi?

Александр Красненков с ловкостью истинного дипломата ушел от ответа на вопрос о новых командных цветах Minardi. Ситуация с титульным спонсором на 2003 год пока не ясна. Пол Стоддарт появился в Монце после вояжа в Малайзию и в неофициальной беседе заявил нашему корреспонденту, что титульный спонсор на следующий год, если не произойдет никаких неожиданностей, у команды останется прежний вне зависимости от того, будет ли Алекс Йонг выступать в команде или нет.



## Путь на вершину

Дорога в Ф-1 для тебя может начаться с Варшавского шоссе

Не секрет, что покорение вершин спорта начинается с создания стройной системы продвижения гонщиков от самых низов. Еще одно звено в этой системе “выковали” совместными усилиями чемпионат Формулы-Русь и картинг-центр “Серебряный дождь”. 14 октября 2002 года на трассе картинг-центра на Варшавском шоссе стартовал чемпионат по картингу, победитель которого получит место за рулем автомобиля Формулы-Русь в сезоне-2003. Смысл этого мероприятия вполне понятен: отыскать среди десятков и сотен молодых талантов человека, для которого эта первая победа в скромном картинговом турнире станет лишь самым началом большого пути.

## Горн для Йонга

Личным менеджером Алекса Йонга стал один из основателей команды BAR Рик Горн. По словам Горна, его новый подопечный, скорее всего, продолжит свою карьеру в Америке: в CART или IRL. “По крайней мере, денег там требуют гораздо меньше, чем в Ф-1”, – пояснил он.





# Гран При России

## Новый старый проект

В числе российских представителей в Монце находился и идейный вдохновитель организации Гран При России в Нагатинской пойме вице-президент РАФ Григорий Антюфеев, приехавший на Гран При Италии на очередную встречу с Берни Экклстоуном. О чем они говорили, снова осталось тайной. Но общий фон этих переговоров был не слишком оптимистическим. Том Уокиншоу, игравший важную роль в осуществлении этого проекта, из-за краха Agrows выбыл из игры. Между тем присутствовавший в Монце шейх Хамед Ал-Халифа из Бахрейна объявил, что уже подписан договор о проведении Гран При Формулы-1 в этой стране в 2004 году. И в пидкоке уже вовсю рассуждали, какой этап будет выкинут из календаря – Австрия или Сан-Марино. О Москве уже и не вспоминали.

Тем не менее после возвращения на родину Григорий Антюфеев дал в своем офисе специальную пресс-конференцию, на которой представил журналистам новый проект трассы в Нагатино, подготовленный, причем в долг (бюджет на проектные работы и строительство пока так и не сформирован) Германом Тильке.

“Первоначальный проект казался нам вполне удачным, – заявил г-н Антюфеев. – Но, идя на встречу пожеланиям москвичей, которые живут на про-

тивоположном берегу Москвы-реки, московский мэр Юрий Лужков принял решение об изменении концепции трассы. Была поставлена задача максимально защитить жителей от шума в дни соревнований. Концепция получила условное название “Северное Монако”. Как и в Монте-Карло, трасса пройдет среди зданий, которые и будут являться дополнительным экраном от шума. При этом будет достигнут высокий уровень коммерциализации проекта, и эффективнее будет использоваться земля в Нагатинской пойме. Каждый блок зданий будет построен в стиле того или иного века: один – в ультрасовременном стиле XXI века, другой – в стиле XX века, третий – XIX века. Это удачная идея: автомобили будут словно переезжать из века в век”.

Расчетная длина нового кольца – 4,5 км (против 3,6 км в первоначальном варианте), а максимальная скорость, которую смогут развить автомобили, – 311 км/ч. При этом сроки проведения ПП остаются прежними: московские власти все еще надеются принять гонку чемпионата мира в 2004 году. По заявлению Антюфеева в Москву для переговоров прибудет президент FIA Макс Мосли. Сроки же начала работ зависят от активности инвесторов, подбором которых с согласия мэра Москвы будет заниматься Московская девелоперская компания.



**Григорий Антюфеев: Иногда мне приходится слышать заявления о низком профессионализме функционеров РАФ, которые занимаются этим проектом, но я отношусь к этому достаточно спокойно. Как говорится – а судьи кто?**

Полностью с интервью Григория Антюфеева вы можете ознакомиться на нашем сайте в Internet [www.formula-one.ru](http://www.formula-one.ru)

## Пессимист

Будет ли борьба в следующем сезоне более напряженной? Договорят ли Williams и McLaren в 2003 году Ferrari? Шеф McLaren Рон Деннис высказывается по этому вопросу весьма пессимистично: “Несмотря на наш прогресс в двух последних гонках, у меня нет иллюзий: в следующем году Ferrari станет только сильнее”.



## Горючее для Ф-1



Компания Petronas, оплачивающая поставки в Sauber двигателям Ferrari, не намерена ограничиваться лишь ролью спонсора. С 2000 года малайзийские нефтяники производят смазочные материалы для силового агрегата Ф-1. А теперь объявили о планах разработки топлива, соответствующего стандартам Ф-1.

## Год за шлем

Полиция задержала человека, похитившего в феврале 2002 года на заводе в Маранелло шлем Михаэля Шумахера стоимостью в 50 000 евро. 52-летний фанат раскаялся в содеянном и вернул украденный шлем через священника. Несмотря на это, полиция разыскала преступника, которому грозило тюремное заключение сроком в один год, но суд заменил наказание штрафом в 2000 евро.

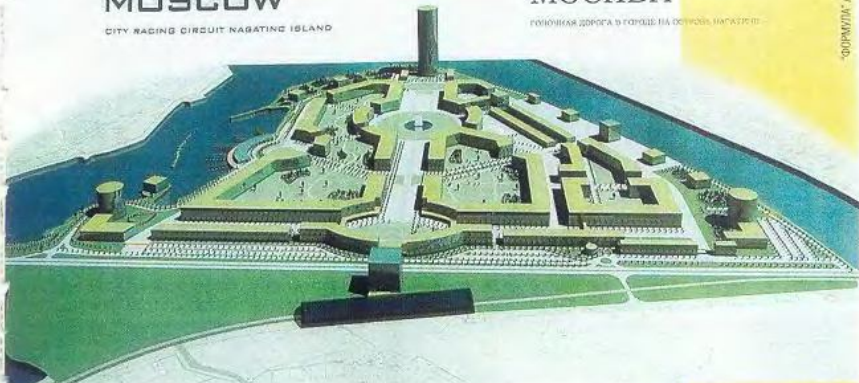


MOSCOW

CITY RACING CIRCUIT NAGATINSK ISLAND

МОСКВА

ГОЛОВНАЯ ДОРОГА В ГОРОДЕ НА ОСТРОВЕ НАГАТИНСКОЕ



Согласовано  
Approved by  
РОССИЙСКАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ФЕДЕРАЦИЯ  
RUSSIAN AUTOMOBILE FEDERATION

This project has been certified by  
КОМИТЕТ ПО ТУРИЗМУ  
ПРАВИТЕЛЬСТВА МОСКВЫ  
COMMITTEE FOR TOURISM  
OF THE MOSCOW CITY  
GOVERNMENT

DESIGN STUDY  
CITY DESIGN PLAN  
1.2.09.2002

Tilke

## Перелет с остановкой в раю

### Люди потянулись к Minardi

Minardi путешествует на неевропейские этапы на почти что собственном Boeing 747 (шефу команды, Полу Стоддарту, принадлежит авиакомпания European Aviation). Так почему бы по пути из США в Японию не сделать посадку на Гавайских островах, чтобы за несколько дней в этом райском местечке “подзарядить батарейки”? Узнав о маршруте, которым будут добираться в Японию сотрудники Minardi, на борт лайнера самой скромной команды Ф-1 попросились и их коллеги из Jaguar, Jordan, McLaren и Sauber. Мест хватило не всем...





# СКОРОСТЬ И СТРАСТЬ МОНЦЫ

Маленькие люди над беснующимся морем. Над красным морем. Их жесты неуемной радости кажутся немного нелепыми на фоне этой бурлящей стихии. Но именно они, маленькие люди в красном, всколыхнули эту бедную страстей. Именно в их честь хлопочет внизу торжествующая ярость и перекатывается ликующий шум. Это повторяется здесь всякий раз после побед Ferrari. Не важно, выигрывает ли эта команда чемпионат за явным преимуществом или безнадежно проваливает сезон. Здесь всегда ждут ее победы. И когда это случается, красная лава на трибунах закипает и выплескивается на трассу.

В этом году среди прочих новшеств на автодроме в Монце появился новый поди-

ум. Теперь он выступает прямо над стартовой прямой, которую после финиша традиционно заполняют болельщики. И Рубенс Баррикелло вместе с Михаэлем Шумахером, Рори Бирном и Эдди Ирвингом делились своей радостью не с кучкой механиков и фотографов внизу, а непосредственно с народом. И каким народом!

Монца, пожалуй, единственное место, где болельщиков "прочих" команд могут и поколотить. Или бросить камень в автомобиль с "вражеским" логотипом, как произошло в этом году с одним из командных автомобилей McLaren. Поэтому даже наперсточники в Королевском парке делали свой бизнес, с ног до головы облачившись в красное. А коробочки, под которыми пере-

катывался пресловутый шарик, украсили крохотными жеребчиками. Интересно, что один из "хищан" завлекал наимыных жертв, повторяя словно полуголой заунывной гдето фразу по-русски: "Покажи деньги! Покажи деньги!" И его малкий бизнес процветал — только успевай принимать ставки. Словом, страсти у местной публики в крови. А уж когда речь идет о дубле Ferrari, тут все выходит через край.

"Мы повсюду видели прибывающие толпы. Это было невероятной — дивился Рубене Баррикелло. — Сколько хватало глаз на стартовой прямой двигались люди. На новом подиуме мы оказались с ними совсем рядом. Еще шаг, и можно было, словно рок-звезда, прыгнуть в самую их гущу".

## Пятница, 13-е

### Общий фон

А начинался уик-энд на редкость спокойно. Несмотря на то что первый день заезда пятница был помечен "роковым" 13-м числом, ничего страшного в этот день не произошло. Утро выдалось сырым и пасмурным. В лагерах болельщиков на дужайках Королевского парка царил разброд и шатание. Хмурые фаны, прячась "после вчерашнего", выслазили из своих берлог. Некоторые тащили раскладушки прямо из-под бетонного свода стартового туннеля Монцы. Ночью шел дождь, но к утру асфальт на трассе был практически сухой, хотя в парке грязь хлещет.

Постепенно сжигая и падаю И инженеры и механики бодро толпали к "проходной". Тут же толпились фотографы в ожидании прибытия

**Михаэль Шумахер:**  
"У меня все еще мурашки бегут по спине, когда я вспоминаю этот подиум!"



гонщиков. Некоторые из пилотов, как Йонг и Макс, добирались через весь Королевский парк пешком. Причем редко кто из зевакских болельщиков хотя бы просто оглянулся им вслед, удивленно протирая заспаные глаза. Другие, как Дэвид Култхард, — подсазились к воротам "тоночного городка" на автомобилях, с трудом пробиваясь сквозь толпы аплодирующих, словно в опере, итальянцев.

Не менее "запахлявающие" события происходили и на трассе. Остатки дождя на асфальте заставили некоторые команды раскладывать промежуточную резину. Тем не менее автомобили заметно скользили в поворотах. Ральф Шумахер продемонстрировал уверенный дрифт между пенциловыми заграждениями "среза первую 'яку'". Монгом помчался кулаком Физиканте, перессомому ему путь. Во второй половине заезда Култхард немало показывал публике, разбив машину. Вот и все происшествива.

По-настоящему болельщики оживились лишь в самом начале, когда в воротах гаражей, опять же слева, появился Михаэль. Тут же на трибуне напротив развернулось море полотнищ в виде сердца Ferrari и вскоре опять скрылось. Это был первый, еще слабый порыв того швабца, который разразится здесь в воскресенье. Преширова прерратилась для Шумахера в сплошные круги почта. Так активно приветствовали каждый его проезд трибуны. Михаэль как старая, что на его автомобиле даже проливались колюч торчком. Кстати, технический директор Ferrari, Росс Браун, в этот день на автодроме вообще не появился,





# ШИГРАН ПРИ ИТАЛИИ

13.09.2002. Пятница. Тренировка

Первая часть. 11.00–12.00

**00–15 мин.** Трасса сырая, поэтому пробный круг гонщики совершают на промежуточной резине. Затем Сало и вовсе выезжает на дождевых покрышках. Тренировку начинают гонщики Minardi, Уэббер быстрее – 1'28.004.

**15–30 мин.** Ирвайн – 1'25.142, но это время тут же перекрывает Ральф (1'24.980), а Михаэль еще на полторы секунды быстрее – 1'23.524. Выезжает на трассу Масса – впервые гонщик использует HANS во время этапа чемпионата. Монтойя 2-й – 1'23.668, а де ла Роса 3-й (1'24.281). Култхард превышает скорость на пит-лейн (77 км/ч, штраф \$8500), а затем выскакивает на гравий. Баррикелло не покидал боксов после пробного круга – у его Ferrari проблемы с тормозами.

**30–45 мин.** М. Шумахер сбрасывает еще – 1'23.347, а затем 1'23.074 – это уже менее чем в секунде от рекорда трассы в квалификации. Оба Jaguar в первой четверке (у Ирвайна 1'24.938!) Пытаясь прибавить еще, Эдди ошибается на третьем секторе.

**45–60 мин.** М. Шумахер продолжает ускоряться – 1'22.869. Масса и Ирвайн попеременно занимают 4-е место, но обоих обгоняют Ральф (1'24.115; 3-й) и Трулли (1'24.800; 5-й). На счету Баррикелло так и осталось лишь два проеденных круга.

Вторая часть. 13.00–14.00

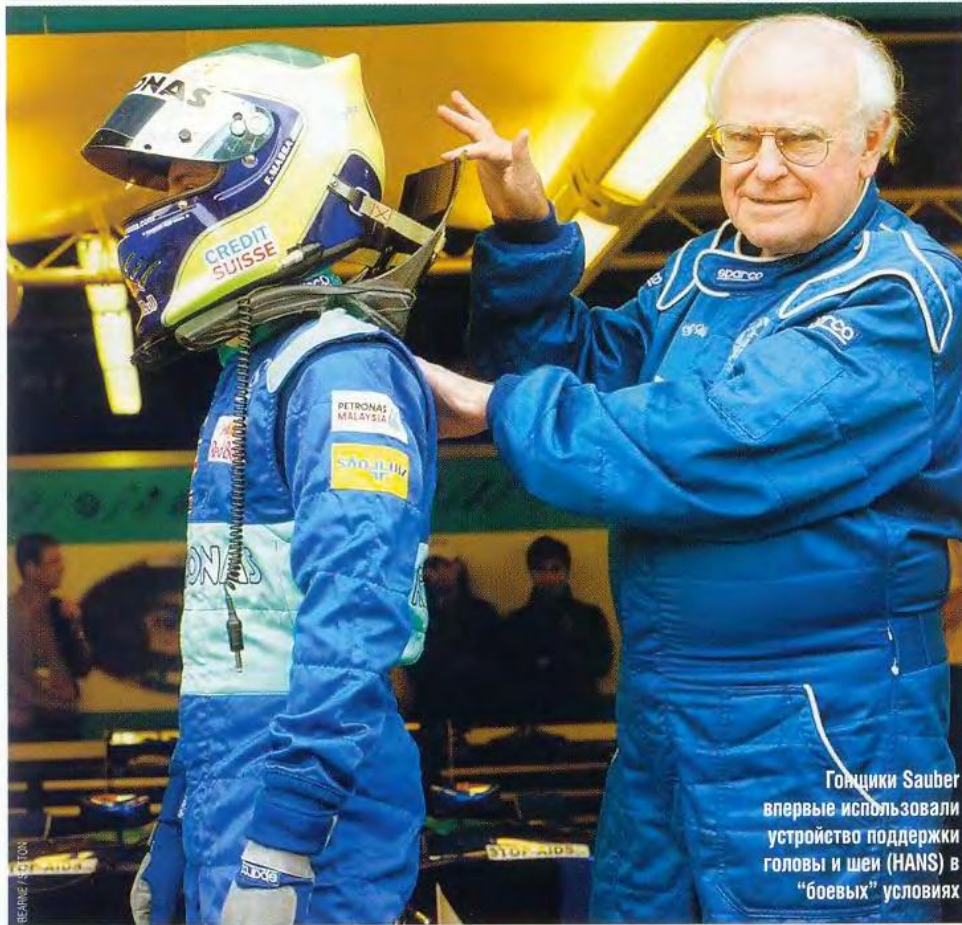
**00–15 мин.** М. Шумахер не удерживается на асфальте в Ascari, но продолжает тренировку. Райкконен 3-й (1'23.828), а вот Култхард вылетает между 1-м и 2-м Lesmo, пытается вернуться, но врывается в барьер. Де ла Роса ошибается в Parabolica, испанцу удается вернуться на трассу, но днище Jaguar повреждено. Баррикелло показывает 1'28.844 (он по-прежнему 20-й). Михаэль – 1'22.477.

**15–30 мин.** Ирвайн 2-й – 1'23.460! Монтойя вылетает в Ascari, но продолжает тренировку. Баррикелло, наконец, “вкатывается” – 1'23.065 (2-й). Йонг (19-й) вылетает в Ascari и задает барьер задней частью автомобиля. Желтые флаги мешают Ирвайну, который шел с улучшением.

**30–45 мин.** Мак-Нэш испытывал систему старта, когда КП “зависла” на 1-й передаче. Монтойя и Физикелла едва не сталкиваются, а в первой “эске” не поделили дорогу Сато и Вильнев – оба блокируют колеса, а японец срывает поворот. Возвращаясь в боксы, Жак превышает скорость (76 км/ч, штраф \$8000). Баррикелло 2-й – 1'22.664.

**45–60 мин.** Райкконен (3-й) выскакивает на гравий в 1-м Lesmo. У автомобиля Сато перебои в системе зажигания, а на VAR Вильнева утечка в гидросистеме. Улучшают результаты Сало (1'23.925; 6-й) и Баррикелло (1'22.658; 2-й). Паре Ferrari все уступают минимум полсекунды.

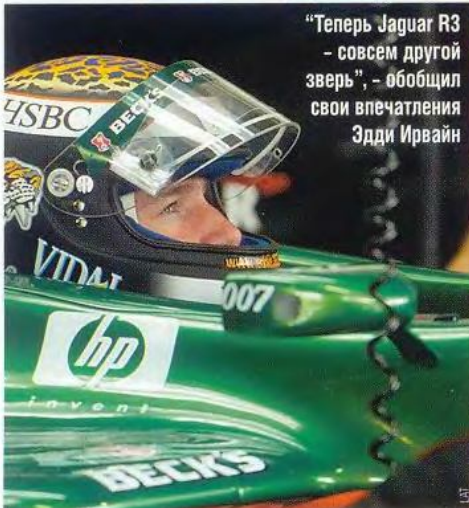
Тихое утро, но скоро на теневых прямых Монцы закипят страсти



Гонщики Sauber впервые использовали устройство поддержки головы и шеи (HANS) в “боевых” условиях

сославшись на боли в спине, возникшие после велосипедной прогулки. В свое кресло на командном мостике грузный Росс взгромоздился только в субботу со словами: “Я не создан для велосипеда”.

Конечно, пятница, 13-е – все это лишь предрассудки. Однако спокойно это день прошел далеко не для всех. Трудно поспорить с утверждением, что удача – очень важная составляющая успеха в спорте. Пример Рубенса Баррикелло в этом сезоне ярко подтверждает этот тезис. Не раз бразилец блестяще проводил все тренировки и квалификации, но лишь затем, чтобы заглухнуть на старте или сломаться где-то на дистанции. Поэтому во второй половине сезона Рубиньо решил применить новую “тактику”. Он старается исчерпать “запас невезения” еще до старта гонки. Вот и пятница началась с того, что фамилия бразильца оказалась на самой нижней строке протокола. Проблемы с тормозами не позволили Рубенсу сделать больше двух кругов в первой половине тренировки. После перерыва Баррикелло поднялся, правда, на вторую строчку, но неприятности его на этом не кончились. На утренней тренировке в субботу именно на Ferrari Баррикелло ни с того ни с сего погорел сверхнадежный в этом сезоне двигатель. Да и четвертое место в квалификации, показанное в условиях, когда окончание заездов было скопано красными флагами, тоже, в принципе, можно назвать невезением.



“Теперь Jaguar R3 – совсем другой зверь”, – обобщил свои впечатления Эдди Ирвайн



Чемпионат выигран, а в Ferrari все закручивают гайки



Несколько поломок, вылетов и авария Култхарда – вот и все происшествия “роковой” пятницы





## Расстановка сил

### Страсть Монцы

Настоящая страсть Монцы – это скорость. Таков изначальный характер этой трассы, который не смогли изменить все последовавшие перестройки. Да, в Монце случались самые ужасные аварии. Но именно здесь состоялась и самая быстрая гонка в истории Ф-1 – Гран При Италии 1971 года, когда Питер Гетин на BRM промчался от старта до финиша со средней скоростью 242,616 км/ч. С тех пор трасса изменилась. На ней появилось множество “эсок”, сбивших скорости автомобилей. Но менялись и сами машины. Они становились все быстрее. Расчеты показывали, что в 2002 году один из самых старых рекордов Ф-1 будет побит. Разумеется, Ferrari выглядела явным фаворитом. Но многие взгляды с надеждой обращались и на команду Williams.

“Скоростные трассы в последнее время подходят нам лучше всего”, – поделился своим мнением Патрик Хед. Источник этого оптимизма известен – моторы BMW, стоящие на автомобилях этой команды. Еще в пятницу баварские двигателисты объявили о преодолении очередного рубежа – впервые силовой агрегат Формулы-1 “выдал” на трассе выше 19 000 об/мин. В качестве “справки”, подтверждающей это достижение, инженеры даже показали компьютерный график. На нем красовалась эффектная цифра – 19 050. Это 317 оборотов в секунду! А в переводе на единицы мощности – 900 л.с.

Есть в составе команды и гонщик, способный реализовать превосходство в мощности. Год назад Хуан-Пабло Монтоя праздновал в Монце свою первую и пока единственную победу в Ф-1. В субботу утром на тренировке колумбиец в самой последней попытке опередил Михаэля Шумахера на – считайте нули – 0,009 с. А в самой квалификации колумбиец “привез” немцу уже солидные 0,257 с. И установил при этом новый рекорд средней скорости квалификационного круга, побив достижение Кеке Росберга – 258,983 км/ч, показанное 17 лет назад в Сильверстоуне-85 на Williams с турбодвигателем Honda. Монтоя выдал 259,827 км/ч. Вот такая вот “средняя” скорость.

Ральф Шумахер стал лишь третьим, уступив старшему брату совсем чуть-чуть – 0,021 с. Кстати, обратил на себя внимание эпизод, когда гонщики Williams затеяли что-то вроде внутрикманной разборки на пит-лейн. Однако позже все объяснилось простым недоразумением: “Я забыл включить ограничитель скорости и резко тормознул, достигнув 60 км/ч”, – рассказывал Хуан. “Когда он замедлился, я не понял, что происходит, и просто попытался проехать. Вот и все”, – пожимал плечами Ральф.

Эта толкотня возникла после возобновления заездов, прерванных красными флагами. За 2'14 до окончания квалификации Сато попытался проскочить в Roggia мимо замедлившегося Райкконена. Однако задумчивый финн не заметил этого и, сместившись к бровке, сначала выжал Jordan на траву, а потом и вовсе

отправил в отбойники. За эти маневры судьи сняли с Райкконена его лучшее время, в результате чего финн потерял одно место на стартовом поле, на которое переместился... Эдди Ирвайн!

В Монце ирландец еще более эффективно, чем Баррикелло, подтвердил тезис о важности везения в спорте. Все три дня гоночного уик-энда пилот Jaguar провел один другого лучше. И если его четвертое место в пятницу все посчитали обычным “фокусом” середняка, стремящегося хоть на минуту обратить на себя внимание (слил топливо и надел свежие шины), то шестое время в квалификации уже явно говорило о прогрессе команды. И все же успех, выпавший на долю Эдди по итогам этого Гран При, не назовешь иначе как невероятным. Невроятным везением.

## 14.09.2002. Суббота. Тренировка

### Первая часть. 9.00–9.51

**00–15 мин.** После пробного круга гонщики не спешат на трассу. Лишь на 10-й минуте пилоты Minardi начинают тренировку. Уэббер быстрее – 1'26.229, его опережает Сато – 1'25.718, но обоих отодвигает назад М. Шумахер (1'22.538).

**15–30 мин.** Райкконен 2-й – 1'23.636, его обгоняют оба Williams (Монтоя – 1'22.770, Р. Шумахер – 1'22.965). В Curva Grande отказывает мотор на машине Баррикелло. Красные флаги – чтобы убрать Ferrari и очистить асфальт от пролившегося масла, потребовалось 6 минут. Уэббер ошибается в первом Lesmo. Лишь Ирвайн еще не проехал ни одного круга на время, а де ла Роса с начала тренировки ездит на запасной машине, у которой не в полном порядке дифференциал и барахлит электроника. Монтоя 2-й – 1'22.582, М. Шумахера крутит во 2-й “эске”.

**30–45 мин.** Ирвайн показывает 4-е время. Михаэль с рекордом двух первых секторов улучшает – 1'22.110 – это быстрее прошлогоднего поула. Райкконен 3-й (1'22.899), но вскоре его обгоняет Култхард (1'22.663). Баррикелло 19-й, а его место в шестерке занимает Ирвайн. Хайдфельд выскакивает с трассы

на быстром круге, а ВАР Вильнева останавливается в Lesmo – отказ сцепления. Под клетчатый флаг Монтоя улучшает – 1'22.135 – но остается 2-м.

### Вторая часть. 10.15–11.00

**00–15 мин.** Ральф выезжает первым и показывает 4-й результат (1'22.737). Механики Sauber устраняют неисправность привода на машине Массы. Мак-Нис выскакивает на гравий в 1-м Lesmo, а Баттон ошибается в Parabolica – машина совершает несколько разворотов и увязает в гравии. Баррикелло и Вильнев пока не покидали боксов.

**15–30 мин.** Михаэль еще быстрее – 1'21.328! Култхард опаздывает с торможением в первой “эске” и срывает ее. Монтоя ставит рекорд первого сектора и всего круга – 1'21.319. Райкконен 3-й (1'22.220).

**30–45 мин.** Наконец покидают боксы Баррикелло (механики переставили мотор с запасной машины), а Р. Шумахер показывает 1'21.764 (3-й). Михаэль срывает Prima Variante. Пилоты Jaguar 7-й и 6-й, а Баррикелло показывает 8-й результат (1'22.951). Трулли разворачивает в 1-й “эске”. Монтоя не удерживается на асфальте, но быстро возвращается. Баррикелло все быстрее – 1'21.754 (3-й).

В пятницу Рубенса Баррикелло остановила слишком “мягкая” педаль тормоза, на тренировке в субботу – отказ двигателя, его первая попытка в квалификации сорвалась из-за собственной ошибки гонщика, а последняя – из-за красных флагов. Но на этом невезение Рубенса в Италии кончилось...

Патрик Хед:

“КАК СНОВА СНИЗИТЬ СКОРОСТИ В Ф-1? ОЧЕНЬ ПРОСТО: ПРЕЖДЕ ВСЕГО НАДО ИСКЛЮЧИТЬ ИЗ ЧЕМПИОНАТА КРАСНЫЕ АВТОМОБИЛИ”





# ШИПГРАН ПРИ ИТАЛИИ

## 14.09.2002. Суббота. Квалификация

13.00-14.00  
00-25 Асфальт прогрелся уже до 32 °С. На девятый мин. кута квалификация начинается Уэббер (124.960), за ним Бонс, постепенно покидают и остальные пилоты. Первый серьезный ориентир у Райккёнена — 122.530. Баррикелло блокирует колеса перед первой "жесткой". Впереди гонщики Williams: Ральф — 121.365, Монтойя — 121.162 (у Williams новый квалификационный мотор).

25-35 М. Шумахер прокладывает второй быстрый круг поворота мин. — 123.016. Две на Роса 4-й (122.078). Лишь на 32-й минуте Бонс покидает Баррикелло и сразу показывает 121.225 (3-й). Култарад пока лишь 8-й (122.296 — Давид ошибся в Sector 3 (Vignale)).

35-45 Миксаль уже быстрее 121 — 120.730, но следом фин. мин. низкую черту перескакивает Ральф — 120.542! Монтойя не может утратить за Шумахерами — 120.715 (5-й). Сато срывает вторую "жестку". Вылезает на 8-й (122.189), которого новая версия двигателя. 8-й (122.189).

45-55 мин. Улучшает время Култарад (6-й) и Райккёнен (5-й). Р. Шумахер даже с рекордом третьего

сектора пока медленнее собственного лучшего времени (оказалась ошибка в Laps), Ирвайн, несмотря на неслыханную ошибку, обогнал Култарада (121.753; 6-й) — мексиканки Jardiut устранили неисправность КТ), а Монтойя — вокал разом — 120.264. М. Шумахер обрадован лишь чуть-чуть (120.715; 5-й), в затем все не опережает брата — 120.521.

55-60 Райккёнен на разном круге на подходе доруги с мин. Сато перескакивает Sector 3 (Vignale). Машин стартуются, судьи вывешивают красные флаги, что мешает многим гонщикам, в частности своим пилотам Williams, Култараду, Ирвайну. Квалификация остановлена на 6 минут, у пилотов есть в запасе лишь 2'14. Почти все на трассе, но улучшают результаты лишь Ирвайн и Трулли, причем только Ярно выигрывает позиции — итальянца "разогнал" Баттон. Хайдрейлд высовывается на гравий до 2-й и Лезто. Лучшее сектора у М. Шумахера (1-й; 25.874), Монтойя (2-й; 27.408) и Р. Шумахера (28.851). В конце стартовой прямой развилки Сиккиелла — 380,3 км/ч.

### Давнешню Эдди Ирвайн и Миксаль Шумахер не исключаются, так близко, если иметь в виду их результаты



## 15.09.2002. Воскресенье. Разминка

9.30-10.00  
00-10 После проверки основных и запасных машин разминку открывает Монтойя (127.892). Его товарищ по команде пока тоже не очень быстр — 116.241. Баррикелло 2-й (126.788). Рекорд трассы в гонке — 125.073. У де на Роса отключается КТ.

10-20 Ральф — 125.340, следом за ним гонщики Ferrari мин. (125.554 и 125.366). Сато высказывает на гравий. Баттон вылезает на выезде с гравийной — гонщику приходится самовольно толкать машину обратно. Сато вылезает на запасной машине — у основной проблемы с трансмиссией.

20-30 Баррикелло быстрее всех на втором секторе, но мин. ошибается в Асат и не улучшает время круга. Р. Шумахер еще быстрее (124.460), за вторую створку борется Монтойя и Баррикелло, Рубенс быстрее — 124.636. М. Шумахер улучшает уже под клетчатый флаг, но остается 4-й (125.137).

### Разминка у Жако Вильнева получилась достаточно интенсивной



Эдди Ирвайн:  
"ПРАВДА В ТОМ, ЧТО FERRARI ЧЕРТОВСКИ БЫСТРЫ, А НА ШИНАХ MICHELIN ОНИ И В КВАЛИФИКАЦИИ ВЫГЛЯДЕЛИ БЫ ДЬЯВОЛСКИ ХОРОШО!"



Михаэль Шумахер:  
"Сначала Williams подерживали хороший темп, но затем шина прогрелась и ситуация изменилась в нашу пользу!"

### Назло рекордам

**Гонка**  
Старт гонки прошел чрезвычайно живо. Монтойя селась за руль ("Мой двигатель еще не запущен") и в первую очередь обогнал себя, чтобы не пропустить Шумахера-старшего, для чего сразу очень крутым маневром пересек немцу траекторию. В результате перед Шумахером-младшим оказалась открытая трасса, и он легко поравнялся с товарищем по команде. Миксаль, захватив дужку Williams, потерял темп и в свою очередь оказался позади Баррикелло. Лидер Ferrari уступил второму

гонщику команды без малейшего намека на сопротивление. А вот колумбийца не для того привадили одного Шумахера, чтобы пропустить второго, пусть и выступающего в одной с ним "конюшне". Их борьба в первой "заске" была предельно жесткой, и Хуан вынудил Ральфа срезать поворот. В результате чего последний вышел в лидеры!

Ситуация была неясной. С одной стороны, Ральф допустил явное нарушение, с другой — сделал это вынужденно, да к тому же пополнив автомобиль в первом повороте немалой последователя примеру гонщика Williams. Ко-

манда немедленно обратилась за разъяснениями к директору гонки Чарли Уайтингу, вот уже много лет выполняющий на Гран При "политические" функции, ответил, что Шумахер-младший должен как можно быстрее пропустить Монтойю, иначе его постигнет судейская кара. Однако выполнить эту "рекомендацию" в Williams не успели.

Монтойя — это не только скорость. 70% крута здесь происходит в режиме "газ" в гол. И в условиях гонки этот фактор предельно увеличивает требования к надежности силового агрегата. "Рекордсмен"-BMW на автомобиле

Ральфа Шумахера выдержал меньше 4 кругов и задымил — падение давления в несогласованном клапанном механизме. Причем этот неприятный инцидент произошел с запасной машиной, на которую Ральф пересел непосредственно перед гонкой после того, как на его основном автомобиле также возникли неполадки с подачей топлива. Возможно, клубы дыма на трассе привели Хуана-Пабло в секундное замешательство, чем немедленно воспользовался Баррикелло, разом пройдя обоим пилотам Williams. А еще через круг Монтойя обошел и Миксаль Шумахер. Это был даже не

С большим трудом гонщикам Williams удалось совместными усилиями придержать Ferrari Шумахера на старте. Но на этом сложившаяся в их действиях закончилась...





“Старт получился довольно сумбурным, – рассказывал Ральф Шумахер. – У Хуана возникли какие-то проблемы, и я обошел его”. Более никаких комментариев о борьбе, возникшей между гонщиками Williams в первом повороте, не последовало

обгон. Немец просто объехал колумбийца на стартовой прямой. В дальнейшем Монтоя с удручающим однообразием уступал Михаэлю Шумахеру секунду на каждом круге, а Баррикелло – две. Закончилась гонка для Монтои поломкой подвески на 33-м круге.

Для того чтобы понять, что произошло с героем “вчерашнего дня” в гонке, необходимо совершить небольшой экскурс в очередной раунд шинной войны, состоявшийся в Монце. Bridgestone и Michelin привезли в Италию спецификации резины, специально разработанные для этой трассы. Особое внимание было уделено теплостойкости, поскольку в Монце основную проблему составляет не столько механический износ, сколько долговременное воздействие на резину повышенных температур. На здешних длинных прямых шины нагреваются значительно больше, чем на других трассах. Учитывая преимущество Ferrari в этом сезоне, специалисты Bridgestone в первую очередь озаботились именно надежностью шин. А Michelin пришлось думать и о скорости, делая резину более мягкой и быстрой. В результате в условиях гонки японские шины показали себя безупречно. Правда, на их прогрев

уходила пара-тройка кругов. В то время как Michelin включались в работу сразу, что давало преимущество на старте и в квалификации. Именно поэтому Михаэль Шумахер применял в субботу тактику сдвоенных и даже строенных быстрых кругов в одной попытке, но так и не сумел превзойти результат Монтои.

Увы, в гонке шин Michelin хватило всего на четыре круга. А ведь поначалу казалось, что Williams на хорошем ходу: Ральф уверенно поддерживал небольшой, около секунды, отрыв, а Монтоя успешно отбивался от атак Баррикелло, чье явное преимущество в скорости впоследствии нашло свое объяснение. Однако затем что-то происходит. Шины просто не держат Williams на трассе. Это видно было даже визуально по тому, какую ошибку совершил Хуан-Пабло под давлением Шумахера, срезав Prima Variante. После этого обе Ferrari уносятся вперед, а Монтоя потребовалось 15 кругов, чтобы его все более легкий автомобиль достиг темпа, показанного на свежих шинах сразу после старта. По крайней мере еще один раз колумбиец выскакивал за пределы трассы, и поломка подвески, поставившая крест на гонке Хуана-Пабло, возмож-

но, стала результатом слишком грубых атак на бордюрные камни на автомобиле, чьи шины плохо держали дорогу.

Михаэль Шумахер так легко пропустил на старте Баррикелло не только по причине собственного благодушия. В общем, такое развитие событий входило в планы команды. Рубенс вышел на старт со значительно меньшим запасом топлива. Почему бразилец предпочел тактику с двумя дозаправками, понятно. Четвертое место на старте заставляло думать об атаке. А делать это сподручнее на легкой машине. Подобный план всегда рассматривался как более рискованный, но именно он в конце концов и принес успех Баррикелло. Не стало ли это результатом внутрикомандного “расписания”? Трудно сказать. Если Шумахер и сбросил темп перед тем, как оказался прямо за спиной бразильца после его второго пит-стопа, то совсем чуть-чуть и лишь после окончательного схода Монтои. Так что победу Баррикелло вряд ли следует называть сфабрикованной. Рубенс стабильно шел на секунду быстрее Михаэля и затем оторвался от него на 18 секунд!

К 34-му кругу вообще возникла ситуация, когда все гонщики, кроме Шумахера и Ирвай-



Баррикелло разом проходит оба Williams



Лидерство Ральфа Шумахера закончилось тем, что он первым выбыл из гонки



Шумахер объезжает Монтою, пересекая тень стартового светофора



на, отставали от Рубенса на круг. Да и Эдди уже еле-еле цеплялся за самый край этого круга перед самым носом Ferrari Баррикелло. Но тут темп красных автомобилей резко упал. Сначала в один круг с лидером вошел Баттон. Затем Баррикелло обогнали Панис, Физикелла, Култхард, Вильнев, Хайдфельд... На последних кругах Рубенс замедлился уже просто до неприличия. Неужели вновь последует приказ из боксов? Но нет. За три круга до финиша Росс Браун демонстративно начинает кушать банан: мол, никаких распоряжений, у меня даже рот занят. А гонщики Ferrari лишь сомкнули строй для эффектного командного финиша. Но несмотря на все эти маневры, третьего призера гонки пришлось ждать на финише почти минуту! И это был Эдди Ирвайн.

Феноменальное везение гонщика Jaguar в этот день началось еще до старта. И выразилось оно, как водится, в неудачах соперника. Еще до старта установочного круга заглох Renault Трулли. В результате итальянец ушел в гонку с последнего места. На первых же кругах Ярно обогнал девять автомобилей, в том числе и своего товарища по команде Баттона. После пит-стопов Баттон, правда, оказался впереди. Но Трулли шел быстрее, и команда попросила Дженсона пропустить Ярно. Пилот Renault финишировал за спиной Эдди всего в шести секундах! А если бы не заминка на старте?

Стартовал из самых низов, гонщики Renault "караваном" прошли почти всех соперников и финишировали на четвертом и пятом местах



Старт Эдди провалил. Но и это оказалось для него к лучшему. Вперед выскочили Райкконен и Култхард. Однако подобная прыть закончилась для них столкновением. И шотландец отправляется в боксы за новым передним антикрылом. А Эдди, спокойно посмотрев на все это со стороны, мертвой хваткой вцепился в "хвост" Райкконена. Всю первую половину гонки ему удавалось держать темп McLaren, сохраняя безопасную дистанцию от преследующей

его очень плотной группы гонщиков во главе сначала с Панисом, а затем – Сало. Между тем пилотов, оказавшихся перед Эдди, продолжали преследовать несчастья. Сначала сторел двигатель на McLaren Райкконена, затем выбыл Монтойя. Наконец, стоило Toyota Сало во время дозаправок оказаться впереди Jaguar Ирвайна, как, выезжая из боксов после своего пит-стопа, он наезжает на сплошную белую линию и получает штрафной проезд по пит-лейн.

Впрочем, второму гонщику Toyota повезло еще меньше: Мак-Ниси выбыл из-за поломки подвески. Выдвинувшись на третью позицию, после пит-стопа Эдди поехал "так медленно, как только мог", оберегая тормоза. Его обошел было Панис, но второй пит-стоп отбросил гонщика BAR на шестое место. Впрочем, тактика двух дозаправок, похоже, в этом году в Монце была более выгодной. Стартовал 16-м, Оливье с ходу прошел шесть автомобилей, а затем расправился с обоими машинами Toyota. А вот второй пилот BAR, Жак Вильнев, с единственным заездом в боксы как стартовал, так и финишировал девятым.

Но главное, в чем повезло Ирвайну в Монце, – с его автомобилем ничего не случилось. Второй же гонщик Jaguar был далеко не столь удачлив. Неисправность коробки передач в первом повороте отбросила де ла Росу на 15-е место. На 15-м круге он опережает Массу, сре-

жая первую "эску". Но вместо того чтобы подождать решения судей, бразилец решает учинить собственную расправу и идет на обгон в Ascari. Автомобили сталкиваются и со сломанными подвесками останавливаются на обочине. Виновным в столкновении был признан Масса, за что и подвергся впервые в истории новому штрафу – на старте следующего ГП в Индианаполисе его автомобиль будет отодвинут на десять позиций назад.



Торжество Эдди Ирвайна

Седьмым на финиш пришел Дэвид Култхард, отыграв полкруга отставания после стартовой аварии и обогнав под занавес Вильнева и Физикеллу. Погоня за Панисом успехом не увенчалась. Впрочем, эта борьба привлекла не больше внимания трибун, чем бесцветный финиш на 12-м месте Jordan Сато или окончание гонки в исполнении Йонга, простоявшего пять кругов в боксах с отказавшей электроникой. Но, повторю, мало кто следил за этими событиями. Все глаза в этот момент были обращены на красные автомобили.

Финишный дубль Ferrari был великолепен. Однако результатом этого "парного катания" стало то, что один из старейших рекордов чемпионата мира устоял. Средняя скорость Рубенса Баррикелло – 241,090 км/ч – оказалась третьей в истории Ф-1. Правда, Михаэль Шумахер в Монце поднял на новую высоту планку своего прошлогоднего достижения – максимальное количество очков за один сезон. Но нет сомнений, что этот результат еще будет корректироваться до конца года.

Впрочем, ликующие толпы мало волновали рекорды. В голове у всех у них, словно красная лампочка, сияла только одна мысль: это – победа! Победа!! Победа!!!

Что касается рекордов... Стоит ли огорчаться? Ведь еще в пятницу Пэт Симондс, технический директор Renault, сказал: "На самом деле самой быстрой в истории должна стать гонка следующего года". А Хуан-Пабло Монтойя добавил: "Возможно, в следующем году рекорд скорости здесь будет снова побит. А потом будет обновляться вновь и вновь до тех пор, пока мы будем гоняться в Монце".

Леонид Ситник





## Монца Автодром "Аутодромо Национале"

Длина круга.....5,793 км  
Количество кругов.....53  
Общая длина.....306,719 км  
Финиш/старт.....0,265 км  
Функционирует с 1922 г.  
Организатор Гран При:  
Automobile Club di Milano  
Старт гонки  
(время московское).....16:00  
Расположение:  
15 км к северо-востоку от  
Милана  
Почтовый адрес:  
Autodromo Nazionale Monza, Enrico  
Ferrari & Giorgio Beghella Bartoli,  
Parco Monza, I-20052 - ITALY  
Тел. ....(+39) 039 24821  
Адрес в Internet:  
www.monzanel.it



### На этом Гран При...

Хуан-Пабло Монтоя в 10-й раз стал победителем квалификации. С полу-позиции кolumbiae начал примерно каждую третью гонку Ф-1.



Победитель 2001 г.....Х.-П. Монтоя/Williams FW23B: 1:16'58.493  
Рекорд круга в квалификации.....1'22.216 (2001 г., Х.-П. Монтоя/Williams FW23B)  
Рекорд круга в гонке.....1'25.073 (2001 г., Ральф Шумахер/Williams FW23B)

## ТРЕНИРОВКА. ПЯТНИЦА

Перем. обл. Сухо Температура воздуха: 18-24 °C  
11.00-14.00 Температура полотна: 19-29 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.вр.
1	М. Шумахер	1'22.433/43	-	252.990
2	Р. Баррикелло	1'22.658/29	0.225	252.302
3	К. Райкконен	1'23.016/35	0.583	251.214
4	Э. Ирвайн	1'23.460/37	1.027	249.877
5	Х.-П. Монтоя	1'23.584/41	1.151	249.507
6	М. Сало	1'23.925/38	1.492	248.493
7	Р. Шумахер	1'24.115/35	1.682	247.931
8	П. де ла Роса	1'24.183/38	1.750	247.731
9	Я. Трулли	1'24.358/44	1.925	247.217
10	Дж. Баттон	1'24.396/42	1.963	247.106
11	Дж. Физикелла	1'24.629/40	2.196	246.426
12	Ж. Вильнев	1'24.833/35	2.400	245.833
13	Ф. Масса	1'24.929/39	2.496	245.555
14	Т. Сато	1'24.990/35	2.557	245.379
15	О. Панис	1'25.027/41	2.594	245.272
16	Д. Култхард	1'25.044/19	2.611	245.223
17	Н. Хайдфельд	1'25.541/32	3.108	243.798
18	А. Мак-Ниш	1'25.546/23	3.113	243.784
19	М. Уэббер	1'26.126/40	3.693	242.142
20	А. Ионг	1'26.365/31	3.932	241.472

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

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

## РАЗМИНКА

Облачно. Сухо Температура воздуха: 16-25 °C  
9.30-10.00 Температура полотна: 17-35 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.вр.
1	Р. Шумахер	1'24.480/16	-	246.860
2	Р. Баррикелло	1'24.638/15	0.156	246.405
3	Х.-П. Монтоя	1'24.738/8	0.258	246.109
4	М. Шумахер	1'25.137/10	0.657	244.955
5	К. Райкконен	1'25.350/10	0.870	244.344
6	О. Панис	1'25.394/12	0.914	244.218
7	Ф. Масса	1'25.428/15	0.948	244.121
8	Д. Култхард	1'25.547/11	1.067	243.781
9	М. Сало	1'25.751/14	1.271	243.201
10	Н. Хайдфельд	1'25.785/9	1.305	243.105
11	Э. Ирвайн	1'25.899/15	1.419	242.782
12	А. Мак-Ниш	1'26.081/12	1.601	242.269
13	Т. Сато	1'26.201/13	1.721	241.932
14	Ж. Вильнев	1'26.464/12	1.984	241.196
15	Дж. Физикелла	1'26.556/15	2.076	240.939
16	Я. Трулли	1'26.705/8	2.225	240.525
17	Дж. Баттон	1'27.198/5	2.718	239.166
18	М. Уэббер	1'27.596/10	3.116	238.079
19	А. Ионг	1'28.408/12	3.928	235.892
20	П. де ла Роса	1'35.213/6	10.73	219.033

## ТРЕНИРОВКА. СУББОТА

Перем. обл. Сухо Температура воздуха: 16-25 °C  
9.00-11.00 Температура полотна: 17-35 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.вр.
1	Х.-П. Монтоя	1'21.319/23	-	256.456
2	М. Шумахер	1'21.328/21	0.009	256.428
3	Р. Баррикелло	1'21.754/11	0.435	255.092
4	Р. Шумахер	1'21.764/25	0.445	255.060
5	К. Райкконен	1'22.200/31	0.881	253.708
6	Д. Култхард	1'22.522/28	1.203	252.718
7	П. де ла Роса	1'22.642/30	1.323	252.351
8	Э. Ирвайн	1'22.697/22	1.378	252.183
9	А. Мак-Ниш	1'22.967/27	1.648	251.362
10	Ж. Вильнев	1'23.142/20	1.823	250.833
11	Ф. Масса	1'23.206/28	1.887	250.640
12	Н. Хайдфельд	1'23.375/29	1.916	250.553
13	Дж. Физикелла	1'23.375/32	2.056	250.132
14	М. Сало	1'23.442/28	2.123	249.931
15	Т. Сато	1'23.453/32	2.134	249.898
16	О. Панис	1'23.501/30	2.182	249.755
17	Я. Трулли	1'23.712/25	2.393	249.125
18	Дж. Баттон	1'24.204/15	2.885	247.669
19	А. Ионг	1'24.744/34	3.425	246.091
20	М. Уэббер	1'25.169/30	3.850	244.863

## КВАЛИФИКАЦИЯ

Переменная облачность. Сухо Температура воздуха: 26-24 °C  
13.00-14.08 Температура полотна: 34-35 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	+	В.вр.	Время дня
1	Х.-П. Монтоя	1'20.264/12	-	-	259.827	13:51.15
2	М. Шумахер	1'20.521/12	0.257	0.320	258.998	13:55.15
3	Р. Шумахер	1'20.542/12	0.278	0.346	258.930	13:38.15
4	Р. Баррикелло	1'20.706/12	0.442	0.550	258.404	13:54.22
5	Э. Ирвайн	1'21.606/12	1.342	1.671	255.554	14:08.03
6	К. Райкконен	1'21.712/10	1.448	1.804	255.223	13:46.15
7	Д. Култхард	1'21.803/12	1.539	1.917	254.939	13:45.23
8	П. де ла Роса	1'21.960/12	1.696	2.113	254.450	13:54.15
9	Ж. Вильнев	1'22.126/11	1.862	2.319	253.936	13:45.00
10	М. Сало	1'22.318/12	2.054	2.559	253.344	13:39.33
11	Я. Трулли	1'22.383/11	2.119	2.640	253.144	14:08.00
12	Дж. Физикелла	1'22.515/12	2.251	2.804	252.739	13:57.26
13	А. Мак-Ниш	1'22.521/10	2.257	2.811	252.721	13:38.53
14	Ф. Масса	1'22.565/12	2.301	2.866	252.586	13:54.49
15	Н. Хайдфельд	1'22.601/11	2.337	2.911	252.476	13:25.18
16	О. Панис	1'22.645/10	2.381	2.966	252.341	13:51.44
17	Дж. Баттон	1'22.714/12	2.450	3.052	252.131	13:50.00
18	Т. Сато	1'23.166/10	2.902	3.615	250.761	13:55.28
19	М. Уэббер	1'23.794/12	3.530	4.397	248.881	13:44.11
20	А. Ионг	1'25.111/12	4.847	6.038	245.030	13:25.54
		107%	1'25.882	5.618	7.000	

## ЧЕМПИОНАТ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ

Пилот	Очки
1 М. Шумахер	128
2 Р. Баррикелло	61
3 Х.-П. Монтоя	44
4 Р. Шумахер	42
5 Д. Култхард	37
6 К. Райкконен	20
7 Дж. Баттон	13
8 Э. Ирвайн	8
9 Я. Трулли	7
10 Н. Хайдфельд	7
11 Дж. Физикелла	7
12 Ф. Масса	4
13 Ж. Вильнев	3
14 О. Панис	3
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	11:4	Р. Баррикелло
Д. Култхард	5:10	К. Райкконен
Р. Шумахер	7:48	Х.-П. Монтоя
Н. Хайдфельд	10:5	Ф. Масса
Дж. Физикелла	11:3	Т. Сато
Ж. Вильнев	8:7	О. Панис
Я. Трулли	11:4	Дж. Баттон
Э. Ирвайн	8:6	П. де ла Роса
Х.-Х. Френтцен	11:1	Э. Бернольди
А. Ионг	0:13	М. Уэббер
Э. Дэвидсон	0:2	М. Уэббер
М. Сало	14:1	А. Мак-Ниш

## КУБОК КОНСТРУКТОРОВ

Команда	Очки
1 Scuderia Ferrari Marlboro	189
2 BMW WilliamsF1 Team	86
3 West McLaren Mercedes	57
4 Mild Seven Renault F1 Team	20
5 Sauber Petronas	11
6 Jaguar Racing	8
7 DHL Jordan Honda	7
8 Lucky Strike BAR Honda	6
9 KL Minardi Asiatech	2
10 Panasonic Toyota Racing	2
11 Orange Arrows	2



Х.-П. Монтоя (M) 1'20.264	М. Шумахер (M) 1'20.542	Э. Ирвайн (M) 1'21.606	Д. Култхард (M) 1'21.883	Ж. Вильнева (B) 1'22.126	Я. Трулли (M) 1'22.383	А. Мак-Нэш (M) 1'22.521	Н. Хайдфельд (B) 1'22.601	Дж. Баттон (M) 1'22.714	М. Уэббер (M) 1'23.794
М. Шумахер (B) 1'20.521	Р. Баррикелло (B) 1'20.706	К. Райкконен (M) 1'21.712	Г. де ла Роса (M) 1'21.960	М. Сало (M) 1'22.318	Дж. Физикелла (B) 1'22.515	Ф. Масса (B) 1'22.585	О. Панис (B) 1'22.645	Т. Сато (M) 1'23.166	А. Йонг (M) 1'25.111

1	Из-за сбоя в работе КП Трулли замешкался на старте прогревочного круга – ему удалось тронуться, но предстоит стартовать в гонке с последнего места. Отлично стартовав, к первому повороту Р. Шумахер подошел бок о бок с Монтой. Немец срывает Prima Variante и возглавляет гонку. Баррикелло опережает М. Шумахера, а Райкконен – Ирвайна. Култхард натывается сзади на машину товарища по команде и повреждает переднее антикрыло, а в конце круга заезжает в боксы для его замены. Также не везет де ла Росе – в первом повороте КП на Jaguar испанца переключается на "нейтраль" и Педро откатывается в середину второго десятка. Лучше всего начали гонку Трулли, отыгравший 9 мест, и Панис, опередивший семерых соперников. Положение в конце круга: Р. Шумахер – Монтоя – Баррикелло – М. Шумахер – Райкконен – Ирвайн.
2	Хайдфельд (11-й) обгоняет Вильнева, Баттон (14-й) – Массу, Йонг (19-й) – Уэббера.
3	Вильнев (11-й), баки машины которого заправлены под завязку, пропускает Трулли, Уэббер (19-й) вновь опережает Йонга.
4	Перед Parabolica мотор на машине Ральфа начинает дымить, немца тут же опережают Монтоя и Баррикелло. На стартовой прямой двигатель отказывает окончательно – Williams накатом пересекает линию финиша и останавливается. Баттон (13-й) в свою очередь обгоняет Вильнева.
5	Воспользовавшись заминкой с Р. Шумахером, Баррикелло (2-й) обгоняет Монтою перед Prima Variante и начинает быстро отрываться от колумбийца, который к тому же срывает Prima Variante.
6	Михаэль выходит на 2-е место, оставив Монтою позади на стартовой прямой. Хуан-Пабло не может поддерживать темп Ferrari.
7	Панис (8-й) обгоняет Сало после ошибки финна во 2-м Lesmo.
8	М. Шумахер (2-й) выскакивает на гравий в Lesmo – отрыв Баррикелло возрос уже до 7.5 с.
10	Сато (16-й) ошибается (не в порядке рулевое управление) и пропускает обоих гонщиков Minardi.
11	Йонг (17-й) ошибается на торможении перед первой "эской" и срывает ее.
12	Мак-Нэш, занимавший отличное 6-е место, сворачивает в боксы – неполадки с передней подвеской. Шотландец возвращается на трассу, но на следующем круге окончательно выбывает из гонки.
15	Де ла Роса (13-й) обгоняет Массу, срывает Prima Variante.
16	Фелипе контратакует в Ascari, и машины сталкиваются. Испанец сходит с поврежденной передней подвеской.
17	Масса, проехав круг, также прекращает гонку из-за повреждения задней подвески.
18	Хайдфельд (8-й) первым совершает плановый пит-стоп и пропускает 5 машин. Култхард отодвигает Сато на последнюю (16-ю) позицию.
19	Баррикелло также останавливается (8,4), но благодаря созданному отрыву продолжает гонку 2-м. Панис (6-й) теряет в боксах 5 мест (9,8). Култхард уже 14-й, обгнав Йонга перед Parabolica.
21	Уэббер (12-й) становится жертвой отказа электроники двигателя перед Seconda Variante.
22	Трулли (7-й), теряющий время позади Сало, решает совершить единственный пит-стоп чуть раньше середины дистанции и теряет на этом 6 мест. М. Шумахер (2-й) вновь на гравии в Lesmo, а Монтоя (3-й) еще раз срывает Seconda Variante.
24	Баттон (7-й) также останавливается на пит-лейн и продолжает гонку 12-м, впереди товарища по команде.
28	В боксах М. Шумахер (1-й; 10,8), Ирвайн (5-й; 12,0) и Йонг (14-й). Михаэль продолжает гонку 3-м, Эдди – 6-м, а вот в Minardi проблемы – двигатель несколько раз глохнет, машину откатывают в боксы, где на ее починку уходит более пяти минут, после чего Алекс продолжает гонку.
30	Перед Parabolica не выдерживает двигатель на McLaren Райкконена. На пит-лейн Монтоя (2-й; 11,4) и поднявшийся на 4-е место Сало (10,0). Колумбиец возвращается на трассу 3-м, а вот финн мало того что откатывается на 12-е место, еще и пересекает пресловутую белую линию.
33	Те же двое вновь на пит-лейн. Монтоя (3-й) выбывает из борьбы – не выдержала передняя подвеска. Сало отбывает штраф, проезжая по пит-лейн, и, хотя не теряет мест, лишается шансов на попадание в очковую зону.
34	В боксах Вильнев (5-й; 9,6) теряет 5 позиций. Баттон (10-й) пропускает Трулли на домашней для Ярно трассе.
35	Сато сохраняет 12-е место после пит-стопа.
36	Хайдфельд (6-й) также останавливается и пропускает четверых соперников.
37	Наступает развязка в борьбе за лидерство – Баррикелло после второго пит-стопа (8,4) успевает выскочить на трассу прямо перед М. Шумахером. Физикелла (4-й; 8,0) и Култхард (6-й; 8,2) также в боксах. Джанкарло продолжает гонку 7-м, впереди Вильнева, а Дэвид 9-м, опередив Хайдфельда. Положение на трассе: Баррикелло – М. Шумахер – Ирвайн – Панис – Трулли – Баттон. Останавливаться предстоит лишь Оливье.
39	Панис (4-й) на легкой машине обгоняет Ирвайна перед Parabolica.
41	Эдди возвращается в тройку после остановки Оливье в боксах (7,0). Также француза опережают оба гонщика Renault.
42	Единственным возмутителем спокойствия на трассе остается Култхард: шотландец обгоняет Вильнева перед первой "эской" и выходит на 8-е место.
43	Михаэль (2-й) резко сбрасывает скорость, уступая товарищу по команде по 3–4 секунды на каждом круге.



Пилот	Команда	Шасси/Мотор
Х.-П. Монтоя	Williams	FW24-06/BMW
М. Шумахер	Ferrari	F2002-223/Ferrari
Р. Шумахер	Williams	FW24-06/BMW
Р. Баррикелло	Ferrari	F2002-224*/Ferrari
Э. Ирвайн	Jaguar	R3-05/Jaguar
К. Райкконен	McLaren	MP4-17-07/Mercedes
Д. Култхард	McLaren	MP4-17-08/Mercedes
П. де ла Роса	Jaguar	R3-03/Jaguar
Ж. Вильнев	BAR	004-06/Honda
М. Сало	Toyota	TF102-07/Toyota
Дж. Физикелла	Jordan	EJ12-06/Honda
А. Мак-Нэш	Toyota	TF102-08/Toyota
Н. Хайдфельд	Sauber	C21-04/Petronas
О. Панис	BAR	004-08/Honda
Дж. Баттон	Renault	R202-06/Renault
Т. Сато	Jordan	EJ12-04/Honda
М. Уэббер	Minardi	PS02-04/Asiatech
А. Йонг	Minardi	PS02-03/Asiatech
Я. Трулли	Renault	R202-06/Renault

ПРИМЕЧАНИЕ: \* – дебют шасси

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

● – пит-стоп   
 ■ – штраф   
 ✖ – вылет   
 ▲ – двигатель   
 ◆ – электрика  
▼ – трансмиссия   
 ■ – гидравлика   
 ▲ – подвеска   
 ✖ – столкновение

47 Возросший было до 20 с отрыв между парой лидеров начинает сокращаться – Баррикелло также замедляется. Култхард (8-й) обгоняет Физикеллу, но срывает Prima Variante и пропускает итальянца обратно. Сало (11-й) выскакивает на гравий на выходе из Parabolica.

51 Физикелла (7-й) не выдерживает натиска Дэвида. Отстающий от лидеров на 6 кругов Йонг наконец-то попадает в классификацию. Два Ferrari вновь рядом.

53 Италия ликует. Баррикелло выигрывает 4-й ГП Ф-1, Ирвайн становится первым в этом году пилотом не из "большой тройки" команд, сумевшим финишировать в тройке. Два Renault замыкают пятерку, одно очко достается Панису. Все быстрые сектора у Баррикелло (26.435; 28.694; 28.261), V макс. у Култхарда – 363,0 км/ч.



# ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИЯ ПОСЛЕ ГОНКИ

## Рубенс Баррикелло



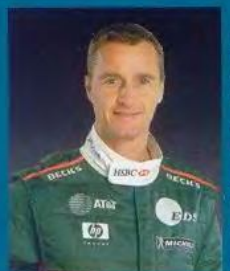
Старт получился достаточно чистым. У меня не было шансов обогнать пилотов Williams, но Михаэля я опередил. До старта мы решили, что в первом повороте самое главное – безопасность. Там очень мало места, а тормоза еще не прогреты, поэтому я был очень осторожен. Я видел, как Ральф срезал "эску" и подумал, что его накажут за это. Монтоя тоже опоздал с торможением, но он хотя бы вернулся на трассу, не срезав поворот. Поначалу Williams выглядели очень быстрыми, и можно было только догадываться, какую стратегию они избрали. Но затем Ральф внезапно замедлился, я сместился внутрь поворота и смог зацепиться за Монтою, а затем и обогнать его. За один круг – с третьего на первое место! После этого машина вела себя все лучше и лучше, позволяя мне отрываться. А шины показали себя просто великолепно. Ближе к концу гонки я увидел в зеркалах Физикеллу и Култхарда, которые соперничали невероятно остро. В то же самое время Росс сказал мне по радио: "Будь осторожен!", поэтому я пропустил их и, надо сказать, получил удовольствие от их борьбы.

## Михаэль Шумахер



Гонка началась неплохо – Хуан-Пабло задержался на старте, и мне удалось было поравняться с ним, но он вновь стал отрываться, а затем слева появился Ральф. Они начали "прикрывать калитку", и мне ничего не оставалось, как приподнять ногу с педали "газа" – места для трех машин в повороте просто не было. Зная о том, что Рубенс идет на два пит-стопа, я решил сразу пропустить его вперед. Но делать это пришлось очень аккуратно – ведь стоило мне только чуть опоздать с торможением, и мы могли столкнуться. На первых кругах Williams удавалось поддерживать высокий темп, но вскоре их шины, похоже, начали изнашиваться. Монтоя ехал все медленнее, явно возникали проблемы на выходе из поворота, поэтому обогнать его оказалось совсем несложно. Хотя, быть может, все дело в какой-то технической неполадке. Моя же машина работала просто как часы, разве что первый комплект шин оказался неудачным – чуть упала скорость, но на втором ситуация вернулась в норму.

## Эдди Ирвайн



Поначалу я мчал, как сумасшедший, но все равно Райкконен потихоньку отрывался. Мы решили остановиться чуть раньше, чтобы хоть так попытаться изменить ситуацию. Но затем все изменилось – все были далеко позади, поэтому по совету команды я сбросил скорость, поехал так медленно, как можно, лишь бы уверенно контролировать ребят позади. Трулли здорово давил ближе к финишу, а я лишь пытался ехать очень аккуратно, поскольку мы боялись за тормоза. В конце гонки я раньше переключал передачи, не атаковал, старался не заезжать глубоко на поребрик, одним словом – берег машину, поскольку финиш был для нас крайне важен. Конечно, когда Трулли оказался совсем близко, пришлось чуть-чуть прибавить. Насчет Паниса я не беспокоился – в первой части гонки он здорово наседали на меня, но потом, примерно в районе 20-го круга, свернул в боксы. Так что я знал, что ему предстоит еще одна остановка.

# ГОНКА ГЛАЗАМИ ПИЛОТОВ



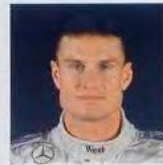
**Ярно Трулли:** Я думал, что потерял все еще на старте прогревочного круга – первая передача никак не хотела включаться, и мне пришлось начинать гонку с последнего места. И после этого я финишировал четвертым – приятная неожиданность! В начале гонки я застрял позади Сало, поэтому мы решили изменить стратегию и остановиться чуть раньше, чем планировали. Такое решение оказалось правильным и принесло нам несколько очков. Особенно же я хочу поблагодарить Дженсона, который пропустил меня, после чего я смог догнать Ирвайна.



**Дженсон Баттон:** Неплохая гонка и результат, ставший приятной неожиданностью. Хотя особенно интересной гонке не назовешь: после старта я быстро нашел свой темп и внимательно следил за машиной, стараясь управлять очень точно. Мы изменили стратегию, и это позволило мне опередить Сало. Машина вела себя не идеально – поначалу возникла избыточная поворачиваемость, а после пит-стопа – недостаточная, но мне удавалось удерживать Паниса. Итоги гонки напомнили мне ГП Германии прошлого года – тогда обе наши машины тоже попали в первую шестерку на трассе, которая, казалось бы, совершенно нам не подходила.



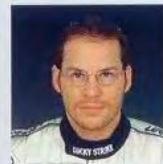
**Оливье Панис:** Я очень доволен. Заработать очко, стартовав с 16-й позиции, – это фантастика. Гонка получилась напряженной, но я рискнул использовать тактику двух пит-стопов, и она сработала. Старт удался мне великолепно – я выиграл семь позиций и понял, что гонка может получиться результативной. К тому же мне удалось несколько великолепных обгонов, которые доставили массу удовольствия. А механики на пит-стопах выполнили свою работу блестяще, что позволило мне оказаться впереди Физикеллы.



**Дэвид Култхард:** Не самый лучший способ закончить гонки в Европе. Сразу после старта, в первой "эске", я врезался сзади в Кими, поскольку он замедлился, чтобы объехать кого-то впереди. Мне не удалось вовремя среагировать, а в результате пришлось ехать в боксы за новым обтекателем и тратить остаток гонки на то, чтобы пробиться наверх. Пропуская лидеров на круг, я старался быть очень осторожным, поэтому потерял много времени. Полагаю, именно по этой причине мне и не удалось заработать сегодня очки.



**Джанкарло Физикелла:** Сегодня меня подвела стартовая система. На старте я пропустил четырех или пятерых соперников – разве это дело? В дальнейшем гонка складывалась неплохо, я атаковал, хотя поддерживать высокий темп с полными баками было непросто, да и баланс был совсем неплох. Одним словом, сегодня я вполне мог финишировать четвертым или пятым, если бы не эта стартовая система.



**Жак Вильнев:** После отличной квалификации гонка стала для меня разочарованием. Я неважно стартовал, и в первый поворот пришлось входить по неправильной траектории, кругом было много машин, и я потерял несколько мест. Было непросто выбрать стратегию на эту гонку, но мы решили останавливаться один раз. Машина была несколько перегружена аэродинамически, поэтому я не мог сопротивляться обгонам на прямых.



**Ник Хайдфельд:** На стартовой прямой мне удалось выиграть пару мест, поскольку из-за выбранной нами тактики двух остановок топлива в баках было не очень много, но затем де ла Роса почти остановился в "эске", а я оказался прямо позади него, и это свело на нет ранее достигнутое преимущество. На следующем круге мне удалось опередить Вильнева там же, в "эске", но в дальнейшем, несмотря на все усилия, подняться выше мне не удалось.



ИГРАН ПРИ США

# ИТАЛЬЯНСКАЯ РУЛЕТКА

Только благотворительностью можно заставить простить себе богатство...  
Антуан Прово



Две Ferrari бок о бок вышли из последнего поворота Индианаполиса и под нарастающий рев трибун донесли к финишному створу. Красные "жеребцы" шли настоящим фликом, что впервые за много лет даже за секунду до финиша никто не мог с точностью назвать победителя Гран При. Не финиш – а ментал! Судьбу "итальянской рулетки", а вместе с ней и Гран При США решили ничтожные 0,011 секунды в пользу Рубенса Баррикелло. Сколько лет орлеанским Ф-1 ждали увидеть такую плотную борьбу за победу на последних метрах дистанции, с зенитом весьма призрачных в кадре завоеваний гонок, изолирующих подобными моментами. И вот наконец Феррари "отщипот" своих" подарила нам самый плотный и непредсказуемый за последние три десятилетия финиш Гран

При Формулы-1. Увы, впечатление эта "благотворительность" произвела едва ли не худшее, чем скандальная австрийская гонка. "Это не было спланировано, – клянется после окончания гонки Михаэль. Мы старались перевести финишную линию одновременно, к сожалению, не очень получилось. Но поверьте мне, мы не знали, кто из нас выиграет гоноку, пока не выбрались из машин".  
Говорят, в русскую рулетку играют от смертельной скуки. Разумеется, усилия Михаэля немного развлекли себя и публику – с помощью "итальянской рулетки" можно только привлекать. Но к настоящей борьбе за победу, о которой мы все мечтаем в этом сезоне, увьи, это не имеет никакого касательства. Менту не подают как милостыню.



## Свято место

Общий счет

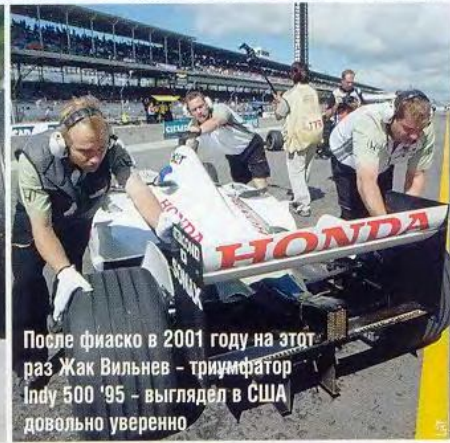
Ф-1 всегда грешала эвклидовой точностью Америки, и этап в Соединенных Штатах во все времена занимал особое место в ряду остальных Гран При "большого цирка". Теперь же, когда гонка проходит на легендарной "Старой кирпичнице" – на самой старой из действующих трасс – "особость" этого события еще более возросла. В эпоху глобализации, как ни странно, именно Гран При США стал самым непонятным для Формулы-1 явлением. Даже билеты здесь, в штатеши демократии, стоят по меркам "большого цирка" существенно – всего 880–100 за три дня уик-энда, в три-четыре раза дешевле, чем на европейских трассах. Опасности отсюда и отразилось, опять же по меркам Ф-1, число зрителей: последние два года "Индианаполис мотор спидвей" только в день гонки собирал на своих трибунах более 250 тыс. болельщиков и являлся самым посещаемым этапом чемпионата. При этом общее число зрителей за три дня уик-энда приближалось к 400 тыс. Однако в этом году прогрессировало – вследствие более чем подволенного преимуществу Феррари – падение интереса к чемпионату мира не обошло стороной и Америку. Болельщиков в штатеши Индианы на этот раз приехало процентов на 20 меньше, чем год назад. Что, впрочем, несколько не испортило того великодушного праздника автоспорта, в который превращают американцы каждый свой Гран При, тем более в столь священном для любого болельщика месте как Индианаполис. Хотя сама трасса, вернее та ее часть, что проложена внутри легендарного овала, многим, в том числе большей части пилотов, кажется весьма посредственной.

"Если бы я проэкспериментировал этот автодром, то постарался бы задействовать не одну, а обе прямые овала", – заметил Жак Вильнев, который, тем не менее, не скрывал своей радости от возвращения в Индианаполис, где каждый виртуоз напоминает кандидату о его победе в Indy 500 в 1995 году. Не менее сладостные воспоминания навещает свединение со священным овалом и другим "абракадабром" – Монте-триумфатору "500 миль" 2000 года. У кolumбийца в Штатах традиционно много болельщиков. А





Дебют Такумы Сато на американской трассе получился ярким, но не слишком обнадёживающим



После фиаско в 2001 году на этот раз Жак Вильнев - триумфатор Indy 500 '95 - выглядел в США довольно уверенно



Используя антикрыло в качестве плуга, в пятницу Ральф несколько попортил идеально ровные газоны Индианаполиса

## 21.09.2002. Пятница. Тренировка

### Первая часть. 11.00–12.19

00–15 Сыро, в 9-м повороте и вовсе лужа. После пробного круга на промежуточной резине тренировку начинают гонщики Renault, у Баттона 1'25.771. Выезжают Френтцен и де ла Роса, но возвращаются в боксы. 15–30 Р. Шумахер проезжает круг за 1'17.720 и поскользывается в 8-м повороте. Монтоя – 1'16.988, Йонг – 1'20.203 (3-й). Уэббера разворачивает в 6-м повороте. Скорости растут: Панис – 1'16.736, М. Шумахер – 1'16.271, а затем и 1'15.188. Фергати Баррикелло, который только покинул боксы, срывает с траектории в 13-м повороте, она ударяется в бетонное ограждение и сползает на середину полотна. Следующий позадди Панис наезжает на обломки и повреждает днище BAR. Тренировка остановлена на 19 минут. 30–45 Физикелла и Монтоя борются за 2-ю позицию: итальянец на гравии в 6-м повороте, но в итоге впереди (1'15.894). Михаэль больше не атакует – после аварии Баррикелло в Фергати решили не рисковать, но время немца остается лучшим. Уэббера разворачивает в 8-м повороте. Де ла Роса – 1'15.561 (2-й). Мак-Ниси выезжает на трассу после замены привода. 45–60 Ральф вновь поскользывается в 8-м повороте, машина ударяется о барьер. Заднее антикрыло повреждено и вскоре отваливается. Физикелла ставит 2-е вре-

мя (1'15.493) и вновь выскакивает на гравий. Под клетчатый флаг итальянец идет с улучшением и ставит рекорд второго сектора, но сворачивает в боксы.

### Вторая часть. 13.00–14.00

00–15 Трасса подсохла, трава еще очень мокрая: Сато ошибается в 8-м повороте, Jordan скользит и ударяется о барьер. М. Шумахера разворачивает в 11-м повороте, а Монтоя ошибается в 1-м. Р. Шумахер 2-й – 1'15.291. 15–30 Михаэль улучшает свой результат – 1'14.082. Йонга крутит в 8-м повороте, а Баттон (дважды) и Панис совершают краткие экскурсии по траве. Сало 3-й (1'15.421). 30–45 Асфальт с каждой минутой позволяет ехать все быстрее, и позиции меняются непрерывно. В тройку поочередно попадают Хайдфельд, Ирвайн, Вильнев, Райкконен. Монтоя прерывает быстрый круг и сворачивает на пит-лейн – колумбиец услышал посторонние звуки в двигателе. Михаэль – 1'13.548, Ирвайн – 1'14.123 (2-й). Трулли вылетает в 9-м повороте и едва не врезается в рельс. Крутит Йонга, а в 11-м повороте чуть не сталкиваются два Jaguar, машину Ирвайна разворачивает. Проверка не выявила неполадок в моторе Williams Монтои, Хуан-Пабло вернулся на трассу, но на первом же круге по совету команды запарковал машину. Также остановился Баттон – упало давление масла в КП.

обилие латиноамериканцев на трибунах вообще делает Хуана "местным" пилотом. Как дома, чувствует себя в Штатах и Рубенс Баррикелло. В четверг, загостившись у своего приятеля, пилота CART Тони Канаана, бразилец даже умудрился опоздать на пресс-конференцию. По словам Рубиньо, они "чересчур затянули с завтраком", а скорее всего, просто проспали после бурного ужина накануне.

Но и "100-процентные американцы" в этот уик-энд впервые с 1993 года увидели-таки одного своего гонщика, а вернее – гонщицу за рулем "формулы-1". В пятницу 21-летняя звезда IRL Сара Фишер, ставшая за месяц до этого первой женщиной, выигравшей поул-позицию на этапе столь престижного чемпионата, проехала три показательных круга по кольцу IMS за рулем запасного, настроенного под Райкконена, автомобиля McLaren. Настроенного, впрочем, пока еще весьма посредственно.



Из-за грязной трассы пятница на этот раз была перенасыщена авариями, центральной из которых стал уход в стену Фергати Рубенса Баррикелло. Произошло это уже на первом же разгонном круге, и больше в первый день тренировок бразилец на трассе не появлялся. Механики смогли починить его F2002 только к следующему утру





## В поисках компромисса

### Расстановка сил

После реконструкции кольца в немецком Хоккенхайме автодром в Индианаполисе стал, бесспорно, самой трудной с точки зрения настроек трассой чемпионата, ставящей перед инженерами те же проблемы, что и старый "Хоккенхаймринг". Профилированный поворот и длинная стартовая прямая, где моторы целых 23 секунды – максимальный показатель для трасс Ф-1 – работают с открытым "в пол" дросселем, а машины развивают скорости под 340 км/ч (второй показатель после Монцы), столь резко контрастируют с медленной внутренней секцией, что совместить настройки, подходящие двум участкам, совершенно невозможно. Поэтому работа над машинами в Индианаполисе всегда сводится к поиску компромисса. Единственное, что хоть как-то облегчает жизнь командам – здесь не нужно слишком заботиться об износе резины. Благодаря малой абразивности асфальта шины почти не стираются, что обычно обуславливает выбор стратегии с одним-единственным пит-стопом на гонку. Тем более что и уровень топлива в баках тут тоже не столь критичный фактор, как на других трассах: каждые 10 кг топлива стоят пилотам всего около 0,250 с, что по меркам Ф-1 не так уж много. Однако накал борьбы на фронтах "шинной войны" в этом году куда выше, чем в целом в чемпионате, а потому и Michelin, и Bridgestone специально к Индианаполису подготовили новые типы шин, отличающиеся еще меньшей – что-

Сара Фишер стала первой женщиной, севшей в XXI веке за руль автомобиля Формулы-1



## 28.09.2002. Суббота. Тренировка

### Первая часть. 9.00–9.45

- 00–15** Над трассой достаточно густой туман. Во время пробного круга Вильнев едва не вылетает (барахлит КП), а на Jordan Сато отказывает мотор. Тренировку начинает Уэббер: 1'13.635 – лишь на 0.1 медленнее, чем М. Шумахер вчера.
- 15–30** На первой строчке друг друга сменяют Панис, Баттон, Ральф и Баррикелло (1'12.546). Трулли выскакивает на гравий дважды за 5 минут, но оба раза возвращается на асфальт. После ремонта КП покидает боксы Вильнев. Култхард и Монтойя обгоняют Баррикелло, но их результаты почти на секунду опережает М. Шумахер – 1'11.262, это быстрее рекорда трассы в квалификации.
- 30–45** Ирвайн 5-й (1'12.640), а Баррикелло, даже установив рекорд на 2-м секторе, не может опередить товарища по Ferrari – 1'11.743. Баттон ошибается на торможении в 1-м повороте, там же блокирует колеса и выскакивает на траву Френтцен. В первой шестерке лишь пилоты "большой тройки" команд, причем четверо уложились в 0.2 с (Култхард 3-й, 1'12.182; Ральф 6-й, 1'12.282).

### Вторая часть. 10.15–11.00

- 00–15** Сало блокирует колеса в 1-м повороте и возвращается на трассу по обездвиженной дорожке. Уэббер не удерживается на асфальте в 11-м повороте (не в порядке сцепление), а Райкконен заезжает задним колесом на траву, и машину разворачивает на 360°. Баррикелло также ошибается в 1-м повороте, а Сато покидает боксы – механики Jordan заменили двигатель. Баррикелло – 1'11.544 (2-й). Ральф вылетает и едва не врезается в барьер.
- 15–30** Физикелла пробивается в шестерку – 1'12.220 (6-й), а Ирвайн и вовсе "выходит" из 1'12 (1'11.880; 4-й). Йонг вылетает в гравий, но выбирается обратно на асфальт. Наконец тучи над трассой рассеиваются, и появляется солнце. Баррикелло ставит рекорд 2-го сектора, но все равно не может догнать Михаэля – 1'11.394 (2-й).
- 30–45** Гонщики после относительного затишья едут все быстрее: Хайдфельд – 1'11.910 (4-й), Ирвайн – 1'11.688 (3-й), М. Шумахер – 1'11.158! Райкконен слишком быстро входит в 8-й поворот, машина соскальзывает на траву и ударяется в барьер из шин.

бы противостоять гигантским боковым ускорениям в профилированном повороте – боковой деформацией.

Однако первый серьезный инцидент этого уик-энда произошел именно в профилированном вираже. То ли из-за прокола, то ли из-за разбалансировки колеса не выдержала задняя левая шина на Ferrari Баррикелло, и бразилец улетел в бетонный отбойник. Хорошо еще, что его вертевшийся как юла F2002 удачно "приложился" к стене. Рубенс не пострадал, но тренировки в этот день для него на этом закончились.

Впрочем, Рубенс был далеко не единственным, кому в ту пятницу доводилось вылетать с трассы. Весь четверг над Индианаполисом лил дождь, из-за чего асфальт, хоть и высохший к началу заездов, был довольно грязным, особенно на внутренней, мало используемой части кольца. Однако опасных инцидентов больше не возникло, за исключением весьма неприятной командной разборки двух пилотов Jaguar в 11-м повороте. В Монце Педро де ла Роса стал жертвой "неадекватного поведения" Фелипе Массы, которого из-за наложенного на него наказания – минус десять мест на стартовом поле – Петер Заубер тут же заменил на одну гонку Хайнцем-Харальдом Френтценом. В США испанец решил отличиться сам. За четыре минуты до конца тренировки он фактически вытолкнул на траву своего товарища по команде, после чего Ирвайну лишь чудом удалось укротить свою "дикую кошку" в десятке метров от отбойника.

Ирландец вообще стал главным героем свободных заездов, в обеих тренировках уступив лишь гонщикам Ferrari. Причем, если в пятницу многие, включая даже шефа Jaguar Ники Лауду, списали его второй результат на пустые баки Jaguar: "Мы не можем знать, какое количество топлива было в других машинах, поэтому наш сегодняшний результат я бы оценивал более сдержанно", то третье время Эдди в субботу утром уже не оставило никаких сомнений в блестящей форме "кошек" из Ковентри. И на этом фоне квалификация стала для всей команды "холодным душем".

После обеда зеленые машины ни с того ни с сего просто перестали держать трассу. "Мы в

После блистательных выступлений на тренировках квалификация не принесла Ирвайну ничего, кроме разочарования



шоке! – признался Ирвайн. – Это был словно другой автомобиль, им совершенно невозможно было управлять. Машина скользила в каждом повороте и не прощала даже малейших погрешностей". "Увеличение температуры асфальта должно было улучшить сцепление, но получилось наоборот, такое впечатление, словно едешь по льду", – вторил партнеру де ла Роса. В итоге ни тот, ни другой не смогли улучшить своих утренних результатов. Причем Ирвайн недобрал до тренировочного времени почти 0,6 с и вместо третьего места опустился на 13-е. "Сказать, что мы разочарованы – значит не сказать ничего, – убивался Ники Лауда. – Но самое ужасное, что мы абсолютно не понимаем причин этого провала".

На фоне драмы, по-другому и не скажешь, в рядах восставшего было из пепла Jaguar квалификационные неприятности остальных команд выглядели уже не столь удручающими. Все, даже Йонг, разбивший машину после первой же попытки, легко уложились в 107%. Что касается поула, то на этот раз две Ferrari не оставили шансов Williams и McLaren. Шумахер и Баррикелло заняли первый ряд. Далее почти в полусекунду за Рубиньо шли Култхард и Монтойя. Причем шотландец сумел опередить колумбийца уже под клетчатым флагом, перекрыв время Хуана на неслучившиеся 0,001 с. Шестерку замкнули мучившийся с настройками Ральф Шумахер и Райкконен, после утреннего контакта с отбойником проведший квалификацию на запасной машине – той самой, которую вчера пилотировала Сара Фишер.



## ШИГРАН ПРИ США

28.09.2002, Суббота. Квалификация

13.00-14.00  
00-20 Впервые с начала уик-энда небо чистое, и трасса моментально нагрелась до 33 °С. С некоторыми командами изменение погоды сыграло дурную шутку: переключив двухдверную работу над настройками. В течение первых 20 минут на трассе никого нет.

20-35 Квалификацию начинают Вильямс и Мак-Нэш, но первый серьезный результат — у Монтой (1:11.414). Куттард (1:11.900) после утраты трансферной машины М.А.С. (замена двигателя), Ральф (1:11.675) и Райконен (1:11.819) на запасной машине) медленно колеблется. Хайндрикс выскочивает на трассу в первом повороте и прерывает попытку. Там же чуть ошибаются оба пилота Феррари. Баррикелло на собранной за ночь новой машине все же показывает 2-й время по итогам круга (1:11.592), а М. Шумахер сворачивает в боксы. Хайндрикс вновь на трассе в первом повороте, а Йонг разбивает машину в 8-м.

35-50 Микаэль сбрасывает скорость из-за жидких флюидов, но все равно показывает 1:10.790. Во второй попытке быстрее других Куттард (1:11.495-3-й), за ним Ральф

конен (1:11.633-5-й) и Ральф (1:11.658-6-й). Монтой не улучшает свое время. Баррикелло после оставших завершает второй круг — 1:11.658. 2-й результат. Третья попытка не приносит улучшения никому из лидеров, Монтой и вовсе вылетает в 1-м повороте. Там же сбиваются Мак-Нэш и де ла Роса. По задки пилотов "большой тройки" быстрее всех Вильямс — 1:12.023.

50-60 Третьи 1-й — 1:11.888, а вот оба Яругас за пределами первой джонки. Панис, которого заблокировал Куттард, вылетает с трассы на выходе из 5-го поворота, но быстро выбирается обратно. Начинается решающая попытка. Вильямс корректирует себе 7-е место (1:11.728), а из лидеров улучшить позицию удается лишь Куттарду, который на 0.001 с обгоняет Монтой в борьбе за 3-е место. Уже после кватерного влета в 1-м повороте выскочивает на трассу Сато. Быстрейшие сектора М. Шумахера (1-й: 21.718; 3-й: 19.835) и Баррикелло (2-й: 20.071). Ч.Макс также на счету браунинг — 343,7 км/ч.



После взрыва мотора Сато на суботней тренировке механики Jorgap совершили маленький подвиг, "перекинув" двигатель всего за 30 минут



Благодаря усилиям в Феррари вице-чемпион Шумахер фотографирует будущего победителя



Изаза "подоплеки" в отбойнике на утренней тренировке в субботу Райконену пришлось начинать квалификацию на запасной машине. И хотя ко второй квалификационной попытке (безопасная машина была уже полностью отремонтирована, Кими предпочел коней на переправе не менять. Итог — лишь шестое место на стартовом поле



Монтой до сих пор пользуется в Штатах огромной популярностью

29.09.2002, Воскресенье. Разминка

8.30-9.00  
00-10 Во время проверки автомобилей на основной машине мин. Куттарда обнаружилась утечка топлива — Дэнди перекладывает за руль запасной. Лучшее время пока у Райконена (1:14.137) и Паниса (1:14.161).

10-20 Микаэль — 1:13.487. Физикелла, тренируя старт на пилотах, затронув самостоятельно тот же машинку в боксах. Иравай 2-й — 1:13.964, и тут же Эдди и Хайндрикс одерживают другие выскочивают на трассу в 1-м повороте. Сато с рекордом 2-го сектора (1:4-й по итогам круга) (1:14.112). Панис — 1:13.471. Фрэнсис пробивает заднюю шину.

20-30 Баррикелло ижекает (1:13.324). М. Шумахер тренирует старт на лыжера с лиг-лике, а затем показывает 1:13.183. Хайндрикс на трассе в 8-м повороте. Монтой и Мак-Нэш на Турса сбавляет рулевое управление) не поделили трассу в 1-м повороте, колумбийцы блокирует колесо. Но это все — Хуан Пабло возвращается в 8-й повороте и едва не спаливается с де ла Росой.



Элли Иравай: "За всю гонку у меня не было ни малейших проблем, за исключением Ральфа Шумахера. Впрочем, не самым умным поведением нормально для Ральфа"



Ральф Шумахер: "ТАКИЕ ВЕЩИ НЕ ДОЛЖНЫ ПРОИСХОДИТЬ МЕЖДУ НАПАРНИКАМИ ПО КОМАНДЕ, НЕЗАВИСИМО ОТ ТОГО, КТО В СИМО ВИНОВАТ"

### Командная тактика

Красная линия гонки

Для Куттарды и Баррикелло воскресное утро началось не самым лучшим образом: в боксах к ним подошли больше всего разминки (они вынуждены были откатать на запасных 15м не менее на старт оба вылетели уже на основных шасси, и, как оказалось, не продали). Призем, если Рубенс через два часа оказался на первой ступени пьедестала почета в основном багетерии, любезности со стороны партнера по команде. То Дэнди за свое третье место должен поздравлять брата пилотированного чемпиона, уже на втором

круте продемонстрировавшего всему миру кардинальное отличие командной тактики Williams от Феррари.

После достаточно спокойного старта Ральф вырвался на четвертое место. Монтой забурчал на трассе обгоняет трассу и напарник опередил его на разгоне, с лямом из-под колес торможения в первом повороте. Однако колумбийца, который на протяжении всего этого гоночного уик-энда был заметно быстрее своего партнера по Williams, уже в конце круга полез в отбойник на четвёртой повороте. Предупрежденный Ральф тут же ушел на внутреннюю траекторию, прерывая Хуана возмож-

ность для обгона. Монтой это не смущало, уверенный в своих силах колумбийца принял решение перестроиться не на внешней траектории. Именно здесь и выяснилось, что команда тактика в поединке между Шумахера и колумбийца неустойчиво "Бразильской". Ральф и не думал уступать. В последнее время у него и так осталось все меньше шансов выиграть у Монтой внутримандатную дуэль за место первого номера в Williams.

В следующем повороте не уступил колумбийцу и Ральф, за рулем с торможением до предела. Колумбийца в первый поворот они позволили примерно на одной скорости. Разминка была лишь

в том, что Хуан входил в поворот по более широкому внешнему радиусу, а значит, мог себе позволить войти в вираж на большей скорости. Это, правда, совсем не гарантировало, что он в итоге пройдет мимо в этом повороте, но равно шансы затем перекрестить траекторию и вновь атаковать в "шпилье". Ральф же вошел в поворот по внутренней, более крутой траектории. И как только он повернул руль вправо, задний мост потянуло влево в сторону автовокса Монтой. Колумбийца, насколько мог, успел избежать вылета, но развернувшись на 180° машина немца оказалась в тылу его Williams, что не гарантировало в

После столкновения Williams в начале второго круга Виллис отбилась на седьмое место, а Ральф потерял в боксах целый круг





Рубенс Баррикелло

“НАМ ПРЕДОСТАВЛЕНА ВОЗМОЖНОСТЬ НАСЛАЖДАТЬСЯ ЖИЗНЬЮ, И Я НАСЛАЖДАЮСЬ ЕЮ НА ПОЛНУЮ КАТУШКУ”

Несмотря на весьма плотную борьбу в первом повороте, на этот раз старт обошелся без аварий

заднее правое колесо. Автомобиль Хуана слегка подпрыгнул, но каким-то чудом остался невредим, и колумбиец продолжил гонку, пропустив при этом вперед Трулли, Райкконена и Вильнева. Ральф же понес куда больший урон. Лишившись в столкновении заднего антикрыла, он медленно покотился в боксы. Механики Williams фантастически быстро поставили ему новое крыло (благо у них уже был опыт подобной работы: в пятницу Ральф точно так же снес антикрыло об отбойник в 8-м повороте), но в гонку немец вернулся с круговым отставанием и фактически выбыл из борьбы даже за место в шестерке.

Между тем гонка шла своим чередом. Две Ferrari укатили далеко вперед. А за оставшиеся очки боролись пара пилотов McLaren, Трулли, Вильнев и Монтойя. Причем канадец, как и два

гонщика Ferrari, предпочел тактику двух дозаправок, в то время как пилоты Michelin остановились на одном пит-стопе. Ferrari, похоже, постарались полностью себя обезопасить от сюрпризов с шинами, вроде того, что произошел с Баррикелло в пятницу. А канадец, вероятнее всего, сделал свой выбор в силу присущей ему экстравагантности. Впрочем, как показала гонка, особого преимущества разное число дозаправок так никому и не дало. Монтойя, опередив Райкконена, Вильнева и Трулли, выбрался обратно на четвертое место еще до первого пит-стопа. Однако потерянного из-за столкновения с Ральфом и ошибки на пит-стопе (перепугав команды из боксов, он раньше положенного заехал на дозаправку) времени ему как раз и не хватило, чтобы опередить Куйтхарда. В итоге на финише колумбиец

На тренировках Такума Сато неплохо освоил американские полосы безопасности и в гонке эффективно использовал их при обгоне Френтцера



BRUNO LEBLANC / ALLSPORT

Физикелла смог удержать позиции Renault Багтона, но подняться выше шестого места не сумел



38 ФОРМУЛА-1 '02



Вскоре после пит-стопа барахливший со старта мотор окончательно вывел Райкконена из гонки



Колесо в колесо

SUTTON



уступил третьему месту шотландца всего 2,112 с. Это, конечно, больше, чем одна тысячная в квалификации, но все равно обидно.

А вот Райкконену, в отличие от партнера, не повезло. Из-за проблем с зажиганием уже после нескольких кругов в моторе Кими осталось всего девять цилиндров, и он пропустил Вильнева и Монтою. А после пит-стопа мотор и вовсе приказал долго жить, выплюнув под колеса ехавшего следом Паниса струю масла. Четырьмя кругами раньше с еще большей "помпой", окутав дымом всю главную трибуну, рванул в конце стартовой прямой двигатель на Minardi Йонга. В целом же сходов было немного. Помимо Кими и Алекса до финиша из-за технических проблем не смогли добраться лишь Марк Уэббер и Педро де ла Роса. Остальные с грехом пополам финишировали, но, исключая первую шестерку, проиграли победителям больше круга и в большинстве своем тоже остались недовольны: кто настройками, кто шинами, кто соперниками.

Minardi неплохо смотрелись в США, но ни одна из машин из Фазисы так и не добралась до финиша



При этом саму гонку по меркам нынешнего сезона язык не повернется назвать скучной. В Индианаполисе пилоты подарили болельщикам немало захватывающих дуэлей, самой яркой их которых стала, безусловно, схватка Сато с Френтценом. В отличие от своего партнера по Jordan, японец выбрал на эту гонку неожиданно ставшую популярной тактику с двумя дозаправками и со старта старался прорваться наверх. На первом же круге Такума выстрелил с 15-го места на 13-е, но затем дело застопорилось. Сато застрял в плотной группе между Френтценом и Баттоном, и лишь в начале седьмого круга решился на отчаянную атаку в первом повороте. На стартовой прямой японец ушел вправо, поравнялся с немцем, но не рассчитал скорости и вынужден был срезать "эску" по траве. Чтобы избежать контакта, Френтцену пришлось в последний момент вильнуть влево и уйти вглубь виража, чем тут же воспользовался Баттон, неожиданно-негаданно выигравший сразу две позиции. Между тем схватка Сато и Френтцена продолжалась.

Выбравшись с полосы безопасности, Такума на несколько секунд вновь пропустил Хайнца вперед, но затем, перекрестив траектории, прошел его по внутренней стороне в "шпильке". И хотя после этих титанических усилий Сато так и остался на своем 11-м месте, эта схватка доставила немало удовольствия как самому японцу, так и многочисленным зрителям.

Финальным же и, безусловно, самым ярким "спецеффектом" этого Гран При стал одновременный финиш пары Ferrari. В последнем повороте лидировавший почти всю гонку

Из-за отказа одного из цилиндров в моторе Mercedes-Benz очередная схватка Монтои и Райкконена закончилась в этот раз в пользу колумбийца



Михаэль Шумахер неожиданно ушел наверх виража, открывая приклеившемуся к нему Баррикелло внутреннюю траекторию. "Войдя в поворот, я не знал, что делать, мне ничего не говорили по радио, но Михаэль был так любезен, что позволил нам финишировать вместе", – признался Баррикелло. "Жеребцы из Маранелло" поравнялись и бок о бок понеслись к финишному створу. "Клянусь, это не было спланировано! – утверждает Михаэль. – Незадолго до финиша я запросил команду, могу ли я пропустить Рубенса, но они ответили – нет. И тогда я решил, что мы должны финишировать вместе. Может быть, это у нас не слишком получилось, но, поверьте, еще почти целый круг мы не знали, кто же из нас в итоге выиграл гонку: команда хранила гробовое молчание". Лишь беспристрастный компьютер смог назвать победителя этой "итальянской рулетки": Рубенс, вернее "маячок" его Ferrari пересек невидимый финишный створ на 0,011 с раньше Михаэля. "Я рад, что победа в итоге досталась Рубиньо, он ее заслужил, – радовался вместе с партнером Шумахер. – Если хотите, я вернул ему долг за Австрию. И рад, что эта гонка принесла ему вице-чемпионский титул". Впрочем, чтобы обеспечить себе второе место в чемпионате, Баррикелло хватило бы и второго места в Штатах.

Несмотря на несколько различающиеся командные тактики, Williams и Ferrari добились на ГП США своих главных целей: команда Железного Фрэнка обеспечила себе второе место в Кубке конструкторов, а Ferrari – вице-чемпионский титул Рубенсу Баррикелло, оставив перед "Сузуккой" лишь одно вакантное место на пьедесталах обоих чемпионатов. В Японии Монтоя, Ральф и Култхард разыграют между собой третье место в зачете пилотов. Правда, перед последним этапом Хуан опережает своего партнера по Williams на пять очков. А это по нынешним временам просто гигантский отрыв. Ведь мало сомнений, что реальная борьба в Японии пойдет только за четыре очка, которые дает третье место. Что касается победителя, то после всей этой игры в поддавки на исходе сезона трудно сказать, кто из двоих гонщиков Ferrari окажется на верхней ступени пьедестала. Но, честное слово, язык не повернется назвать исход предстоящей японской, как и прошедшей американской, гонки непредсказуемым.

Владимир Маккавеев



## Индианаполис Автодром "Индианаполис Мотор Спидвей"

Длина круга .....4,192 км  
Количество кругов .....73  
Общая длина .....306,016 км  
Финиш/старт .....0,000 км  
Функционирует с 1909 года  
Организатор Гран При:  
Indianapolis Motor Speedway Corporation  
Старт гонки (время московское) .....22:00  
Расположение:  
10 км западнее центра Индианаполиса  
Почтовый адрес:  
4790 West 16th Street, Indianapolis, IN 46222 - USA  
Тел. ....(+1) 317 247 5151  
Адрес в Internet:  
www.usgindy.com



Знаете ли вы, что...  
Ник Хайдфельд и Дженсон Баттон в Индианаполисе в 50-й раз приняли участие в Гран При Формулы-1?



Победитель 2001 г. ....Мика Хаккинен/ McLaren MP4-16: 1:32'42.840  
Рекорд круга в квалификации ....1'11.708 (2001 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F2001)  
Рекорд круга в гонке .....1'14.448 (2001 г., Х.-П. Монтойа/Williams FW23B)

### ТРЕНИРОВКА. ПЯТНИЦА

Перем. обл. Сыро-сухо Температура воздуха: 18-27 °C  
11.00-14.00 Температура полотна: 23-34 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.вр.
1	М. Шумахер	1'13.548/34	-	205.188
2	Э. Ирвайн	1'14.123/27	0.575	203.596
3	Д. Култхард	1'14.919/39	1.371	201.433
4	К. Райкконен	1'14.986/30	1.438	201.253
5	Ж. Вильнев	1'15.035/41	1.487	201.122
6	Ф. Масса	1'15.136/37	1.588	200.851
7	Дж. Физикелла	1'15.209/42	1.661	200.656
8	Я. Трулли	1'15.256/41	1.708	200.531
9	Н. Хайдфельд	1'15.280/38	1.712	200.520
10	Р. Шумахер	1'15.291/37	1.743	200.438
11	П. де ла Роса	1'15.304/34	1.756	200.403
12	М. Сало	1'15.421/39	1.873	200.092
13	Дж. Баттон	1'15.548/40	2.000	199.756
14	А. Мак-Ниш	1'15.589/46	2.041	199.648
15	М. Уэббер	1'15.629/48	2.081	199.542
16	Х.-П. Монтойа	1'15.632/26	2.084	199.534
17	Т. Сато	1'15.659/27	2.111	199.463
18	О. Панис	1'15.941/34	2.393	198.722
19	А. Ионг	1'16.138/46	2.590	198.208
20	Р. Баррикелло	-/1	-	-

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

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

### ТРЕНИРОВКА. СУББОТА

Солнечно. Сухо Температура воздуха: 16-24 °C  
9.00-11.00 Температура полотна: 18-31 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.вр.
1	М. Шумахер	1'11.158/28	-	212.080
2	Р. Баррикелло	1'11.394/29	0.236	211.379
3	Э. Ирвайн	1'11.688/25	0.530	210.512
4	Р. Шумахер	1'11.849/26	0.691	210.040
5	Д. Култхард	1'11.909/22	0.751	209.865
6	Н. Хайдфельд	1'11.910/26	0.752	209.862
7	Х.-П. Монтойа	1'11.992/25	0.834	209.623
8	К. Райкконен	1'12.162/26	1.004	209.129
9	Дж. Физикелла	1'12.220/28	1.062	208.961
10	Ф. Масса	1'12.589/23	1.431	207.899
11	М. Сало	1'12.656/25	1.498	207.707
12	П. де ла Роса	1'12.678/28	1.521	207.641
13	Ж. Вильнев	1'12.728/17	1.568	207.507
14	О. Панис	1'12.746/28	1.588	207.450
15	Я. Трулли	1'12.759/30	1.598	207.422
16	Т. Сато	1'12.826/17	1.666	207.222
17	Дж. Баттон	1'12.878/28	1.720	207.074
18	А. Мак-Ниш	1'13.204/33	2.046	206.152
19	М. Уэббер	1'13.547/20	2.389	205.191
20	А. Ионг	1'13.562/34	2.404	205.149

### КВАЛИФИКАЦИЯ

Переменная облачность. Сухо Температура воздуха: 26-24 °C  
13.00-14.08 Температура полотна: 34-35 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	+%	В.вр.	Время дня
1	М. Шумахер	1'10.790/11	-	-	213.182	13:37.14
2	Р. Баррикелло	1'11.058/12	0.268	0.378	212.378	13:41.50
3	Д. Култхард	1'11.413/12	0.623	0.880	211.322	14:00.34
4	Х.-П. Монтойа	1'11.414/11	0.624	0.881	211.319	13:23.48
5	Р. Шумахер	1'11.587/12	0.797	1.125	210.809	14:00.02
6	К. Райкконен	1'11.633/12	0.843	1.190	210.673	13:37.30
7	Ж. Вильнев	1'11.738/12	0.948	1.339	210.365	13:56.51
8	Я. Трулли	1'11.888/12	1.098	1.551	209.926	13:51.20
9	Дж. Физикелла	1'11.902/12	1.112	1.570	209.885	13:52.08
10	Н. Хайдфельд	1'11.953/11	1.163	1.642	209.736	13:57.43
11	Ф. Масса	1'12.083/12	1.293	1.826	209.358	13:59.14
12	О. Панис	1'12.161/9	1.371	1.936	209.132	13:36.54
13	Э. Ирвайн	1'12.282/10	1.492	2.107	208.782	13:34.34
14	Дж. Баттон	1'12.401/12	1.611	2.275	208.439	14:00.50
15	Т. Сато	1'12.647/12	1.857	2.623	207.733	13:53.36
16	А. Мак-Ниш	1'12.723/11	1.933	2.730	207.516	13:35.10
17	П. де ла Роса	1'12.739/12	1.949	2.753	207.470	13:42.57
18	М. Уэббер	1'13.128/12	2.338	3.302	206.366	13:56.45
19	М. Сало	1'13.213/11	2.423	3.422	206.127	13:48.03
20	А. Ионг	1'13.809/5	3.019	4.264	204.462	13:24.26
		107%	1'15.745	4.955	7.000	

### РАЗМИНКА

Солнечно. Сухо Температура воздуха: 15-26 °C  
8.30-9.00 Температура полотна: 16-33 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	В.вр.
1	М. Шумахер	1'13.183/14	-	206.211
2	Р. Баррикелло	1'13.321/16	0.138	205.823
3	О. Панис	1'13.471/12	0.288	205.403
4	Т. Сато	1'13.718/14	0.535	204.715
5	К. Райкконен	1'13.765/10	0.582	204.584
6	М. Сало	1'13.867/14	0.684	204.302
7	Э. Ирвайн	1'13.898/15	0.715	204.216
8	Д. Култхард	1'13.930/10	0.747	204.128
9	Дж. Баттон	1'14.074/8	0.891	203.731
10	Дж. Физикелла	1'14.154/17	0.971	203.511
11	Х.-П. Монтойа	1'14.223/16	1.040	203.322
12	Ф. Масса	1'14.236/13	1.053	203.286
13	Я. Трулли	1'14.254/13	1.071	203.237
14	Ж. Вильнев	1'14.377/14	1.194	202.901
15	Н. Хайдфельд	1'14.603/16	1.420	202.286
16	Р. Шумахер	1'14.650/8	1.467	202.159
17	П. де ла Роса	1'14.844/15	1.661	201.635
18	А. Мак-Ниш	1'15.220/15	2.037	200.627
19	М. Уэббер	1'15.257/16	2.074	200.528
20	А. Ионг	1'15.522/13	2.339	199.825

### ГОНКА

Солнечно. Сухо Температура воздуха: 28 °C  
13.00 Температура полотна: 33-39 °C

№	Пилот	Время	ЛК/№	В.вр.	
1	2	Р. Баррикелло	1:31'07.934	1'12.738/27	201.475
2	1	М. Шумахер	+0.011	1'12.754/26	201.475
3	3	Д. Култхард	+7.799	1'13.481/41	201.189
4	6	Х.-П. Монтойа	+9.911	1'12.798/27	201.111
5	14	Я. Трулли	+56.847	1'14.028/27	199.402
6	11	Ж. Вильнев	+58.211	1'13.848/48	199.353
7	9	Дж. Физикелла	+1 круг	1'14.025/34	198.309
8	15	Дж. Баттон	+1 круг	1'14.265/71	197.818
9	7	Н. Хайдфельд	+1 круг	1'14.557/27	197.532
10	16	Э. Ирвайн	+1 круг	1'14.190/41	196.986
11	10	Т. Сато	+1 круг	1'14.556/47	196.915
12	12	О. Панис	+1 круг	1'14.263/47	196.339
13	8	Ф. Масса	+2 круга	1'14.796/64	195.847
14	24	М. Сало	+2 круга	1'14.672/54	195.756
15	25	А. Мак-Ниш	+2 круга	1'14.882/40	195.240
16	5	Р. Шумахер	+2 круга	1'13.260/71	194.642
НК 4	К. Райкконен	НФ (50)	1'13.819/42	198.488	
НК 22	А. Ионг	НФ (46)	1'15.347/38	193.783	
НК 23	М. Уэббер	НФ (38)	1'15.367/29	195.645	
НК 17	П. де ла Роса	НФ (27)	1'15.498/25	194.764	

### ЧЕМПИОНАТ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ

Пилот	Очки
1 М. Шумахер	13
2 Р. Баррикелло	71
3 Х.-П. Монтойа	47
4 Р. Шумахер	42
5 Д. Култхард	41
6 К. Райкконен	20
7 Дж. Баттон	13
8 Я. Трулли	9
9 Э. Ирвайн	8
10 Н. Хайдфельд	7
11 Дж. Физикелла	7
12 Ж. Вильнев	4
13 Ф. Масса	4
14 О. Панис	3
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	12:4	Р. Баррикелло
Д. Култхард	6:10	К. Райкконен
Р. Шумахер	7:9	Х.-П. Монтойа
Н. Хайдфельд	10:5	Ф. Масса
Н. Хайдфельд	1:0	Х.-Х. Френтцен
Дж. Физикелла	12:3	Т. Сато
Ж. Вильнев	9:7	О. Панис
Я. Трулли	12:4	Дж. Баттон
Э. Ирвайн	9:6	П. де ла Роса
Х.-Х. Френтцен	11:1	Э. Бернольди
А. Ионг	0:14	М. Уэббер
Э. Дэвидсон	0:2	М. Уэббер
М. Сало	14:2	А. Мак-Ниш

### КУБОК КОНСТРУКТОРОВ

Команда	Очки
1 Scuderia Ferrari Marlboro	205
2 BMW WilliamsF1 Team	89
3 West McLaren Mercedes	61
4 Mid Seven Renault F1 Team	22
5 Sauber Petronas	11
6 Jaguar Racing	8
7 Lucky Strike BAR Honda	7
8 DHL Jordan Honda	7
9 KL Minardi Asiatech	2
10 Panasonic Toyota Racing	2
11 Orange Arrows	2



М. Шумахер 1'10.790	Р. Баррикелло 1'11.068
Д. Култхард 1'11.413	Х.-Л. Монтойя 1'11.414
Р. Шумахер 1'11.587	К. Райкконен 1'11.533
Ж. Вильнев 1'11.738	Я. Трулли 1'11.888
Дж. Физикелла 1'11.902	Н. Хайнфельд 1'11.953
Ф. Масса 1'12.083	О. Панис 1'12.161
Э. Ирвайн 1'12.262	Дж. Баттон 1'12.401
Т. Сато 1'12.647	А. Мак-Ниш 1'12.723
П. де ла Роса 1'12.739	М. Уэббер 1'13.128
М. Сало 1'13.213	А. Йонг 1'13.909

**1** Тройка лидеров сохранила позиции в первом повороте, Р. Шумахер обогнал Монтою, а Трулли поднялся с 8-го на 6-е место. Провалили старт Панис, пропустивший пятерых соперников, и де ла Роса, откатившийся на последнее место. Порядок к концу первого круга: М. Шумахер, Баррикелло, Култхард, Р. Шумахер и Монтойя бок о бок, Трулли.

**2** В первом повороте Монтойя (5-й) атакует Ральфа, машину немца разворачивает, и два Williams сталкиваются. Хуан-Пабло продолжает гонку 7-м, а Шумахер отправляется в боксы для замены заднего антикрыла. На протяжении оставшейся части дистанции Ральфу предстоит замыкать гонку. Сато (12-й) обгоняет Баттона в 8-м повороте, Мак-Ниш (15-й) опережает Ирвайна.

**4** Сало (14-й) и Мак-Ниш (13-й) едва не повторяют аварию двух Williams, но в последний момент шотландец благоразумно пропускает финна вперед.

**7** Сато (11-й) атакует Френтцена в 1-м повороте. Немец сопротивляется до последнего, и обе машины оказываются на траве. Баттон (12-й) опережает и японца, и немца, а в 4-м повороте Такума "дожимает" таки Хайнца-Харальда.

**12** Ирвайн (15-й) пропускает Паниса с Уэббером. Отырыв пары Ferrari уже больше 10 с.

**13** На стартовой прямой Вильнев (5-й) опережает Райкконена, у которого перебои с зажиганием в одном из цилиндров.

**15** Панис (15-й) обгоняет Мак-Ниша на торможении перед 1-м поворотом.

**17** Райкконен (6-й) там же, на стартовой прямой, пропускает и Монтою.

**19** Ирвайн (17-й) возвращает одну позицию, опередив Уэббера в 1-м повороте.

**21** Там же де ла Роса (19-й) обгоняет Йонга, пользуясь тем, что обоих обходят на круг лидеры. Панис (14-й) первым совершает плановый пит-стоп и пропускает пятерых соперников.

**25** Вильнев (5-й) первым из лидирующей шестерки заезжает в боксы (9.4) и откатывается на 11-е место.

**26** Также на пит-лейн Сато (10-й) и Сало (13-й), гонку они продолжают 15-м и 18-м.

**27** М. Шумахер также меняет шины и дозаправляется (8.0), но созданный отрыв позволяет немцу вернуться на трассу 2-м, впереди Култхарда.

**28** Баррикелло повторяет действия товарища по команде (8.0) и возвращается на 2-е место. Также останавливается Хайнфельд (7-й), теряя на этом 4 позиции. Сато (15-й) обгоняет Уэббера, а де ла Роса (18-й) выбывает из гонки в 13-м повороте — отказала трансмиссия.

**29** Трулли (4-й) совершает единственный визит на пит-лейн (12.2) чуть раньше середины дистанции и продолжает гонку 8-м.

**30** Также в боксах Баттон (7-й) и Френтцен (10-й), которые пропускают шестерых и пятерых соперников соответственно.

**31** Вильнев (8-й) атакует Трулли в 1-м повороте, но не успевает затормозить, выскакивает на траву, и Ярно возвращает себе 7-ую позицию.

**32** Сало обгоняет Йонга и выходит на 16-е место, на пит-лейн Монтойя (4-й; 11.2) теряет две позиции, но возвращается на трассу впереди Трулли и Вильнева.

**33** Ирвайн (11-й) в 1-м повороте обгоняет Мак-Ниша, у которого все хуже работает рулевое управление.

**34** Вильнев (8-й) там же опережает Трулли.

**37** Поднявшийся было до 5-го места Физикелла после пит-стопа (11.6) теряет 4 места.

**39** Уэббер (14-й) сворачивает на пит-лейн и прекращает гонку — отказал усилитель руля. Тройку лидеров держится в двух секундах.

**40** Йонг (16-й) дозаправляется и меняет шины, пропуская Паниса.

**41** Также в боксах Мак-Ниш (11-й), на трассу Аллан возвращается 16-м.

**42** Замыкающий тройку Култхард останавливается (10.8) и продолжает гонку позади Райкконена.

**43** Кими в свою очередь посещает боксы (12.9), откатываясь на 6-ю позицию. Пара Ferrari опережает гонщиков McLaren на полминуты, но Шумахеру с Баррикелло еще предстоит пит-стоп. Ирвайн (10-й) теряет на пит-лейн 4 места, Ральф сохраняет 18-ю позицию.

**45** Сало (13-й), у которого барахлит гидравлика и не в порядке система зажигания, обгоняют Ирвайн и Панис.

**47** В конце стартовой прямой взрывается двигатель на Minardi Йонга (17-й). Следующий за Алексом Баррикелло вынужден уйти с траектории, чтобы не поскользнуться на пролитом масле.

**48** Хайнфельд (7-й) совершает второй пит-стоп и продолжает гонку 11-м.

**49** Также останавливаются М. Шумахер (1-й; 7.8), Френтцен (12-й) и Панис (14-й). Михаэль вновь пропускает лишь Баррикелло, а Хайнц-Харальд выезжает из боксов 14-м, но в 4-м повороте вылетает и пропускает Оливье.

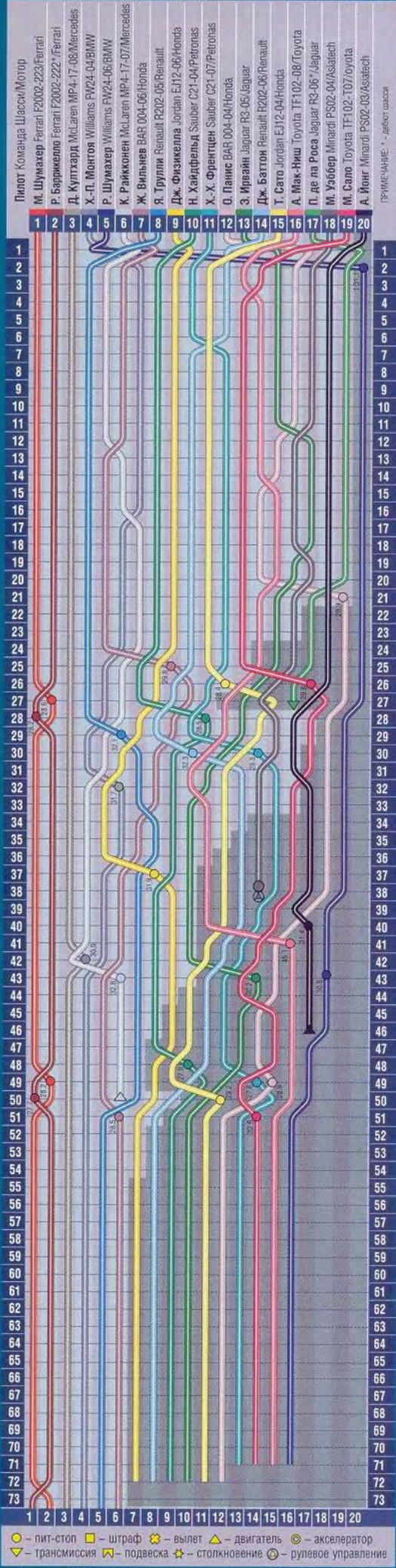
**50** Баррикелло в свою очередь посещает боксы (7.6) и вновь откатывается на 2-е место. Сато (9-й) теряет на пит-лейн 3 позиции.

**51** Волну пит-стопов закрывают Вильнев (5-й; 8.2) и Сало (13-й), пропуская по одному сопернику. На выходе из 7-го поворота на McLaren Райкконена (6-й) отказывает мотор — это уже 10-й сход финна в сезоне и третий подряд по такой причине.

**54** Хайнфельд (9-й), пропуская Култхарда на круг в 1-м повороте, поскользывается, но "ловит" машину.

**67** Ирвайн (10-й) пытается обогнать Хайнфельда все в том же 1-м повороте, также скользит на вылившемся из Minardi Йонга масле, но продолжает гонку.

**73** М. Шумахер сбавляет скорость, и две Ferrari бок о бок пересекают финишную черту. Баррикелло делает это на 0.011 с раньше и становится победителем Гран При. Култхард поднимается на пьедестал, шестерку замыкают Монтойя, Трулли и Вильнев. Лучшие сектора в гонке у Баррикелло (1-й: 22.618; 3-й: 19.832) и М. Шумахера (2-й: 29.898). Максимальную скорость в конце стартовой прямой (350.1 км/ч) выжал из своего Jordan Сато.





# ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИЯ ПОСЛЕ ГОНКИ

## Рубенс Баррикелло



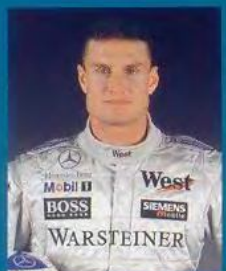
Перед стартом мы до последнего момента решали, какую тактику избрать на гонку и какую машину мне лучше взять. На разминке мне больше понравилась запасная, но в итоге я все же взял основную, поскольку у запасной не все было в порядке с тормозами. Было достаточно непросто обгонять круговых – казалось бы, ребята вполне могли подвинуться в середине прямой, а затем спокойно вернуться на траекторию. Так нет, некоторые тормозили прямо перед моим носом. Так дважды происходило с машинами Toyota, потом двигатель на Minardi взорвался прямо передо мной. Перед стартом гонки мы никогда не говорим о том, что будет на финише. Когда я входил в последний поворот, то просто не знал, что мне делать. Мы попытались финишировать бок о бок, но я оказался чуть впереди. Потом на протяжении трех четвертей круга мы с Михаэлем пытались выяснить, кто же победил – он показывал пальцем на меня, а я думал, что он первым пересек линию финиша. А радио, как обычно, не работало.

## Михаэль Шумахер



В этом сезоне мы уже побили столько рекордов, что не грех было записать в свой актив и самый плотный финиш в истории. Я полагаю, что тактика двух пит-стопов как раз и принесла нам примерно десять секунд преимущества над соперниками, что позволило победить сегодня. Впрочем, это могло и не сработать, если бы мы застряли за круговыми. На первом комплекте шин я старался не атаковать во всю силу, но по прошествии некоторого количества кругов ситуация в гонке более-менее прояснилась и необходимость атаковать отпала сама собой. Когда же мне удалось выехать из боксов впереди Дэвида, то я понял, что такое положение, скорее всего, получится сохранить до конца. У меня не было никакого плана относительно финиша, честное слово. Я просто чувствовал, что Рубенс не меньше меня заслужил победу, и когда мы финишировали бок о бок, ни один из нас не знал, кто же в результате выиграл гонку. Нам пришлось ехать до одного из больших экранов около трассы, и там, наконец, узнать имя победителя гонки.

## Дэвид Култхард



Поначалу я сомневался – на какой машине стартовать. Но все же я решил взять основную – к ней как-то привыкаешь по ходу уик-энда. Мне удалось здорово стартовать, учитывая, сколько топлива было на борту. Получилось даже догнать Феррари, но затем лишний вес сказался, и в первый поворот они вошли раньше меня. Поначалу машина вела себя несколько нервно, но когда бак стал пустеть, баланс пришел в норму. В середине гонки передо мной оказалось какое-то невероятное число круговых. Мне никогда не приходилось обгонять столько машин. Хорошо еще, что Феррари тоже пришлось прорываться. Впрочем, в своем третьем месте я был уверен. После отказа мотора у Кими мы изменили программу работы моего двигателя, и последние 20 кругов я откровенно берег его. Мой темп мог бы быть и быстрее, хотя догнать Феррари было нереально. Впрочем, моей главной задачей под конец гонки было сдерживать Монтою, и это мне удалось.

# ГОНКА ГЛАЗАМИ ПИЛОТОВ



дядель условный

**Хаун-Пабло Монтоя:** Оглядываясь назад, я думаю, что это была хорошая гонка с разочаровывающим исходом. На втором круге, обгоняя Ральфа, я затормозил насколько можно поздно. Я уже входил в поворот по внешнему радиусу, когда он внезапно ударил меня. Подозреваю, он затормозил еще позднее. Затем я ошибся с пит-стопом, заехав слишком рано. Дело в том, что на информационной доске мне привиделся условный знак, и я свернул в боксы, но там меня никто не ждал.



**Ярно Трулли:** Я очень доволен результатом. Сегодня нам удалось найти отличные гоночные настройки, правда, непосредственно перед визитом в боксы шины заметно истерлись, и автомобиль было сложно держать под контролем, но несравненно более длинный второй отрезок прошел замечательно. Также совершенно верной оказалась наша стратегия пит-стопов.



тально быстрые

**Жак Вильнев:** Тактику двух остановок в боксах диктовали шины – я боялся, что сцепление резко упадет. После разминки мы внесли некоторые изменения в настройку, и в гонке машина работала отлично. И хотя сцепление шин с трассой возросло, первые 6–10 кругов на новых покрышках получались непростыми. Но по мере того как бак пустел, шины работали все лучше и позволяли проходить действительно быстрые круги и атаковать по-настоящему.



удавалось ехать

**Джанкарло Физикелла:** Не вижу ничего хорошего в финише на седьмом месте. Темп сегодня был весьма высок, и гонка для меня складывалась хорошо, если бы не шины, поведение которых было труднопредсказуемым. Оба комплекта неплохо работали на первых кругах, но затем возникла огромная избыточная поворачиваемость, которая после 15–20 кругов постепенно сходилась на нет, и только тогда мне снова удавалось ехать быстро. Я очень разочарован.



лучшего результата

**Дженсон Баттон:** Восьмое место – далеко не самый лучший результат, который я мог сегодня показать. Уже во втором повороте Джанкарло Физикелла выкинул меня на траву, а еще мне не повезло с пит-стопом – на трассу я вернулся в самой середине плотной группы. В этой гонке мы использовали меньше углы атаки антикрыльев, чем большинство соперников. И хотя я был быстр в конце прямых, потери времени в медленных поворотах, особенно 11-м, оказались слишком велики. Я атаковал всю гонку, но впереди было так мало сходов, что добиться лучшего результата оказалось слишком сложно.



но в таких условиях

**Ник Хайдфельд:** Поначалу все складывалось замечательно – я ехал восьмым и проходил круги с хорошим временем. Это дало мне надежду на очки, но прямо перед вторым пит-стопом с передней части машины начало твориться что-то странное – появилась и стала быстро расти недостаточная поворачиваемость, машиной сразу стало сложно управлять. Надо еще проанализировать, в чем же здесь дело, но в таких условиях девятое место – лучший результат, на который я мог рассчитывать.



Ральфа Шумахера,

**Эдди Ирвайн:** Сегодня мы расплачивались за вчерашние ошибки. Не сумев показать хороших результатов в квалификации, мы были вынуждены использовать компромиссную стратегию. Я уверен, что если бы вчера мы проехали лучше, то сегодня смогли бы опередить обе Renault в гонке. Машина показала хорошую скорость, и за всю гонку у меня не было ни малейших проблем, за исключением Ральфа Шумахера, который, отставая на круг, постоянно старался вклиниться между нами с Хайдфельдом, хотя мы боролись за позицию. Впрочем, не слишком умное поведение нормально для Ральфа.



# БАНЗАЙ!

Даже самое хорошее начало без достойного завершения ничего не значит.  
Пьер Корнели



Великий классик Корнели знал толк в законах драматургии. И хотя Формулу-1 от эпохи Возрождения отделяет пропасть даже куда большая, чем та, что разверзлась в последнее время между Ferrari и остальными командами, заключительный этап чемпионата мира лишится раз подтверди справедливость слов знаменитого драматурга. Помните первую гонку этого года? Тогда совершенно неожиданное пятое место в домашнем Гран При новичка Марка Уэббера на практически безнадежной Minardi замечательнейшим образом оттенило, если не затмило, блистательную победу Михаэля Шумахера. А завершился сезон на не менее высокой ноте, чем начался, подарив еще одну "маленькую сенсацию местного значения". Подлинным героем Гран При Японии стал вовсе не Михаэль Шумахер, в паре со своим верным бразильским Сандро Пайовой привадавший неуверенные альфы Ferrari к очередному, уже пятнадцатому для этой пары в целом и девятому в этом сезоне дублю. Им стал повторивший подвиг Уэббера Такума Сато, от которого после невероятного числа аварий и сходов этого, в общем-то, никто и не ждал.

Эдди Джордан:  
"ЧЕСТНО ГОВОРЯ, Я ВО ВСЕ НЕ ОЖИДАЛ ОТ ТАКУМЫ, ЧТО ОН ФИНИШИРУЕТ ПЯТЫМ. НО ОН БЛЕСНУЛ ТАКИ ТАЛАНТОМ, О КОТОРОМ Я УЖЕ ДАВНО ВСЕМ ГОВОРИЛ!"

## У последней черты

**Общий фон**  
Отличительной особенностью Гран При Японии 2002 года стало то, что он состоялся не только в качестве традиционного последнего этапа чемпионата мира, но, очень может быть, и последнего Гран При Формулы-1 в ее сегодняшнем виде. Простите за несколько тавтологий, но после большой зимней перестройки Формулы-1, судя по заявлениям боссов FIA, ждут большие перемены. Увы, но подобный по



При столь активной и массовой поддержке Такума Сато и Honda просто не могли не добиться успеха

своему масштабу "Титанику" корабль под названием "Формула-1", напорившись на не менее колоссальный айсберг в лице вот уж какой сезон непотопляемых Михаэля Шумахера и Ferrari, явно терпит бедствие, и зрители разбегаются прочь от тонущего судна. "Кто виноват?" и "Что делать?" – именно эти прекрасные знакомые нам вопросы чаще всего звучали и обсуждались по ходу японского финала. А он тем временем шел своим чередом, и по числу людей, собравшихся в Парке развлечений близ Нагои, где огромной "восьмеркой" пролетала трасса "Сузука", вряд ли можно было говорить о существенном падении интереса к Ф-1 – во крайней мере среди японцев.  
Гонка на "Сузуке" считается одной из наиболее зрелищных в календаре чемпионата, несмотря на то что обгоны здесь традиционно сложны (посему очень важна позиция на стартовой решетке). Поворот "130K" наряду с коварной "Ложкой" стал еще одной звонкой нотой последнего гоночного уик-энда сезона – довольно много гоппишью обгомы в этих поворотах крылья и колеса своих машин, и, увы, не только.



## 11.10.2002. Пятница. Тренировка



Жак Вильнев был первым в этот уик-энд, кто оставил от своей машины лишь "рожки да ножки". Но сам уцелел

### Первая часть. 11.00–12.02

**00–15** После пробного круга трасса пустует, а тренировку мин. на 14-й минуте начинает Сато. Первое время Такумы на домашней трассе – 1'43.389.

**15–30** Потихоньку покидают боксы и остальные. На первой мин. строчке сменяют друг друга гонщики сначала Sauber, затем Williams (у Монтой 1'37.316). М. Шумахер сначала чуть медленнее Хуана-Пабло, а затем проходит круг за 1'36.109. Вильнев разбивает машину на выходе из Spoon – BAR подскочил на бордюре и врезался в барьер. Красные флаги. Панис, проезжая мимо, слишком снижает скорость и глушит мотор.

**30–45** Баррикелло выскакивает с трассы в Degner, но возм. возвращается на асфальт. Култхард выходит было на 2-е место, но Рубенс опережает его (1'36.620). В шестерке – только пилоты "большой тройки", 7-е место у де ла Росы (второй Jaguar медленнее – барахлят тормоза).

**45–60** Трулли становится "лучшим среди остальных" – мин. 1'38.426. Баррикелло ставит рекорд 3-го сектора, но не может опередить Михаэля (1'36.348; 2-й).

### Вторая часть. 13.00–14.00

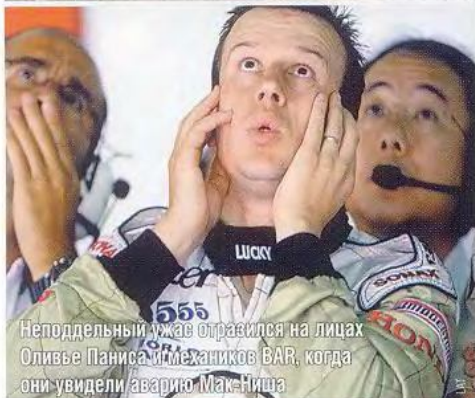
**00–15** В "эске" Райкконен на быстром круге блокирует колеса и не улучшает время, а Масса и вовсе срезает поворот. 7-е время у Паниса (1'38.269). На выходе из 2-го Degner разворачивает Williams Ральфа, но не

меч продолжает тренировку. Уэббер выскакивает на гравий в Spoon.

**15–30** Масса разбивает "большую тройку" – 1'37.492 (6-й; механики устранили неполадки в системе зажигания). Ральф быстрее всех проходит последний сектор и выходит на 3-е место: 1'36.353. "Выстреливают" McLaren – 1'34.232 у Райкконена, 1'34.730 у Култхарда (на машине Дэвида новый мотор – в конце первой части возникли неполадки в гидросистеме). Jordan Сато подкакивает на бордюре в Degner и, вращаясь, вылетает в гравий. Японцу удается удержать машину под контролем и вернуться на асфальт, но свежий комплект шин испорчен. Монтойа – 1'35.742 (3-й). На машине Йонга неполадки с КП – Алекс срезает "эску" и сворачивает на пит-лейн. В задней части машины видны языки пламени. Механики склоняются над ней, и одному из них в лицо срабатывает огнетушитель.

**30–45** Уэббер и Физикелла срезают "эску". Обгоняя Уэббера в мин. "S" Curves, Култхард едва не "теряет" машину. М. Шумахер, пройдя лишь 4 быстрых круга, прекращает тренировку – не в порядке гидросистема. Баррикелло лишь 3-й (1'35.402). 7-й результат у Ирвайна – 1'36.190.

**45–60** Покидает боксы Вильнев – механики заменили КП и детали подвески. Монтойа на быстром круге ошибается в Degner, и машина ударяется в барьер из шин. Уже после клетчатого флага Райкконен выскакивает с трассы во втором Degner.



Неподдельный ужас отразился на лицах Оливье Паниса и механиков BAR, когда они увидели аварию Мак-Ниша



Крепкая задняя часть машины превратилась в хлам, но спасла жизнь пилоту



Аллан Мак-Ниш в шоке



Аллан Мак-Ниш. "Все шло хорошо в повороте "130R", но неожиданно появилась сильная избыточная поворачиваемость, и мою машину задом наперед бросило в барьер. После вчерашней аварии я передохнул ночью и во время утренней разминки чувствовал себя прекрасно. Я гонщик и хотел бы выйти на старт завтрашнего Гран При, но вынужден подчиниться решению



## Домашние стены помогают не всем

### Расстановка сил

Покрытие японской трассы, хоть и абразивное, отличается весьма слабыми сцепными свойствами и посему требует достаточно высокой прижимной силы. А также предельно точного пилотажа и очень аккуратного "обращения" с бордюрами. На этом-то многие и споткнулись. Причем первым уже в самом начале пятничной утренней тренировки стал многоопытный любитель "езды на грани" Жак Вильнев. На выходе из "Ложки" он попросту потерял контроль над машиной и со всего маху въехал в ограждение. Машина превратилась в груды обломков, но сам гонщик, к счастью, остался цел и невредим. Из-за того, что на разбитой машине необходимо было заменить коробку передач, подвеску и практически всю носовую часть, Жа-

ку пришлось отдыхать почти всю пятницу. Отдыхал и Михаэль Шумахер. Из-за проблем с гидравликой он смог проехать лишь 19 кругов, и, похоже, лишь благодаря этому "пятничный поул" ушел к McLaren.

А на последних минутах примеру Вильнева последовала еще одна "горячая голова" — Хуан-Пабло Монтоя. "Жал, как всегда на педаль, — жаловался он позже, — но наскочил на грань бордюра и потерял машину. Удар был весьма сильным и даже слегка болезненным". Отличился и будущий герой Гран При Такума Сато: он тоже вылетел в повороте, хотя и без особых последствий, да и в целом показал результат хуже, чем Физикелла. Тем не менее запасную машину уже даже на квалификацию настроили именно под японца. Так, на всякий случай: вдруг родные стены помогут?

В ходе квалификации "разобрал машину на части" Аллан Мак-Ниш — ему родные для

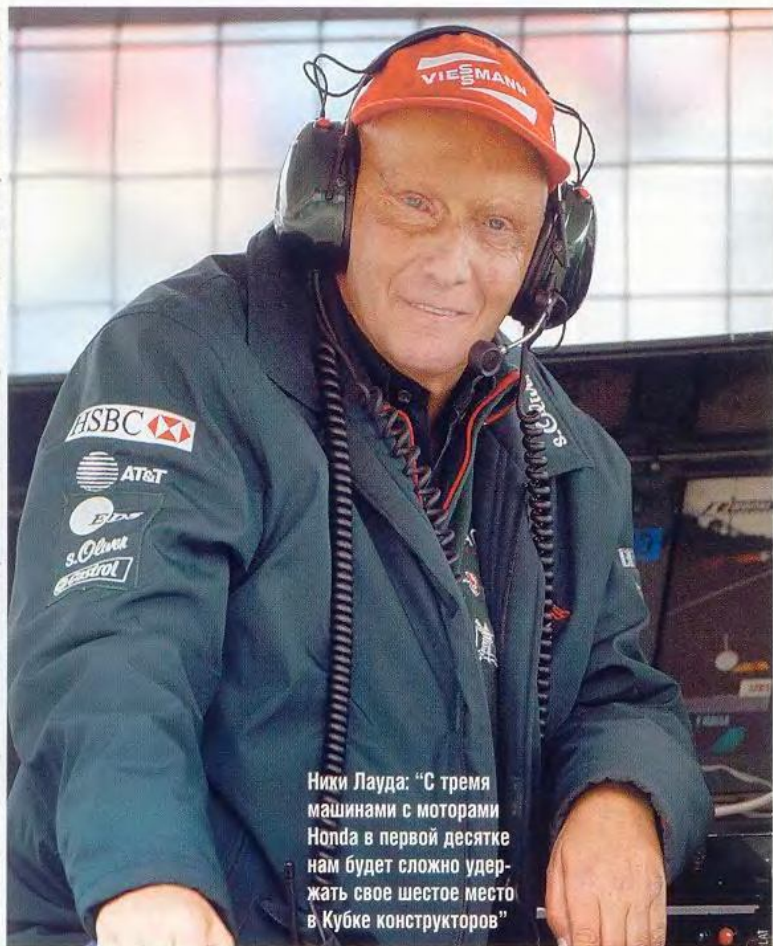


Toyota стены не то что не помогли, а даже чуть не убили. Едва успев в повороте "130R" сбросить скорость с 310 до 280 км/час, он врезался в металлическое ограждение с такой силой, что пробил его насквозь! Из машины он выбрался самостоятельно, но был в явном шоке и хромал на одну ногу. Квалификационные заезды были прерваны на 74 мин — восстанавливали ограждение. Несмотря на сильный ушиб с гематомой, на следующее утро Аллан все же принял участие в разминке, но от участия в самой гонке Сид Уоткинс решил его все же отстранить.

В то время как пилоты Ferrari достаточно легко обеспечили себе первые два места на стартовой решетке, за остальные развернулась острейшая борьба — как между McLaren и Williams, так и между командами, борющимися за 4–7 места в Кубке конструкторов.

В результате "серебристо-черные" опередили "бело-голубых", а "зеленые" оказались позади "желтых" и одного из "белых". В частности, Эдди Ирвайну, которому очень нужно было место на стартовой решетке поближе к лидерам, помешали редкие для Jaguar неполадки с мотором — как раз тогда, когда все соперники в конце прибавили в скорости. Приятно удивил Алекс Йонг самым маленьким за весь сезон отставанием от Марка Уэббера — всего чуть больше 0,3 с.

Таким образом, на воскресной стартовой решетке командам предстояло занять места в соответствии с прошлогодней "табелью о рангах": первый ряд — Ferrari, второй — McLaren, третий — Williams. Причем седьмое место на окрашенном в желтый цвет четвертом ряду буквально вырвал себе под конец квалификации к огромному восторгу трибун не кто иной, как Такума Сато! Видать, все же и родные стены помогли, и улучшенная квалификационная версия мотора Honda. Да и сам он, надо полагать, выложился на все сто.



Ники Лауда: "С тремя машинами с моторами Honda в первой десятке нам будет сложно удержать свое шестое место в Кубке конструкторов"



Хуан-Пабло Монтоя: "Машина была неважно сбалансирована, да и я сам допустил пару ошибок, особенно в последней попытке, утратив шанс улучшить свой результат. К сожалению, это, как и в Австралии, моя худшая в сезоне позиция на старте"



Оливье Панис: "Я притормозил, чтобы пробраться сквозь осколки от машины Жака и убедиться, что он не пострадал, но при этом отвлекся от управления автомобилем, и мотор заглох"



Михаэль Шумахер и Ferrari в очередной раз легко подтвердили свое безоговорочное превосходство

## 12.10.2002. Суббота. Тренировка

### Первая часть. 9.00–9.45

**00–15** Оба гонщика BAR ненадолго задерживаются на мин. трассе после пробного круга — вчера Вильнев и Панис пропустили почти половину тренировки. После этого трасса пустует.

**15–30** Первое время дня у Йонга (1'39.773), но очень скоро мин. Алекса оставляют не у дел пилоты BAR и Ирвайн (1'35.533). Райкконен подтверждает вчерашнюю скорость — 1'34.552. Монтоя ставит рекорд первого сектора, но упирается в М. Шумахера перед Degner. Немец поднимает руку в знак извинения. Баррикелло — 1'34.261, Ральф — 1'34.142, Михаэль — 1'33.088!

**30–45** Мак-Ниш сворачивает в боксы — проблемы с двигателем. Там же Ирвайн — не в порядке датчик дифференциала. Баррикелло 2-й (1'33.688), а М. Шумахер, быстрее всех пройдя самый длинный 2-й сектор, еще быстрее — 1'32.978. Перед "эской" едва не сталкиваются де ла Роса и Уэббер, Марку приходится срезать

поворот. Уже после клетчатого флага взрывается мотор на Jordan Сато.

### Вторая часть. 10.15–11.00

**00–15** Мак-Ниш выезжает на трассу, а Jaguar Ирвайна по-прежнему в боксах. Култхард ставит рекорд скорости перед "эской" — 292 км/ч.

**15–30** Ирвайн, наконец, покидает боксы, так же, как и Сато. Монтоя вылетает в Degner, но возвращается. На выходе из-под моста останавливается BAR Паниса — отказ КП. Не все в порядке и у Вильнева — барраhlит дроссель.

**30–45** Монтоя (1'33.525), Ральф (1'33.233) и Райкконен (1'33.290) пока не могут догнать лидера, а в борьбе за 7-е место впереди Ирвайн (1'34.544). На прямой после "шпильки" замирает Minardi Уэббера — поломка КП. Также съезжает с трассы Ирвайн — не выдержал мотор.



# ШИПГРАН ПРИ ЯПОНИИ

## 12.10.2002. Суббота. Квалификация.

**13:00–13:15** После десятиминутной паузы первым бокс покидает Юри Алфредссон (1:38.863). Начинают прощупывать трассу лидеры: Райкконен (1:32.639) – лучшее время уик-энда; Р. Шумахер (1:33.056), Куттурдэ (1:32.659), Пилоти Феррат следят в боксах, а Монтола огибает на быстром круге.

**25–35 мин.** Баррикелло – 1:32.697, Микаэль – 1:31.825! На McL-апи Райкконена многобаше неполадки в пневмоцилиндре, механики начали готовить запасную машину, но Феликс решает остаться за рулем основной. Монто – 1:32.274 (2-й). А вот Ральфа и облом гоночника McLагел не удается закончить быстрый круг (Райкконен, правда, огибает на первом секторе и уже сбросил скорость) – Ман-Ниси теряет контроль над машиной на выходе из 103R, Тойота срывается с трассы, врезается в барьер и перелетает его. Гон-



Юри Алфредссон в пилотском кимоно не испытывает ни капли уверенности перед стартом гонки



Алексей Иванюк в квалификации оказался медленнее и Куттурдэ, и Ральфа Шумахера. Но в последующей гонке подтвердил старую шиферскую истину: тише едешь – дальше будешь

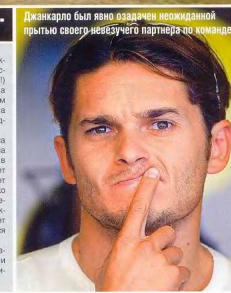


## 13.10.2002. Воскресенье. Разминка

**10:00–10:30** 00–15 В разминку принимают участие среди прочих и Мак-Мин. Ниси, несмотря на некоторые проблемы с колесами. После проверки машин разминку начинает М. Шумахер (1:38.716). Перебить это время никому не удается, а вторую строчку занимает Райкконен (1:37.276), затем Ральф (1:37.167), Микаэль, сбрасывает еще немного, а второе время теперь у Куттурдэ – 1:37.014. Сато подтверждает свою скорость – 1:37.903, 6-й.

**15–25 мин.** Панис высказывает с трассы на 1-м секторе Физикальда вылетает в погостартовой связке поворотов, машина заводится в гравий. Монтола мещет М. Шумахера и "S" Curve, но на следующем круге немец показывает 1:36.454, Баррикелло – 1:36.676, 2-й. Масса догонит только покинувшего боксы Баттендера и вынужден резко тормозить, чтобы не врезаться в BAR Жака. Ингг срывает "эску". Третьи 6-й (1:37.281). С рекордом 1-го сектора Микаэль все быстрее – 1:36.249. Ральф вылетает в Барнетт, когда не врезается в барьер, но возвращается на асфальт.

**25–30 мин.** Райкконен 2-й (1:36.652), но тут же Баррикелло проезжает круг за 1:36.650. Езда не становится жестче Куттурдэ и Ириэки. Усию после короткого дрифта Сато не возвращается на асфальт и Сполт, а Ральф срывает "эску".



Дженкарло был явно авантачен номинальной протью своего несезонного партнера по команде

щик в шоковом состоянии. Квалификация остановлена на 1:14.

Гонщики один за другим покидают боксы. У Паниса на выходе с гит-лины отказывает КТ – Оливье бежит за запасной машиной. Баррикелло огибает на последнем секторе и остается 5-м. Монтола также не улучшает позицию. Микаэль – 1:31.610, а Ральф перемещается на 2-ю строчку – 1:32.444. Европеем, неадрого: Баррикелло – 1:32.244, Куттурдэ – 1:32.088. Ириэки вновь подводит двигатель.

Физикальда показывает 7-е время (1:33.276), а лидеры начинают последний круг. Почти все огибается по ходу круга, и лишь Баррикелло отыгрывает позицию (1:31.749, 2-й). Зоренетую току ставит М. Шумахер в "абсолютно" – 1:31.317, и Сато в категории "все остальные" – 1:33.090. 7-е место Физикальда не смог обогнать напарник – заборздела электроника КТ.



Дэниел Куттурдэ не чувствует себя уверенно на трассе, но в последующей гонке подтвердил старую шиферскую истину: тише едешь – дальше будешь



Дэниел Куттурдэ не чувствует себя уверенно на трассе, но в последующей гонке подтвердил старую шиферскую истину: тише едешь – дальше будешь

## От печали до радости

**Красная линия гонки**

Хоть день гонки выдался солнечным и обещал собравшимся в Парке развлечений сплоченный праздник, начало его оказалось омрачено весьма безрадостным событием. В ходе предармившей Гран При Японии гонки поддержки Формулы-Дрифт 22-летний Хироки Нагаэ (гонившийся в этом сезоне в японской Ф-3, а в прошлом – в вышестоящей Ириэки младшей серии и выступавший в ней на сей раз в качестве гостя) в повороте "Ложка" наехал передними колесами своей машины на задние колеса впереди идущей, и, как обычно в таких случаях бывает, его машина вылетела в воздух и на большой скорости врезалась в ограждение. Но ему, в отличие от Жака Вилья-



Алексей Иванюк: "В ЭТОТ РАЗ МОЯ МАШИНА НЕ БЫЛА ОСНАЩЕНА УСИЛИТЕЛЕМ РУЛЕВОГО УПРАВЛЕНИЯ, ПОЭТОМУ, КОГДА МАШИНА ПОТЕРЯЛА СЦЕПЛЕНИЕ С ТРАССОЙ, Я НЕ СМОГ ЕЕ ПОИМАТЬ"

Желая избежать в связи с аварией последнего круга в Ф-1, российский индустриальный и составил команду уже дебютировав на гонки близлежащих шипгранов и финишу

на, не повезло. Белые экраны, которыми прибывшая команда спасателей оградила гоночника, заставили охлувшие трибуны погружаться в напряженное молчание. В бессознательном состоянии молодой японец на вертолете был доставлен в госпиталь и лишь там после приема в сознание. Обследовавшие его медики вынесли весьма неутешительный вердикт: перелом позвоночника в районе шестого позвонка, черепной паралич. Прерванную гонку отменили совсем, дабы не задерживать старт Гран При: аварии, в том числе и со столь тяжелыми последствиями – увы, составная часть автоспорта, а пока, как говорится, должно проводиться.

Возврат "программы", в соответствии с ожиданиями местной публики, должен был

стать, конечно же, новсе не Микаэль Шумахер и ikke с ним, а Такума Сато. Особенно его успеха ждали, повинуясь представителям Honda. Но, несмотря на отменную, "лучшую из прочих" стартовую позицию Сато (и на три полагая в десятку в целом), начало гонки и ее дальнейший ход не предвещали ничего хорошего для японских моторостроителей. Уже на установочном круге стартует (уже который по счету за уик-энд) мотор Honda на машине Физикальды. Дженкарло пересаживается в запасную, настроенную под Сато и с другой версией мотора, который итальянец изначально нежелал. Уже на шестом круге вынужден был выбить из борьбы и попытаться к боксам Оливье Панис – к этому его вынудили механические проблемы, а кругом спустя, после неу-

дачной попытки вернуться в гонку, он заскандует уже прижимком в свой бокс.

После первого пит-стопа между двумя "хоцдоццами" завязывается было неуточенная борьба: "просекавший" старт Жак Вильянес привнес затем активно навстречу упущенное и капитально наехал на Физикальду. Тот, с трудом обороняясь от настырного канадца, вынужден даже срезать "эску", и спасает его лишь мотор Honda, но установленный не на его Jordan, а на BAR Вильянеса.

А на 38-м круге стартует мотор и на машине Физикальды, и на трассе остается лишь один представитель Honda – объективно или несправедливо из всех, но только не в глазах собравшихся на "Суэкс" зрителей – Такума Сато. Один на один с куда более сильными

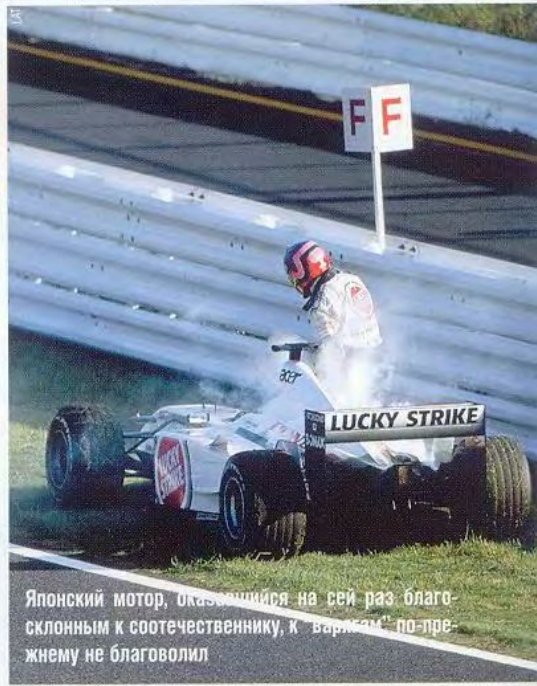




На старте, помимо гонщиков Ferrari, блеснули, как почти всегда, оба пилота Renault, а также Ральф Шумахер и Ник Хайдфельд



Жак Вильнев: "Я долго и упорно боролся с Физикеллой, пытаюсь его обогнать, но Джанкарло в этом смысле – крепкий орешек, он просто не оставляет для этого достаточно места, и, продолжи мы в том же духе, это могло бы закончиться обоюдным вылетом. Но для меня в итоге гонка закончилась тем, что сгорел мотор"



Японский мотор, оказавшийся на сей раз благосклонным к соотечественнику, к «варягам» по-прежнему не благоволил

соперниками и машинами. Один на один с новым мотором, который может взорваться в любой момент. И один на один с многотысячной толпой соотечественников, ждущих от него чуда. Но оставим же, однако, временно Сато наедине со всеми этими ужасами и вернемся на старт гонки.

Михаэль Шумахер, конечно же, сразу ушел в отрыв, в том числе и от Рубенса Баррикелло, который, впрочем, тоже надежно закрепился на своей второй позиции. В этой связи один мой коллега резонно заметил: "Я знаю, как оживить интерес к Формуле-1 хотя бы среди телезрителей. Просто надо показывать гонщиков Ferrari только на старте, чтобы можно было убедиться, что они благополучно ушли в отрыв, и затем уже в самом конце гонки, чтобы опять же убедиться, что они благополучно финишировали. Все равно ведь можно не сомневаться, что победят именно они. А в остальное время надо показывать гонщиков всех прочих команд, между которыми и идет настоящая борьба".

Кажется, кстати, что режиссеры телетрансляций давно уже примерно так и поступают, да и при написании журнального отчета тоже, собственно, ничего другого не остается...

Уже на старте основные события развернулись именно за спинами фаворитов из Ferrari. Ральф Шумахер проявил не меньшее рвение,

чем его старший брат, еще до первого поворота обогнав чуть зазевавшегося Кими Райкконе. Еще лучше, в своем "фирменном" стиле, стартовали оба гонщика Renault, обойдя разом Вильнева и Физикеллу. Следом за Трулли в ту же "дыру" между двумя "хондовцами" протискивается и Хайдфельд, оттесняя таким образом Физикеллу на 11-е место. Масса, который тоже обогнал было провалившего старт Вильнева, но затем вновь пропустивший его, стремится все же выступить не хуже своего партнера в последней гонке за Sauber, жмет на "газ", разгоняется до 290 км/ч перед связкой Degnet, слишком поздно тормозит и на скорости около 180 км/ч... становится первым вышедшим из гонки, разбивая машину о шинное ограждение.

На седьмом круге еще одна потеря, куда более важная с точки зрения итогов чемпионата: Дэвид Култхард, уверенно шедший на третьем месте, резко теряет скорость, сворачивает на пит-лейн и заезжает прямоком в боксы. Сато попадает в очковую зону.

На 13-м круге вдруг, откуда ни возьмись, вновь на трассе появляется Панис. Но кругом спустя опять возвращается в боксы, на сей раз уже окончательно. Надежды Honda тают.

Чуть недотянув до первой волны пит-стопов, вылетает Алекс Йони; который под конец сезона серьезно прибавил в скорости и в на-

чале гонки, поймав кураж, умудрился даже обогнать Марка Уэббера.

Теперь самое время вернуться к Такуме Сато. Ярно Трулли и Дженсон Баттон, застряв за японцем, у которого появились проблемы с недостаточной поворачиваемостью, успешно прибегают к тактике более раннего пит-стопа: пятью кругами позже, в свою очередь заехав на дозаправку, Сато возвращается в гонку уже после них, выходя из очковой зоны аж на девятую позицию. Но инженер Сато Джеймс Ки и главный инженер команды Гэри Андерсон во время пит-стопа изменяют настройки переднего антикрыла в сторону увеличения прижимной силы. Благодаря этому Такума начинает ехать заметно быстрее и, после второго пит-стопа Баттона и остановки Трулли (возникло подозрение, что у Ярно попросту кончился бензин из-за оттянутого второго пит-стопа, но команда впоследствии это категорически опровергла, сославшись на некие загадочные "механические проблемы"), возвращает себе шестую позицию и сохраняет ее и после своей второй дозаправки.

Как раз кругом спустя и лишается своей "движущей силы" третья из четырех машин с моторами Honda – Jordan Физикеллы. Четвертая, пока еще с исправно работающим двигателем – машина Такумы Сато. С таким же самым двигателем, который в Индианаполисе



Кими Райкконен не упустил шанса, подаренного ему Шумахером-младшим



Toyota отличилась в домашнем ГП, увы, так и не смогла



Такума Сато хорошо начал гонку и отлично завершил



использовался лишь в квалификации, а теперь специально для гонки был доработан в плане долговечности и надежности.

Еще десять кругов, и тут, всего за пять кругов до финиша, вновь взрывается мотор. Но на сей раз не Honda, а BMW на машине Шумахера-младшего! Ральф так и не доезжает до заветной третьей ступени пьедестала, "передав" ее Кими Райкконену, зато Сато перемещается на пятое место, причем по-прежнему оставаясь в одном круге с лидером, в то время как ставший шестым Баттон уже отстает на круг. Трибуны, пестрящие флажками с символикой Honda, неистовствуют, напряжение нарастает, как в самой захватывающей драме. Соперников по командной турнирной таблице, кажется, уже можно не опасаться: почти все они выбыли из гонки (в том числе и Педро де ла Роса из-за поломки трансмиссии), а Эдди Ирвайн, у которого, несмотря на порожденные последними успехами радужные ожидания, гонка явно не заладилась, далеко позади. Такуме надо лишь дотянуть до финиша.

И он дотянул! Или, справедливее будет сказать, что дотянул мотор на его Jordan, а сам Сато, хоть ему, как и Уэбберу в Австралии, помогли сходы в лидирующей группе, провел гонку на самом высоком уровне, чего ему страстно желали болельщики, но чего, положив руку на сердце, мало кто ожидал. Японец на японской трассе в машине с японским мотором и на японских шинах – надо ли говорить, что в своей последней гонке сезона после многочисленных неудач он в один миг стал национальным героем и подтвердил право называться лучшим японским гонщиком в современной истории Ф-1? Случайность? Как заметил когда-то японский классик, Рюноске Акутагава: "Судьба неизбежнее, чем случайность. Судьба заключается в характере – эти слова родились не зря".

И в заключение – немного любопытной статистики. Ральф Шумахер провел на "Сузуке" свою 100-ю гонку в Ф-1, которая, как и до этого в случае с другими "юбилярами", закончилась фиаско. Число 50 – именно столько гонок те-

перь на счету Ника Хайдфельда – видимо, удачнее, если досадное седьмое место можно назвать удачей. 100-й эта гонка стала и для West в содружестве с McLaren, потому-то, наверное, и постигла Култхарда неудача. Чуть марки отчасти спас Райкконен, закончив сезон на той же ступени пьедестала почета, на которой и начал, получил некоторое утешение после фатальных десяти (!) сходов из-за поломок в сезоне (своеобразное "наследство", доставшееся от Мики Хаккинена образца 2001 года).

И, наконец, Михаэль Шумахер в последней гонке сезона одержал свою 64-ю за карьеру и 45-ю в Ferrari победу, завершив таким образом все 17 гонок на пьедестале почета, и заработал рекордные 144 очка для себя и 221 очко для команды совместно с Рубенсом Баррикелло, составив самый успешный дуэт в истории Ф-1.

Ну а Японию теперь вполне можно называть Страной восходящего... Сато.  
Банзай!

*Борис Мурадов*

Наконец-то в "темном царстве", которым Формула-1 была для японских гонщиков долгие годы, забрезжил луч света

Такума Сато:

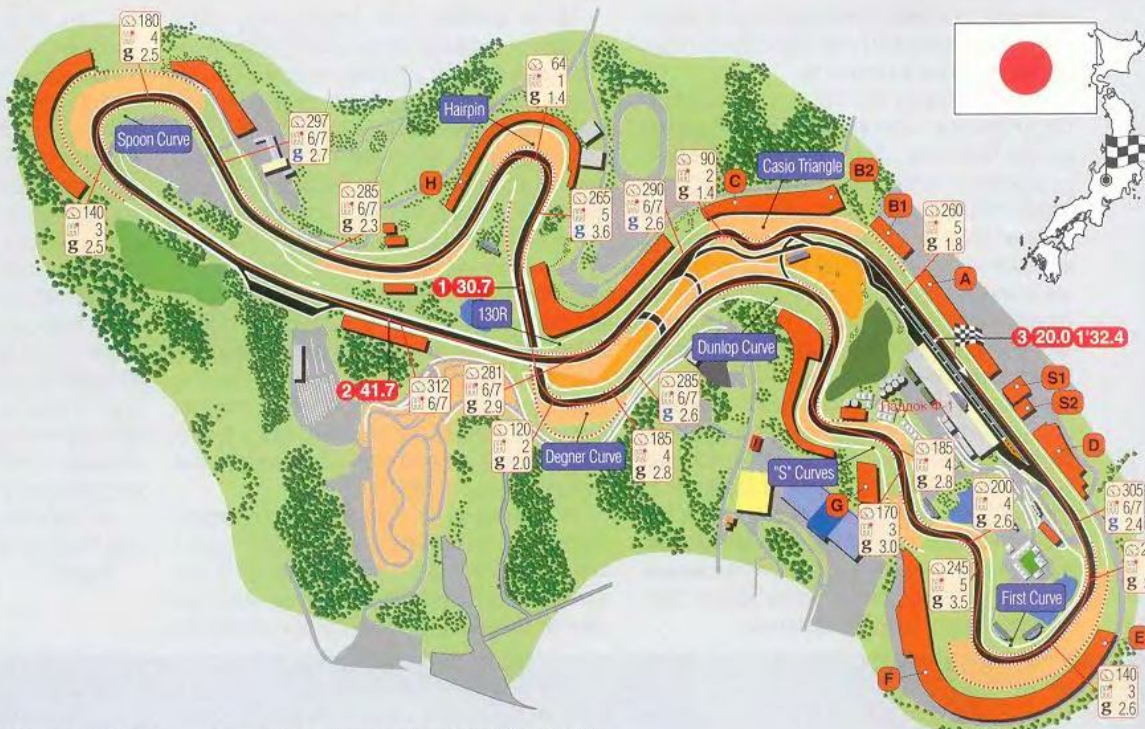
**"В ЭТОМ СЕЗОНЕ МНЕ ЧАСТО НЕ ВЕЗЛО, НО Я НАМЕРЕН ПРОДОЛЖИТЬ ВЫСТУПАТЬ В Ф-1. МОЕ ПЯТОЕ МЕСТО – ЭТО ЛИШЬ ПЕРВЫЙ ШАГ, ЗА КОТОРЫМ ПОСЛЕДУЮТ БОЛЕЕ ВЫСОКИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ!"**



**Сузука Автодром "Сузука Интернэшнл"**  
 Длина круга .....5,821\* км  
 Количество кругов .....53\*  
 Общая длина .....308,317\* км  
 Финиш/старт .....0,196 км  
 Функционирует с 1961 г.  
 Организатор Гран При:  
 Suzuka Motor Sports Club  
 Старт гонки  
 (время московское) .....09:30  
 Расположение:  
 50 км к юго-западу от Нагои  
 Почтовый адрес:  
 Suzuka Circuitland Co., Ltd.,  
 Suzuka International Racing  
 Course, 7992 Ino-cho, Suzuka-shi,  
 Mie-ken, 510-88 - JAPAN  
 Тел. ....(+81) 593 78 1111  
 Адрес в Internet:  
 www.suzukacircuit.co.jp



Знаете ли вы, что...  
 гонка на "Сузуке" стала 100-й для  
 Р. Шумахера и шин Bridgestone, но на  
 японских покрышках немец провёл  
 лишь один сезон – 1999 год?



Победитель 2001 г. ....Михаэль Шумахер/Ferrari F2001: 1:27'33.298  
 Рекорд круга в квалификации .....1'32.484 (2001 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F2001)  
 Рекорд круга в гонке .....1'36.944 (2001 г., Ральф Шумахер/Williams FW23B)

## ТРЕНИРОВКА. ПЯТНИЦА

Перем. обл. Сухо Температура воздуха: 19–23 °C  
 11.00–14.00 Температура полотна: 23–34 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	Вр.
1 4	К. Райкконен	1'34.232/34	–	222.383
2 3	Д. Култхард	1'34.730/29	0.498	221.213
3 2	Р. Баррикелло	1'35.402/34	1.170	219.655
4 6	Х.-П. Монтоя	1'35.742/38	1.510	218.875
5 5	Р. Шумахер	1'35.995/44	1.763	218.298
6 1	М. Шумахер	1'36.109/19	1.877	218.039
7 16	Э. Ирвайн	1'36.190/25	1.958	217.856
8 17	П. де ла Роса	1'36.490/37	2.258	217.178
9 14	Я. Трулли	1'36.529/37	2.297	217.091
10 9	Дж. Физикелла	1'36.744/37	2.512	216.608
11 24	М. Сало	1'36.893/43	2.661	216.275
12 15	Дж. Баттон	1'37.014/37	2.782	216.005
13 10	Т. Сато	1'37.196/45	2.964	215.601
14 25	А. Мак-Ниш	1'37.384/43	3.152	215.185
15 8	Ф. Масса	1'37.442/31	3.260	214.946
16 7	Н. Хайдфельд	1'37.791/39	3.549	214.311
17 12	О. Панис	1'37.927/23	3.695	213.992
18 23	М. Уэббер	1'37.997/33	3.765	213.839
19 11	Ж. Вильнев	1'38.198/11	3.906	213.531
20 22	А. Ионг	1'39.142/30	4.910	211.369

## ТРЕНИРОВКА. СУББОТА

Солнечно. Сухо Температура воздуха: 20–24 °C  
 9.00–11.00 Температура полотна: 22–34 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	Вр.
1 1	М. Шумахер	1'32.978/21	–	225.382
2 5	Р. Шумахер	1'33.233/22	0.255	224.765
3 4	К. Райкконен	1'33.290/22	0.312	224.628
4 6	Х.-П. Монтоя	1'33.525/20	0.547	224.064
5 3	Д. Култхард	1'33.636/22	0.658	223.798
6 2	Р. Баррикелло	1'33.688/18	0.710	223.674
7 16	Э. Ирвайн	1'34.544/20	1.566	221.649
8 10	Т. Сато	1'34.657/22	1.679	221.384
9 15	Дж. Баттон	1'34.723/21	1.745	221.230
10 8	Ф. Масса	1'34.743/17	1.765	221.183
11 9	Дж. Физикелла	1'34.879/19	1.901	220.866
12 7	Н. Хайдфельд	1'34.933/20	1.955	220.740
13 11	Ж. Вильнев	1'35.107/22	2.129	220.337
14 14	Я. Трулли	1'35.330/20	2.352	219.821
15 12	О. Панис	1'35.538/18	2.560	219.343
16 17	П. де ла Роса	1'35.567/18	2.589	219.276
17 24	М. Сало	1'36.265/21	3.287	217.686
18 23	М. Уэббер	1'36.585/19	3.607	216.965
19 25	А. Мак-Ниш	1'36.640/19	3.662	216.841
20 22	А. Ионг	1'37.972/25	4.994	213.893

## КВАЛИФИКАЦИЯ

Солнечно. Сухо Температура воздуха: 24 °C  
 13.00–15.14 Температура полотна: 34–35 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	+	Вр.	Время дня
1 1	М. Шумахер	1'31.317/9	–	–	228.481	15:15.47
2 2	Р. Баррикелло	1'31.749/12	0.432	0.473	228.401	15:11.49
3 3	Д. Култхард	1'32.088/12	0.771	0.844	227.560	15:03.29
4 4	К. Райкконен	1'32.197/10	0.880	0.963	227.291	15:14.38
5 5	Р. Шумахер	1'32.444/10	1.127	1.204	226.684	15:00.30
6 6	Х.-П. Монтоя	1'32.507/10	1.190	1.233	226.529	14:59.54
7 10	Т. Сато	1'33.090/12	1.773	1.941	225.111	15:15.40
8 9	Дж. Физикелла	1'33.276/12	1.959	2.145	224.662	15:07.08
9 11	Ж. Вильнев	1'33.349/11	2.032	2.225	224.486	15:11.34
10 15	Дж. Баттон	1'33.429/12	2.112	2.312	224.294	15:15.32
11 14	Я. Трулли	1'33.429/12	2.230	2.442	224.011	13:33.00
12 7	Н. Хайдфельд	1'33.553/12	2.236	2.448	223.997	15:11.43
13 24	М. Сало	1'33.742/11	2.425	2.655	223.545	15:10.01
14 16	Э. Ирвайн	1'33.915/8	2.598	2.845	223.133	15:04.20
15 8	Ф. Масса	1'33.979/11	2.662	2.915	222.981	14:59.41
16 12	О. Панис	1'34.192/10	2.875	3.148	222.477	15:11.55
17 17	П. де ла Роса	1'34.227/12	2.910	3.186	222.394	15:11.08
18 25	А. Мак-Ниш	1'35.191/5	3.874	4.242	220.142	13:22.04
19 23	М. Уэббер	1'35.958/11	4.641	5.082	218.383	15:12.42
20 22	А. Ионг	1'36.267/12	4.950	5.420	217.682	15:15.11
		107%	1'37.709	6.392	7.000	

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

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

## РАЗМИНКА

Солнечно. Сухо Температура воздуха: 19–25 °C  
 10.00–10.30 Температура полотна: 22–36 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+сек.	Вр.
1 1	М. Шумахер	1'36.249/15	–	217.722
2 2	Р. Баррикелло	1'36.650/11	0.401	216.819
3 4	К. Райкконен	1'36.652/10	0.403	216.814
4 3	Д. Култхард	1'36.930/11	0.681	216.193
5 5	Р. Шумахер	1'37.167/11	0.918	215.665
6 14	Я. Трулли	1'37.281/7	1.032	215.413
7 8	Ф. Масса	1'37.533/10	1.284	214.856
8 9	Дж. Физикелла	1'37.601/7	1.352	214.706
9 24	М. Сало	1'37.612/13	1.363	214.692
10 11	Ж. Вильнев	1'37.628/13	1.379	214.647
11 7	Н. Хайдфельд	1'37.652/11	1.436	214.522
12 10	Т. Сато	1'37.709/13	1.460	214.469
13 25	А. Мак-Ниш	1'37.734/10	1.485	214.414
14 15	Дж. Баттон	1'37.775/11	1.526	214.324
15 6	Х.-П. Монтоя	1'38.226/8	1.977	213.340
16 16	Э. Ирвайн	1'38.284/9	2.035	213.214
17 12	О. Панис	1'38.344/9	2.095	213.084
18 17	П. де ла Роса	1'38.358/9	2.109	213.054
19 23	М. Уэббер	1'39.208/12	2.959	211.228
20 22	А. Ионг	1'41.132/7	4.883	207.210

## ГОНКА

Солнечно. Сухо Температура воздуха: 26–28 °C  
 14.30 Температура полотна: 37–38 °C

№	Пилот	Время	ЛК/№	Вр.
1 1	М. Шумахер	1:29'59.698	1'36.125/15	212.64
2 2	Р. Баррикелло	+0.506	1'36.345/23	212.62
3 4	К. Райкконен	+23.292	1'36.848/46	211.70
4 6	Х.-П. Монтоя	+36.275	1'36.757/38	211.17
5 10	Т. Сато	+1'22.694	1'37.840/35	209.32
6 15	Дж. Баттон	+1 круг	1'38.046/31	208.59
7 7	Н. Хайдфельд	+1 круг	1'38.534/21	208.50
8 24	М. Сало	+1 круг	1'37.761/20	208.07
9 16	Э. Ирвайн	+1 круг	1'38.647/40	207.29
10 23	М. Уэббер	+2 круга	1'40.232/51	203.76
11 5	Р. Шумахер	НФ (48)	1'36.590/26	212.01
НК 17	П. де ла Роса	НФ (39)	1'38.836/35	206.23
НК 9	Дж. Физикелла	НФ (37)	1'38.217/23	207.34
НК 14	Я. Трулли	НФ (32)	1'38.000/30	209.47
НК 11	Ж. Вильнев	НФ (27)	1'38.058/24	207.64
НК 22	А. Ионг	НФ (14)	1'40.937/6	202.03
НК 12	О. Панис	НФ (8)	1'42.082/4	123.82
НК 3	Д. Култхард	НФ (7)	1'38.251/2	200.45
НК 8	Ф. Масса	НФ (3)	1'39.954/3	200.03
НК 25	А. Мак-Ниш	НУ	–	–

## ЧЕМПИОНАТ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ

Пилот	Очки
1 М. Шумахер	144
2 Р. Баррикелло	77
3 Х.-П. Монтоя	50
4 Р. Шумахер	42
5 Д. Култхард	41
6 К. Райкконен	24
7 Дж. Баттон	14
8 Я. Трулли	9
9 Э. Ирвайн	8
10 Н. Хайдфельд	7
11 Дж. Физикелла	7
12 Ж. Вильнев	4
13 Ф. Масса	4
14 О. Панис	3
15 Т. Сато	2
16 М. Уэббер	2
17 М. Сало	2
18 Х.-Х. Френтцен	2
19 А. Мак-Ниш	0
20 А. Ионг	0
21 П. де ла Роса	0
22 Э. Бернольди	0
– Э. Дэвидсон	–

## Внутрикомандные противоборства в квалификации

М. Шумахер	13:4	Р. Баррикелло
Д. Култхард	7:10	К. Райкконен
Р. Шумахер	8:9	Х.-П. Монтоя
Н. Хайдфельд	11:5	Ф. Масса
Н. Хайдфельд	1:0	Х.-Х. Френтцен
Дж. Физикелла	12:4	Т. Сато
Ж. Вильнев	10:7	О. Панис
Я. Трулли	12:5	Дж. Баттон
Э. Ирвайн	10:6	П. де ла Роса
Х.-Х. Френтцен	11:1	Э. Бернольди
А. Ионг	0:15	М. Уэббер
Э. Дэвидсон	0:2	М. Уэббер
М. Сало	15:2	А. Мак-Ниш

## КУБОК КОНСТРУКТОРОВ

Команда	Очки
1 Scuderia Ferrari Marlboro	221
2 BMW WilliamsF1 Team	92
3 West McLaren Mercedes	65
4 Mild Seven Renault F1 Team	23
5 Sauber Petronas	11
6 DHL Jordan Honda	9
7 Jaguar Racing	8
8 Lucky Strike BAR Honda	7
9 KL Minardi Asiatech	2
10 Panasonic Toyota Racing	2
11 Orange Arrows	2



М. Шумахер 1'31.317	Р. Баррикелло 1'31.749
Д. Култхард 1'32.088	К. Райкконен 1'32.197
Р. Шумахер 1'32.444	Х.-П. Монтоя 1'32.507
Т. Сато 1'33.090	Дж. Физикелла 1'33.276
Ж. Вильнев 1'33.349	Дж. Баттон 1'33.429
Я. Трулли 1'33.429	Н. Хайндфельд 1'33.553
М. Сало 1'33.742	Э. Ирвайн 1'33.915
Ф. Масса 1'33.979	О. Панис 1'34.192
П. де ла Роса 1'34.227	А. Мак-Ниш 1'35.191
М. Уэббер 1'35.958	А. Йонг 1'36.267

Врачи не допустили Мак-Ниша на старт, опасаясь за его колено. На Jordan Физикеллы на установочном круге отказал мотор – итальянцу придется стартовать на запасной машине с менее мощным двигателем, к тому же перенастроенной "из-под Сато".

В первой шестерке – лишь одно изменение: Р. Шумахер опередил Райкконена. Лучше других начал гонку Трулли, поднявшийся с 11-й на 8-ю позицию. Провалил старт Вильнев – канадец проиграл 7 мест, откатившись в середину второй десятки. Порядок в конце круга: М. Шумахер, Баррикелло, Култхард, Р. Шумахер, Райкконен, Монтоя.

Пелотон на глазах растягивается. Вильневу (14-й) удается отыграть одно место, опередив Массу в первом повороте.

Фелипе пытается контратаковать, но слишком быстро входит в Degner и вылетает с трассы.

У Паниса (16-й) возникли проблемы в электрической системе двигателя. Оливье пропускает Йонга и Уэббера, дважды посещает боксы, где проводит в общей сложности более 7 минут, но в итоге выбывает из борьбы.

Култхард (3-й) сбрасывает скорость и возвращается на пит-лейн: проблемы с дросселем. Сато попадает в шестерку.

Йонга (15-й) разворачивает в "шпильке", и его обгоняет Уэббер.

М. Шумахер проезжает самый быстрый круг в гонке (1'36.125). Отрыв немца от Баррикелло составляет около 5 с, брата Михаэль опережает на 20 с лишним секунд. В Renault решают попробовать опередить Сато (6-й) за счет более раннего пит-стопа; Трулли (7-й) теряет на этом 7 позиций. В послестартовой связке вылетает и выбывает из гонки Йонг (16-й).

Баттон (7-й) также на пит-лейн, в гонку Дженсон возвращается позади товарища по команде.

Сало (9-й) после визита в боксы пропускает пятерых соперников.

Останавливаются Хайндфельд (7-й) и Вильнев (9-й). Ник откатывается на 12-е, а Жак – на 14-е место.

М. Шумахер (1-й) первым из лидеров посещает боксы (9.4) и возвращается на трассу 2-м, прямо перед Williams Ральфа. Физикелла (7-й) теряет на пит-лейн 6 позиций.

Баррикелло, пролидровав круг, также останавливается для замены шин и дозаправки (9.8). Гонку Рубенс продолжает 4-м. Сато (6-й; 7.6) и де ла Роса (9-й) пропускают троих и пятерых соперников соответственно.

Волну пит-стопов продолжают Райкконен (4-й; 9.9), Ирвайн (7-й) и Уэббер (17-й). Финн пропускает Баррикелло и Монтою, ирландец теряет 6 мест, австралиец по-прежнему замыкает гонку.

Последними посещают пит-лейн гонщики Williams. Р. Шумахер (2-й; 8.6) вновь оказывается позади Баррикелло.

После остановки Монтои (3-й; 7.8) выясняется, что после первого пит-стопа всех пилотов произошло лишь два изменения – Сато (8-й) пропустил-таки оба Renault, а Сало сумел опередить Физикеллу в борьбе за 10-ю позицию.

Обороняясь от непрерывных атак Вильнева, Физикелла (11-й) срезает "эску" Casino. Позиции не меняются.

Вильнев (12-й) взрывает мотор своего BAR на выходе на стартовую прямую.

Баттон (7-й) и во второй раз останавливается раньше большинства соперников. Гонку Дженсон после заминки (британец тронулся раньше, чем заправщик вынул шланг) продолжает 10-м.

Замыкающий шестерку Трулли сходит из-за неисправности топливной системы. Райкконен (4-й) выскакивает на гравий в Degner, но продолжает гонку.

Сало (8-й) посещает пит-лейн и теряет 4 места.

Также в боксах Хайндфельд (7-й) и Физикелла (8-й). Ник продолжает гонку 9-м, Джанкарло – 11-м, вновь впереди Сало.

Сато (6-й) возвращается на трассу после пит-стопа (8.6) впереди Баттона и сохраняет место в очковой зоне.

Баррикелло (2-й) на этот раз останавливается (8.1) раньше Михаэля, на короткое время пропуская вперед Ральфа. Де ла Роса (10-й) также в боксах, теряя 1 позицию.

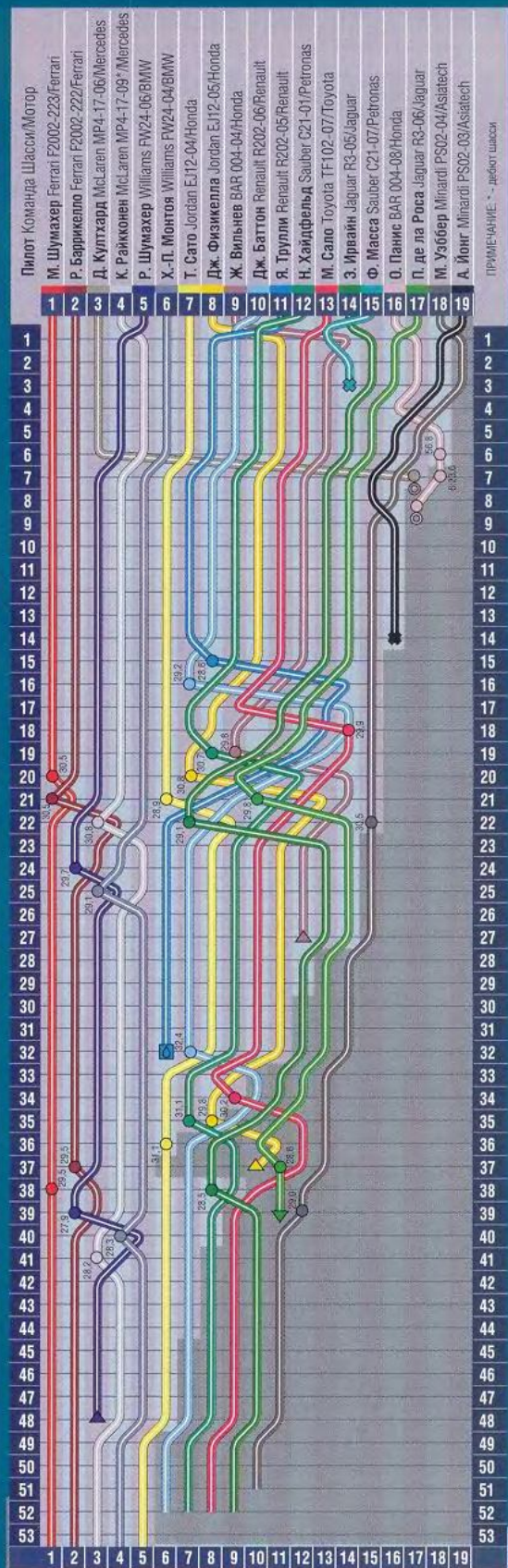
На пит-лейн вновь Ferrari и Jaguar. М. Шумахер (8.0) сохраняет лидерство, Ирвайн (8-й) откатывается на 10-е место. Физикелла (10-й) сходит из-за отказа мотора на выходе из Spoon.

Визит в боксы стоит Р. Шумахеру (2-й; 6.9) 3-х позиций. Также останавливается замыкающий гонку Уэббер (12-й).

Де ла Роса (11-й) выбывает из гонки – в "шпильке" отказала трансмиссия. Монтоя (4-й) после пит-стопа (7.4) продолжает гонку 5-м.

Последним за 12 кругов до финиша меняет шины и дозаправляется Райкконен (3-й; 7.3). Кими продолжает гонку 4-м. Вообще же, не считая сходов, лишь Сато удалось вернуться на 6-ю позицию, опередив Баттона.

Положение на трассе неизменно, все отрывы превышают 5 с. Взрыв мотора перед Degner лишает Р. Шумахера возможности попробовать призового шампанского.



● – пит-стоп    ✖ – вылет    ▲ – двигатель    ⊕ – акселератор  
 ▼ – трансмиссия    ▽ – подвеска    ⊖ – топливная система

53

Девятый дубль Ferrari в сезоне. Команда единственная привела на "Сузуке" обе машины к финишу и набрала за сезон столько же очков, сколько все остальные, вместе взятые. Райкконен в 4-й раз в сезоне поднимается на пьедестал, Монтоя почти догнал молодого финна, но лишь 4-й. 5-е место Сато болельщики приветствуют ничуть не менее восторженно, чем победу М. Шумахера. Последнее очко записал в свой актив Баттон. Рекордные сектора у Михаэля (1-й: 32.383), Баррикелло (2-й: 42.538) и Монтои (3-й: 20.575). Умакс. (294.1 км/ч) также у Шумахера-старшего. Сезон окончен.



ПРИМЕЧАНИЕ: \* – дебют шасси



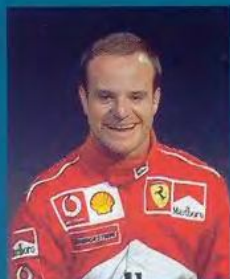
# ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИЯ ПОСЛЕ ГОНКИ

**Михаэль Шумахер**



Я невероятно доволен этим сезоном, итоги которого говорят сами за себя. Все гонки в нем завершались для нас на пьедестале, и это отражает качество работы всей команды. Достигнутое ею невероятно. Сегодняшняя же гонка, думаю, особенно порадовала японских болельщиков, потому что в ней оказалось двое победителей: я и Сато, который завоевал свои первые очки в Ф-1 на домашней трассе. Что касается меня, то я хорошо стартовал, ушел в отрыв, и это позволило нам своевременно провести пит-стопы. Хочу поблагодарить Bridgestone за новые шины, которые превосходно показали себя в условиях этой трассы. Я очень рад, что на них в домашнем для Bridgestone ГП завоевана 70-я победа в юбилейной 100-й гонке. Хочу также пожелать Россу Брауну, который впервые пропустил гонку, чтобы он скорее поправлялся. Ну а мне самому теперь остается лишь славно провести зимнее межсезонье и к следующему сезону быть еще сильнее. Думаю, что мы вновь поборемся за титул, хотя, наверное, это будет сложнее, нежели в этом году, поскольку другие команды подтянутся.

**Рубенс Баррикелло**



На старте я немного подотстал от Михаэля, и затем первые несколько кругов у машины наблюдалась изрядная склонность к заносу, так что мне пришлось быть осторожным, чтобы не вылететь и не повредить шины. Возможно, мы выбрали немного неверные настройки для гонки. После первого пит-стопа я также был не вполне доволен балансом машины, но это было единственной проблемой сегодня, и в итоге мне удалось с этим справиться. В любом случае с таким отрывом от преследователей, какой был у меня, мне оставалось заботиться лишь о поддержании темпа. Я очень рад за себя и за Ferrari. Быть частью этой семьи и ездить на такой великолепной машине – это просто невероятно. Спасибо специалистам Bridgestone, с которыми в этот уик-энд мы работали даже теснее, чем обычно. Мы отъездили на их шинах прекрасный сезон, так что труды были не напрасны, и в следующем году мы будем даже еще сильнее.

**Кими Райкконен**



Я стартовал не лучшим образом, и Ральф смог обойти меня. Я пытался не допустить этого, но на пути у меня оказался Дэвид, и мне пришлось откатиться назад, а Ральф тем временем прошел меня по внешней стороне. Я был немного быстрее его, но застрял за ним вплоть до первого пит-стопа, а затем он "пересидел" меня на трассе и смог оторваться. Затем я немного ошибся на выходе из поворота и проехался по обочине, а уже ближе к концу гонки машина почему-то вдруг стала терять скорость на прямой, но когда я прошел "шпильку", мощность сама собой вернулась, и я опять смог ехать быстро. Я не знал, в чем проблема, так что хорошо, что она сама разрешилась и не повторилось то же, что уже случалось в этом году. Ну а потом какие-то проблемы с мотором постигли уже Ральфа, и мне таким образом немного повезло. Может же мне хоть раз в году повезти!

# ГОНКА ГЛАЗАМИ ПИЛОТОВ



**Хаун-Пабло Монтоя:** Моя стратегия на сегодня заключалась в том, чтобы благополучно финишировать, что я и сделал. В первой части гонки машина проявляла небольшую избыточную поворачиваемость, но затем, после некоторых изменений в регулировках во время пит-стопа, с этим стало лучше. Я даже начал сокращать отрыв от впереди идущих машин, но потом подумал, что в этом, в общем-то, нет никакой необходимости. Тем более что после схода Ральфа мне из боксов посоветовали сбавить темп. Так я и поступил.



**Такума Сато:** Это было невероятно! Максимум, на что я мог рассчитывать, это одно очко, но мне удалось заработать целых два. Спасибо команде и в особенности механикам за их работу. Машина вела себя отлично, шины, мотор, стратегия – все сработало наилучшим образом. Отдельная благодарность болельщикам, которые, как я видел, горячо приветствовали меня на каждом круге! Это было прекрасно. Я пережил одно из лучших мгновений в моей жизни, и я очень счастлив заработать два принципиально важных очка для команды.



**Дженсон Баттон:** Это замечательно – заработать еще одно очко для команды и для себя. В этом сезоне были и взлеты, и падения, но в любом случае мой опыт обогатился. Было очень приятно работать с командой, и я желаю ей всего наилучшего в следующем году.



**Ник Хайдфельд:** Я удачно стартовал, пробившись с двенадцатой на десятую позицию, чему был весьма рад. Машина была достаточно хорошо сбалансирована для первых двух секторов, но на третьем баланс был хуже. Мне, конечно, очень хотелось заработать очко, но более важно было вообще финишировать, и мне это удалось.



**Мика Сало:** Это была не самая приятная гонка. На последнем комплекте шин у машины появилась большая недостаточная поворачиваемость. К тому же забарахливший датчик стоил мне больших потерь времени в середине дистанции, и пришлось выходить из положения при помощи двусторонней телеметрии. В остальном ничего особенного в этой гонке не было, но так или иначе я был рад доехать до клетчатого флага в своем последнем выступлении за Toyota.



**Эдди Ирвайн:** Сцепление колес с покрытием сегодня было просто никакое, весь уик-энд машина страдала от очевидного недостатка прижимной силы, так что сегодня, хоть я и люблю "Сузуку", мне пришлось туго, особенно в плане обгонов. Конечно, мне очень хотелось не дать соперникам-"хондовцам" заработать очки, но в итоге им это заслуженно удалось. Однако и седьмое место для команды – шаг вперед по сравнению с прошлым сезоном.



**Марк Уэббер:** Сцепление колес с трассой сегодня и так было довольно плохим, и к тому же в баках машины Алекса было меньше бензина, что дало ему возможность поначалу вырваться вперед. Впрочем, я был уверен, что смогу вернуть свою позицию – это был лишь вопрос времени. Я сделал все, что было в моих силах, и особенно поднажал на последних кругах, извлекая из машины максимум. В общем, гонка была легкой, но я вполне доволен своим очередным местом в десятке.

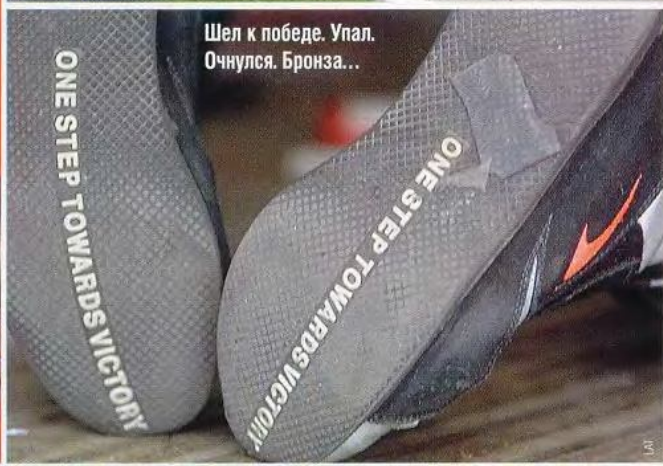




Красна девица



Самый потный финиш в истории



Шел к победе. Упал. Очнулся. Бронза...




Наши в Ф-1 времени даром не теряют



В боксах Arrows было бы удобней спать. Там еще тише  
Бородин Владислав  
Россия, Тюмень

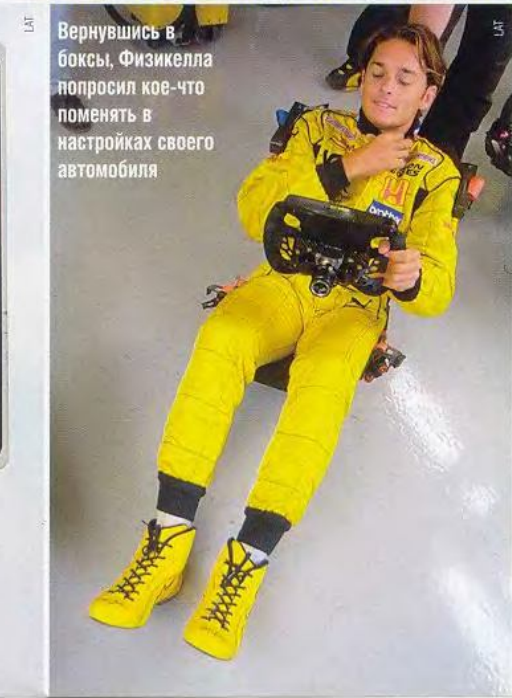


Пикник на обочине

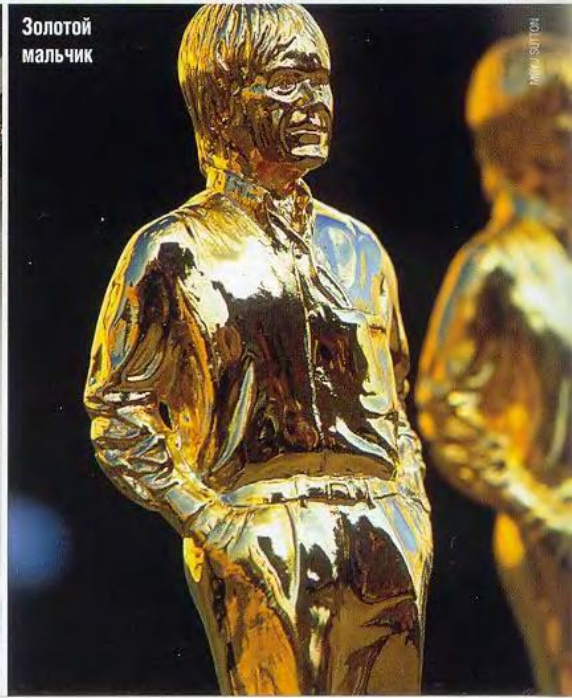
Уважаемые читатели, предлагаем вам принять участие в конкурсе "Калейдоскоп", условия которого изложены на нашем сайте [www.formula-one.ru](http://www.formula-one.ru).  
Подпись победителя седьмого тура конкурса мы публикуем на фото со знаком 



Кто бы мог подумать, что в Индианаполисе живут такие ограниченные люди!



Вернувшись в боксы, Физикелла попросил кое-что поменять в настройках своего автомобиля



Золотой мальчик





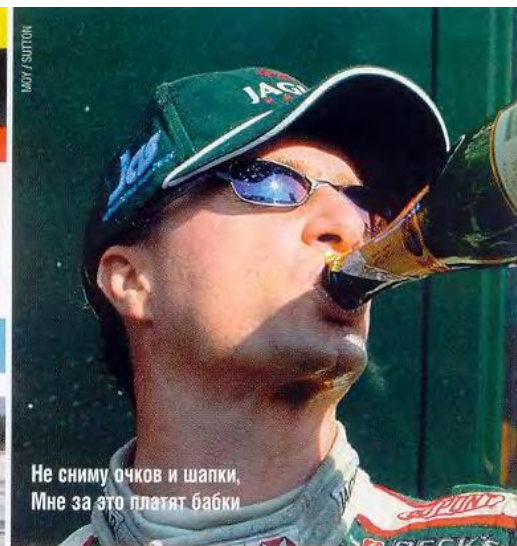
Не рыба и не Масса



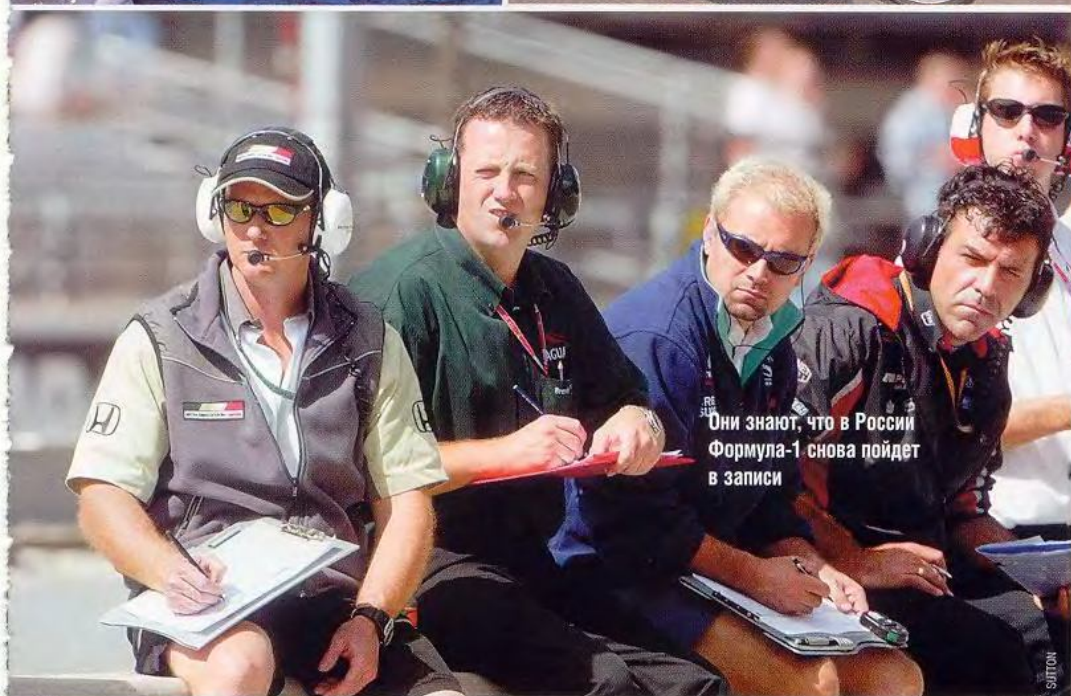
В следующем сезоне Марк всем даст прикурить...



Когда я сажусь за руль, то оставляю за спиной все постороннее



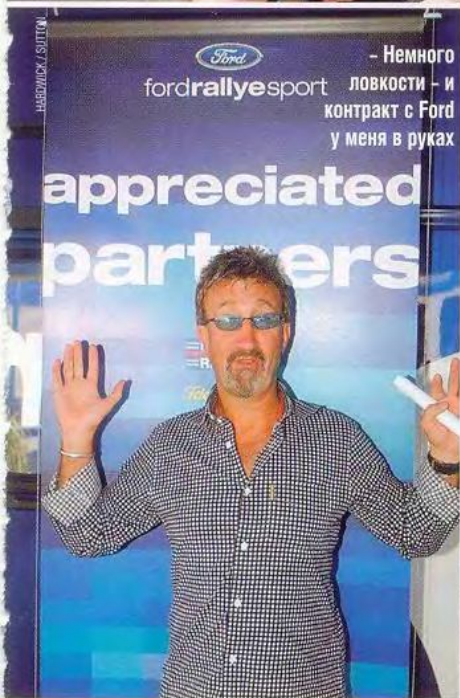
Не сниму очков и шапки, Мне за это платят бабки



Они знают, что в России Формула-1 снова пойдет в записи



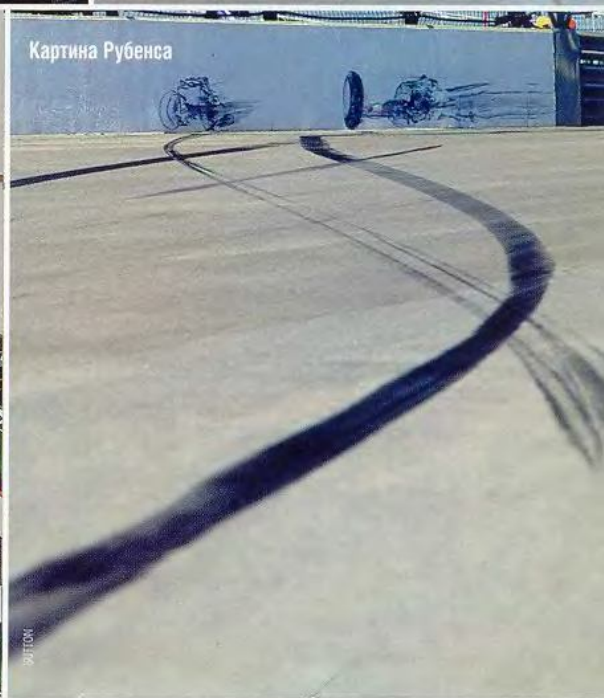
Смешная перспектива



fordrallyesport - Немного ловкости - и контракт с Ford у меня в руках

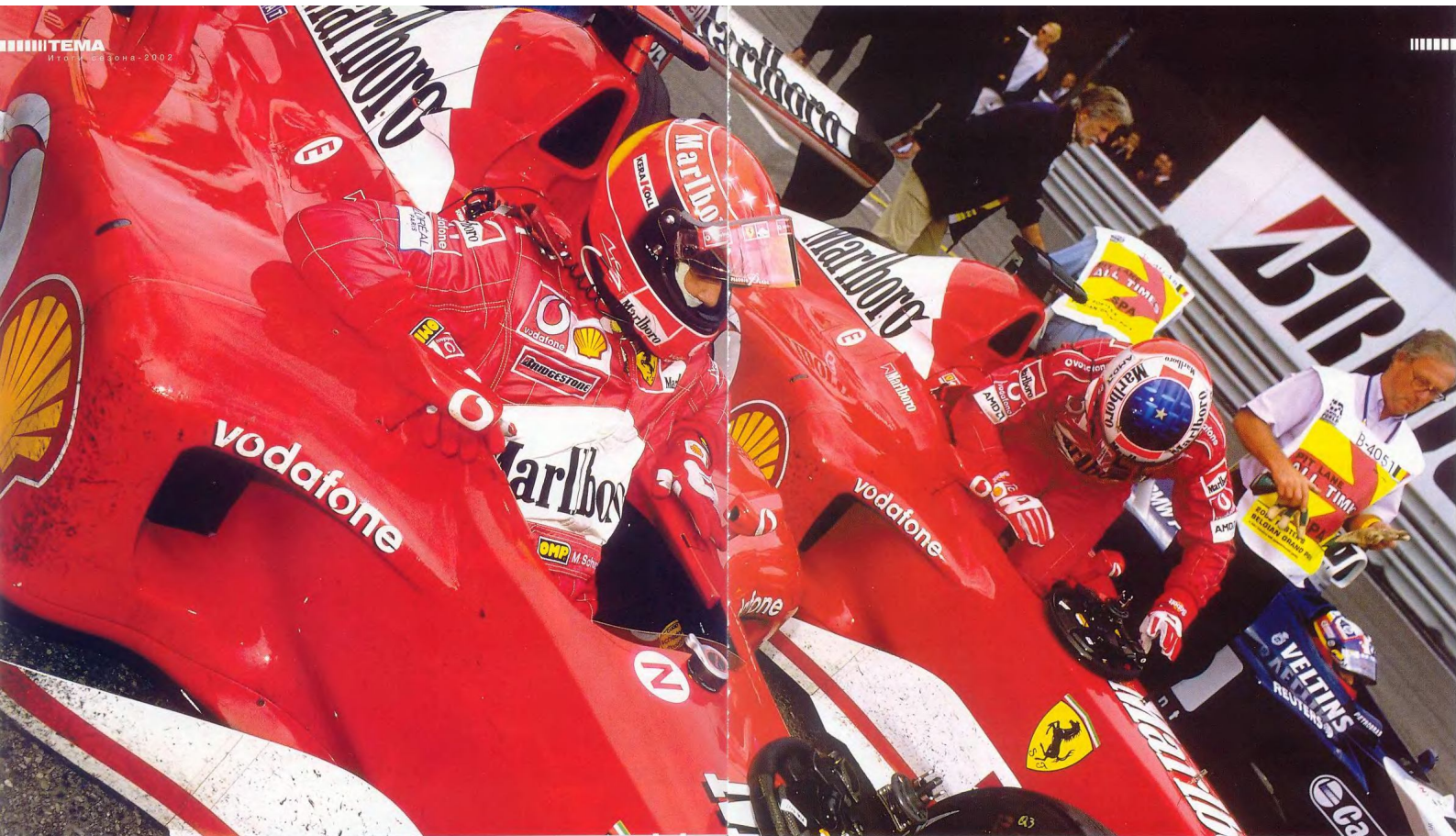


Он выиграл? Интересно посмотреть на проигравших



Картина Рубенса





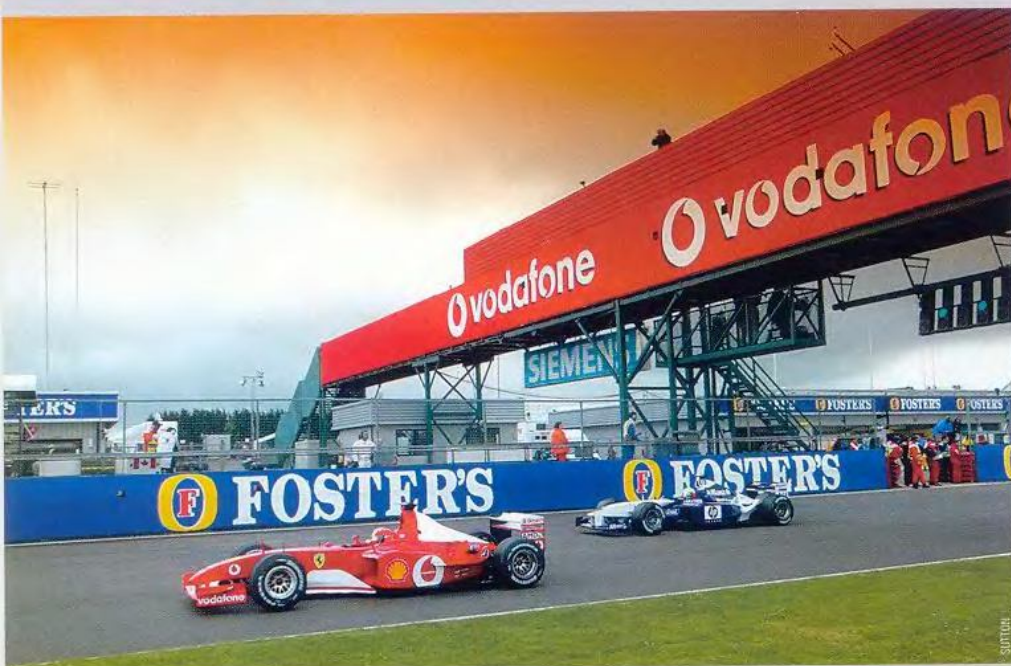
ТЕМА  
Итоги сезона-2002

# РЕКОРДНЫЙ СЕЗОН

В этом году мы установили столько рекордов, что их с лихвой хватило бы на несколько сезонов...

*Михаэль Шумахер*





Невзирая на, прямо скажем, не слишком туго закрученную из-за подавляющего превосходства Ferrari интригу, прошедший сезон все же вряд ли когда-нибудь затеряется в летописи Формулы-1 благодаря огромному числу разного рода рекордов, установленных в "большом цирке" в 2002 году. Причем речь идет не только о ставшем уже тривиальным повышении планки давно перекрытых Михаэлем Шумахером и Ferrari рекордов по общему числу очков, побед, поул-позиций и т.д., но и о нескольких действительно исторических достижениях, значимость которых для Формулы-1 ничуть не меньше, чем для легкой атлетики прыжок на 8,95 Майка Пауэлла, перебившего в 1991 году продержавшийся 23 года рекорд Боба Бимона.

Если забыть об эпохальном, но пока еще не рекордном пятом чемпионском титуле Михаэля Шумахера, то старейшим рекордом, павшим в этом сезоне, стало самое раннее чемпионство в Формуле-1. 37 лет назад Джим Кларк обеспечил себе чемпионский титул уже 1 августа. Михаэль же на этот раз стал чемпионом на 11 дней раньше, а заодно перекрыл на одну гонку и рекорд Мэнселла, в 1992 году обеспечившего себе чемпионство за пять этапов до финиша мирового первенства.

Не менее эпохальным достижением 2002 года можно считать и самый плотный в истории чемпионатов мира финиш победителей Гран При в Индианаполисе. Как же так, удивятся поклонники Формулы-1 со стажем, ведь Баррикелло и Шумахера в США разделили 0,01 с, в то время как рекорд, установленный в Монце 31 год назад составляет 0,010 с – именно настолько тогда на финише ГП Италии Питер Гетин опередил Ронни Петерсона. Дело в том, что тогда в Формуле-1 результаты фиксировались с точностью до второго знака после запятой. Однако анализ видео и фотоматериалов того финиша, проведенный одной из специализированных компаний США с учетом скоростных характе-

ристических автомобилей 1971 года на трассе в Монце, позволяет утверждать, что на финише Гетина и Петерсона на самом деле разделили не 0,010 с, а от 0,013 до 0,015 с. Таким образом, финиш двух Ferrari на ГП США 2002 года действительно можно считать рекордным, пусть и с приставкой "неофициально".

Зато другой, не менее легендарный и столь же, казалось бы, бессмертный рекорд – по средней скорости на круге, остававшийся непревзойденным на протяжении 17 лет, – был побит самым что ни на есть официальным образом. На квалификации Гран При Италии еще недавно казавшееся вечным (из-за запрета турбонаддува и замедления трасс) достижение Кейю Росберга, показанное на "Сильверстоуне" за рулем Williams-Honda, было перекрыто сразу двумя пилотами – новым рекордсменом Хуаном-Пабло Монтоней и показавшим в квалификации второй результат Михаэлем Шумахером.

Впрочем, рекордное достижение колумбийца (как и не состоявшийся из-за финишной индифферентности Ferrari в Монце, но вполне возможный рекорд по средней скорости в гонке) стало следствием не только стремительного прогресса шасси и моторов, но и захлестнувшей чемпионат мира шинной войны. Автомобили Формулы-1 уже давно значительно превосходили по своим скоростным характеристикам машины середины 80-х и уж тем более – начала 70-х годов, однако постоянная борьба FIA за безопасность гонок, вылившаяся в искусственное сдерживание скоростей, раз за разом сдерживала процесс покорения рекордных рубежей, хотя пару раз пилоты очень близко подбирались к ним, особенно в начале 90-х годов. Так, не столкнувшись в 1992 году Мэнселл и Патресе с техническими неполадками в Монце, не запрети FIA годом позже широкую резину или будь чуть острее борьба на ГП Италии '93, и великолепные напичканные электроникой Williams тех лет, скорее всего, смогли бы перекрыть ре-

корд Гетина 1971 года, а может, и достижение Росберга.

Но история не терпит сослагательного наклонения, так же как FIA роста скоростей. Сначала последовал запрет электроники, уменьшение объема двигателей и перестройка трасс. Однако в 1997 году благодаря конкуренции между Goodyear и Bridgestone и резкому росту сцепных свойств резины автомобилей Ф-1 вновь достигли рекордных рубежей. И тут же FIA решает сузить машины, а затем – ввести продольные канавки на шинах – все это раз за разом отбрасывало машины Ф-1 назад. Затем не слишком быстрому прогрессу скоростей способствовала монополия Bridgestone на поставку шин. Но в прошлом и особенно в этом году качественный рывок шинников и двигателей, подгоняемых амбициями стоящих за их спиной автогигантов, оказался столь резким, что автомобили Ф-1 все-таки превысили один из казавшихся заколдованными скоростных рубежей.

Остальные же рекорды минувшего сезона по большей части родились вследствие небывалого превосходства в чемпионате Scuderia Ferrari. Так, одержав 15 побед (правда, в 17, а не в 16 гонках), Ferrari не только повторила достижение легендарной команды McLaren 1988 года по числу побед за сезон, но и перекрыла также казавшийся недостижимым рекорд по числу завоеванных очков: 221 против 199 (снова оговоримся, в 17 и 16 гонках соответственно). При этом Ferrari образца 2002 года стала первой в истории Формулы-1 командой, не только разменявшей за сезон третью сотню очков, но и завоевавшей ровно половину всех разыгрывавшихся в сезоне очков.

Что касается "случайно" удержавшегося рекорда средней скорости в гонке, то в следующем году никто не помешает очередному штурму этого и прочих скоростных достижений. А вот в 2004 году вступает в силу правило об одном двигателе на уик-энд. А значит – скорости вновь упадут. Надолго ли?

Владимир Маккавеев





### Пять быстрых кругов в истории Формулы-1

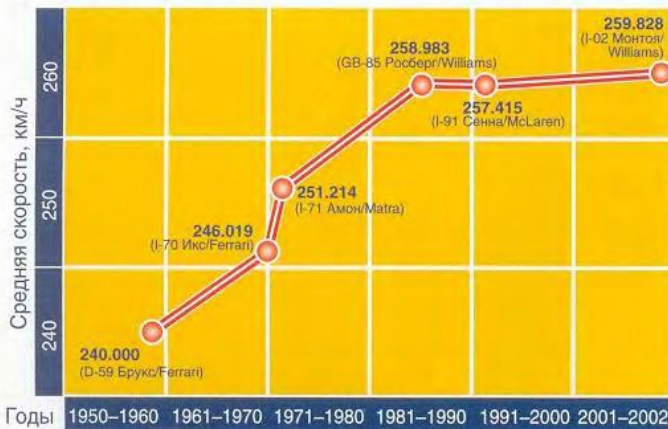
Гонка	Трасса	Пилот/Автомобиль	V ср.
1	ГП Италии '02	Монья/Williams	259.827
2	ГП Италии '02	М. Шумахер/Ferrari	258.998
3	ГП Великобритании '85	Сильверстоун	258.983
4	ГП Италии '02	Монца	258.930
5	ГП Италии '02	Монца	258.404



Кеке Росберг, Сильверстоун '85



Хуан-Пабло Монья, Монца '02



БЫСТРЕЙШИЕ КРУГИ КАЖДОГО ДЕСЯТИЛЕТИЯ Ф-1

### Пять самых плотных финишей в истории Ф-1

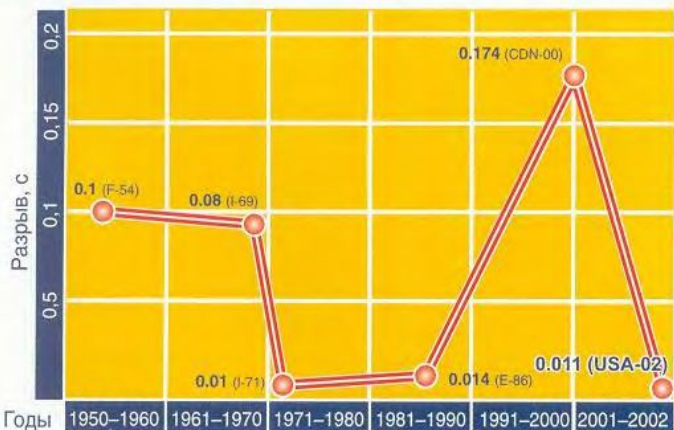
Гонка	Трасса	Пилоты	Отрыв	
1	ГП Италии '71	Монца	Гетин-Петерсон	0,01
2	ГП США '02	Индианаполис	М. Шумахер-Баррикелло	0,011
3	ГП Испании '86	Херес	Сенна-Мэнселл	0,014
4	ГП Австрии '82	"Остеррайхринг"	де Анджелис-Росберг	0,05
5	ГП Италии '69	Монца	Дж. Стюарт-Риндт	0,08



Финиш ГП Италии '71, Монца



Финиш ГП Испании '86, Херес



САМЫЕ ПЛОТНЫЕ ФИНИШИ КАЖДОГО ДЕСЯТИЛЕТИЯ Ф-1

### Пять самых успешных сезонов в истории Ф-1

Гонка	Трасса	Пилот/Автомобиль	V ср.
1	ГП Италии '02	Монья/Williams	259.827
2	ГП Италии '02	М. Шумахер/Ferrari	258.998
3	ГП Великобритании '85	Сильверстоун	258.983
4	ГП Италии '02	Монца	258.930
5	ГП Италии '02	Монца	258.404



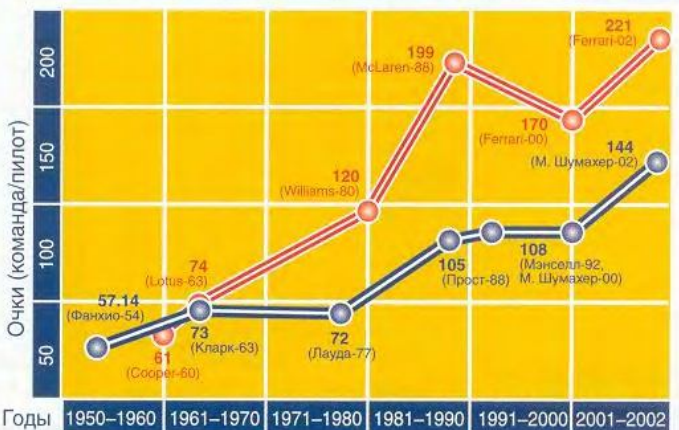
McLaren '88: Сенна - Прост



Ferrari '02: Шумахер - Баррикелло

### Пять самых успешных сезонов в истории Ф-1

Гонка	Трасса	Пилот/Автомобиль	V ср.
1	ГП Италии '02	Монья/Williams	259.827
2	ГП Италии '02	М. Шумахер/Ferrari	258.998
3	ГП Великобритании '85	Сильверстоун	258.983
4	ГП Италии '02	Монца	258.930
5	ГП Италии '02	Монца	258.404



НАИБОЛЕЕ УСПЕШНЫЕ СЕЗОНЫ КАЖДОГО ДЕСЯТИЛЕТИЯ Ф-1

### Пять самых быстрых гонок Ф-1

Гонка	Трасса	Пилот/Автомобиль	V ср.	
1	ГП Италии '71	Монца	Гетин/BRM	242.615
2	ГП Бельгии '70	Спа	П. Родригес/BRM	241.308
3	ГП Италии '02	Монца	Баррикелло/Ferrari	241.090
4	ГП Италии '93	Монца	Д. Хилл/Williams	239.144
5	ГП Италии '01	Монца	Монья/Williams	239.103














САМЫЕ БЫСТРЫЕ ГОНКИ КАЖДОГО ДЕСЯТИЛЕТИЯ Ф-1



# СЕЗОН-2002: личный зачет

## ИТОГОВАЯ ТАБЛИЦА ЧЕМПИОНАТА МИРА







ГП/Пилот	М. Шумахер		Х.-П. Монтойя		Д. Култхард		Дж. Баттон		Э. Ирвайн		Дж. Физикелла	
												
	Scuderia Ferrari Marlboro		BMW.WilliamsF1 Team		West McLaren Mercedes		Mild Seven Renault F1 Team		Jaguar Racing		DHL Jordan Honda	
Австралия	2/1	1/с0 авар.1	6/2	3/ с0 авар.3	4/с33 КП7	5/3 БК	11/ с0 авар.11	7/с8 выл.2	19/4	10/ с0 авар.10	8/ с0 авар.8	13/с27 выл.6
Малайзия	1/3	3/с39 двиг.2	2/2	4/1	6/с15 двиг.9	5/с24 двиг.4	8/4	12/с9 двиг.18	20/с30	7/5	9/13	13/8
Бразилия	2/1	8/с16 гидр.1	1/5	3/2	4/3	5/12(с67 кол.4)	7/4	6/с60 двиг.5	13/7	9/с61 торм.12	14/с6 двиг.21	15/10(с68 двиг.8)
Сан-Марино	1/1	2/2БК	4/4	3/3	6/6	5/с44 BC5	9/5	8/9	18/с45 пол.12	7/10	15/с19 гидр.16	10/7
Испания	1/1	2/с0(НС) КП2	4/2	3/11(с63 двиг.10)	7/3	5/с4 акр.17	6/12(с60 гидр.9)	9/10(с63 двиг.8)	22(ДК)/с41 гидр.14	8/4	12/с5 гидр.16	15/7
Австрия	3/1	1/2	4/3	2/4	8/6	6/с5 двиг.7	13/7	16/с44 ТС8	20/с38	5/с27 авар.5	15/5	17/10(с71 двиг.8)
Монако	3/2	5/7 БК	1/с46 двиг.2	4/3	2/1	6/с41 раз.19	8/с51 авар.11	7/4	21/9	17/8	11/5	14/с44 раз.18
Канада	2/1	3/3	1/БКс56 двиг.2	4/7	8/2	5/4	13/15(с65 двиг.10)	10/6	14/с41 тран.14	7/12	6/5	9/с8 двиг.13
Европа	3/2	4/1	1/с27 авар.4	2/4	5/с27 авар.5	6/3	8/5	7/8	17/с41 гидр.17	9/7	18/с26 раз.22	19/12
Великобритания	3/1	2/2 БК	1/3	4/8	6/10	5/с44 двиг.10	12/12(с54 подв.11)	7/с29 эл.14	19/с23 выл.15	10/6	17/7	9/4
Франция	2/1	3/с0(НС) двиг.3	1/4	5/5	6/3	4/2	7/6	8/с49 двиг.7	9/с52 выл.7	10/7	НСК/НПК	13/с35 двиг.10
Германия	1/1	3/4	4/2	2/3	9/5	5/с59 выл.11	13/с24 двиг.17	8/с36 выл.13	16/с57 торм.12	10/6	6/59 двиг.10	11/с27 КП16
Венгрия	2/2	1/1 БК	4/11	3/3	10/5	11/4	9/с30 выл.5	6/8	16/с23 двиг.11	8/9	5/6	13/с20 тран.12
Бельгия	1/1	3/2	5/3	4/5	6/4	2/с35 двиг.5	10/с10 двиг.9	7/с35 двиг.6	8/6	18/10	14/с38 двиг.8	12/8
Италия	2/2	4/1 БК	1/с33 подв.3	3/с4 двиг.3	7/7	6/с29 двиг.4	17/5	11/4	5/3	15/10	12/8	9/9
США	1/2	2/1 БК	4/4	5/16	3/3	6/с50 двиг.6	14/8	8/5	13/10	10/9	9/7	7/6
Япония	1/1	2/2	6/4	5/11(с48 двиг.3)	3/с7 акс.17	4/3	10/6	11/с32 ТС6	14/9	12/7	8/с37 двиг.10	9/с27 двиг.12
Очки	144	77	50	42	41	24	14	9	8	7	7	4
ГП/Пилот	Р. Баррикелло		Р. Шумахер		К. Райкконен		Я. Трулли		Н. Хайдфельд		Ж. Вильнев	
												
	Scuderia Ferrari Marlboro		BMW.WilliamsF1 Team		West McLaren Mercedes		Mild Seven Renault F1 Team		Sauber Petronas		Lucky Strike BAR Honda	

## КАРЬЕРА

Гонщик	Нац.	Возраст	Сезоны в Ф-1	Чемп. титутлы	Гран При	Победы	2-е места	3-е места	4-е места	5-е места	6-е места	ПП	БК	Очки
Рубенс Баррикелло	BR	30	10	—	165	5	16	14	14	12	4	6	8	272
Дженсон Баттон	GB	22	3	—	51	—	—	—	3	8	3	—	—	28
Энрике Бернольди	BR	24	2	—	29	—	—	—	—	—	—	—	—	0
Жак Вильнев	CDN	31	7	1	116	11	5	7	9	6	6	13	9	213
Энтони Дэвидсон	GB	23	1	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	0
Эдди Ирвайн	GB	36	10	—	148	4	6	16	10	7	7	—	1	191
Алекс Ионг	MAL	26	2	—	18	—	—	—	—	—	—	—	—	0
Дэвид Култхард	GB	31	9	—	141	12	25	20	7	11	7	12	18	400
Аллан Мак-Ниш	GB	32	1	—	17	—	—	—	—	—	—	—	—	0
Фелипе Масса	BR	21	1	—	16	—	—	—	—	1	2	—	—	4
Хуан-Пабло Монтойя	CO	27	2	—	34	1	7	3	5	1	—	10	6	81
Оливье Панис	F	36	8	—	125	1	3	1	4	6	8	—	—	64
Кими Райкконен	FIN	23	2	—	34	—	1	3	4	1	1	—	1	33
Педро де ла Роса	E	31	4	—	63	—	—	—	—	1	4	—	—	6
Мика Сало	FIN	35	8	—	111	—	1	1	1	7	6	—	—	33
Такума Сато	J	25	1	—	17	—	—	—	—	1	—	—	—	2
Ярно Трулли	I	28	6	—	97	—	1	—	6	4	6	—	—	38
Марк Уэббер	AUS	26	1	—	17	—	—	—	—	1	—	—	—	2
Джанкарло Физикелла	I	29	7	—	108	—	5	4	5	8	5	1	1	82
Хайнц-Харальд Френтцен	D	35	9	—	144	3	3	11	12	9	15	2	6	161
Ник Хайдфельд	D	25	3	—	51	—	—	1	2	1	7	—	—	19
Михаэль Шумахер	D	33	12	5	179	64	34	16	7	6	4	50	51	945
Ральф Шумахер	D	27	6	—	100	4	4	12	11	14	4	1	6	177



# СЕЗОН-2002: ЛИЧНЫЙ ЗАЧЕТ

Ф. Масса		Т. Сато		М. Сало		А. Мак-Ниш		П. де ла Роса		Э. Дэвидсон	
											
13	15	17	19	21	23						
Sauber Petronas		DHL Jordan Honda		Panasonic Toyota Racing		Panasonic Toyota Racing		Jaguar Racing		KL Minardi Asiatech	
9/с0 авар.9	12/с0 авар.12	22/с12 эл.10	18/5	14/6	15/с16 ДК11	16/с0 авар.15	21/7	20/8	17/с15 ДК12	-	
14/6	18/с9 сцеп.13	15/9	21/с34 эл.11	10/12	11/11	19/7	22/с29 КП14	17/10	16/с20 ТС8	-	
12/с41 авар.14	17/с25 КП12	19/9	20/11	10/6	18/с25 подв.17	16/с40 выл.16	22/13	11/8	21/с19 подв.20	-	
11/8	12/с44 акс.11	14/с5 КП20	19/11	16/с26 КП17	13/с25 ТС9	17/с0 тран.17	22*/НПК	21/с30 пол.13	20/с50 двиг.11	-	
11/5	13/с43 ВС7	18/с10 выл.11	20/НС	17/9	10/6	19/8	21/НС	16/с2 выл.19	14/с40 гидр.15	-	
7/с7 подв.19	9/с22 двиг.13	18/с26 авар.16	21/12	10/8	11/11	14/9	22/с42 двиг.14	19/с0 акс.19	12/с2 акр.21	-	
13/с63 выл.14	18/с51 авар.10	16/с22 выл.9	19/11	9/с69 торм.8	12/6	10/с15 выл.9	22/с19 выл.19	20/10	15/12	-	
12/9	11/8	15/10	21/11	18/с41 торм.18	19/13	20/с45 выл.17	22/14	16/с29 КП20	17/с16 подв.20	-	
11/6	12/9	14/16	20/15	10/с51 КП15	15/13	13/14	22/с48 гидр.18	16/11	21/10	-	
11/9	13/5	14/с50 двиг.10	20/с9 выл.17	8/с15 тран.12	16/с20 двиг.7	15/с0 тран.14	22*/НПК	21/11	18/с28 пол.12	-	
12/с48 тран.10	11/с29 раз.17	14/с23 выл.14	18/8	16/с48 двиг.12	20*/НПК	17/11(с6 5) двиг.9	19/10	15/9	21*/НПК	-	
14/7	7/с39 двиг.6	12/8	21/с23 гидр.19	19/9	15/с18 гидр.20	17/с23 гидр.12	22*/НПК	20/с0 тран.20	18/с48 двиг.12	-	
7/7	12/12	14/10	19/16	18/15	-	17/14	-	15/13	-	-	
17/с37 двиг.11	15/12(с39 двиг.11)	16/11	19/с4 тран.19	9/7	НСК/НПК	13/9	-	11/с37 подв.8	НСК/НПК	-	
14/с16 подв.12	16/6	18/12	19/с20 элек.12	10/11	-	13/с13 подв.19	20/13	8/с15 авар.12	-	-	
-	12/12	15/11	18/с38 РУ14	19/14	11/13	16/15	20/с46 двиг.17	17/с27 тран.16	-	-	
15/с3 выл.14	16/с8 акс.17	7/5	19/10	13/8	-	18/НС	20/с14 выл.16	17/с39 тран.11	-	-	
4	3	2	2	2	2	0	0	0	0	0	

О. Панис		М. Уэббер		Х.-Х. Френтцен		А. Йонг		Э. Бернольди	
									
14	16	18	20	22					
Lucky Strike BAR Honda		KL Minardi Asiatech		Orange Arrows/Sauber Petronas		KL Minardi Asiatech		Orange Arrows	

22\*/18 (с39 эл.12) – стартовал 22-м, не уложившись в 107% в квалификации (\*), в гонке классифицирован 18-м, сошел после 53 кругов гонки из-за проблем с электроникой, на момент схода шел на 12-м месте

Условные обозначения: авар. – авария, акр. – антикрыло, акс. – акселератор, БК – быстрый круг в гонке, ВС – выхлопная система, выл. – вылет, гидр. – гидравлика, двиг. – двигатель, ДК – дисквалифицирован, кол. – колесо, КП – коробка передач, МС – масляная система, НПК – не прошел квалификацию, подв. – подвеска, пол. – полуось, раз. – разбалансировка, РУ – рулевое управление, СО – система охлаждения, сцеп. – сцепление, торм. – тормоза, тран. – трансмиссия, ТС – топливная система, эл. – электроника, элек. – электрика

ТРЕНИРОВКИ																	
Пилот	Австрал.	Малайз.	Бразил.	Имола	Испания	Австрия	Монако	Канада	Европа	В.Брит.	Франция	Герман.	Венгрия	Бельгия	Италия	США	Япония
1 М. Шумахер	1/1/1	3/6/2	5/5/1	1/1/2	1/3/3	2/1/2	11/6/2	3/1/1	2/1/2	2/2/2	3/1/1	1/1/1	1/1/1	3/2/1	1/2/4	1/1/1	6/1/1
2 Р. Баррикелло	2/2/2	7/4/1	7/8/6	2/3/1	4/1/1	1/2/1	7/5/6	8/3/2	4/3/1	1/1/1	4/4/2	2/3/2	2/2/2	4/4/5	2/3/2	20/2/2	3/6/2
3 Д. Култхард	11/5/3	2/5/3	1/2/7	4/2/7	12/4/16	9/13/7	3/2/3	1/6/4	1/7/3	12/5/9	1/3/9	4/9/7	7/11/8	2/3/3	16/6/8	3/5/8	2/5/4
4 К. Райкконен	7/6/5	1/2/19	6/6/3	5/7/6	7/7/14	4/8/9	19/15/5	4/4/14	3/2/4	7/6/3	2/2/7	3/12/9	4/3/3	1/1/2	3/5/5	4/8/5	1/3/3
5 Р. Шумахер	3/4/4	4/3/9	4/1/4	10/5/12	15/12/6	12/3/14	6/4/7	5/5/3	6/5/14	11/3/15	5/7/12	5/2/8	3/8/6	5/6/8	7/4/1	10/4/16	5/2/5
6 Х.-П. Монтойя	4/3/15	6/1/7	2/7/5	9/6/3	17/14/12	3/4/18	9/3/20	2/2/9	5/8/17	4/4/5	10/6/14	7/4/10	16/4/16	8/5/11	5/1/3	16/7/11	4/4/15
7 Н. Хайдфельд	5/7/7	10/10/5	18/10/13	12/4/4	13/2/2	16/7/5	15/11/17	14/8/15	11/4/12	10/7/6	16/9/5	13/5/6	17/9/7	19/17/10	17/12/10	9/6/15	16/12/11
8 Ф. Масса	8/11/6	21/9/11	17/13/12	8/21/5	9/8/4	15/6/3	16/10/16	16/7/10	8/12/8	13/11/4	8/6/11	8/5/9	17/14/15	13/1/7	-	-	15/10/7
9 Дж. Физикелла	9/10/8	14/8/15	16/12/19	3/13/16	8/11/11	18/17/12	4/8/9	12/10/13	17/16/7	3/16/12	12/15/НС	16/7/3	5/7/4	14/11/16	11/13/15	7/9/10	10/11/8
10 Т. Сато	13/19/14	16/16/13	19/18/22	11/14/14	14/15/9	10/18/15	17/19/19	19/18/20	12/13/6	5/17/4	15/13/11	14/13/5	6/17/5	15/16/20	14/15/13	17/16/4	13/8/12
11 Ж. Вильнев	12/8/17	17/19/18	9/11/17	15/9/8	16/13/13	21/10/8	14/18/14	9/9/19	15/19/8	6/10/7	17/16/15	17/16/17	12/15/14	13/13/9	12/10/14	5/13/14	19/13/10
12 О. Панис	18/9/13	18/20/20	13/14/14	17/11/15	5/9/8	8/9/11	12/12/8	7/12/8	10/17/9	14/20/18	14/14/10	12/14/4	14/6/11	16/8/7	15/16/6	18/14/3	17/15/17
14 Я. Трулли	10/12/9	9/15/4	21/4/16	7/12/11	10/17/18	17/15/17	1/1/4	21/15/6	7/9/20	16/11/10	19/10/3	20/11/13	11/10/15	12/15/6	9/17/16	8/15/13	9/14/6
15 Дж. Баттон	15/13/18	8/7/6	8/3/11	14/8/9	3/5/10	14/16/13	10/7/11	15/16/18	8/10/16	9/8/17	9/5/6	19/20/18	10/16/10	6/10/13	10/18/17	13/17/9	12/9/14
16 Э. Ирвинг	17/16/10	20/17/17	14/17/15	13/15/17	11/18/19	11/20/10	20/22/21	17/21/11	21/15/21	15/13/21	6/8/8	6/15/14	13/18/12	9/12/17	4/8/11	2/3/7	7/7/16
17 П. де ла Роса	14/21/22	12/14/8	10/15/2	16/18/19	19/16/17	7/19/16	18/16/18	11/13/7	14/22/15	13/14/16	8/12/13	15/18/15	9/13/13	7/9/4	8/7/20	11/12/17	8/16/18
20 Х.-Х. Френтцен	19/14/11	13/13/10	11/20/8	6/10/13	2/6/5	13/5/4	13/9/1	10/11/12	13/18/5	НС/9/11	НС/НС/НС	10/17/20	-	-	-	6/10/12	-
21 Э. Бернольди	21/17/21	15/12/12	12/16/10	18/16/10	6/10/7	6/14/6	21/14/15	13/14/5	19/20/11	НС/15/20	НС/НС/НС	11/19/12	-	-	-	-	-
22 А. Йонг	22/22/20	19/22/22	22/22/20	21/22/НС	22/22/22	20/22/22	22/21/22	22/22/22	22/21/22	18/22/НС	20/20/19	22/22/НС	-	-	-	-	-
23 М. Уэббер	20/20/19	22/21/21	20/21/21	19/19/20	20/19/20	22/21/19	8/20/13	18/20/13	17/21/19	18/19/18	21/21/21	20/19/19	20/19/19	20/19/19	19/20/18	15/19/19	18/18/19
24 М. Сало	6/18/16	5/11/14	15/9/18	20/17/18	18/20/15	19/12/20	5/13/10	6/7/16	9/6/18	20/19/13	7/17/16	18/8/16	15/12/17	6/14/9	12/11/6	11/17/9	-
25 А. Мак-Ниш	16/15/12	11/18/16	3/19/9	22/20/21	21/21/21	5/11/21	2/17/12	20/19/17	18/12/19	19/18/14	11/18/17	9/10/19	18/14/18	11/18/14	18/9/12	14/18/18	14/19/13
22 Э. Дэвидсон	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19/20/20	18/20/18	-	-	-



# СЕЗОН-2002: личный зачет

## ОБЩИЕ ПОКАЗАТЕЛИ АКТИВНОСТИ

Гонщик	ЛГ (круги)	ПК	С	В	А	Т	ПС	П	Ш	ПП	БК
М. Шумахер	558	1090	—	—	—	—	30	11	1	7	7
Х.-П. Монтоя	65	990	3	—	1	2	25	—	1	7	3
Р. Шумахер	44	973	3	—	1	2	29	1	1	—	—
Н. Хайдфельд	—	965	3	—	2	1	26	—	3	—	—
Д. Култхард	95	941	4	—	1	4	21	1	1	—	1
М. Сало	—	924	6	—	—	—	30	—	2	—	—
Дж. Баттон	—	862	8	1	2	5	21	—	1	—	—
Я. Трулли	—	834	10	2	—	8	23	—	1	—	—
Р. Баррикелло	307	822	3	—	1	2	24	4	2	3	5
Э. Ирвайн	—	815	10	2	—	8	21	—	—	—	—
Ж. Вильнев	—	794	9	1	—	9	22	—	1	—	—
К. Райкконен	21	792	10	1	—	8	22	—	—	—	1
М. Уэббер	—	781	5	1	—	4	18	—	—	—	—
Т. Сато	—	760	7	3	1	3	20	—	—	—	—
Ф. Масса	—	726	7	2	2	3	18	—	4	—	—
Дж. Физикелла	—	722	8	—	1	7	18	—	—	—	—
О. Панис	—	697	11	—	2	9	19	—	1	—	—
П. де ла Роса	—	694	8	1	—	7	25	—	—	—	—
А. Мак-Ниш	—	639	8	3	1	4	17	—	—	—	—
Х.-Х. Френтцен	—	568	5*	—	—	4	15	—	—	—	—
А. Ионг	—	513	6	2	—	4	13	—	2	—	—
Э. Бернольди	—	373	9*	—	—	8	15	—	1	—	—
Э. Дэвидсон	—	75	2	2	—	—	3	—	—	—	—

Сокращения: ЛГ – лидерство в гонках, ПК – всего пройдено кругов, С – сходов всего, В – вылетов с трассы, А – аварий, Т – сходов из-за технических неполадок, ПС – количество пит-стопов, П – побед, Ш – штрафы в гонках (stop&go и проезд по пит-лейн), ПП – поул-позиции, БК – быстрые круги в гонках  
 Примечание: \* – на ГП Австралии Френтцен и Бернольди были дисквалифицированы по ходу гонки; ВСЕ ДАННЫЕ ПРЕДСТАВЛЕНЫ ПО СОСТОЯНИЮ НА 15.10.02.

## РЕЗУЛЬТАТЫ ВИРТУАЛЬНОГО ЧЕМПИОНАТА МИРА С УЧЕТОМ ТРЕНИРОВОЧНЫХ ЗАЕЗДОВ:

Гонщик	Свободные заезды. Пятница		Свободные заезды. Суббота		Квалификация		WARM-UP		Гонка		Итого
	Л/Х/С результаты	Очки/Место	Л/Х/С результаты	Очки/Место	Л/Х/С результаты	Очки/Место	Л/Х/С результаты	Очки/Место	Л/Х/С результаты	Очки/Место	
М. Шумахер	1/11/2,76	107/1	1/6/2,12	126/1	1/3/1,82	122/1	1/4/1,65	133/1	1/3/1,41	144/1	632/1
Р. Баррикелло	1/20/4,71	66/3	1/8/3,29	76/2	1/8/2,88	88/3	1/6/2,29	112/2	1/7/2,33	77/2	419/2
Х.-П. Монтоя	2/17/7,47	30/5	1/14/4,88	53/4	1/6/2,94	98/2	3/20/11,24	12/10	2/11/3,77	50/3	243/3
Р. Шумахер	3/15/6,82	26/6	1/12/4,59	53/3	2/5/3,47	63/4	1/16/8,47	24/5	1/16/4,92	42/4	208/4
Д. Култхард	1/16/5,35	72/2	2/13/5,47	41/6	2/10/5,88	27/6	3/16/6,41	26/4	1/10/4,46	41/5	207/5
К. Райкконен	1/19/4,76	63/4	1/15/5,71	44/5	2/11/5,35	33/5	2/19/6,82	34/3	2/4/3,17	24/6	198/6
Я. Трулли	1/21/12,18	10/10	1/17/11,94	13/8	6/16/8,71	2/10	3/20/11,00	13/9	4/9/6,29	9/8	47/7
Н. Хайдфельд	5/19/13,59	2/17	2/17/8,24	15/7	5/18/10,12	2/8	2/17/8,82	17/7	4/12/7,86	7/10	43/8
Дж. Физикелла	3/18/10,53	13/7	7/17/11,41	0/15	5/18/11,19	4/7	3/19/11,13	7/14	5/13/7,00	7/11	31/9
Дж. Баттон	3/19/10,76	5/13	3/20/11,06	8/9	6/17/10,29	1/11	6/18/12,71	2/16	4/8/5,56	14/7	30/10
Х.-Х. Френтцен	2/19/10,55	8/11	5/20/11,83	3/12	10/20/14,31	0/18	1/20/9,33	17/6	6/13/10,43	2/18	30/11
Э. Ирвайн	2/21/12,12	11/9	3/22/14,41	4/10	5/22/15,53	2/9	7/21/14,53	0/19	3/10/6,86	8/9	25/12
Ф. Масса	8/21/13,00	0/20	5/21/10,31	4/11	7/17/11,88	0/12	3/16/8,63	13/8	5/9/7,13	4/13	21/13
Т. Сато	5/19/13,53	3/15	8/19/15,59	0/18	7/22/15,35	0/15	4/22/12,12	11/11	5/16/10,10	2/15	16/14
О. Панис	5/18/13,41	2/16	6/20/12,94	1/13	7/18/13,18	0/14	3/20/10,71	8/13	5/12/8,67	3/14	14/15
А. Мак-Ниш	2/22/13,65	12/8	9/21/16,24	0/19	10/20/15,88	0/19	9/21/16,06	0/20	7/15/10,86	0/19	12/16
М. Сало	5/20/11,88	7/12	6/20/13,41	1/14	8/19/13,29	0/16	6/20/14,29	1/17	6/15/9,55	2/17	11/17
П. де ла Роса	7/19/11,76	0/19	7/22/15,00	0/16	8/21/16,47	0/17	2/22/14,12	9/12	8/13/10,00	0/21	9/18
Ж. Вильнев	5/21/13,47	3/14	8/19/13,06	0/17	7/19/12,24	0/13	7/19/13,06	0/18	4/12/7,63	4/12	7/19
Э. Бернольди	6/21/14,20	2/18	10/20/15,18	0/20	12/21/17,50	0/20	5/21/11,73	3/15	10/12/11,00	0/22	5/20
М. Уэббер	8/22/18,65	0/21	14/21/19,47	0/21	18/21/19,53	0/21	13/21/18,76	0/21	5/16/11,00	2/16	2/21
А. Ионг	18/22/20,73	0/23	19/22/21,27	0/22	19/22/21,27	0/22	19/22/20,83	0/23	7/14/11,40	0/20	0/22
Э. Дэвидсон	18/19/18,50	0/22	20/20/20,00	0/23	20/20/20,00	0/23	18/20/19,00	0/22	—/—/—	0/—	0/23

## ВНУТРИКОМАНДНЫЕ ПРОТИВОБОРСТВА:

Команда	Пилоты	Пилоты	Квал.	Гонки
Scuderia Ferrari Marlboro	Михаэль Шумахер	Рубенс Баррикелло	13:4	8:4
BMW WilliamsF1 Team	Ральф Шумахер	Хуан-Пабло Монтоя	8:9	4:8
West McLaren Mercedes	Дэвид Култхард	Кими Райкконен	7:10	2:2
Mild Seven Renault F1 Team	Ярно Трулли	Дженсон Баттон	12:5	4:2
Sauber Petronas	Ник Хайдфельд Ник Хайдфельд	Фелипе Масса Хайнц-Харальд Френтцен	11:5 1:0	4:4 1:0
DHL Jordan Honda	Джанкарло Физикелла	Такума Сато	12:4	4:1
Jaguar Racing	Эдди Ирвайн	Педро де ла Роса	10:6	3:0
Lucky Strike BAR Honda	Жак Вильнев	Оливье Панис	10:7	3:2
KL Minardi Asiatech	Алекс Ионг	Марк Уэббер	0:15	0:4
Panasonic Toyota Racing	Энтони Дэвидсон	Марк Уэббер	0:2	0:0
Orange Arrows	Мика Сало	Аллан Мак-Ниш	15:2	3:3
	Хайнц-Харальд Френтцен	Энрике Бернольди	11:1	1:1

## НЕОФИЦИАЛЬНЫЙ "ЗАЧЕТ НАЦИЙ":

Страна	Очки	Представители	Ср. очки
1 Германия	195	4	48,75
2 Бразилия	81	3	27,00
3 Великобритания	63	5	12,60
4 Колумбия	50	1	50,00
5 Финляндия	26	2	13,00
6 Италия	16	2	8,00
7 Канада	4	1	4,00
8 Франция	3	1	3,00
9 Япония	2	1	2,00
10 Австралия	2	1	2,00
11 Малайзия	0	1	0,00
12 Испания	0	1	0,00

## НЕОФИЦИАЛЬНЫЙ "ЗАЧЕТ МОТОРОСТРОИТЕЛЕЙ":

Фирма	Кол-во команд	очки
1 Ferrari (Petronas)	2	232
2 BMW	1	92
3 Mercedes	1	65
4 Renault	1	23
5 Honda	2	16
6 Ford-Cosworth	2	10
7 Asiatech	1	2
8 Toyota	1	2

## НЕОФИЦИАЛЬНЫЙ "ЗАЧЕТ ШИННИКОВ":

Фирма	Кол-во команд	очки
1 Bridgestone	5	250
2 Michelin	6	192



SCUDERIA FERRARI MARLBORO  
 ЧЕМПИОН МИРА И ОБЛАДАТЕЛЬ КУБКА КОНСТРУКТОРОВ 2002 ГОДА



# СЕЗОН-2002: командный зачет

## ЗАЧЕТ КУБКА КОНСТРУКТОРОВ

ГП/Команда	Scuderia Ferrari Marlboro		West McLaren Mercedes		Sauber Petronas		Jaguar Racing		KL Minardi Asiatech		Orange Arrows	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Австралия	10 (1+НФ)	6 (НФ+2)	4 (НФ+3)	— (НФ+НФ)	— (НФ+НФ)	— (НФ+НФ)	3 (4+8)	— (НФ+НФ)	2 (7+5)	1 (6+НФ)	— (ДК+ДК)	—
Малайзия	4 (3+НФ)	16 (1+2)	— (НФ+НФ)	3 (НФ+4)	3 (5+6)	0 (13+9)	0 (НФ+10)	0 (8+НФ)	0 (НФ+НФ)	0 (12+7)	0 (11+НФ)	—
Бразилия	10 (1+НФ)	8 (2+5)	4 (3+12)	3 (НФ+4)	— (НФ+НФ)	0 (НФ+9)	0 (7+8)	0 (10+НФ)	0 (13+11)	1 (6+НФ)	— (НФ+НФ)	—
Сан-Марино	16 (1+2)	7 (3+4)	1 (6+НФ)	2 (9+5)	0 (10+8)	— (НФ+НФ)	— (НФ+НФ)	0 (7+НФ)	0 (НПК+11)	— (НФ+НФ)	— (НФ+НФ)	—
Испания	10 (1+НС)	6 (11+2)	4 (3+НФ)	0 (10+12)	5 (4+5)	— (НФ+НФ)	— (НФ+НФ)	0 (7+НФ)	— (НС+НС)	0 (9+8)	1 (6+НФ)	—
Австрия	16 (1+2)	7 (4+3)	1 (6+НФ)	0 (НФ+7)	— (НФ+НФ)	2 (5+НФ)	— (НФ+НФ)	0 (10+НФ)	0 (НФ+12)	0 (8+9)	0 (11+НФ)	—
Монако	6 (2+7)	4 (3+НФ)	10 (1+НФ)	3 (4+НФ)	0 (8+НФ)	2 (5+НФ)	0 (9+10)	0 (НФ+НФ)	0 (НФ+11)	— (НФ+НФ)	1 (6+12)	—
Канада	14 (1+3)	0 (7+НФ)	9 (2+4)	1 (6+15)	0 (12+9)	2 (5+10)	— (НФ+НФ)	0 (НФ+8)	0 (14+11)	— (НФ+НФ)	0 (13+НФ)	—
Европа	16 (2+1)	3 (4+НФ)	4 (НФ+3)	2 (8+5)	1 (7+6)	0 (НФ+16)	0 (НФ+11)	0 (12+9)	0 (НФ+15)	0 (НФ+14)	0 (13+10)	—
Великобритания	16 (1+2)	4 (8+3)	0 (10+НФ)	0 (НФ+12)	1 (6+9)	0 (7+НФ)	0 (НФ+11)	5 (4+5)	— (НПК+НФ)	— (НФ+НФ)	— (НФ+НФ)	—
Франция	10 (1+НС)	5 (5+4)	10 (3+2)	1 (НФ+6)	0 (7+НФ)	— (НСК+НФ)	0 (НФ+9)	— (НФ+НФ)	0 (10+8)	0 (НФ+11)	— (НПК+НПК)	—
Германия	13 (1+4)	10 (3+2)	2 (5+НФ)	— (НФ+НФ)	1 (6+7)	0 (НФ+8)	— (НФ+НФ)	— (НФ+НФ)	— (НПК+НФ)	— (9+НФ)	— (НФ+НФ)	—
Венгрия	16 (2+1)	4 (3+11)	5 (5+4)	0 (8+НФ)	0 (9+7)	1 (6+10)	0 (НФ+13)	0 (НФ+12)	0 (НФ+16)	0 (15+14)	—	—
Бельгия	16 (1+2)	6 (5+3)	3 (4+НФ)	— (НФ+НФ)	0 (10+НФ)	0 (НФ+11)	0 (6+НФ)	1 (8+12)	0 (НФ+НФ)	0 (7+9)	— (НСК+НСК)	—
Италия	16 (2+1)	— (НФ+НФ)	0 (7+НФ)	5 (4+5)	0 (10+НФ)	0 (8+12)	4 (3+НФ)	1 (9+6)	0 (13+НФ)	0 (11+НФ)	—	—
США	16 (2+1)	3 (16+4)	4 (3+НФ)	2 (5+8)	0 (9+13)	0 (7+11)	0 (10+НФ)	1 (6+12)	— (НФ+НФ)	0 (14+15)	—	—
Япония	16 (1+2)	3 (11+4)	4 (НФ+3)	1 (НФ+6)	0 (7+НФ)	2 (НФ+5)	0 (9+НФ)	— (НФ+НФ)	0 (НФ+10)	0 (8+НС)	—	—
Очки	221	92	65	23	11	9	8	7	2	2	2	—
ГП/Команда	BMW.WilliamsF1 Team		Mild Seven Renault F1 Team		DHL Jordan Honda		Lucky Strike BAR Honda		Panasonic Toyota Racing			
	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Австралия	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Малайзия	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Бразилия	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Сан-Марино	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Испания	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Австрия	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Монако	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Канада	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Европа	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Великобритания	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Франция	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Германия	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Венгрия	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Бельгия	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Италия	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
США	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Япония	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Очки	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

## ОБЩИЕ ПОКАЗАТЕЛИ АКТИВНОСТИ

Команда	ЛГ (круги)	ПК	С	В	А	Т	ПС	П	Ш	ПП	БК
BMW.WilliamsF1 Team	109	1963	6	—	2	4	54	1	2	7	3
Scuderia Ferrari Marlboro	865	1912	3	—	1	2	54	15	3	10	12
Sauber Petronas	—	1762	10	2	4	4	46	—	7	—	—
West McLaren Mercedes	116	1733	14	1	1	12	43	1	1	—	2
Mild Seven Renault F1 Team	—	1696	18	3	2	13	45	—	2	—	—
Panasonic Toyota Racing	—	1563	14	3	1	10	47	—	2	—	—
Jaguar Racing	—	1509	18	3	—	15	46	—	—	—	—
Lucky Strike BAR Honda	—	1491	20	1	2	17	41	—	—	—	—
DHL Jordan Honda	—	1482	15	3	2	10	38	—	—	—	—
KL Minardi Asiatech	—	1369	13	5	—	8	34	—	2	—	—
Orange Arrows	—	870	14*	—	—	12	28	—	1	—	—

Сокращения: ЛГ — лидерство в гонках, ПК — всего пройдено кругов, С — сходов всего, В — вылетов с трассы, А — аварий, Т — сходов из-за технических неполадок, ПС — количество пит-стопов, П — побед, Ш — штрафы в гонках (stop&go и проезд по пит-лейн), ПП — поул-позиция, БК — быстрые круги в гонках  
Примечание: \* — на ГП Австралии Френтцен и Бернольди были дисквалифицированы по ходу гонки.

## РЕЗУЛЬТАТЫ ВИРТУАЛЬНОГО КУБКА КОНСТРУКТОРОВ С УЧЕТОМ ТРЕНИРОВОЧНЫХ ЗАЕЗДОВ:

Команда	Свободные заезды. Пятница		Свободные заезды. Суббота		Квалификация		WARM-UP		Гонка		Итого
	Л/С результаты	Очки/Место	Л/С результаты	Очки/Место	Л/С результаты	Очки/Место	Л/С результаты	Очки/Место	Л/С результаты	Очки/Место	
Ferrari	1/20/3,74	173/1	1/8/2,71	202/1	1/8/2,35	210/1	1/6/1,97	245/1	1/7/1,79	221/1	1051/1
Williams	2/17/7,15	56/3	1/14/4,74	106/2	1/6/3,21	161/2	1/20/9,85	36/3	1/16/4,34	92/2	451/2
McLaren	1/19/5,06	135/2	1/15/5,59	85/3	2/11/5,62	60/3	2/19/6,62	60/2	1/10/4,05	65/3	405/3
Renault	1/21/11,47	15/6	1/20/11,50	21/4	6/17/9,50	3/5	3/20/11,85	15/7	4/9/5,88	23/4	77/4
Sauber	5/21/13,09	3/10	2/21/9,26	19/5	5/18/10,97	2/6	2/17/8,82	30/4	4/13/7,83	11/5	65/5
Jordan	3/19/12,03	16/5	7/19/13,50	0/10	5/22/13,33	4/4	3/22/11,64	18/6	5/16/8,72	9/6	47/6
Jaguar	2/21/11,94	11/7	3/22/14,71	4/6	5/22/16,00	2/7	2/22/14,32	9/8	3/13/8,53	8/7	34/7
Arrows	2/21/12,60	9/8	5/20/13,59	3/7	10/21/16,04	0/10	1/21/10,41	20/5	6/13/10,25	2/11	34/8
Toyota	2/22/12,76	19/4	6/21/14,82	1/9	8/20/14,59	0/9	6/21/15,18	1/10	6/15/10,06	2/10	23/9
BAR	5/21/13,44	5/9	6/20/13,00	1/8	7/19/12,71	0/8	3/20/11,88	8/9	4/12/8,07	7/8	21/10
Minardi	8/22/19,56	0/11	14/22/20,29	0/11	18/22/20,32	0/11	13/22/19,58	0/11	5/16/11,13	2/9	2/11



# Гоночный путеводитель

Поездка на Гран При Формулы-1 – мечта любого поклонника автоспорта.

Но как известно со времен Афанасия Никитина, путешествия таят в себе как приятные, так и негативные моменты, в чем нашим корреспондентам не раз приходилось убеждаться на собственном опыте. Поэтому прежде чем отправиться в путешествие на этап чемпионата мира, обязательно ознакомьтесь с нашими рекомендациями.



## Гран При Австралии, Мельбурн



Поездка на Большой Приз Австралии – самый дорогой и утомительный тур на Гран При Ф-1. Прямых рейсов между Москвой и Австралией нет, поэтому вам в любом случае придется лететь зарубежной авиакомпанией с пересадкой в одном из европейских аэропортов. При этом лучше всего воспользоваться услугами авиакомпаний British Airways или Austrian Airlines и лететь в Мельбурн с пересадкой в Лондоне или Вене и дозаправкой в Сингапуре или Куала-Лумпуре. Однако при любом варианте дорога в Австралию займет не менее 27 часов, так что будьте к этому готовы. Зато если уж вы доберетесь до Мельбурна, на Зеленом континенте особых проблем у вас уже, скорее всего, не возникнет. Австралийцы очень радушные и приветливые люди, к тому же трасса Гран При Австралии расположена в центре города в мельбурнском Альберт-парке, что очень удобно для болельщиков. При этом если вы не собираетесь путешествовать по Австралии, ни в коем случае не берите напрокат автомобиль, по дороге на трассу он будет для вас только обузой. До автодрома можно прекрасно добраться на такси, метро (станции Spencer St., Flinders St. и South Yarra) или автобусах.



<b>Авиaperелет</b> .....	Москва–Мельбурн–Москва .....	от \$1100
	(через Лондон/Сингапур или Вену/Куала-Лумпур)	
<b>Виза/срок</b> .....	Австралия .....	\$40/21
<b>Стоимость тура*/дни</b> .....	Мельбурн*** .....	от \$2000/5
<b>Билеты на трибуны</b> .....	Уик-энд .....	\$155–550

\* – стоимость тура включает в себя примерную суммарную стоимость визы, страховки, авиабилета и проживания в отеле на одного человека без билетов на автодром \*\*\* – трехзвездочный отель

### Что еще посмотреть

В Мельбурне находится национальная галерея штата Виктория, музей Виктории, Королевский ботанический сад и национальный гербарий. Кроме того, обязательно следует посетить собор Св. Патрика, Королевский монетный двор и мемориал Джеймса Кука. Любителям экзотики советуем окунуться в атмосферу XIX века и совершить увлекательную поездку на старинном паровозике "Пыхтящий Билли" по живописной долине реки Ярра.

## Гран При Малайзии, Куала-Лумпур



В отличие от австралийского Гран При, малайзийская гонка для российских туристов – один из самых дешевых неевропейских этапов Ф-1, поскольку добраться до Малайзии можно не только западными авиакомпаниями, но и "Узбекскими авиалиниями". Да и проживание в Куала-Лумпуре не в пример дешевле. Единственным, но очень серьезным минусом Гран При Малайзии является чересчур жаркий и влажный климат этой страны: такое впечатление, что ты круглые сутки находишься в бане. Поэтому, если вы плохо переносите жару, лучше выберите другой этап чемпионата мира Ф-1. Если же вы все-таки собрались в поездку, позаботьтесь об аренде автомобиля, поскольку добраться до трассы "Сепанг" на общественном транспорте не очень удобно.

Поезда до автодрома не ходят, поэтому в отсутствие машины до "Сепанга" можно доехать только на шаттлах, которые отходят от ближайшего к трассе метро Куала-Лумпура.

### Что еще посмотреть

Главные достопримечательности Малайзии: национальные парки Таман-Негара, Кинабалу и лесной заповедник Тимилар-парк. Непосредственно в самом Куала-Лумпуре рекомендуем осмотреть национальный музей, королевский дворец, здание парламента, мечети Джейнек и Масджид Негара, индуистский храм в пещере Бату, Озерный сад (парк отдыха) и парк Мималанд. Кроме того, Куала-Лумпур – рай для покупателей: здесь множество современных торговых комплексов на любой вкус.

<b>Авиaperелет</b> .....	Москва–Куала-Лумпур–Москва .....	от \$655
	(через Ташкент)	
<b>Виза/срок</b> .....	Малайзия .....	
<b>Стоимость тура*/дни</b> .....	Куала-Лумпур*** .....	от \$1100/5
<b>Билеты на трибуны</b> .....	Уик-энд .....	\$70–560



## Гран При Бразилии, Сан-Паулу



Поездка в страну, где, как известно, много диких обезьян – один из самых дорогих и непопулярных в России вояжей на этапы Ф-1. Если же вы все-таки решитесь на поездку в Сан-Паулу, то постарайтесь поселиться ближе к центру, поскольку окраины города не всегда безопасны для туристов. Отели в Бразилии относительно недороги (основную часть цены тура составляет стоимость авиабилета), но о бронировании гостиницы лучше позаботиться заранее. До трассы "Интерлагос", которая находится в черте города, можно добраться как на такси, так и на общественном транспорте (метро и автобусе). Первый способ несколько дороже, но не в пример удобнее и безопаснее.



### Что еще посмотреть

Сан-Паулу – промышленная столица Бразилии, так что с достопримечательностями здесь туговато. Единственное, что, пожалуй, действительно достойно внимания публики – музей современного искусства и зоопарк Сан-Паулу. Поклонники Айртона Сенны могут посетить также могилу бразильского Волшебника на кладбище Морумби.

<b>АвиAPERелет</b> .....	Москва–Сан-Паулу–Москва (через Амстердам)	от \$850
<b>Виза/срок</b> .....	Бразилия	\$40–70/21
<b>Стоимость тура/дни</b> .....	Сан-Паулу***	от \$1700/5
<b>Билеты на трибуны</b> .....	Уик-энд	\$200–430

## Гран При Сан-Марино, Имола, Италия



Путешествие на Гран При Сан-Марино по сравнению со многими другими европейскими этапами – дело весьма утомительное, но при умелой организации – достаточно увлекательное. Главный минус Имолы, расположенной в провинции Эмилия-Романья в 33 километрах к юго-востоку от Болоньи, состоит в том, что этот городок находится на значительном удалении от крупных итальянских городов, соединенных прямыми авиарейсами с Россией. Однако для любителей путешествий это даже хорошо, поскольку при незначительной потере времени поездка на Гран При дает возможность осмотреть самые красивые города Италии. При этом брать напрокат машину совсем не обязательно.

Наиболее удобный вариант – лететь через Милан. Из миланского аэропорта Malpensa можно на специальном автобусе (50 мин.) доехать до вокзала Centrale FS и сесть на поезд до Болоньи (1:45–2:30, время в пути зависит от класса поезда) или Римини (2:55–4:15). (Будьте внимательны, перед посадкой в поезд в Италии, как и в большинстве других европейских стран купленный билет нужно прокомпостировать). Жить лучше в одном из двух этих городов, поскольку снять номер в отеле Имолы в дни Гран При практически невозможно. При этом Болонья, конечно, предпочтительнее, поскольку находится ближе и к трассе, и к Милану, Римини же расположен на побережье Адриатики, но в дни Гран При море еще слишком холодное, поэтому гостиницу там можно найти немного дешевле.

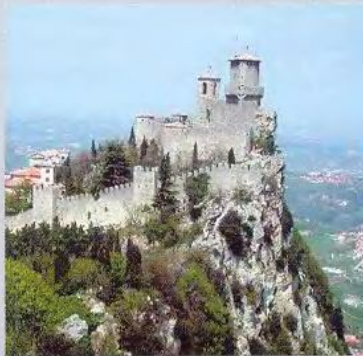
Добираться до Имолы лучше также поездом (20 минут от Болоньи и около часа от Римини), это позволит сэкономить деньги (такси из Болоньи обойдется примерно в 50 евро в один конец, билет на поезд – три евро) и время. От станции Имолы до центрального входа на автодром около 15 минут ходьбы. Но если вы купили билеты на дальние трибуны, скажем, в Rivazza или Tosa, то лучше воспользоваться специальными автобусами.

Если же экономия средств и путешествия по центральной Италии на поезде вас не прельщают, есть более простой вариант. Можно воспользоваться услугами итальянской авиакомпании Alitalia и с пересадкой в Милане лететь прямо до Болоньи или Римини.

<b>АвиAPERелет</b> .....	Москва–Милан–Москва	от \$340
<b>Виза/срок</b> .....	Шенген	\$40/14
<b>Стоимость тура/дни</b> .....	Болонья/Римини***	от \$700/4
<b>Билеты на трибуны</b> .....	Гонка	\$100–500

### Что еще посмотреть

Если вы поселитесь в Болонье, у вас будет великолепная возможность съездить в Венецию (дорога на поезде в один конец занимает около 2:00), Флоренцию (1:00) и Маранелло (0:30 на поезде до Модены, далее на автобусе или такси до Маранелло). Из Римини можно за 40 минут добраться на автобусе до жемчужины Адриатики – города-государства Сан-Марино. В самой Имоле обязательно посетите расположенный недалеко от трассы замок XIV века Рокка Сфорцеско.





# Гран При Испании, Барселона



Главная сложность при поездке на Большой Приз Испании состоит в том, что из-за дрящегося уже не первый год конфликта между испанскими и российскими авиакомпаниями "Аэрофлот" совершает в Барселону всего два рейса в неделю – в субботу и воскресенье, что совершенно неприемлемо для поклонников Ф-1. Поэтому, собираясь в Каталуню, заранее приготовьтесь к полету с пересадкой в одном из европейских аэропортов, либо к charterному рейсу. Из аэропорта до центра Барселоны можно добраться на автобусе и электричке. Если вы берете напрокат машину, то можете разместиться как в столице Каталонии, так и на побережье Коста дель Марисме или Коста-Брава. Но учтите, что в конце апреля море еще довольно холодное и вам вряд ли доведется искупаться. Если же вы решили отказаться от проката машины, постарайтесь найти отель непосредственно в Барселоне, что заметно упростит ваши путешествия на трассу и обратно. Самый удобный и дешевый вариант – добираться до деревушки Монтмело, близ которой находится автодром, на электричке (поезда отходят с центрального вокзала, продолжительность поездки около 0:30). На станции Montmelo можно взять такси либо прогуляться до трассы пешком (0:20).



Авиаперелет	Москва–Барселона–Москва (чартер)	от \$280
Виза/срок	Шенген	\$40/7
Стоимость тура/дни	Барселона/Коста-Брава***	от \$850/7
Билеты на трибуны	Уик-энд	\$95–430

## СПЕЦПРЕДЛОЖЕНИЕ

Билеты и туры на Гран При Испании у официального распространителя билетов на трассу "Каталунья Монтмело" в Москве.  
 "Русибер": тел. (095) 250-9031/5846  
[www.rusiber.ru](http://www.rusiber.ru)



## Что еще посмотреть

Барселона – это прежде всего архитектура великого Гауди, поэтому, оказавшись в столице Каталонии, непременно посетите лучшие его творения: символ Барселоны Храм Святого Семейства и считающийся венцом модернизма парк Гуэль. Кроме того, обязательно прогуляйтесь по знаменитому бульвару Ла Рамбла и готическому кварталу Барселоны, где до наших дней сохранились самые значимые памятники Средневековья. Если же вы захотите отправиться за город, то прокатившись на поезде или машине по Коста-Брава и Коста дель Марисме, найдете множество старинных замков, раскиданных по скалам средиземноморского побережья.

# Гран При Австрии, Шпильберг



"А1-Ринг" – одна из лучших трасс чемпионата, расположенная в живописной долине меж австрийских Альп, традиционно притягивает к себе множество туристов. Единственная проблема – отсутствие вблизи автодрома достаточного количества отелей, поэтому, если вы собираетесь отправиться на австрийский Гран При, об этом лучше позаботиться еще до Нового года. При поездке в Австрию лучше возьмите напрокат автомобиль, это избавит вас от множества транспортных проблем и позволит поселиться в ближайшем к "А1-Рингу" крупном городе – Граце. Если же вы решите сделать ставку на общественный транспорт, то в этом тоже нет ничего страшного: ж/д станция "Цельтвег" находится всего в нескольких километрах от автодрома. Но тогда вам лучше поселиться в Книттельфельде или, на худой конец, непосредственно в Вене, откуда до Цельтвега ходят скоростные электрички, и приготовиться к тому, что дорога на автодром будет занимать по несколько часов.

## Что еще посмотреть

Австрия – прекрасная страна, а ее столица Вена считается одним из красивейших городов Европы, поэтому где бы вы ни поселились во время Гран При, обязательно сделайте остановку в австрийской столице: просто доберитесь на метро до центральной станции Stephansplatz, поднимитесь вверх, погуляйте по центру города, посидите в знаменитых Венских кафе. Вокруг автодрома "А1" тоже можно найти немало замечательного: в этом районе разбросано множество средневековых замков, самый знаменитый из которых – Хохостервиц – стоит всего в 60 км от трассы.



Авиаперелет	Москва–Вена–Москва	от \$355
Виза/срок	Шенген	\$40/3
Стоимость тура/дни	Вена/Грац***	от \$800/4
Билеты на трибуны	Уик-энд	\$130–400



## Гран При Монако, Монте-Карло



SUTTON/BACHELOR

Считается, что для туристов Большой Приз Монако – самый дорогой этап чемпионата мира. Отчасти это действительно так, но только в том случае, если вы любите путешествовать с комфортом и желаете поселиться в одном из дорогих отелей Монако, цены на номера в которых в дни Гран При доходят до \$1000 за ночь. Среднему же классу поездка на гонку вокруг Казино обойдется намного дешевле любого трансконтинентального и даже некоторых европейских Гран При.

Лететь из Москвы в любом случае лучше до Ниццы, а далее все зависит уже от размеров вашего кошелька. Если вы забронировали отель в Монако и у вас достаточно денег, можно прямо в аэропорту купить билет на вертолет до княжества. В случае же если вы хотите сэкономить, лучше поселиться прямо в Ницце (аэропорт расположен фактически в черте города, и до центра легко добраться на автобусе за 10–15 минут). При этом если вы не собираетесь путешествовать вглубь Франции, машину лучше не арендовать – в поездках по Монако она будет вам только лишней обузой, да и деньги на парковку в княжестве придется потратить немалые. Цены на отели в Ницце в дни Гран При, конечно, выше обычных, но они вполне сравнимы со среднеевропейскими, к тому же во многих ресторанах здесь можно найти меню на русском языке. Итак, если вы поселились в Ницце (постарайтесь найти отель в центре – между вокзалом и побережьем), до Монако легко доехать на электричке за 15–20 минут, да и обойдется это удовольствие всего в несколько евро. Как правило, в дни Гран При в Ницце продаются специальные “гоночные” билеты до княжества и обратно. Приехав на подземный вокзал Монако, будьте внимательны и смотрите на указатели, где написано название вашей трибуны, если вы ошибетесь с выходом, вам потом придется долго плутать по улочкам, многие из которых в дни Гран При перекрываются железными заборами. Осматривать само княжество лучше всего в пятницу, когда порт и улицы, по которым проходит трасса, открывают уже в час дня (в остальные дни трасса закрыта до 6–7 вечера). При этом чтобы избежать себя от утомительных восхождений по крутым улицам, заранее ознакомьтесь с расположением общественных лифтов и эскалаторов. Их в Монако множество, и они заметно облегчают передвижение по княжеству. (Схему расположения лифтов и карту Монако вы можете бесплатно получить в аэропорту Ниццы).

<b>Авиaperелет</b> .....	Москва–Ницца–Москва .....	от \$400
<b>Виза/срок</b> .....	Шенген .....	\$40/1
<b>Стоимость тура/дни</b> .....	Ницца/Монако*** .....	от \$800/1000/4
<b>Билеты на трибуны</b> .....	Уик-энд .....	\$150–925

### Что еще посмотреть

Как правило, ГП Монако совпадает по срокам с Каннским кинофестивалем, поэтому при желании вы можете прокатиться в Канны поглазеть на знаменитостей (дорога на поезде по побережью займет около 0:45). По пути можно сойти в Биоте и посетить морской парк развлечений Marineland. В самой Ницце обязательно сходите в русскую церковь святого Николая. В Монако же – просто погуляйте по княжеству: зайдите в легендарное Казино, поднимитесь в старый город и посетите аквариумы Океанографического музея.

## Гран При Канады, Монреаль



Поездка в Канаду обойдется вам немногим дешевле тура в США. Прямых авиарейсов из Москвы в Монреаль нет, поэтому вам либо придется лететь “Аэрофлотом” до Торонто и оттуда еще пять часов добираться на поезде или 6,5 на автобусе (билеты стоят соответственно \$100 и \$60) до Монреаля, либо, что гораздо удобнее, но несколько дороже, лететь с пересадкой в одном из европейских или американских аэропортов (таких стыковок великое множество) непосредственно в монреальский аэропорт Dorval. Из аэропорта до центра города можно добраться либо на такси (\$25), либо на рейсовом автобусе. Если вы хотите сэкономить, не обязательно селиться в центре Монреаля, лишь бы рядом была станция метро, поскольку подземка – наиболее удобный транспорт на автодром, который находится всего в 250 метрах от выхода со станции Jean-Drapeau.

### Что еще посмотреть

Во время прогулок по Монреалю не забудьте посетить Музей изящных искусств, старейшую церковь Нотр-Дам-де-Бонсекур и знаменитый своим роскошным внутренним убранством собор Нотр-Дам-де-Монреаль, частично копирующий собор Нотр-Дам-де-Пари в Париже. Кроме того, Монреаль – один из самых многонациональных городов Америки, и, прогулявшись по его кварталам, вы сможете получить представление о культуре и быте не одного десятка стран.



MOU/SUTTON

<b>Авиaperелет</b> .....	Москва–Торонто–Москва .....	от \$750
	Москва–Монреаль–Москва (через Париж) .....	от \$900
<b>Виза/срок</b> .....	Канада .....	\$110/28
<b>Стоимость тура/дни</b> .....	Монреаль*** .....	от \$1500/4
<b>Билеты на трибуны</b> .....	Уик-энд .....	\$60–320





## Гран При Европы, Нюрбургринг

Собираясь на Гран При Европы, заранее приготовьтесь к тому, что вам придется потратиться на прокат машины. Где бы вы ни жили, добираться до "Нюрбургринга" без автомобиля – дело достаточно сложное и дорогое: поблизости не проходит ни одной железнодорожной ветки, а такси в Германии больно бьют по карману. Зато при наличии автомашины вы не только сможете с легкостью добраться до своего отеля (можете выбрать гостиницу в любой деревушке в окрестностях "Нюрбургринга", это не принципиально) из аэропорта (наиболее оптимальный вариант – Дюссельдорф, куда летают прямые рейсы "Аэрофлота") и без проблем оказаться на трассе, но и посетить несколько старинных замков, которыми буквально усеяна эта часть Германии.

### Что еще посмотреть

Сам "Нюрбургринг" находится в глухой немецкой деревне, и там можно найти только одно развлечение, которое, впрочем, придется по душе любому поклоннику автоспорта – за вполне умеренную плату вы сможете прокатиться по легендарной "Северной петле" старого "Нюрбургринга". Любителей же истории и природы ждет великолепная долина реки Мозель со своими старинными городками и замками, самый известный из которых "Эльтц" входит в число десяти самых знаменитых замков Германии.



BEARIE/SUTTON

Авиаперелет	Москва–Дюссельдорф–Москва	от \$360
Виза/срок	Шенген	\$40/2
Стоимость тура/дни	Кобленц/Майен***	от \$750/4
Билеты на трибуны	Уик-энд	\$130–520

## Гран При Франции, Невер



Серию "деревенских" Гран При Ф-1 продолжает французский этап, проводящийся на автодроме близ крошечной деревушки Маньи-Кур. Это, пожалуй, самая большая "дыра", в которую забирается караван "большого цирка". Автодром стоит фактически в чистом поле, поэтому ни о каких развлечениях, помимо автогонок, речи тут нет. На ГП Франции, так же как и на предыдущем этапе, лучше обзавестись арендной машиной. Хотя тут это не столь критично, можно обойтись и электричкой. Станция в Невере не столь далеко, и оттуда до автодрома ходят специальные автобусы. Но в этом случае позаботьтесь о том, чтобы вам сняли номер в одном из отелей Осера или Дижона, откуда ходят поезда до Невера. Найти свободные места в гостиницах близ трассы вам вряд ли удастся, для этого об организации тура следует позаботиться еще до окончания предыдущего сезона.



Авиаперелет	Москва–Париж–Москва	от \$335
Виза/срок	Шенген	\$40/1
Стоимость тура/дни	Осер/Дижон***	от \$800/4
Билеты на трибуны	Уик-энд	\$120–360

### Что еще посмотреть

Если вы не собираетесь путешествовать по Бургундии и окрестным районам Франции, о достопримечательностях можете забыть. Их в Маньи-Куре просто нет. Единственное достойное внимания сооружение – музей команды Ligier находится непосредственно на автодроме. Поэтому, прилетев в Париж, прежде чем сесть на поезд до Невера или самолет до Дижона, не поленитесь потратить несколько часов на прогулку по французской столице. Более ничего содержательного (помимо гонок, конечно) за эту поездку вам, скорее всего, увидеть не удастся.





## Гран При Великобритании, Сильверстоун



Главной проблемой при поездке в Англию для многих россиян является левостороннее автомобильное движение, поэтому, если вы собираетесь брать напрокат автомобиль, будьте внимательны, особенно в забитом машинами Лондоне, где вам, скорее всего, и придется поселиться. При поездках по Лондону, а также из аэропорта Heathrow в центр города лучше всего пользоваться лондонской подземкой.

Вообще-то при поездке в Сильверстоун идеальный вариант найти отель в Нортгемптоне, расположенном всего в 25 км от трассы, или в Милтон-Кейнсе. Это единственные города, из которых достаточно удобно добираться до автодрома на общественном транспорте – от железнодорожных станций в дни Гран При ходят специальные автобусы (проезд около 5 фунтов). Но гостиниц там немного, поэтому, скорее всего, вам придется разместиться в Лондоне, что почти в 100 км от автодрома. Если у вас есть автомобиль, то после открытия нового шоссе к трассе добираться до Сильверстоуна стало относительно просто. Если же машины нет, то лучше заранее заказать через одно из британских агентств трансфер от отеля до трассы. Иначе вам придется добираться на электричке (отходит с вокзала Euston) до Нортгемтона или Милтон-Кейнса, а оттуда на рейсовом автобусе до трассы, что достаточно долго (2:30), неудобно и дорого (около 25 фунтов).

### Что еще посмотреть

Лондон – один из самых крупных и красивых городов Европы и хотя большая часть его достопримечательностей находится в центре, вряд ли трех-четыре дней вам хватит, чтобы изучить их все. Поэтому осмотрите хотя бы главные: Тауэр, Гайд-парк, Букингемский дворец, Парламент и Вестминстерское аббатство, а также музей восковых фигур мадам Тюссо и квартиру Шерлока Холмса на Бейкер-стрит 221Б. Если же вы захотите выехать за город, можете посетить открытую для публики загородную резиденцию британских королей замок Виндзор, всего в 10 км к западу от Лондона (электрички отходят с вокзала Paddington).



Авиаперелет .....	Москва–Лондон–Москва .....	от \$375
Виза/срок .....	Великобритания .....	\$45/2
Стоимость тура/дни .....	Лондон*** .....	от \$900/4
Билеты на трибуны .....	Гонка .....	\$175-310

## Гран При Германии, Хоккенхайм



Авиаперелет .....	Москва–Франкфурт–Москва .....	от \$380
Виза/срок .....	Шенген .....	\$40/2
Стоимость тура/дни .....	Манхайм*** .....	от \$750/4
Билеты на трибуны .....	Уик-энд .....	\$145–470

### Что еще посмотреть

С точки зрения культуры и архитектуры район Мангейма и Хоккенхайма – не самая интересная часть Германии, однако и здесь при желании можно найти немало интересного. Так, если вы поселитесь в Мангейме, обязательно посетите расположенный неподалеку городок Хайдельберг, где сохранились развалины старинного замка, и Технический музей Мангейма у выезда из города по шоссе 37. При желании можно также добраться до Штутгарта (около 1,5 часов езды) и зайти в заводские музеи Mercedes-Benz и Porsche.

При правильной организации тур в Хоккенхайм может доставить вам массу удовольствия. Но чтобы при поездке на Гран При Германии избежать лишних неприятностей и не тратить много времени на дорогу к автодрому, постарайтесь заказать отель в Мангейме – маленьком промышленном городке в 22 км от Хоккенхайма, где в конце XIX века родилась фирма Карла Бенца – ставшая впоследствии частью знаменитой корпорации Daimler-Benz. Мангейм – идеальное место для размещения во время Гран При, поскольку находится всего в 20 минутах езды на поезде или машине от “Хоккенхаймринга” и в 40 минутах от крупнейшего в Германии международного аэропорта Франкфурта, ежедневно принимающего до пяти регулярных рейсов из Москвы. Из Мангейма до Хоккенхайма достаточно легко добраться и на машине, и на электричке, причем независимо от того, решите ли вы воспользоваться поездом (цена билета – около 4 евро в один конец) или автомобилем, вам придется затем потратить еще около 20 минут на прогулку от станции или парковки до автодрома, или добираться до трассы на специальном рейсовом автобусе.





## Гран При Венгрии, Будапешт



Гран При Венгрии до сих пор остается единственной гонкой Ф-1 в восточной Европе, а потому – самым близким и дешевым для российских туристов, которых из года в год приезжает на “Хунгароринг” все больше и больше. Спрос порождает предложение, и в последние годы туры на ГП Венгрии организуются на любой вкус и кошелек. Самый дорогой вариант – традиционный для остальных гонок самолет (из аэропорта Ferihegy ходят недорогие микроавтобусы “Аэропорт”, которые отвезут вас по любому адресу в Будапеште). Но есть и более дешевые варианты: поездом Москва–Будапешт через Украину или автобусом из Москвы и Санкт-Петербурга через ту же Украину или Белоруссию, Польшу и Словакию. Есть даже смешанные туры поезд-автобус с пересадкой в Бресте или Чопе.

Так вы, к примеру, можете лететь в Будапешт на самолете или ехать на поезде, а уже там присоединиться к российской группе, вместе с которой будете путешествовать из отеля на трассу и обратно. Однако прежде чем выбрать тур, определитесь, что вы хотите получить от этой поездки. Если вас интересуют только гонки, то смело соглашайтесь на такой вариант. Но если вы собираетесь попутно отдохнуть и погулять по Будапешту, вам, скорее всего, придется как следует поискать подходящую турфирму, либо вообще поселиться отдельно и добираться до трассы самостоятельно, поскольку в последние годы большая часть турагентств, организующих автобусные и жд туры на ГП Венгрии, размещает свои группы за пределами Будапешта. Если вы соберетесь делать индивидуальный тур, то найти отель от двух до пяти звезд в венгерской столице проблем не составит, в случае же если вы едете компанией, дешевле снять квартиру – этот вид бизнеса очень распространен в Венгрии. В некоторых агентствах также можно заказать трансфер из отеля на трассу. Это будет дешевле, чем пользоваться услугами такси (8600 форинтов – примерно \$25), но дороже путешествия на электричке (поезда отходят с вокзала Csomor Godollo от станции метро Ors Vezer Tere) или бесплатного автобуса, который ходит на трассу с автобусной станции у метро Arpad hid.



Авиаперелет/ж.д./автобус	Москва–Будапешт–Москва	от \$290/160/110
Виза/срок	Венгрия	\$40/5
Стоимость тура	Будапешт***	от \$700/310/300/4
авиа/ж.д./автобус+трансфер/дни		
Билеты на трибуны	Уик-энд	\$110–390

### Что еще посмотреть

Будапешт – один из красивейших городов Европы, поэтому, попав в венгерскую столицу, обязательно купите билет на обзорную автобусную экскурсию по городу (если вы покупаете автобусный тур на ГП из Москвы, большинство турфирм бесплатно включает в программу экскурсию по Будапешту) или же самостоятельно осмотрите хотя бы главные достопримечательности города: Крепостную гору, Парламент, площадь Героев. При поездке за город рекомендуем отправиться на знаменитое озеро Балатон, что лежит в 120 км к юго-западу от Будапешта.



## Гран При Бельгии, Спа



В 2002 году тур на Гран При Бельгии наряду с поездкой в Монцу стал одним из самых популярных у российских поклонников Формулы-1. В основном это обусловлено красотой арденнской трассы и относительной дешевизной тура. В последнее время из-за проблем, связанных с получением бельгийских виз, большинство отечественных туристических агентств стали отправлять туристов в Спа через Германию: перелет до Дюссельдорфа, дальше на поезде до Ахена или другого приграничного города. Трасса “Спа-Франкоршам” располагается настолько близко к немецкой границе, что дорога на электричке или машине из Ахена (50 км) занимает всего около получаса. В целом эта поездка напоминает тур на расположенный неподалеку “Нюрбургринг”, с той только разницей, что при проживании в Ахене в поездке на бельгийский Гран При вполне можно обойтись и без аренды автомобиля.

### Что еще посмотреть

Приехав в Спа, вы попадаете в самое сердце большого Арденнского леса – главной гордости Бельгии. Вокруг неземной красоты арденнские ущелья и равнины. Здесь же в округе разбросано множество исторических городов, замков и церквей, включая знаменитую на весь мир часовню Петра Великого, стоящую на минеральном источнике Спа. Местная минеральная вода, как и местная кухня, считается одной из лучших в Европе. Если же вы хотите развлечься в крупных бельгийских городах, из Спа легко можно добраться на поезде до Льежа или Брюсселя.



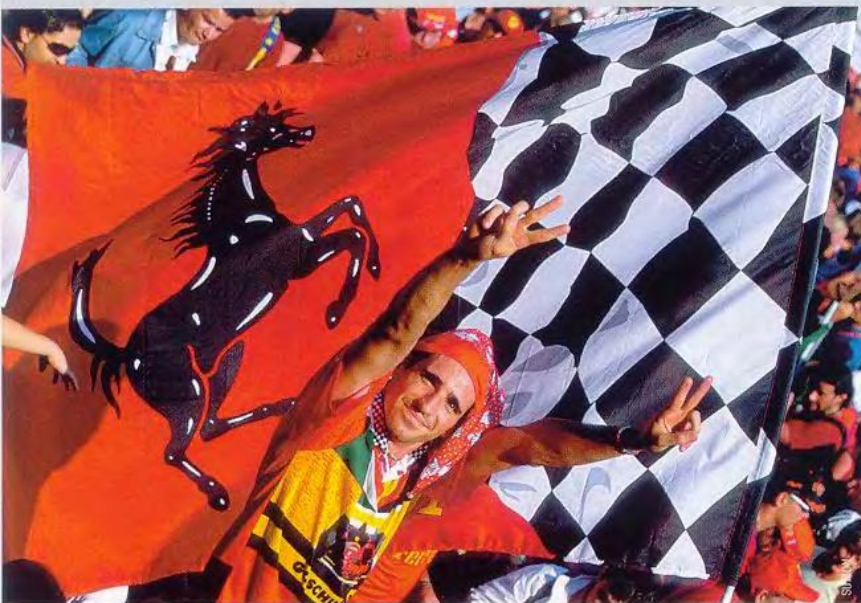
Авиаперелет	Москва–Дюссельдорф–Москва	от \$360
Виза/срок	Шенген	\$40/2
Стоимость тура/дни	Ахен***	от \$750/4
Билеты на трибуны	Уик-энд	\$210–455

### СПЕЦПРЕДЛОЖЕНИЕ

Автобусный тур на Гран При Бельгии **\$450**  
 предъявившим этот купон до 1 февраля 2003 года – скидка \$30  
 «Гран При»: тел. (095) 364-0308; 363-1515 (доб.2328)  
 gprmaria@mtu-net.ru



## Гран При Италии, Монца



Авиаперелет .....	Москва—Милан—Москва .....	от \$340
Виза/срок .....	Шенген .....	\$40/14
Стоимость тура/дни .....	Милан/Бергамо*** .....	от \$750/4
Билеты на трибуны .....	Уик-энд .....	\$110–500

### Что еще посмотреть

Милан — одна из столиц европейской моды, поэтому особое внимание уделите его магазинам. Из исторических памятников непременно нужно осмотреть знаменитый Миланский собор, театр Ла-Скала и старинный замок Сфорцеско. Если же вы соберетесь за город, то примерно в часе езды на север от Милана в предгорьях Альп расположены великолепные озера Ломбардии, в т.ч. и знаменитое на весь мир озеро Комо (электрички к озерам отправляются с вокзалов Centrale FS и Porta Garibaldi FS).

Поездка в Монцу для российских болельщиков является одним из самых дешевых и неустойчивых туров на западноевропейские Гран При. Монца расположена всего в 15 км от Милана, поэтому, как и при поездке в Имолу, мы рекомендуем лететь до Malpensa, а там уже выбирать способ передвижения по собственному желанию. Если вы решите взять напрокат машину, то чтобы избежать автомобильных пробок по дороге на трассу, лучше найти отель не в Милане, а с другой стороны от трассы в одном из маленьких городков между Монцей, Комо и Бергамо. Если же вы не хотите брать напрокат автомобиль, то лучше поселиться либо в самой Монце (что очень дорого и трудно выполнимо) либо в центре Милана, где полно отелей. В этом случае вам придется ездить на трассу на поезде, такси или автобусе. При этом первый вариант самый дешевый, быстрый и удобный. Электрички, проходящие через Монцу, отправляются с двух вокзалов Милана: Centrale FS и Porta Garibaldi FS, поэтому лучше заранее ознакомьтесь с расписанием. Узнать график движения поездов на любой день и купить билет можно в специальных автоматах на вокзале — в Италии они очень простые, говорят на шести языках и пользоваться ими гораздо удобнее, чем выстаивать длинные очереди в кассы. На поезде путь от Милана до станции Monza займет всего 10–15 минут. Далее при отсутствии пробок еще за 10 минут вы легко доберетесь до автодрома на бесплатном автобусе. Но это в теории. На практике же в дни Гран При Монца забита машинами от рассвета до заката, поэтому, если вы не хотите париться в душном автобусе, можете проехать на электричке на остановку дальше и выходить на платформе Biassono Lesmo, но в этом случае будьте внимательны и не ошибитесь с электричкой: после станции Monza ж/д линии расходятся на несколько веток). Biassono Lesmo находится на окраине знаменитого Королевского парка, где расположен автодром, всего в нескольких сотнях метров от поворота Lesmo.

## Гран При США, Индианаполис



Как и при поездке в Канаду, у вас есть несколько вариантов организации тура. Самый дешевый: самолетом до Вашингтона, а далее поездом до Чикаго (\$100), что весьма утомительно, да и сэкономите вы на этом всего около \$120. Гораздо проще — лететь до Чикаго, а если позволяют средства — до Индианаполиса с пересадкой в Нью-Йорке. При этом, скорее всего, вам предложат поселиться в Чикаго (более 300 км до трассы), что ужасно неудобно. Поэтому постарайтесь найти фирму, которая разместит вас непосредственно в Индианаполисе, хотя проживание там в дни Гран При стоит очень дорого (даже номер в отеле Чикаго обойдется вам почти в \$200 за ночь) или поселит вас в одном из дешевых мотелей, разбросанных вдоль шоссе у столицы Индианы. Такая дороговизна отелей отчасти компенсируется самыми дешевыми в Ф-1 билетами на гонку, однако общая стоимость тура все равно вряд ли опустится ниже \$1550.



### Что еще посмотреть

Едва ли не единственной достопримечательностью столицы "страны индейцев", как в просторечье называют штат Индиана, является легендарный гоночный трек и стоящий рядом музей "Старой кирпичницы". Из негоночных достопримечательностей внимания заслуживают, пожалуй, лишь пещера Уайендотт и Зал баскетбольной славы в Нью-Хармони.



Авиаперелет .....	Москва—Вашингтон—Москва .....	от \$550
	Москва—Чикаго—Москва (через Нью-Йорк) .....	от \$690
Виза/срок .....	США .....	\$85/14
Стоимость тура/дни .....	Чикаго/Индианаполис*** .....	от \$1550/4
Билеты на трибуны .....	Гонка .....	\$45–180





## Гран При Японии, Сузука

По цене поездка в Японию вполне сопоставима с предыдущим Гран При, разве что чуть менее сложна в организации. Оптимальный вариант перелета – рейсом “Аэрофлота” до Токио. Оттуда – поездом до ближайшего к Сузуке крупного города Нагоя (это обойдется вам примерно в \$160 в оба конца, но во избежание неприятных сюрпризов трансфер Токио–Нагоя лучше заказать еще из Москвы, поскольку, если вы будете покупать билеты на месте, в поезде просто может не оказаться свободных мест). Отели в Японии довольно дороги, зато от Нагоя до трассы (50 км) можно добраться относительно дешево: электричка стоит около \$7 в один конец. Если же вы любите путешествовать с комфортом, такси обойдется вам в \$60. Брать напрокат автомашину в Японии не рекомендуется: во-первых, это достаточно дорого, во-вторых, там, как и в Англии, левостороннее движение, а в-третьих, не зная японского языка, вы просто заблудитесь, поскольку все дорожные указатели написаны иероглифами.

### Что еще посмотреть

В Нагое множество достопримечательностей, любая из которых ввиду особенностей национальной японской культуры будет небезынтересна европейцу. В числе тех, что мы обязательно рекомендуем посмотреть – городской храм Нагоя, художественный музей и морской аквариум в порту. Любителям автоспорта интересно будет побывать также и в автомобильном музее компании Toyota.



Авиаперелет .....	Москва–Токио–Москва.....	от \$800
Виза/срок .....	Япония.....	\$150/21
Стоимость тура/дни .....	Нагоя*** .....	от \$1800/5
Билеты на трибуны.....	Уик-энд .....	\$100–550

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Напоследок еще несколько рекомендаций относительно приобретения билетов на Гран При. Как правило, почти на всех европейских гонках билеты можно купить в кассах на автодроме непосредственно во время гоночного уик-энда. Но если вы хотите получить билет на какую-то определенную трибуну или желаете подстраховаться, заказать билеты можно и из Москвы (либо вам их доставят в отель, либо вышлют в Россию), но это обойдется вам немного дороже. Кроме того, во Франции и Англии можно купить так называемый “пит-лейн пакет”, включающий в себя билеты на одну из трибун и пропуск на пит-лейн в специальные “экскурсионные часы” один-два раза в день. Стоит это удовольствие от \$340. Также вы можете заказать билеты в паaddock-клуб, где вам даже устроят встречу с гонщиками и будут бесплатно кормить с утра до вечера, но за это придется заплатить уже от \$1500 до \$3000.

### Рейтинг популярности туров на различные ГП Ф-1 в России в 2002 году

Составлен на основе статистики, предоставленной тремя ведущими туроператорами Москвы, специализирующимися на Ф-1

ГП	Рейтинг	ГП	Рейтинг
Венгрия .....	118	Монако .....	20
Испания .....	37	Франция .....	19
Германия .....	33	Великобритания .....	10
Италия .....	30	Малайзия .....	8
Бельгия .....	29	Япония .....	7
Австрия .....	25	Канада .....	3
Сан-Марино .....	22	США .....	2
Европа .....	21	Австралия .....	1
		Бразилия .....	1

**Гран При**

- индивидуальные поездки на ГП Формулы-1
- автобусные туры на европейские этапы
- оформление загранпаспортов и виз
- бронирование отелей, авиабилетов
- экскурсионное обслуживание
- заказ билетов на Гран При
- VIP - туры

**Осуществи мечту!**

Москва, Сельскохозяйственная, 15/1, корп. 2, оф. 328  
Ст. м. “Ботанический сад”  
Тел.: (095) 364-0308; 363-1515 (доб.2328, 2329)  
E-mail: gpmaria@mtu-net.ru

**ИНДИВИДУАЛЬНЫЕ ПОЕЗДКИ НА ВСЕ ГП ФОРМУЛЫ-1**

**Assortif-TYP**

- VIP-туры
- Автобусный тур на Гран При Венгрии (из Москвы)
- Экономичные туры
- Бронирование гостиниц, авиабилетов, аренда машин, оформление виз
- Билеты на трибуны (доставка в Москву)

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

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

**Astravel**  
АССОЦИАЦИЯ ПУТЕШЕСТВЕННИКОВ

10 лет в туризме

Тел.: (095) 781-2700 E-mail: astravel@astravel.ru  
www.astravel.ru

**ПОЕЗДКИ НА СТАРТЫ ГРАН ПРИ ФОРМУЛЫ-1**

**ЗАХВАТЫВАЮЩЕ!  
НЕЗАБЫВАЕМО!  
ПРЕСТИЖНО!**

**А С НАМИ НАДЕЖНО!  
МЫ РАБОТАЕМ С 1992г.**

Наши клиенты болели за Проста и поддерживали Сенну

Москва, Новослободская, 31, стр. 2  
Ст. м. “Менделеевская”





# ВСЕ ГОНЩИКИ ЧЕМПИОНАТОВ МИРА Ф-1

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

## Эмануэле Пирро/Emanuele Pirro (Италия)

**Род. 12.01.62 в Риме, Италия**  
В молодости считался одним из самых перспективных итальянских гонщиков, однако в Ф-1 раскрылся так и не сумев, зато сделал себе блестящую карьеру в гонках спортпрототипов. Карьеру автогонщика начал в конце 70-х в итальянской Ф-Flat. Чемпион Италии в Ф-Flat 1980 г. В 1981–1983 гг. выступал в ЧЕ Ф-3 (3 победы). Вице-чемпион Европы в Ф-3 1982 г. В 1984 г. занял 6-е место в ЧЕ Ф-2. В 1985–1986 гг. участвовал в ЧЕ и МЧ Ф-3000 (3 победы, 4 ПП, 3 БК, 67 очков). Третий призёр ЧЕ и МЧ Ф-3000 1985–1986 гг. В 1987 г. стартовал в гонках легковых автомобилей, в следующем работал тест-пилотом в McLaren Ф-1. В 1989 г. заменив на ГП Франции (9-й) в Benetton травматированного Джони Херберта, дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 3 ЧМ Ф-1 1989–1991 гг. Выступал на автомобилях: Benetton B188, B189 (Benetton) в 1989 г., BMS Dallara 190,191 (Scuderia Italia) в 1990–1991 гг. Лучший результат в ЧМ – 18-е место в 1991 г. После завершения карьеры в Ф-1 ушел в гонки "кузовов". В 1991, 1992 гг. выигрывал гонку в Макао для легковых автомобилей. В 1992, 1994–1996 гг. выступал в ИТС-чемпионате Италии 1994 г. (11 побед). Вице-чемпион Кубка мира TC 1995 г. В

## Пауль Пич/Paul Pietsch (Германия)

**Род. 20.06.11 в Нюстандте, Германия**  
Знаменитый немецкий гонщик 30–50-х гг. Спортивную карьеру начал в первой половине 30-х гг. с горных гонок за рулем Alfa Romeo Monza. В 1935 г. Пауля пригласили в заводскую команду Auto Union, выступления за которую принесли Пичу (в паре с Розмайером) 3-е место в ГП Италии 1935 г. В 1939 г. Пауль уже на собственном Maserati 8CTF уверенно лидировал в Гран При Германии и лишь из-за неполадок в системе зажигания вновь финишировал третьим. После Второй мировой войны Пауль продолжал участвовать в соревнованиях и выиграл в 1951 г. "Зифельские гонки" на Нюрбургринге. В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП Италии 1950 г. (НФ). Участвовал в 3 ЧМ Ф-1 (Ф-2) 1950–1952 гг. Выступал на автомобилях: Maserati 4CLT/48 (Paul Pietsch) в 1950 г., Alfa Romeo 159 (Alfa Romeo) в 1951 г., Veritas Meleor 6 (Motor-Press-Verlag) в 1952 г. В 1952 г. после нескольких серьезных аварий предпочел оставить гонки. Позднее стал директором издательства, которому принадлежит крупнейший в Германии автоспортивный журнал Auto Motor und Sport.  
**ГП в ЧМ:** 3; гонок в ЧМ: 3; очки: —; лучший рез. в квал.: 7-е место — ГП Германии 1951, 1952 гг.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: —  
**Победы в других гонках:** "Зифельские гонки" 1951 г.

## Жак Полле/Jacques Pollet (Франция)

**Род. 28.07.22. Умер 16.08.97**  
Спортивную карьеру начал в 1953 г. со старта в Шимиз за рулем Gordini. Уже следующий сезон стал "звездным часом" французца. В 1954 г. Жак финишировал 6-м в ГП Бордо, вместе с Жаном Берой занял 3-е место в Каене. В Шимиз Полле даже некоторое время возглавлял гонку, пока камень не разбил ему защитные очки и ему не пришлось сбросить скорость. Но из-за проблемы с видимостью он в итоге все-таки угодил в аварию, в которой погибли два зрителя. Параллельно с гонками "формулы" Жак успешно выступал и в других соревнованиях, выиграв в своем классе "24 часа Ле-Мана" и ралли "Тур де Франс". На ГП Франции 1954 г. (НФ) дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 2 ЧМ Ф-1 1954–1955 гг. Выступал на Gordini Type 16 (Gordini). В 1956 г. после 8-го места в "Милле Милья" ушел из гонок.  
**ГП в Ф-1:** 5; гонок в Ф-1: 5; очки: —; лучший рез. в квал.: 12-е место — ГП Голландии 1955 г.; лучший рез. в гонке: 7-е место — ГП Монако 1955 г.; быстрые круги: —

## Бен (Бернардус) Пон/Вен (Bernardus) Pong (Нидерланды)

**Род. 09.12.36 в Лайдене, Нидерланды**  
Один из самых популярных голландских пилотов 60-х гг. На ГП Голландии 1962 г. единственный рез. в жизни принял участие в ГП ЧМ Формулы-1 за рулем Porsche 787 (Ecurie Maarsbergen). В 1961 г. Бен выиграл в своем классе "24 часа Ле-Мана" и продолжал с успехом выступать в гонках спортпрототипов до второй половины 60-х гг., выиграв за эти годы на Porsche 904GT под флагом Racing Team Holland гонки в Лимборге, Солитуде и Зандфорте. В 1965 г. после победы в своем классе (третье место в абсолютном) в "1000 км Спа" завершил гоночную карьеру и сосредоточился на делах своей гоночной команды Dutch Racing Team.  
**ГП в Ф-1:** 1; гонок в Ф-1: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 18-е место — ГП Голландии 1962 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: —

## Альфонсо (Альфонсо Кабеза де Вака и Лейтон) де Портаго/Alfonso (Alfonso) Cabeza de Vaca y Leighton de Portago (Испания)

**Род. 11.10.28 в Лондоне, Англия, Великобритания. Погиб 12.05.57 во время гонки "Милле Милья" между Готто и Гуйдицоло, Италия**  
Выдающийся испанский гонщик Альфонсо Кабеза де Вака и Лейтон 17-й маркиз де Портаго — сын испанского аристократа, во время гражданской войны в Испании воевавшего на стороне Франко, и ирландки Ольги Лейтон (вдовы и наследницы Франка Дж. Макета). Еще до своего дебюта в автогонках Альфонсо зарекомендовал себя неплохим спортсменом: жокеем, пловцом, бобслеистом. Автоспортом серьезно стал заниматься в 1954 г., в том же году финишировал на 4,5-литровой Ferrari 2-м в "1000 км Буэнос-Айреса" и выиграл на Maserati гонок 2-литровых машин в Метце. На следующий год Портаго пригласили в спортивную команду Ferrari, и он выиграл гонку в Нассау и финишировал 2-м в ГП Венесуэлы (SC). На ГП Франции 1956 г. (НФ) дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 2 ЧМ Ф-1 1956–1957 гг. Выступал на автомобилях: Lancia-Ferrari D50, D50A (Ferrari). Лучший результат в ЧМ — 15-е место в 1956 г. Параллельно с Ф-1 продолжал с успехом выступать в гонках спортпрототипов, победив на "Тур де Франс" 1956 г. и в Монлери в 1957 г. В 1956 г. в составе любительской сборной Испании принял участие в зимних Олимпийских играх. В 1957 г. за 120 км до финиша гонки "Милле Милья" на Ferrari де Портаго взорвалась поршнями, а машина вылетела с трассы, похоронив под своим обломками обоих гонщиков (партнер Альфонсо был его приятель Эд Нельсон) и десятка зрителей. После этой трагедии гонка "Милле Милья" была признана слишком опасной, перенесена в Бершино, а затем и вовсе отменена.  
**ГП в Ф-1:** 5; гонок в Ф-1: 5; очки: 4; лучший рез. в квал.: 9-е место — ГП Франции. ГП Италии 1956 г.; лучший рез. в гонке: 2-е место — ГП Великобритании 1956 г. (в паре с Колпинзом); быстрые круги: —

**Сэм Поузи/Сам (Samuel) Poosey (США)**  
**Род. 26.05.44 в Нью-Йорке, штат Нью-Йорк, США**  
Один из немногих афроамериканских гонщиков, на протяжении всей своей карьеры мечтавший попасть в Формулу-1. Карьеру автогонщика начал в середине 60-х гг. с выступления в SanAnti Trans-Am. В 1970 г. финишировал четвертым в Дайтоне и Ле-Мане. В 1971–1972 гг. выступал в Формуле-Atlantic, где был одним из претендентов на титул, но так и не смог выиграть этот чемпионат. Параллельно стартовал в Ф-1. В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП США 1971 г. (НФ). Участвовал в 2 ЧМ Ф-1 1971–1972 гг. Выступал на автомобилях: Surtees TS9, TS8B (Surtees/Champcar Inc). В 1972–1973 гг. стартовал в гонках USAC (CART): в 1972 г. финишировал пятым на гонках в Индианаполисе (Indy 500) и Поконо. Затем выступал в Ф-5000, после чего вернулся в гонки спортпрототипов: стартовал в IMSA. В 1975 г. выиграл "12 часов Себринга" и вскоре после этой победы завершил свою гоночную карьеру, став автоспортивным комментатором.

ГП в Ф-1: 2; гонок в Ф-1: 2; очки: —; лучший рез. в квал.: 18-е место — ГП США 1971 г.; лучший рез. в гонке: 12-е место — ГП США 1972 г.; быстрые круги: —  
Победы в других гонках: "12 часов Себринга" 1975 г.

## Шарль (Карло Альберто) Поцци/Charles (Carlos Alberto) Pozzi (Франция)

**Род. 27.08.1909 в Париже, Франция. Умер 28.02.2001**  
После Второй мировой войны Поцци открыл в Париже небольшую автосалон по продаже лимузинов и лишь в 1946 г. в возрасте 37 лет впервые сел за руль гоночного автомобиля. В том же году на Delahaye Шарль занял 4-е место в ГП Дюжона и 5-е в ГП Нанта. В 1947 г. уже на Talbot финишировал 3-м на ГП Альби, "Кубке Парижского автосалона" и ГП Турина. На следующий год занял 3-е место в ГП По, а в 1949 г. на Delahaye 135S выиграл ГП АКФ в Сен-Гаддене. В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП Франции 1950 г. (6-й в паре с Розье). Участвовал в 1 ЧМ Ф-1 1950 г. Выступал на Lago-Talbot T26C (Charles Pozzi). В 1950 г. финишировал 2-м на не входившем в зачет ЧМ ГП Руана, в 1951 г. — 3-м в ГП Марокко и 2-м в Ницце. В 1952 г. Поцци на Talbot выиграл "12 часов Касабланки", на следующий год на Ferrari выиграл в 2-литровом классе "12 часов Йера" и был 2-м в этом классе в "12 часов Реймса". В 1955 г. он выиграл обе эти гонки и решил завершить спортивную карьеру. Но даже уйдя из спорта, Шарль продолжил заниматься автомобильным бизнесом, был одним из ведущих во Франции импортеров Rolls-Royce, Chrysler и Ferrari, а также периодически выступал свои машины на гонки, в т.ч. и в Ле-Мане.  
**ГП в Ф-1:** 1; гонок в Ф-1: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 16-е место — ГП Франции 1950 г.; лучший рез. в гонке: 6-е место — ГП Франции 1950 г. (в паре с Розье); быстрые круги: —  
Победы в других гонках: ГП АКФ 1949 г.

## Том (Томас Мэлдуин) Прайс Том (Thomas Maldwyn) Pryce (Великобритания)

**Род. 11.06.49 в Рутине, графство Денбишир, Уэльс, Великобритания. Погиб 05.03.77 на трассе "Кьялами" в Кьялами, Южная Африка**  
Будучи большим поклонником автоспорта, в 1970 г. Том выиграл конкурс, проводившийся газетой Daily Express, и получив в качестве приза новейший автомобиль Ford Lola T200, решил начать карьеру автогонщика. Уже в 1971 г. Прайс сумел выиграть первенство Ф-Формулы "100-й серии" и пересел на "формулу-Super Vee", а в 1972 г. и на "Ф-3". И хотя на тренировке перед ГП Монако Ф-3 Том сломал себе ногу, уже на следующий год он перешел сначала в Ф-Атлантик, а затем и в Ф-2. Участвовал в 2 ЧЕ Ф-2 1973–1974 гг. (2-й места (0+1+1), 1 ПП, 1 БК), лучший результат в ЧЕ — 9-е место в 1974 г. В том же году выиграл ГП Монако Ф-3, а на ГП Бельгии (НФ) за рулем Token RJ02 дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 4 ЧМ Ф-1 1974–1977 гг. Выступал на автомобилях: Token RJ02 (Token) в 1974 г., Shadow DN3, DN3B, DN5, DN8 (Shadow) в 1974–1977 гг. Лучший результат в ЧМ — 10-е место в 1975 г. В 1975 г. выиграл не входившую в зачет ЧМ Ф-1 "Тонку чемпионов". На 23-м круге ГП Южной Африки 1977 г. Shadow Тома сбил перебегавшего трассу пожарного, а выпавший из его рук огнетушитель на огромной скорости попал в голову владельца и убил Прайса.  
**ГП в Ф-1:** 42; гонок в Ф-1: 42; очки: —; лучший рез. в квал.: 1-е место; лучший рез. в гонке: 3-е место — ГП Австрии 1975 г.; ГП Бельгии 1976 г.; быстрые круги: —  
Полу-позиции в Ф-1: 1 — ГП Великобритании 1975 г.; Победы в других гонках: ГП Монако Ф-3 1974 г.; не входившая в зачет ЧМ Ф-1 "Тонка чемпионов" 1975 г.



1995–1998 гг. участвовал в немецких кузовных чемпионатах (GTCC, GSTC и GST), чемпион GTCC (German Touring Car Championship) 1996 г. (3 победы). В 1999–2001 гг. выступал в ALMS (American Le Mans Series); 6 побед. Чемпион ALMS 2001 г. В 2001 г. занял 7-е место в ELMS (European Le Mans Series). Двукратный победитель "24 часов Ле-Мана" 2000–2001 гг.  
**ГП в Ф-1:** 40; гонок в Ф-1: 37; очки: 3; лучший рез. в квал.: 7-е место — ГП Венгрии 1991 г.; лучший рез. в гонке: 5-е место — ГП Австралии 1989 г.; быстрые круги: —  
**Победы в других гонках:** этапы ЧЕ Ф-3 в Муджелло в 1981 г., Шпильберге, Сильверстоуне и Кассель-Кальдене в 1982 г., Валлепунге и Зольдере в 1983 г. Этапы ЧЕ (МЧ) Ф-3000 в Тракстоне ("Иохен Риндт Трофи"), Валлепунге (ГП Рима) в 1985 г. и Ле-Мане в 1986 г.; этапы ALMS в Себринге, Техасе и Лас-Вегасе в 2000 г.; Моспорт-парке, Лагуна-Секе и Атланте в 2001 г.; гонки спортпрототипов "24 часа Ле-Мана" 2000–2001 гг.

## Эл Пис/Al Pease (Канада)

**Род. 15.10.21 в Дарлингтоне, графство Йоркшир, Англия, Великобритания**  
Канадский гонщик-любитель, в автогонках дебютировал в начале 50-х гг. за рулем Riley, затем оставил автоспорт почти на десять лет и вернулся за руль лишь в начале 60-х гг. На ГП Канады 1963 г. (гонка спортпрототипов) занял 8-е место за рулем Lotus 23. В 1967 г. купив у Дэна Герни один из его Eagle, на ГП Канады (НК) дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 3 ЧМ Ф-1 1967–1969 гг. Выступал на автомобиле Eagle TG101 (Castrol Oils/John Marjoni). В 1970 г. после невыразительных выступлений в Формуле-А закончил гоночную карьеру.  
**ГП в Ф-1:** 3; гонок в Ф-1: 2; очки: —; лучший рез. в квал.: 16-е место — ГП Канады 1967 г.; лучший рез. в гонке: НК (+43 кр.) — ГП Канады '67; быстрые круги: —





**Джеки (Джекобус) Преториус/Jackie (Jacobus) Pretorius (Южная Африка)**



Род. 22.11.34 в Рочестере, Трансвааль, Южная Африка

Довольно сильный южноафриканский гонщик второй половины 60-х – начала 70-х гг. Автоспортом стал заниматься в начале 60-х, но все годы карьеры выступал в основном в национальных гонках и чемпионатах, лишь периодически стартовав в некоторых международных соревнованиях, в т.ч. в гонках ЧМ. В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП Южной Африки 1965 г. (НПК). Участвовал в 4 ЧМ Ф-1 1965, 1968, 1971, 1973 гг. Выступал на автомобилях: LDS Mk1 (Jackie Pretorius) в 1965 г., Brabham BT11, BT26A (Pretoria/Gunston) в 1968, 1971 гг., Iso Williams FX3B (Williams) в 1973 г.

ГП в Ф-1: 4; гонок в Ф-1: 3; очки: –; лучший рез. в квал.: 20-е место – ГП Южной Африки 1971 г.; лучший рез. в гонке: НК (+10 кругов) – ГП Южной Африки 1968 г.; быстрые круги: –

**Эрнесто Прино/Ernesto Prino (Италия)**



Род. ???.22.23 в Ортисе, Болцано, Италия. Умер ???.12.80

Гонщик-любитель. Один из самых малоизвестных пилотов, принимавших участие в Гран При ЧМ Формулы-1. В 1962 г. за рулем Lotus 18 команды Scuderia Jolly Club Эрнесто принял участие в тренировках ГП Италии в Монце, но, показав в квалификации лишь 27-е время из 30 участников и отстав от победителя квалификации на 17,35 с, до старта допущен не был.

ГП в Ф-1: 1; гонок в Ф-1: –; очки: –; лучший рез. в квал.: 27-е место – ГП Италии 1962 г.; лучший рез. в гонке: НПК; быстрые круги: –

**Ален (Ален Мари Паскаль) Прост/Alain (Alain Marie Pascal) Prost (Франция)**



Родился 24.02.55 в Сен-Шамоне, близ Сен-Этьена, Франция. Четырехкратный чемпион мира 1985, 1986, 1989, 1993 гг.

Один из величайших пилотов в истории автоспорта. Спортивную карьеру начал в 1973 г. с картинга. В 1975 г. окончил гоночную школу Winfield, выиграв гонку выпускников, был признан "Пилотом ЕИ" и в качестве приза получил автомобиль для участия во французской Ф-Renault. В 1976 г. выиграл чемпионат Франции в Ф-Renault (12 побед в 13 гонках). Чемпион Франции в Ф-Super Renault 1977 г. (8 побед). В 1978–1979 гг. выступал в Ф-3. Чемпион Франции в Ф-3 1979 г. Чемпион Европы в Ф-3 1979 г. (7 побед). Победитель ГП Монако Ф-3 1979 г. На ГП Аргентины 1980 г. (6-й) за рулем McLaren M29 дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 13 ЧМ Ф-1 1980–1991, 1993 гг. Выступал на автомобилях: McLaren M29, M30 (McLaren) в 1980 г., Renault RE22B, RE30, RE30B, RE30C, RE40 (Renault) в 1981–1983 гг., McLaren MP4/2, MP4/2B, MP4/2C, MP4/3, MP4/4, MP4/5 (McLaren) в 1984–1989 гг., Ferrari 641, 642, 643 (Ferrari) в 1990–1991 гг., Williams FW15C (Williams) в 1993 г. Лучший результат в ЧМ – 1-е место в 1985, 1986, 1989, 1993 гг. В 1992 г. ушел из Формулы-1 и год проработал комментатором на ТФ1, после чего вернулся в гонки и в четвертый раз выиграл чемпионат мира. Долгое время был рекордсменом Формулы-1 по числу побед (51), очкам (798,5) и быстрых кругов в гонках (41). После ухода из Формулы-1 некоторое время работал техническим и спортивным консультантом в McLaren. В 1997 г. выкупил у Флавио Бриаторе разорившуюся команду Ligier и создал на ее базе собственную команду Prost Grand Prix, выступающую в ЧМ Формулы-1 в 1997–2001 гг. В начале 2002 г. команда Prost была признана банкротом и покинула ЧМ.

ГП в Ф-1: 202; гонок в Ф-1: 199; очки: 798,5; лучший рез. в квал.: 1-е место; лучший рез. в гонке: 1-е место; быстрые круги: 41

Победы в Ф-1: 51 – ГП Франции, Голландии, Италии 1981 г., ГП Южной Африки, Бразилии 1982 г., ГП Франции, Бельгии, Великобритании, Австрии 1983 г., ГП Бразилии, Сан-Марино, Монако, Германии, Голландии, Европы, Португалии 1984 г., ГП Бразилии, Монако,

Великобритании, Австрии, Италии 1985 г., ГП Сан-Марино, Монако, Австрии, Австралии 1986 г., ГП Бразилии, Бельгии, Португалии 1987 г., ГП Бразилии, Монако, Мексики, Франции, Португалии, Испании, Австралии 1988 г., ГП США, Франции, Великобритании, Италии 1989 г., ГП Бразилии, Мексики, Франции, Великобритании, Испании 1990 г., ГП Южной Африки, Сан-Марино, Испании, Канады, Франции, Великобритании, Германии 1993 г.



Поул-позиции в Ф-1: 33 – Гран При Германии, Голландии 1981 г., Гран При Бразилии, Бельгии, США (Детройт), Швейцарии, Цезарс-Паласа (Лас-Вегас) 1982 г., Гран При Франции, Монако, Бельгии 1983 г., Гран При Монако, Германии, Голландии 1984 г., Гран При Австрии, Бельгии 1985 г., Гран При Монако 1986 г., Гран При Франции 1988 г., Гран При Канады, Франции 1989 г., Гран При Южной Африки, Бразилии, Европы, Сан-Марино, Испании, Монако, Канады, Великобритании, Германии, Венгрии, Бельгии, Италии, Японии 1993 г.

Победы в других гонках: этапы ЧЕ Ф-3 в Хареме в 1978 г., на "Остеррайхринге", в Зольдере, Маньи-Куре, Зандфорте, Кнатстопле и Хареме в 1979 г.; ГП Монако Ф-3 1979 г.; ГП Австралии Ф-1 1982 г.

**Дэвид Профит/David Prophet (Великобритания)**



Род. 09.10.37 в Гонконге. Погиб 29.03.81 в Сильверстоуне, графство Нортгемптоншир, Англия, Великобритания

Владелец небольшого автосалона в Бирмингеме, гонщик-любитель. В автогонках участвовал с начала 60-х гг. На ГП Южной Африки 1963 г. (НФ) дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 2 ЧМ Ф-1 1963, 1965 гг. Выступал на автомобилях: Brabham BT6, BT10 (David Prophet). В 1963 г. финишировал 2-м на ГП Родезии (свободная формула). В 1964–1967 гг. выступал в гонках Ф-2, затем в 1968–1969 гг. – в гонках спортпрототипов, а в 1970–1971 гг. – в Ф-5000 (лучший результат – 4-е место на ГП Аргентины 1971 г.). В 1981 г. уже после завершения гоночной карьеры трагически погиб в авиакатастрофе при взлете вертолета с автодрома в Сильверстоуне.

ГП в Ф-1: 2; гонок в Ф-1: 2; очки: –; лучший рез. в квал.: 14-е место – ГП Южной Африки 1963 г.; лучший рез. в гонке: 14-е место – ГП Южной Африки 1965 г.; быстрые круги: –

**Эрик ван де Пуле/Eric van de Poele (Бельгия)**



Род. 30.09.61 в Вербве, близ Спа, Бельгия

Спортивную карьеру начал в 1984 г. во французской Ф-3. В 1985 г. выступал в бельгийском чемпионате кузовных автомобилей (группа N) и перешел в Бельюкса Ф-Ford 1600. В 1986 г. провел в немецкой Ф-3, затем два года выступал в кузовных гонках. Чемпион Германии в гонках легковых автомобилей (GTC) и победитель гонки спортпрототипов "24 часа Спа" 1987 г. В 1989–1990 гг. стартовал в МЧ Ф-3000 (3 победы). Вице-чемпион МЧ Ф-3000 1990 г. На ГП США 1991 г. (НПК) в составе Modena дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 2 ЧМ Ф-1 1991–1992 гг. Выступал на автомобилях: Lambro 241 (Modena) в 1991 г., Brabham BT60B (Brabham) и Fondmetal GR02 (Fondmetal) в 1992 г. Так и не сумев получить места в сильной команде Ф-1, Эрик вернулся в гонки "кузовов". В 1994 г. стартовал в ВТСС, в 1995 г. выиграл "12 часов Себринга" и занял 3-е место в испанском чемпионате легковых автомобилей (SSTC) (4 победы на этапах). Действующий гонщик. В 1996–2001 гг. выступал в IMSA, Trans-Am, BPC, STC, ISRS, Grand-Am, FIA GT, ALMS и "24 часах Ле-Мана" (лучший результат – 3-е место в 2001 г.). В 1998 г. во второй раз выиграл "24 часа Спа".

ГП в Ф-1: 29; гонок в Ф-1: 5; очки: –; лучший рез. в квал.: 15-е место – ГП Бельгии 1992 г.; лучший рез. в гонке: 9-е место/НФ – ГП Сан-Марино 1991 г.; быстрые круги: –

Победы в других гонках: "24 часа Спа" в 1987, 1998 гг.; этапы МЧ Ф-3000 в По (ГП По), Бирмингеме и Ногаро (ГП Ногаро) в 1990 г.; "12 часов Себринга" в 1995 г.

**Деннис (Роджер Деннистаун) Пул/Dennis (Roger Dennistoun) Poore (Великобритания)**



Род. 19.08.16 в Вест-Лондоне, Англия, Великобритания. Умер 12.02.87 в Кенсингтоне, Лондон, Англия, Великобритания

Богатый промышленник, владелец Manganese Bronze Company. Меценат автоспорта: в 1950 г. вложил свои средства в основание ныне крупнейшего автоспортивного издания Великобритании – журнала Autosport. Спортивную карьеру начал после Второй мировой войны. В 1950 г. на Alfa Romeo 3.8S выиграл британский чемпионат в горных гонках. На следующий год перенес в "Дик Симен Трофи". В ЧМ Ф-2 дебютировал на ГП Великобритании 1952 г. (4-й). Участвовал в 1 ЧМ Ф-2 1952 г. Выступал на Connaught A (Connaught). Лучший результат в ЧМ – 13-е место в 1952 г. В 1953 г. еще раз победил в "Дик Симен Трофи", а через два года после победы в "9 часах Тувауда" решил оставить автоспорт.

ГП в ЧМ: 2; гонок в ЧМ: 2; очки: 3; лучший рез. в квал.: 8-е место – ГП Великобритании 1952 г.; лучший рез. в гонке: 4-е место – ГП Великобритании 1952 г.; быстрые круги: –

**Кливе Пуэзи/Clive Puze (Родезия (Зимбабве))**



Род. 11.07.41 в Булавайо, Родезия

Один из четырех родезийских гонщиков, принимавших участие в ЧМ Ф-1. Кливе – самый неудачливый представитель своей страны в "большом цирке". Лишь однажды на ГП Южной Африки 1965 г. на собственном Lotus 18 он принял участие в ГП ЧМ Ф-1, но не прошел даже предквалификацию.

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

**Питер Райан/Peter Ryan (Канада)**



Род. 10.06.40 в Филадельфии, штат Пенсильвания, США. Умер 02.07.62 в Париже, Франция

Замечательный канадский гонщик начала 60-х гг., Питер был, без сомнения, одним из самых талантливых пилотов своего поколения. Уже в 1961 г. в 21-летнем возрасте одержал несколько громких побед, выиграв ГП Сандаун в Харевуде (на Porsche RS60) и ГП Канады (на Lotus 23). В том же году на ГП США (9-й) дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 1 ЧМ Ф-1 1961 г. Выступал на Lotus 16/21 (J Wheeler Autosport). В начале 1962 г. Питер приехал в Европу, где собирался провести сезон в Ф-1 Junior, однако во время гонки на "Кубок Виттос" в Реймсе Райан угодил в серьезную аварию с участием Gemini Била Мосса. От удара Питера выбросило из машины, и он вскоре умер в парижской клинике от травм внутренних органов.

ГП в Ф-1: 1; гонок в Ф-1: 1; очки: –; лучший рез. в квал.: 13-е место – ГП США 1961 г.; лучший рез. в гонке: 9-е место – ГП США 1961 г.; быстрые круги: –

**Джим Раттменн/Jim Rathmann (США)**



Род. 16.07.28 в Валларей-зо, штат Индиана, США

Один из ведущих американских пилотов 50-х гг. прошлого века. Карьеру профессионального автогонщика начал после Второй мировой войны с гонок миджетов. В 1949 г. дебютировал в Indy 500 серии AAA (CART). В 1950, 1952–1960 гг. участвовал в 10 Indy 500, входивших в зачет ЧМ Формулы-1 (Ф-2). Выступал на автомобилях: Wetteroth (Pioneer Auto Repair/Lorenz) в 1950 г., KK3000 (Grancor-Wynn's Oil) в 1952 г., KK500B (Traveler Trailer/Ernest Ruiz) в 1953 г., KK500C (Bardahl/Ed Walsh; Lindsey Hopkins) в 1954, 1956 гг., Epperly (Belond Miracle/

Calif. Muffler; Chiropractic/Lindsey Hopkins; Leader Card 500/Hopkins) в 1955, 1957–1958 гг., Watson (Simonz/Lindsey Hopkins; Ken-Paul) в 1959–1960 гг. Лучший результат в ЧМ – 8-е место в 1960 г. Рекордсмен Ф-1 по количеству очков, набранным американскими пилотами, стартовавшими только в Indy 500.

ГП в ЧМ: 10; гонок в ЧМ: 10; очки: 29; лучший рез. в квал.: 2-е место – Indy 500 1956, 1960 гг.; лучший рез. в гонке: 1-е место; быстрые круги: 2

Победы в ЧМ: 1 – Indy 500 1960 г.



**Дик Раттменн/Dick Rathmann\* (США)**

Род. 06.01.26 в Лос-Анджелесе, штат Калифорния, США. Умер 01.02.2000

Спортивную карьеру начал в конце 40-х гг. прошлого века с гонок миджетов. В 1950 г. дебютировал в Indy 500 серии AAA (CART). В 1950, 1956–1960 гг. участвовал в 6 Indy 500, входивших в зачет ЧМ Ф-1. Выступал на автомобилях: Watson (City of Glendale/A.J. Watson; McNamara/Kalamazoo Sports; JimRobbins) в 1950, 1958–1960 гг., KK500C (McNamara/Kalamazoo Sports) в 1956 г. В 1957 г. во время гонок заменил в кюлите Парсонаса, но не проехал ни одного круга. Лучший результат в ЧМ – 19-е место в 1956 г.

ГП в ЧМ: 6; гонок в ЧМ: 5; очки: 2; лучший рез. в квал.: 1-е место; лучший рез. в гонке: 5-е место – Indy 500 1956 г.; быстрые круги: –

**Роланд Ратценбергер/Roland Ratzenberger (Австрия)**



Род. 04.07.62 в Зальцбурге, Австрия. Погиб 30.04.94 во время ГП Сан-Марино в Имоле, Италия

Карьеру автогонщика начал в 1983 г. В 1983–1986 гг. выступал в Ф-Ford 1600; победитель чемпионата Европы, чемпион Австрии и Германии 1985 г., победитель "Тонки чемпионов" Ф-Ford и Фестиваля Ф-Ford в Брандс-Хэтче 1986 г. В 1986 г. стартовал в FIA WTC. В 1987 г. перешел на "Ф-3"; лучший результат – 5-е место в Евросерии Ф-3 (1 победа). В 1988–1989, 1992–1993 гг. участвовал в британском и японском чемпионатах Ф-3000; лучший результат – в японском чемпионате Ф-3000 1992 г. (1 победа). Параллельно в 1990–1994 гг. стартовал в гонках спортпрототипов: 2 победы в гонках японского чемпионата, 5-е место в "24 часах Ле-Мана" 1993 г., 3-е место в "24 часах Дайтона" 1992 г. На ГП Бразилии 1994 г. (НПК) дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 1 ЧМ Ф-1 1994 г. Выступал на Simtek S941 (Simtek). 30 апреля 1994 г. на квалификации перед ГП Сан-Марино в Имоле на машине Роланда сломалось заднее антикрыло, и автомобиль на скорости за 300 км/ч вылетел в бетонный отбойник. Спустя несколько минут Ратценбергер не придя в сознание скончался от полученных травм.

ГП в Ф-1: 3; гонок в Ф-1: 1; очки: –; лучший рез. в квал.: 26-е место – ГП Пасифик, ГП Сан-Марино 1994 г.; лучший рез. в гонке: 11-е место – ГП Пасифик 1994 г.; быстрые круги: –



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

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





# Веселые “черепашки” мэтра Жерара

Мрачные, по-прежнему холодные и сырые английские сумерки опускались на Бистер. Улица за окном почти исчезла во тьме, когда в кабинете Херда зазвонил телефон. “Робин? — знакомый голос в телефонной трубке показался Херду не слишком веселым. — Это Жерар, как у тебя дела? Я сожалею, но у меня важные новости. Думаю, нам все-таки придется закрыть проект...” Повесив трубку, Робин задумался. Три года потрачено впустую! А ведь многие с самого начала предупреждали его, что не стоит связываться с Ляруссом...

## Большой босс

В автоспорт Жерар пришел почти случайно. В начале 60-х в коммерческой колледже, где молодой Лярусс изучал экономику, он познакомился с одним сокурсником, который оказался раллистом-любителем. Он-то и уговорил Жерара попробовать свои силы в гонках. Так в 1961 году 21-летний Жерар Лярусс неожиданно-нежданно сел за руль раллийного Acaris-Simsa и принял участие в нескольких французских гонках. Дальше — больше. Получив в середине 60-х свой экономический диплом, Жерар вместо финансов с головой окунулся в автоспорт и начал стартовать уже в профессиональных соревнованиях. А победы за рулем Porsche 911 в престижных ралли “Тур де Франс” и “Тур де Корс” и второе место в Ле-Мане, где в 1969 году Жерар и Хакса Херманна на финише 24-часовой гонки лишь несколько секунд уступила Ford победителей — Икса и Оливера, лишь укрепили Лярусса в намерении стать профессиональным гонщиком. Затем было множество побед в гонках спортпрототипов, в том числе и подряд в 1973 и 1974 годах в “24 часах Ле-Мана”. Он выиграл в Формуле-2 и даже дебют в “большом шлем” Формулы-1. Последний, впрочем, стал для него лишь палочкой в шляпе — знаменательным фактом в карьере, о котором потом можно рассказывать внукам, но более. В 1974 году француз участвовал в двух Гран

При, выступая за Scuderia Finotto за рулем Brabham BT42. В Бельгии Жерар сошел, а во Франции и вовсе не пробился через квалификационное сито.

Достигнув возраста Христа, Жерар уже не тешил себя надеждой выиграть чемпионат мира. Француз понимал, что великим гонщиком ему не стать, ведь за рулем “формулы” он из-за своей немного тучной комплекции чувствовал себя куда менее комфортно, чем в кабине спортпрототипа. Нужно было думать о будущем. И в конце 1974 года он вдруг переметнулся из команды Matra, в которой и добился всех своих громких успехов в Ле-Мане, в лагерь другой французской фирмы — Renault. А годом позже, выиграв в паре с Жабуем “1000 км Муджелло”, сменил свое гоночное сиденье на куда более мягкое кресло спортивного управляющего Renault Sport. Это был один из тех блестящих карьерных ходов, за которые Лярусса впоследствии прозвали Хитрым Лисом.

Карьера Жерара быстро пошла вверх. Привел команду к победам в “Ралли Монте-Карло” и “24 часах Ле-Мана”, Лярусс всего за пару лет стал ключевой фигурой в спортивной империи Renault и с головой окунулся в проект покорения Формулы-1. Но тут, как и во времена его первого дебюта в Ф-1, косяк вышел на камнем. За свои лет команда выиграла 15 гонок, но добраться до титула чемпиона мира так ни разу и не смогла. После провального



чемпионата 1984 года в Renault на Жерара “спустили собаку”, и он отправился в “ссылку” в Ligier, также использовавшую в те годы моторы из Вири-Шатийона. Но двум медведям в одной берлоге оказалось тесновато, и через полтора года, в пух и прах рассорившись с Ги Лижье, Жерар пустился на вольные хлеба, решив по примеру Ги создать собственную команду Формулы-1. Проблема была лишь в том, что ни базы, ни денег для создания “конюшни” у Ляррусса не было.

## Два оптимиста

По большому счету после увольнения из Renault у Жерара не осталось ничего, кроме опыта, связей и амбиций выиграть чемпионат мира. Однако связи и опыт в автоспорте – вещи весьма ценные, а потому Жерару не составило большого труда уговорить своего приятеля Дидье Кальмеля, бизнесмена и поклонника автоспорта, профинансировать его проект. Причем Хитрый Лис подошел к проблеме создания новой команды достаточно неожиданно. Вместо того чтобы самому строить шасси, что с начала 80-х считалось в Формуле-1 аксиомой, француз решил воспользоваться старым, проверенным, но к тому времени вышедшим из употребления способом – заказать машину другой фирме, специализирующейся на производстве “формул”. Поначалу он хотел заручиться поддержкой французской AGS, но затем все же решил ограничить свой патриотизм и сделал ставку на английскую фирму Lola, имевшую большой опыт участия в автогонках, а главное – уже поставлявшую в 1985–1986 годах



Завершив свою спортивную карьеру, Жерар в конце 70-х получил пост спортивного директора в Renault и повел французскую команду во главе с Аленом Простом на покорение вершины автоспорта. Однако даже столь убийственная смесь таланта Алена и увлеченности Жерара не помогла французским “скакунам” взобраться на “ночный Олимп”

свои шасси команде Ф-1 Haas. Да и шеф самой Lola Эрик Бродли, разочарованный результатами работы своего американского отделения, стоившего шасси для Карла Хааса, горел желанием реабилитировать громкое имя компании. И Жерар, как тогда казалось Эрику, был именно тем человеком, который мог вывести Lola на вершину мирового автоспорта – на вершину Формулы-1.

Конструировать новую Lola LC87 Бродли поручил, может, и не самому выдающемуся, но уже довольно известному в мире Формулы-1 инженеру Ральфу Беллами, ус-



Авария Филиппа Алльо на тренировке перед ГП Мексики '88 осталась в памяти поклонников Ф-1 как самое яркое воспоминание о восьми годах, проведенных Larrousse в “большом цирке”





Lola LC88 Алльо на ГП Португалии '88



певшему до этого поработать в таких командах как Brabham, McLaren и Lotus. Учитывая богатый опыт Ральфа, Лярусс и Бродли ждали от Беллами если не сенсации, то сюрприза, как они надеялись – весьма неприятного для соперников. И хотя результаты работы Ральфа слегка разочаровали Жерара с Эриком, это отнюдь не поколебало их оптимизма.

LC87, которую из-за нехватки времени и средств удалось подготовить лишь ко второму этапу чемпионата в Имоле (да и то в единственном экземпляре), представляла собой, по сути, слегка усовершенствованный автомобиль Формулы-3000 с увеличенной колесной базой и более объемным топливным баком. Прибавьте к этому маломощный 8-цилиндровый атмосферный мотор Cosworth DFZ, и вы получите более чем посредственный автомобиль, который к тому же серьезно страдал от избытка веса. Тем не менее, несмотря на все недостатки LC87, единственный пилот команды француз Филипп Алльо, которого Лярусс увел у Лижье, в первых же гонках сумел финишировать на 10-м и восьмом местах. Да и Беллами не сидел сложа руки. Уже к третьей гонке в Монако ему удалось облегчить машину сразу на 15 кг за счет уменьшения моторного отсека. К Детройту на четыре килограмма похудел и монокок. Но это имело и обратный эффект: в Монте-Карло из-за перегрева сгорел двигатель, в Штатах Алльо попал в аварию, затем в двух гонках подряд отказывала трансмиссия. Лишь в Хоккенхайме Lola-Ford Лярусса наконец вновь добралась до финиша. И... О, чудо! Филипп финишировал шестым. Это действительно было чудо, поскольку до финиша в той гонке добрались всего шесть участников. Но результат есть результат, и первое зачетное очко не только вдохновило Жерара и всю команду, но и дало Ляруссу повод попросить Кальмеля увеличить финансирование. Что быстро принесло свои плоды.

Уже на Гран При Испании, как только на LC87 появилась новая система электронного впрыска Magneti Marelli, Алльо принес команде еще одно очко. Причем на этот раз

На узкой и извилистой трассе в Монако маленькие "конюшни" иногда вытаскивают счастливые "лотерейные билетки" и набирают зачетные очки. Но Larrousse в конце 80-х не везло в княжестве. В 1988 году (слева) Алльо устроил аварию в Mirabeau, а годом позже на его Lola отказал двигатель (справа)



Начиная зимой 1986 года сотрудничество с Ляруссом, Эрик Бродли был полон надежд и радужных мечтаний, пять лет спустя они с Жераром расстались врагами: пройдоха-француз остался должен Бродли около \$1 000 000

он финишировал далеко не последним, как в Хоккенхайме: в Хересе до клетчатого флага добрались целых 13 машин. Через три недели в Мексике Жерар впервые выставил на старт вторую машину, усадив в кокпит еще одного француза – Янника Дальма. Там же, в Мехико, Алльо в третий раз за сезон финишировал шестым, а на последней гонке в Австралии Дальма и вовсе занял пятое место. Вот только очков успех Янника в Аделаиде Larrousse Calmels так и не принес, ведь перед началом сезона команда заявила на чемпионат всего один автомобиль. "Чертовы правила, какой только идиот их выдумал?!" – возмущался Жерар, хотя по большому счету в чемпионате для его команды эти два очка все равно ничего не решали. Подняться выше девятого места в Кубке конструкторов было уже не реально. В Кубке же Колина Чэпмена – аналоге Кубка конструкторов для автомобилей с атмосферными моторами – Lola и так прыгнула выше головы, заняв второе место среди четырех команд (правда, проиграв при этом "конюшне" Кена Тиррелла по очкам с разгромным счетом 52:130).

## Сказка о потерянном времени

Зимой 1988 года Лярусс и Кальмель уже потирали руки в ожидании скорых успехов и нового, как они надеялись – более стройного и легкого шасси от Беллами. Однако когда Ральф наконец представил им свое творение, вся команда испытала жесточайшее разочарование. Беллами так и не удосужился построить новый автомобиль, ограничившись лишь легкой модернизацией прошлогоднего. Переставив передние амортизаторы в верхнюю часть монокока, а выхлопные коллекторы – вплотную к коробке передач и совсем избавившись от капота, закрывавшего двигатель, он посчитал дело сделанным, не озаботившись даже тем фактом, что автомобиль получился еще более тяжелым и неповоротливым, чем год назад. Разгубившись с Беллами, Лярусс скрепя сердце повез LC88 на первый этап в Рио, где лишь окончательно



убедился в том, что с такой машиной его команда в этом году не сможет рассчитывать даже на очки. Из Бразилии Жерар вернулся злой как черт и потребовал у Бродли "голову" Ральфа. Эрику нечего было возразить французам, Беллами со скандалом выставили на улицу, а за доводку его машины взялся британский инженер Крис Мерфи. Дело это, правда, оказалось докучное – сезон для Ларгуссе был потерян. Все, чего удалось добиться Альфо, Далма, Сузуки и Раффанолю (двое последних подменяли подхватившего ушную инфекцию Янника в Японии и Австралии), – два седьмых места в Монако и Детройте. Лишь однажды за весь сезон Lola Lartousse по-настоящему оказалась в центре внимания болельщиков на трибунах и у телевизоров – когда на квалификации в Мексике при выезде из скоростной "Параболы", подпрыгнув на бордюрном камне, машина Альфо, поднимая в воздух тучи пыли, в бешеном вальсе закружилась по обочине, пока не задела наконец у отбойника вверх колесами. Этот случай продемонстрировал едва ли не единственное достоинство творения Беллами – прочность конструкции. Хотя, надо думать, Филиппу, который пережил столь ужасную аварию, отдававшую лишь истугом, это достоинство показались немаловажным.



**Жерар Докаруж был не только тезкой и хорошим приятелем Ларрусса, но и талантливым конструктором. Остался Дюк в команде, и судьба Lartousse могла бы сложиться и по-иному. Но летом 1991 года Ларрусс так и не смог, а может, и не захотел удержать его в команде**

сказал: "Почему бы тебе не попробовать свои силы в работе с маленькой командой?" На тот момент это было чем-то новым для меня, и я согласился", – вспоминает Докаруж. Вторым важным шагом Ларрусса и Кальмеля стало подписание контракта на поставку новых для Формулы-1 12-цилиндровых моторов Lamborghini, которые на дельты Спайкер конструировал не кто иной, как знаменитый Мауро Форгьери. "Помимо всего прочего, у этих двигателей было одно неоспоримое достоинство: Lamborghini поставляла их нам бесплатно", – признается Жерар, для которого экономия средств вскоре вышла на первый план. В начале 1989 года в тюрьму за убийство собственной жены был посажен Дидье Кальмеля, и это обстоятельство сыграло, скорее всего, решающую роль в дальнейшей судьбе Lartousse-Lola.

Докаружу и Мерфи так и не хватило времени, чтобы подготовить новую машину к первой гонке чемпионата-89, и сезон пришлось начинать на старом шасси LC88, лишь слегка адаптированном под значительно более тяжелый мотор Lamborghini. Этот гибрид, получивший обозначение LC88B, вышел на целых 80 кг тяжелее нормы, так что не удивительно, что в Рио Далма даже не смог пройти квалификацию, а Альфо финишировал в трех кругах от лидера. Лишь в Имполе, где наконец дебютировало пусть еще и сырое, но потенциально более быстрое и спроектированное под итальянский мотор шасси LC89, команда вздохнула было с облегчением. Но там же в Италии из названия "кониачи" исчезла фамилия сидевшего в тюрьме Кальмеля. А значит, едва избавившись от од-

ной проблемы – с машиной, Ларрусс получил на свою голову другую, еще более сложную – нужно было искать нового "покровителя". Весь сезон Жерар провел в поисках денег, но найти серьезного титульного спонсора, который покрыл бы хотя бы две трети бюджета команды, так и не сумел. В итоге приходилось обходиться мелкими рекламодателями, и вскоре и без того пестрые машины Ларгуссе превратились в аллюватые "доски объявлений". Это придавало им довольно забавный вид, но никак не прибавляло скорости.

Вместе с тем внутри команды также назревал кризис – с каждой гонкой все больше накалялись отношения Ларрусса с Альфо. Мотор Lambo был еще не слишком хорош, но Жерар был склонен сваливать всю вину за неудачи на своего первого пилота. И даже старт с третьего ряда и шестое место Филиппа на финише Гран При Испании, принесшее Ларгуссе единственное в этом сезоне зачетное очко, не помогли Альфо сохранить свое место в команде на следующий сезон, которому суждено было стать самым успешным в истории команды.

#### Взлет на краю пропасти

Так и не сумев подыскать крупных спонсоров, в конце 1989 года отчаявшийся Ларрусс продал значительную часть акций команды японскому концерну ESPO, специализировавшемуся в области аудио- и видеотехнологий и торговле недвижимостью. Место Альфо занял другой француз, уже выступавший за Ларгуссе в предыдущем

сезоне, – Эрик Бернар. А в пару к нему Жерар с подачи ESPO взял японского рента-драйвера и своего старого знакомого Агури Сузуки. Форгьери наконец-то довел до ума свой мотор. Правда, теперь наряду с Ларгуссе Lambo начала поставлять двигатели еще и Lotus. Но зато новое шасси Lola 90, созданное Докаружем и Мерфи на базе прошлогоднего LC88, получилось куда более удачным и позволило гонщикам почти на каждом Гран При претендовать на очки. В итоге к предпоследнему этапу чемпионата в Японии Ларгуссе имел на своем счету целых семь очков (Бернар финишировал шестым в Монако и Венгрии и занял четвертое место в Англии, а Сузуки заработал по одному очку в Сильверстоуне и Жересе) и шел на седьмом месте в Кубке конструкторов. Когда же на своей домашней и в некоторой степени даже "фамильной" трассе Агури Сузуки впервые в истории команды и всего японского автоспорта финишировал третьим и поднялся на пьедестал почета, радости Ларруссу не было предела. Наконец-то к его команде пришел первый крупный успех!

Увы, счастье Жерара оказалось недолгим. Первым ударом для него стал отказ ESPO от дальнейшего финансирования команды: японцы объяснили свое решение пошатнувшимся из-за обвала на Токийской фондовой бирже финансовым здоровьем компании. Но беда никогда не приходит одна! И через неделю о разрыве своих отношений с Ларгуссе объявила и Lamborghini. Lambo по-прежнему собиралась снабжать своими моторами две команды Ф-1. Но место Lotus и Ларгуссе теперь



**За годы выступления Ларгуссе в Ф-1 Жерар нажил себе репутацию не слишком честного и разборчивого в средствах человека. В числе его кредиторов по сей день числятся немало уважаемых в мире Ф-1 людей, включая Брайана Харта (на фото)**







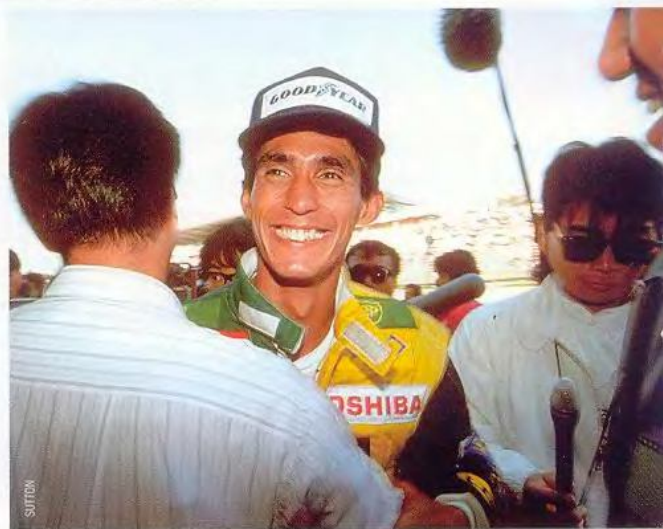
Автомобили Lola/Larrousse всегда больше запоминались зрителям не успехами на трассах, а своей пестрой раскраской и яркими авариями. Вылет Агури Сузуки в первой "эске" Монцы на квалификации ГП Италии 1990 года

должны были занять Ligier (итальянцы "купились" на поддержку французского правительства, обещанную Ги Лижье) и заводская команда Lamborghini (известная также под названием Modena), инициатором основания которой выступил сам Мауро Форгуери. Самый же ощутимый удар, обрушившийся на Larrousse в декабре, вообще едва не заставил Жерара плюнуть на все и уйти из Формулы-1. FISA под давлением Lotus и Ligier (Ги Лижье всеми правдами и неправдами старался избежать незавидной доли участия в предквалификациях следующего сезона) дисквалифицировала Larrousse-Lola, отобрав у "конюшни" шестое место в Кубке конструкторов на том основании, что команда не являлась конструктором, т.е. не строила своих машин, а выставляла на гонки автомобили, созданные другой фирмой. Получив уведомление о дисквалификации, Жерар снова разразился гневной тирадой по поводу "идиотских правил FISA", но затем все же взял себя в руки.

"С тем бюджетом, которым мы располагали, шестое место в Кубке конструкторов-90 было очень приличным результатом, особенно если учесть, что в чемпионате тогда участвовало 19 команд, — вспоминал потом Жерар Дюкаруж. — Но уход ESPO, Lambo и дисквалификация FISA подкосили команду и, прежде всего, с финансовой точки зрения. Чтобы построить достойную машину Ф-1, нужно много денег, причем бюджет должен быть сформирован уже к октябрю. У нас же не было денег не то что в октябре, но и в марте. Лярусс бился как заведенный, но все тщетно... Никто не хотел иметь дело с маленькой командой, которой нужно было пробиваться сквозь сито предквалификаций".

Тем не менее через полтора месяца после той аварии в Монце на родной и "фамильной" трассе в Японии Агури совершил маленький подвиг, став первым и пока единственным пилотом в истории Larrousse и японского автоспорта, поднявшимся на пьедестал Гран При

Лярусс поседел, штурмуя вершину автоспорта, но достиг заметных высот так и не сумел



В сложившихся условиях, когда средств на разработку новой машины просто не было, Дюкаружу не оставалось ничего другого, как заняться усовершенствованием Lola 90 и адаптацией шасси под 8-цилиндровый мотор Ford Cosworth DFR, который Лярусс выпросил в долг у Брайана Харта. При этом DFR был заведомо слабее прошлогоднего Lambo, проигрывая ему в мощности около 30 л.с. и развивая всего 11 000 об/мин, против 13 000 у "итальянца". Но выбора у Жерара не оставалось: на хороший мотор просто не было денег. Тем не менее в 15 Гран При из 16 Larrousse все-таки пробивались сквозь квалификационное сито. Лишь на последнем этапе в Австралии





ни Агури Сузуки, ни Бертран Гашо, заменивший сломавшего ногу на тренировке в Японии Бернара, так и не смогли выйти на старт. При этом в Бразилии и Мексике Сузуки и Бернар все-таки заработали по одному очку, в то время как Ligier и Modena, оснащенные моторами Lamborghini, ни разу не финишировали в зачетной шестерке.

Однако финансовое состояние команды, несмотря на все усилия Жерара, оставалось плачевным. И лишь к середине лета Larrousse начал потихоньку выкарабкиваться из затянувшегося кризиса. На домашнем Гран При в Маны-Куре Жерар объявил о подписании контракта с новым титульным спонсором – французской компанией Venturi, специализировавшейся на производстве и тюнинге спорткаров. А в августе Лярусс подписал контракт с еще одним крупным спонсором, японской корпорацией Doi, и заручился согласием Lamborghini на возобновление поставок моторов. (В Lambo поняли, что ошиблись, сделав ставку на Ligier, которая так и не принесла итальянцам ни одного очка). Лишь две вещи тревожили теперь Лярусса. Не выдержав безденежья, в конце июля ушел в Ligier Жерар Дюкаруж (хотя, возможно, Лярусс и сам посоветовал теске покинуть Lola, уже тогда, летом, решив расстаться с фирмой Бродли). Кроме того, тех денег, которые Жерар с таким трудом смог выбить из Venturi и Doi на первые полгода, со скрипом хватало бы лишь на оплату уже накопившихся долгов, на подготовку к новому сезону у команды не осталось бы ни франка. И тогда, оказавшись перед вечной дилеммой: честь или кошелек, Лярусс решил пренебречь первым ради спасения второго. Осенью 1991 года Хитрый Лис просто объявил Larrousse банкротом и оставил с носом всех своих кредиторов. Впрочем, истинные мотивы “банкротства” вовсе не были секретом. “Этот чертов француз просто не захотел оплачивать наши счета”, – негодовал Брайан Харт, которому Жерар остался должен около \$250 000. Еще на

большую сумму “попал” Эрик Бродли: за четыре года Larrousse задолжала Lola почти \$1 млн, что по тем временам было очень серьезной суммой даже в мире Ф-1. Неудивительно, что после подобной “операции” Жерар приобрел в паддоке весьма сомнительную репутацию.

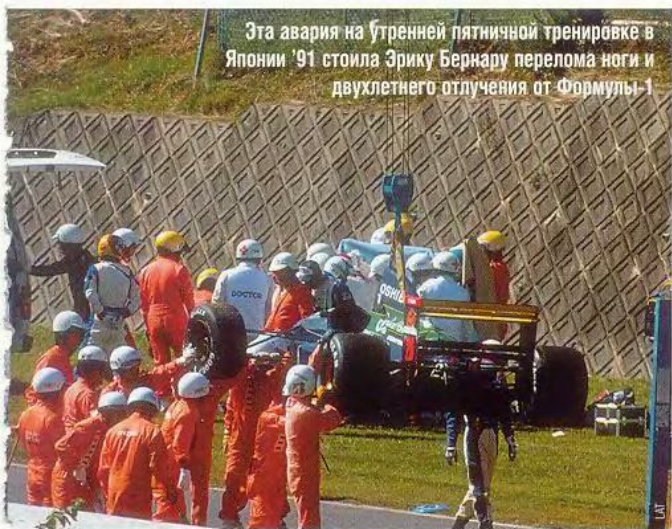
### Три года “на паперти”

Между тем сам Лярусс, объявив о банкротстве, все и не думал покидать Формулу-1. Тех денег, что ему удалось выжать из Venturi и Doi, вполне хватало, чтобы более или менее сносно подготовиться к новому сезону. Оставалось только найти техническую базу, ведь все предыдущие автомобили строились для Larrousse на заводе Lola в Хантингтоне. Но за этим дело не стало. Едва расставшись с Бродли, Жерар обратился за помощью к одному из основателей легендарного March конструктору Робину Херду. И хотя многие уже тогда предупреждали Херда, что не стоит связываться с Ляруссом, искушение вернуться в “большой цирк” оказалось слишком велико. Робин согласился на предложение Жерара и вскоре конструкторская фирма Херда Fomet F1 сменила вывеску и стала называться Larrousse UK Ltd, а сам Робин занял пост технического директора команды. А через полгода, когда в сентябре 1992 года Venturi отказалась продлевать контракт с командой, Робин окончательно увяз во “французской трясине”: Жерар уговорил его выкупить часть акций команды и даже согласился уступить номинальный пост президента Larrousse. Однако ни радости, ни удовлетворения работа в Larrousse Херду так и не принесла. Все три года, что он проработал в команде, денег на создание более или менее приличного автомобиля постоянно не хватало. Как точно заметил как-то сам Херд: “Все эти три года Larrousse провела на паперти Формулы-1, изредка разживаясь случайными спонсорами, которые хотели за смешные деньги разместить свою рекламу на



Когда-то в молодости Робин Херд вместе с Максом Мосли был одним из родоначальников легендарной команды March. Покинув “большой цирк”, Робин никогда не скрывал своей мечты вернуться в Формулу-1 и именно поэтому в конце 1991 года обычно осторожный британец связался с Ляруссом и даже переименовал свою фирму Fomet F1 в Larrousse UK Ltd

Эта авария на утренней пятничной тренировке в Японии '91 стоила Эрику Бернару перелома ноги и двухлетнего отлучения от Формулы-1



Эрик Кома и Филипп Альфо – два этих француза в общей сложности провели за Larrousse почти сто гонок, но завоевали при этом лишь девять очков



В начале девяностых Larrousse порой оказывались в одной группе с Ferrari и Williams, но это происходило лишь тогда, когда лидеры сталкивались с серьезными проблемами. Старт ГП Южной Африки 1993 года







За зеленую livрею пива Tourtel в конце 94-го года машины Larrousse стали называть “черепашками”, что, впрочем, достаточно точно отражало и их положение в пелотоне. Эрик Кома за рулем Larrousse LH94 на ГП Германии в Хоккенхайме

машинах Ф-1. Но при этом нам еще каким-то чудом удалось зарабатывать зачетные очки”.

В 1992 году Бертран Гашо, которого Жерар Ляррусс приютил после трехмесячного заключения в британской тюрьме, принес команде одно очко. Годом позже возвратившийся в команду ветеран Филипп Алльо и молодой Эрик Кома добыли еще три. Однако несмотря на явный прогресс, осенью 1993 года ситуация в команде вновь стала критической. В ноябре Chrysler продал Lamborghini индонезийской промышленной группе Megatech, и азиаты моментально прикрыли программу Ф-1. Так Larrousse в очередной раз осталась без моторов. Ситуацию, правда, мог спасти контракт с Peugeot, готовящейся к дебюту в Ф-1, но его увел из-под носа у Жерара Рон Деннис. Larrousse не оставалось ничего иного, как вновь стать клиентом Ford Cosworth. Устаревшие 8-цилиндровые двигатели HB (не путайте с Ford Zetec-R, которые стояли в том сезоне на чемпионском Benetton Шумахера) не прибавляли скорости “черепашкам” Херда. (Такое прозвище машины Larrousse, переодевшиеся в середине 1994 года из пестрых красно-белых цветов пива Kroonbourg в не менее веселую зеленую “livрею” пива Tourtel, получили из-за созвучности последнего с английским словом turtle – черепаха). Лишь благодаря счастливому стечению об-

стоятельств в Аиде и Хоккенхайме Эрик Кома сумел заработать два очка, которые стали последними в истории Larrousse. Три года, проведенные “на паперти Ф-1”, настолько истощили финансовые возможности команды, что зимой 1994–1995 годов Херд и Ляррусс наконец сдались и закрыли свою нищую команду. После прощального Гран При Австралии '94 (чтобы собрать деньги на вояж в Аделаиду, Лярруссу даже пришлось усадить за руль обеих машин безнадежных рента-драйверов: Ноду и Делетра), веселые “черепашки” мэтра Жерара так больше никогда и не вышли на старт Гран При. Сам же Ляррусс навсегда покинул “большой цирк” и расстался со своей мечтой о восхождении на “гоночный Олимп”.

Нельзя сказать, чтобы крах Larrousse больно ударил по Формуле-1. О маленькой команде забыли очень скоро. Уход Larrousse лишь стер из палитры стартового поля самые яркие цвета (никому до Жерара и никому после не удавалось выкрашивать свои машины в столь кислотно-алюпватую цветовую гамму), да вписал очередную, и теперь уже далеко не последнюю главу в печальный роман об обреченности французских команд на тернистом пути покорения Формулы-1.

Владимир Маккавеев



# Larrousse F1



Команда основана ..... в 1986 году  
 В Формуле-1 ..... с 1987 года  
 Дебют в Ф-1 ..... 1987 год, Гран При Сан-Марино – Филипп Алльо (10-й)  
 Дебют в Гран При заводского автомобиля 1992 год, Гран При Южной Африки – Бертран Гашо (сход); Юкио Катаяма (12-й)  
 Последняя гонка Гран При до 2002 года 1994 год Гран При Австралии – Хидеки Нода (сход), Жан-Дени Делетра (сход)  
 Руководитель ..... Жерар Ляррусс  
 Штаб-квартира ..... Тулон, Франция  
 Количество Гран При ..... 123  
 Общее число стартов машин в гонках 219  
 Лучший результат в квалификации 5-е место – 1989 год, Гран При Испании (Филипп Алльо)  
 Лучший результат в гонке .... 3-е место – 1990 год, Гран При Японии (Агури Сузуки)

## Пилоты, набравшие очки для Larrousse F1

Пилот	Старты: 219	Очки: 25
Филипп Алльо	.....61(1)	.....6
Эрик Кома	.....31	.....3
Эрик Бернар	.....31(2)	.....6
Агури Сузуки	.....28(5)	.....7
Бертран Гашо	.....16(1)	.....1
Янник Дальма	.....18(7)	.....2

\* – в скобках указано количество Гран При, в которых пилот не прошел квалификацию или не стартовал в гонке

## Выступления команды Larrousse F1 в Формуле-1 в 1987-1994 годах:

Год	ГП	СТ	О	ПП	БК	1	2	3	4	5	6	КК	ЛГ: ГП/кр./км	Гонщики/место в чемпионате мира	Титульные спонсоры
1987*	15	18	5	–	–	–	–	–	–	1	3	9/2**	–	Филипп Алльо/16/3**; Янник Дальма/–(22/7)***	Elkron, Calmels
1988*	16	30	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Филипп Алльо/–; Янник Дальма/–; Агури Сузуки/–; Пьер-Анри Рафанель/–	Elkron, Calmels
1989*	16	22	1	–	–	–	–	–	–	–	1	15*	–	Филипп Алльо/26; Янник Дальма/–; Эрик Бернар/–; Микеле Альборето/11	BP, Rhone-Poulenc
1990*	16	32	11	–	–	–	1	1	–	–	4	6ДК*	–	Эрик Бернар/13; Агури Сузуки/10	ESPO
1991*	15	24	2	–	–	–	–	–	–	–	2	11*	–	Эрик Бернар/18; Агури Сузуки/18; Бертран Гашо/12	Toshiba
1992	16	30	1	–	–	–	–	–	–	–	1	11	–	Бертран Гашо/17; Юкио Катаяма/–; Филипп Алльо/17; Тошио Сузуки/–; Эрик Кома/20	Venturi Cabin, Central Park
1993	16	32	3	–	–	–	–	–	1	1	10	–	–	Оливье Беретта/–; Филипп Алльо/–; Янник Дальма/–; Хидеки Нода/–; Эрик Кома/23; Жан-Дени Делетра/–	Central Park, Charro
1994	13	31	2	–	–	–	–	–	–	–	2	11	–	–	Tourtel, Kronenbourg
Всего:	123	219	25	–	–	–	1	2	2	–	14	–	–	–	–

ГП – Гран При; СТ – старты; 1–6 – места в гонках; ПП – полупозиции; БК – быстрые круги; О – очки.

Примечание: \* – в 1987–1991 гг. пилоты команды Larrousse выступали на шасси Lola; \*\* – место в Кубке Колина Чепмена и Джима Кларка; \*\*\* – в 1987 г. на чемпионат мира был заявлен только один автомобиль, поэтому очки, заработанные Дальма в Австралии, не пошли в зачет ЧМ.



## Шасси, использовавшиеся командой Larrousse в 1987-1994 гг.

Автомобиль	Конструкторы	Год постройки	Годы эксплуатации в ЧМ	ГП	СТ	О	ПП	БК	Побед	Мотор	Число и рабочий объем цилиндров, см³	Угол развала блока цилиндров	Мощность, л.с.	Макс. число об/мин	Число передач	Коробка передач	Колеса спереди/сзади	Колесная база, мм	Сухая масса, кг
Lola LC87	Р. Беллами	1987	1987	15	18	5	–	–	–	Ford Cosworth DFZ	8/3494	90	575	10500	6	Lola-Hewland	1714/1600	2603	500
Lola LC88	Р. Беллами/ К Мерфи	1988	1988	17	30	–	–	–	–	Ford Cosworth DFZ	8/3494	90	585	11000	5	Lola-Hewland FGB	1714/1600	2700	515
Lola LC88B	К. Мерфи	1989	1989	1	1	–	–	–	–	Lamborghini 3512	12/3493	80	610	13000	6	Lamborghini Q	1714/1600	2700	н.д.
Lola LC89	К. Мерфи/ Ж. Дюкаруж	1989	1989–1990	17	21	1	–	–	–	Lamborghini 3512	12/3493	80	610	13000	6	Lamborghini Q	1810/1620	2850	н.д.
Lola 90	К. Мерфи/ Ж. Дюкаруж/ М. Тетю	1990	1990	14	32	11	–	–	–	Lamborghini 3512	12/3493	80	640	13000	6	Lamborghini Q	1810/1620	2850	н.д.
Larrousse-Lola L91	Ж. Дюкаруж/ М. Уильямс/ М. Тетю	1991	1991	15	24	2	–	–	–	Ford Cosworth DFR	8/3494	90	610	11000	6	Larrousse-Lamborghini Q	1810/1620	2850	525
Venturi-Larrousse LC92	Р. Херд/ М. Тетю/ Т. Белли	1992	1992	16	30	1	–	–	–	Lamborghini 3512	12/3493	80	700	13800	6	Lamborghini Q	1810/1620	2940	520
Larrousse LH93	Р. Херд/ Т. Белли/ Т. Холлуэй	1993	1993	16	32	3	–	–	–	Lamborghini C101	12/3493	80	710	13800	6	Larrousse-Lamborghini Q	1692/1618	2940	515
Larrousse LH94	Р. Херд/ Т. Белли/ Т. Холлуэй	1994	1994	16	31	2	–	–	–	Ford Cosworth HB VII	8/3494	75	700	13200	6	Benetton Q, SA	1692/1618	2940	520

Примечания: Q – поперечная КП; SA – полуавтоматическая КП





# Михаэль Шумахер

“Было бы интересно приехать в Россию...”

Сезон-02 стал, наверное, самым успешным в карьере Михаэля Шумахера. Пятый титул чемпиона мира, 11 выигранных Гран При, несметное количество поклонников во всем мире. Быть может, близится момент, когда всего этого – титулов, побед, поклонников – станет слишком много даже для самого честолюбивого человека. Ведь в конце концов устает даже от успеха.

**В последнее время в паддоке все больше говорят о твоём уходе из гонок, о том, что, сравнившись с Фанхио по победам в чемпионате, ты потерял мотивацию...**

Тот, кто это говорит, похоже, имеет в виду какого-то другого Шумахера, но я с ним не знаком... Я уже много раз повторял, что меня не очень волнует статистика. Конечно, мне было лестно догнать великого Фанхио, но это несколько не скажется на моей мотивации и уж тем более не ускорит моего решения оставить Формулу-1. Я буду гоняться до тех пор, пока получаю удовольствие от гонок, как только они станут мне в тягость, я уйду. Но когда это произойдет, пока не знаю даже я сам.

**Михаэль, только честно, в душе ты обрадовался уходу Хаккинена?**

И да, и нет. Наверное, если бы он остался, мне было бы чуть сложнее выигрывать. Но в то же время Мика был очень честным и умным гонщиком. Я ему очень доверял как сопернику, может быть, больше, чем всем остальным пилотам в Ф-1! Полагаю, ты понимаешь, о чем я... Я знал, что на трассе он в любой ситуации поведет себя корректно. Надеюсь, он так же относился и ко мне. Думаю, наша борьба могла бы украсить еще много гонок, но я не вправе комментировать его уход. Это было только его решение.

**Пресса и телевидение не имеют, скажем так, однозначного мнения о тебе и о Ferrari. Как ты относишься к негативно окрашенной информации, которая время от времени проходит в различных СМИ?**

Я не обращаю на это внимания. Есть специальные службы, там работают профессионалы, разбирающиеся в этом бизнесе. Это не мой вопрос. Я не могу себе позволить переживать из-за таких вещей. Это – не главное!

**Многие пилоты не любят журналистскую братию и открыто признаются в этом. А ты?**

Это тоже часть моей работы. Продавцу в магазине может не понравиться покупатель, но он обязан его обслужить. И с такой постановкой вопроса ничего не поделаешь.

**Тебе нравится ощущать себя таким непобедимым суперменом Формулы-1?**

Вовсе нет, иногда это даже раздражает.

**А трудно быть кумиром для миллионов болельщиков?**

Я себя таковым не считаю и даже не хочу думать на эту тему. Это слишком глобальный вопрос, чтобы уложиться в ответ из пары предложений.

**В чем, по-твоему, секрет твоей популярности?**

Если ты не родился принцем, то популярность можно заработать только трудом. Поэтому я хорошо делаю свою работу и в любой ситуации стремлюсь к получению максимального результата. Все очень просто – никаких секретов!

**Как ты думаешь, в чем секрет успеха в современной Ф-1?**

В хорошем автомобиле и умении пилота как можно тоньше чувствовать предел возможностей машины и самого себя. Если вы

перейдете эту невидимую грань, то автомобиль заскользит в повороте и вы потеряете скорость, а то и вылетите с трассы. Если не достигнете его, тоже будете медленнее.

**Чем, по-твоему, определяется этот предел, страхом?**

В этом-то и разница. У классных пилотов он определяется здравым смыслом, хорошей реакцией и тонким чувством машины. Те же, кто ездит на “страхе”, как правило, не добираются до Формулы-1.

**Ты не любишь говорить о статистике, но, помнится, когда два года назад ты догнал в Монце по числу побед Сенну, то расплакался прямо на пресс-конференции. Правда, потом, когда ты достиг рекордов Проста и Фанхио, этого уже не повторялось. Победа над Сенной была для тебя особенной?**

У меня никогда не было кумиров. В этом я четко следую заповедям Библии, но та победа в Монце действительно была особенной. Я не могу говорить о Фанхио или Кларке, я не видел их гонок, а Айртон был лучшим пилотом из всех, кого я встречал, и сравняться с ним было очень важно для меня. Но дело было не только в этом. Просто тогда весь уик-энд я находился под огромным психологическим давлением: вся команда, вся Италия, весь мир ждали этой победы, и когда она пришла, с моих плеч словно свалилась глыба.

**Вы с Айртоном не были близкими друзьями, но если ты его так уважал, почему же тогда даже не приехал на его похороны?**

Я не люблю заниматься показухой и публично демонстрировать свои чувства. Для меня важнее то, что чувствую я сам, а не то, что скажут об этом люди. Да, я не был на похоронах, но я пришел на его могилу два года спустя, и тогда там не было никого, кроме него, меня и Коринны.

**Что для тебя важнее: гонки или семья?**

Семья, конечно. Ни одна из моих побед не дала мне таких сильных чувств, которые я испытывал, когда появлялись на свет мои дети.

**Они рождались на твоих глазах?**

Да, оба раза я был рядом с Коринной: когда начинались схватки, она успевала вызвать меня по телефону.

**Ты отмечаешь дома свои победы с детьми и Коринной?**

Да, но не столь пышно, как в команде. Все ограничивается обычным ужином с бутылкой шампанского.

**Извини, но в последнее время у тебя сложилась репутация э-э... прижимистого человека. Говорят, что и в Швейцарию ты в свое время перебрался только для того, чтобы не платить немецких налогов.**

Насчет налогов это чистая правда: в Германии действительно очень сложная система налогообложения и, живя в Швейцарии, я экономлю кучу денег. Но говорить, что я прижимистый – это перебор. Да, я не швыряю деньги на ветер, не хожу в казино и всегда продумываю свои расходы. Я бы, скорее, назвал себя экономным человеком.

**Ты себе в чем-нибудь отказываешь?**

Бывает. Но ни за что не признаюсь – в чем именно, ха-ха!

**А Коринне?**

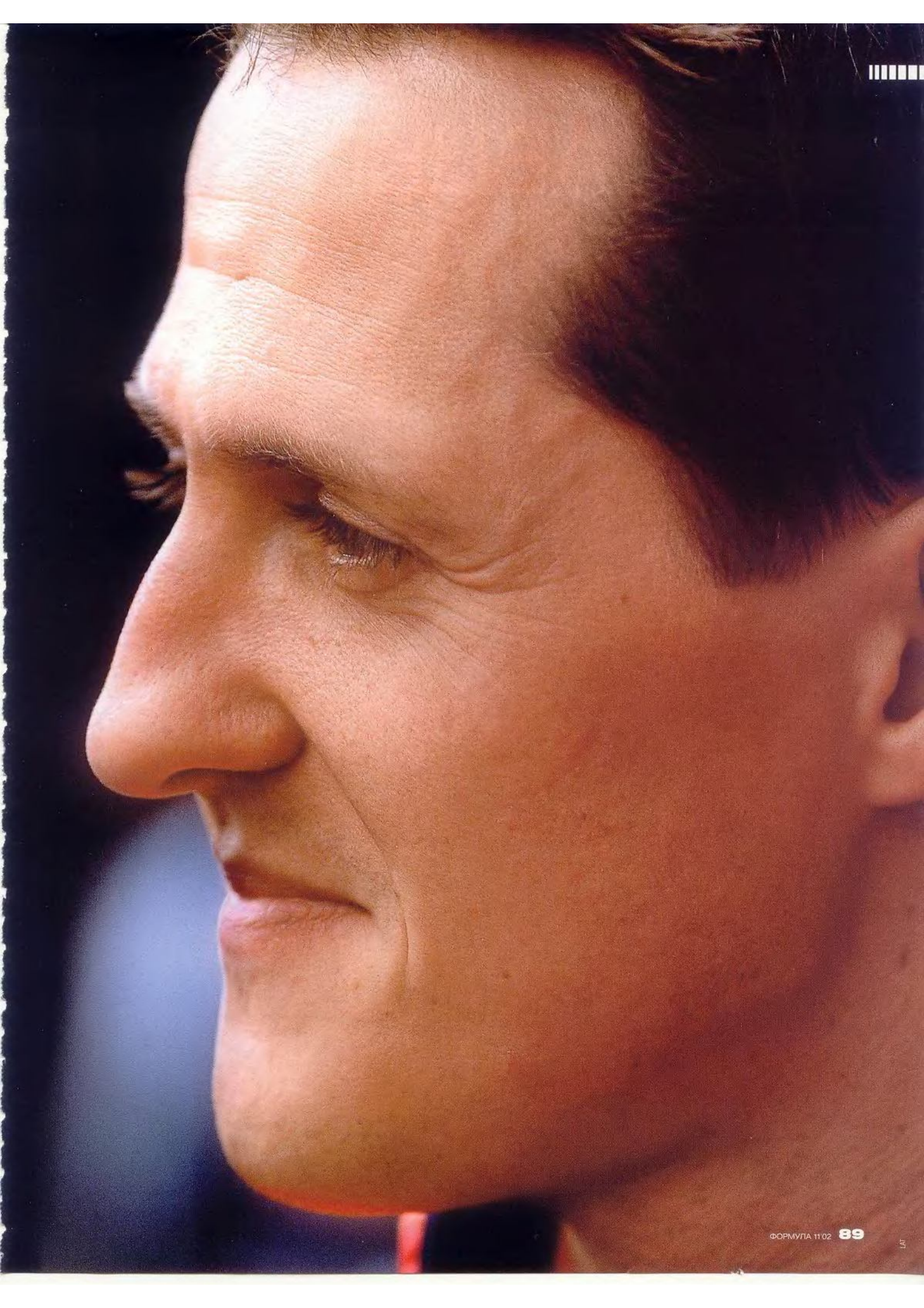
Нет. По ее просьбе я даже как-то держал ее за руку, когда она сидела в кресле у стоматолога – она очень боится врачей. Мое положение казалось мне тогда немного глупым и ужасно смешным.

**Что ты думаешь по поводу будущего Гран При в России? Как к этому относятся другие пилоты?**

Весь прошлый год вопрос о возможности проведения гонки в России обсуждался в паддоке. По большому счету, мне, как и остальным пилотам, безразлично, в какой стране выступать. Если будет хорошая, интересная и техничная трасса, развитая инфраструктура и достойная организация, то мы все с удовольствием приедем в вашу страну. Но я знаю, что сейчас также рассматриваются и другие проекты. Трасса в Китае, например. Руководство Формулы-1 всерьез нацелено на восточные страны, так что у России при наличии всех перечисленных составляющих есть неплохой шанс. Что же касается меня, то мне было бы интересно и просто так приехать в Россию – уж очень много восторгов в адрес Москвы доносится из боксов McLaren!

Пауль Ранге







**Анжелика Креш**

“Хороший звук – неперенное условие хорошей езды”

# ПРОДАВЦЫ ЗВУКА

**Жак Вильнев с глушителем в руках! Довольно эффектная, но и несколько странная реклама. Ведь глушитель, кажется, последняя вещь, которая нужна автомобилю Формулы-1. Однако не торопитесь. Оказывается, выхлопные системы позволяют добывать дополнительные лошадиные силы прямо из воздуха. Об этом нам поведала генеральный менеджер австрийской компании Remus Анжелика Креш.**

Наша компания основана не так давно, в 1990 году. И тогда в ней было занято всего 10 человек. Сегодня у нас работают около 600 сотрудников, и Remus за эти годы стал номером один среди производителей выхлопных систем. Этому успеху способствовало много факторов. Но один из них состоит в том, что с самого начала мы поставили перед собой ясные цели. Мы создавали компанию с перспективой выхода на международный рынок. Поэтому в качестве торговой марки мы искали образ, олицетворяющий качество нашей продукции – мощь и звук. Волк для этой цели подходил как нельзя лучше. Те же требования предъявлялись и к названию. Мы искали имя не просто звучное, но и хорошо звучащее на немецком, английском, французском и других языках. Когда мы вместе с мужем основывали компанию, то могли бы дать ей “фамильное” имя – Креш. Но в английском языке это название

могло вызвать ассоциации со словом crash – авария. А вы знаете, как корабль назовешь, так он и поплывет. Кажется, мы не ошиблись в выборе. Волк Рем принес нам удачу.

**Должно быть, это очень выгодный бизнес – продавать звук?**

Но и трудный тоже, требующий применения самых передовых технологий. В производстве нашей продукции используются лазерная резка, роботизированные комплексы, самое современное оборудование для электролитического полирования поверхностей. Мы вкладываем много средств в наш исследовательский отдел. Именно там в специальной акустической камере наши специалисты “проектируют звук”. Причем для каждого двигателя и для каждой модели подбирается своя “гамма”. Каталог нашей компании насчитывает сотни наименований выхлопных систем для всех самых распространенных моделей мира.

**Почему вы привлекли для рекламы вашей продукции гонщика Формулы-1? Ведь глушитель, пусть даже с хорошим звуком, и автогонки не слишком совместимые понятия.**

Вы не правы. Выхлопная система – это важная часть любого спортивного автомобиля. Ведь наша продукция не только улучшает звук, но и повышает характеристики. Наши выхлопные системы позволяют понизить противодавление выхлопа на 35–80%, что дает прибавку мощности в 3–5%. Мы разрабатываем специальные спортивные выхлопные системы, которые используются в авто- и мотогонках. Конечно, в автомобилях Ф-1 нет места глушителю, но проблемы, с которыми сталкиваются конструкторы Ф-1 при проектировании выхлопной системы, аналогичны тем, которые решаем мы. И технологии здесь очень схожие. Поэтому гонщик Ф-1 как нельзя более подходит для того, чтобы выразить спортивный дух нашей компании.

**Как получилось, что именно Жак Вильнев представляет вашу компанию?**

Жак Вильнев – яркая, оригинальная личность. Став чемпионом мира Ф-1 1997 года, он получил контракт с нами “в наследство”



ФОТОГРАФИЯ: Г. КОТЛЯРОВ

от чемпиона мира 1996 года Дэмона Хилла. В последние годы Жаку не слишком везет в гонках, но он все равно остается одним из самых популярных спортсменов в мире. К тому же он очень интересный человек, и мы с удовольствием продолжаем работать с ним. Одним из неперенных атрибутов гонок Гран При является характерный, неповторимый звук двигателей автомобилей Ф-1. Та система, которую держит в руках Жак на нашей рекламе, это специальная разработка – Villeneuve Edition. Это не просто глушитель, а, по сути, звуковоспроизводящая система, преобразующая высокие частоты выхлопных газов с помощью электронного управляющего устройства. Хороший звук – это неперенное условие хорошей езды. Без него радость от управления автомобилем будет неполной. И даже Жак Вильнев не отказывает себе в удовольствии наслаждаться “формульным” звуком в своем дорожном автомобиле.

**Какое значение для вашей компании имеет российский рынок? Намерены ли вы поддерживать российский автоспорт?**

Российский рынок не столько важен для нас сейчас, сколько в перспективе. Я была в Москве много лет назад, когда приезжала сюда на экскурсию после школьных экзаменов. И я вижу, что с тех пор изменения здесь произошли просто колоссальные. Можно представить, что будет дальше! Что касается российского автоспорта, то как раз сейчас мы ведем переговоры с нашими российскими партнерами о том, в какой форме будет проходить работа в этом направлении.

*Вадим Котляров  
Леонид Ситник*





# БАЛАНСИРУЮ НА ГРАНИ

Все гонщики, впервые садящиеся за руль автомобиля Формулы-1, прежде всего выражают восхищение эффективностью работы его тормозов. Однако мало иметь в своем распоряжении систему, способную в мгновение ока рассеять сотни киловатт. Нужно еще уметь реализовать ее потенциал. И озабоченное выражение лиц гонщиков и инженеров зачастую связано именно со сложными настройками тормозного баланса автомобиля.



## На пределе сил

Все восхищаются тормозами. Но они лишь замедляют вращение колес, а на самом деле автомобиль тормозит шины. Именно тормозные характеристики этих «скоростных терев», по большому счету, и обуславливают динамику снижения скорости автомобиля. Но у этих характеристик есть предел. Именно поэтому так важно грамотно распорядиться имеющимися возможностями.

Торможение любой машины обеспечивается двумя видами сил: сопротивлением воздуха и трением между колесами автомобиля и дорогой. Причем силы сопротивления воздуха, учитывая обилие «навесных» аэродинамических элементов на автомобиле Ф-1, оказываются достаточно большими и при скорости 320 км/ч могут достигать величины 500–550 кгс. Одна-

ко главную роль при торможении все-таки играет сила трения. Она из ее составляющих — трение колеса — относительно мала, хоть и присутствует при нормальном движении машины постоянно. Другая — появляется лишь после нажатия на педаль тормоза, когда в дело вступает сила сцепления резины с асфальтом, или точнее — сила трения покоя.

До определенного момента нажатие гонщиком на педаль тормоза повышает интенсивность торможения, но, как только пилот подводит на колесо тормозной момент больший, чем может создать сила трения, оно просто-напросто блокируется и начинает скользить по дороге, а эффективность торможения даже несколько снижается, поскольку сила трения скольжения меньше силы трения покоя. При этом падает и истинная замершей

шины, причем стираться будет лишь место контакта колеса с дорогой. Шина теряет круглую форму, что приводит к возникновению вибрации, нагружающей детали подвески.

Величина максимальной силы трения покоя определяется формулой  $F = kN$ , где  $N$  — нормальная реакция опоры, т. е. составляющая силы давления по направлению, перпендикулярному поверхности соприкосновения тел, а  $k$  — коэффициент, зависящий от сцепных свойств материалов. Как видим, в прямом виде в этой формуле нет ни площади соприкосновения, ни скорости движения. Все зависит лишь от качества резины и асфальта, да от силы, с которой колесо давит на дорогу. Правильное распределение нагрузки между парами передних и задних колес и называется поиском баланса автомобиля.

Формульных шин обеспечивают коэффициент трения в полтора раза больший, чем у обычных авто. Так что сама по себе установка на дорожный суперкар формульных тормозов вряд ли позволит его счастливому обладателю наслаждаться перегрузками в несколько  $g$  — динамика торможения останется на прежнем уровне, хотя пустить в глаза окружающих угловую скорость удастся.

Для наглядности на рисунке 1 приведены зависимости изменения скорости от времени при торможении автомобиля Формулы-1 и Ferrari 360 Modena со скорости 300 км/ч. У спортивного этот процесс длится в два раза дольше и требует более чем в два с половиной раза большей дистанции (270 м против 106 м). Обратите внимание и на то, что интенсивность замедления дорожной машины практически не зависит от скорости — линия на графике почти прямая. Автомобиль же Ф-1 эффективнее тормозит на большой скорости. Так, первые 100 км/ч гасятся за время порядка 0,7 с, последние же — почти за 1,5 с. Объясняется это зависимостью аэродинамических сил (как горизонтальных, так и вертикальных), а значит и предельных сил трения, от скорости. Из этого вытекает важная особенность для удержания автомобиля Формулы-1 на грани блокировки колес: в течение всего торможения пилоту приходится менять давление на педаль тормоза, выдавая на колеса тормозные усилия, не превышающие таковых предельных сил трения. Нетрудно понять, что блокировка колес наиболее вероятна на малых скоростях, когда допустимые тормозные усилия минимальны, и пилоту, использующему мощные угловатые тормоза, ничего не стоит перенести возможность своего транспортного средства.

## Используя равновесие

Именно предраспределенная блокировка колес при торможении и делает поиск тормозного баланса столь болезненным для специалистов Формулы-1 вопросом. На передних и задних колесах машины в процессе торможения возникают неравные тормозные усилия.

У машины Формулы-1, в отличие от дорожных собратьев, предельные силы трения гораздо выше: в режиме наиболее жесткого торможения максимальная сила трения передних колес автомобиля с дорогой может достигать 900 кгс, в то время как у в два раза более тяжелой, а значит — сильнее давящей своим весом на дорогу Ferrari Modena эта величина составляет примерно 500 кгс. Дело в аэродинамической прижимной силе, достигающей на больших скоростях величин 1200 кгс. Благодаря этому автомобиль Формулы-1, уступаая со своими несерьезными 600 кг по массе крохотному Volkswagen Lupo, выигрывает в дорожном поведении не хуже солидного Mercedes E класса. Не забывайте и о второй составляющей формулы трения покоя — о безграничном коэффициенте  $k$ . Специальный состав и конструкция





Экстренные торможения стирают шины до проплешин глубиной в несколько слоев



Их соотношение называется тормозным балансом. Неодинаковое "усердие" передних и задних тормозов объясняется различными предельными силами трения передних и задних колес машины. Несмотря на то что в состоянии покоя большая часть веса приходится на заднюю ось, тормозной баланс обычно близок к соотношению 60%/40%, поскольку передние колеса цепляются за дорожное покрытие лучше задних. Это объясняется тем, что при интенсивном замедлении машина как бы наваливается на передние колеса, перенося на них часть своей массы. Это явление можно заметить, понаблюдав за резко тормозящей дорожной машиной. "Клюющей" при этом носом. Велосипеды, например, вообще могут переворачиваться через переднее колесо, если "пилот" бесшабашно пользуется передним тормозом. В Формуле-1 ситуация не столь драматична: из-за значительной жесткости подвесок заметить припадание на пе-

редние колеса практически невозможно, но около 300 кг массы при максимально резвом замедлении может "перекочевать" с задней оси на переднюю.

Эффект перераспределения масс между передними и задними колесами во время торможения уменьшается при увеличении базы, снижении центра тяжести и уменьшении массы автомобиля. Последние два фактора меняются в ходе длительного заезда из-за расходования топлива. Добавив к этому неравномерный износ передних и задних шин, приходим к выводу, что распределение предельных сил трения между передней и задней осью меняется по ходу гонки. Чтобы компенсировать это изменение и достичь максимально эффективного замедления, пилот или инженеры из боксов могут регулировать тормозной баланс машины. Сложность заключается в том, что существенное изменение распределения вертикальных нагрузок на перед-

ние и задние колеса автомобиля происходит не только по ходу гонки, но и непосредственно в процессе торможения. Поэтому для каждого момента, по сути дела, существует свой оптимальный тормозной баланс, при котором пилоту удавалось бы удерживать на грани блокировки и передние, и задние колеса одновременно и достигать максимальной эффективности гашения скорости. Но системы автоматического изменения тормозного баланса запрещены, а для изменения его "вручную" в течение 1–2-секундного торможения требуется немалая реакция и точность движений. В результате при замедлении одна из пар колес всегда тормозит не в полную силу, дабы второй паре не пришлось чертить на асфальте зловещие черные полосы. В начале торможения передние колеса "подхалтуривают", к концу же они становятся "слабым звеном", норовя заблокироваться. А поскольку блокировки колес более вероятны именно на низких скоростях в конце торможения, то чаще приходится видеть характерный дымок именно из-под передних колес. Равновесие, которое гонщики нащупывают здесь, весьма и весьма скользкое.

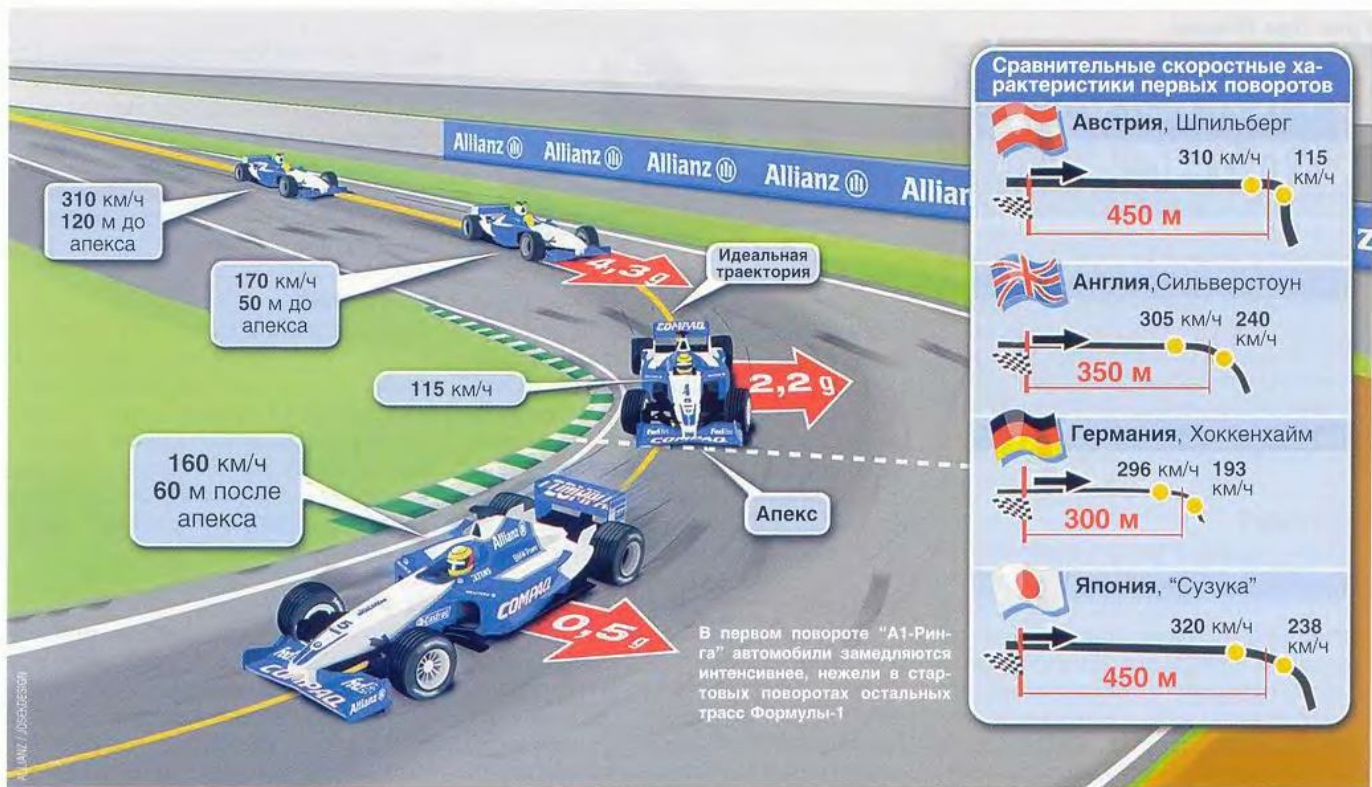
### Спустить проблему на тормозах

До сих пор речь шла о торможении при движении по прямой. Ситуация усложняется, когда одновременно с замедлением приходится поворачивать. При этом происходит перераспределение вертикальных нагрузок не только между передними и задними колесами, но также между левыми и правыми. Кроме того, в такой ситуации силы сцепления колес с дорогой вынуждены не только тормозить автомобиль, но и противостоять центробежной силе инерции, действующей на машину.



Неравномерная нагрузка на колеса в повороте приводит к тому, что одно из них блокируется, в то время как второе – еще вращается





На рисунке 2 показано колесо с силами трения, действующими в пятне его контакта с трассой. Суммарная сила трения (красная) складывается на две составляющие. Продольная (зеленая) отвечает за торможение автомобиля, поперечная (желтая) противостоит центробежной силе инерции, т.е. заставляет его поворачивать. Синий круг показывает предельную силу трения покоя между колесом и трассой. Допустим, что в данное мгновение ее величина составляет 700 кгс. В изображенной на рисунке ситуации действующая сила трения равна предельной, то есть колесо находится на грани блокировки. Предположим, что автомобиль движется по дуге радиусом 50 м со скоростью 125 км/ч. Тогда центробежная сила инерции, приходящаяся на одно колесо, составляет примерно 400 кг. Несложно посчитать, что максимальная тормозная сила, которая может возникнуть на колесе без его блокировки, составит лишь 574 кг, а не 700 кг, как в случае торможения на прямой. С другой стороны, если при прохождении поворота не тормозить вовсе, то сила инерции достигнет величины, превышающей предельную силу трения покоя шины в поперечном направлении и автомобиль просто сорвет с трассы. Именно этим объясняется, почему вообще нужно тормозить в повороте. Причем тормозить весьма аккуратно, поскольку составляющая предельной силы трения, работающая непосредственно на замедление, уменьшается, а блокировка шины в повороте грозит гораздо более серьезными неприятностями, чем порча резины.

При блокировке в вираже колесо перестает держать "направление" – оно уже не может противостоять воздействию центробежной силы (или любой другой боковой силы), и начинается снос автомобиля с тра-

ектории в направлении действия суммарного вектора сил. Если заблокированным окажется переднее колесо, возникает недостаточная поворачиваемость – автомобиль норовит проехать по дуге большего радиуса, чем пилоту хотелось бы. Такая ситуация часто возникает при торможениях с большой скорости перед медленными поворотами. Блокировка заднего колеса приводит к "забрасыванию" задка автомобиля и, если пилот не успеет адекватно отреагировать на занос, то и к развороту машины. Возникновение такой неприятности вероятно при торможении в быстрых пологих поворотах, ведь центробежные силы норовят в первую

очередь сбить с пути истинного именно задний мост автомобиля.

Таким образом, мощные тормоза автомобилей Ф-1 являются необходимым, но недостаточным условием эффективного гашения скорости. Упорство, с которым инженеры занимаются поисками тормозного баланса, сравнимо с религиозным фанатизмом. Но даже при удачном решении этого вопроса пилотам приходится нещадно эксплуатировать свой "гоночный гений", удерживая автомобиль на грани его возможностей. И далеко не всегда эту проблему им удастся "спустить на тормозах".

Артем Краснов  
Рисунки автора

Рис. 2





Гран При Италии

# В ПОИСКАХ БАЛАНСА

В Монце инженеры ломали головы над тем, как, максимально снизив аэродинамическое сопротивление машин, сохранить их устойчивость при резких торможениях на входе в повороты. В результате наибольшие изменения претерпели антикрылья и тормозные механизмы автомобилей.

## Ferrari

Как и год назад, в Монце инженеры Ferrari предпочли традиционным для команды тормозным дискам Brembo диски французской фирмы Carbon Industrie. Опробовались два типа задних антикрыльев. Использовавшееся во время тренировок и в квалификации имело основную плоскость с уменьшенной хордой, но не в столь экстремальной степени, как два года назад. Были подготовлены также три

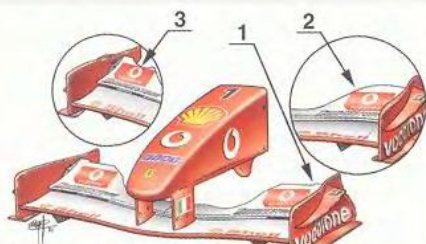


Рис. 1

варианта передних антикрыльев (рис. 1). Во время пятничных тренировочных заездов на машине Шумахера (а в квалификации на машинах обоих пилотов) монтировалось антикрыло (1), обеспечивающее большую прижимную силу, а Баррикелло отдал предпочтение варианту (2), создающему меньшее аэродинамическое сопротивление. Антикрылья именно этого типа устанавливались на машинах, подготовленных для гонки. А вот вариант со вспомогательной плоскостью, имеющей дугообразные вырезы на задней кромке (3), в течение гоночного уик-энда так и не был востребован. Также в задней части их боковых понтонов были выполнены дополнительные вентиляционные отверстия, которые на этот раз имели меньшие, чем обычно, размеры. Оба гонщика выступали на машинах, имеющих новые шасси. Однако в отличие от прошлого года речь не идет об их модернизированном варианте.

## McLaren

Впервые в сезоне MP4-17 предстали без длинных лоткообразных дефлекторов в стиле Williams, служивших для увеличения макси-

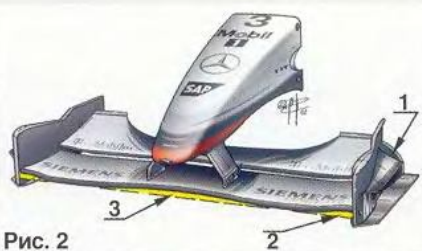


Рис. 2

мальной скорости. Использовалось новое переднее антикрыло необычной конфигурации (рис. 2). Его основная плоскость слегка изогнута вверх не только в центральной части (3), но и у срезов (2) для упорядочивания воздушных потоков, направляемых к днищу машины. Использовались боковины (3) сложной конфигурации. Монтировались тормозные диски Nitco с овальными выходными отверстиями.

## Williams

На неделе, предшествовавшей Гран При, проводились сравнительные испытания антикрыльев нового типа и тех, что использовались в прошлом сезоне. В конечном итоге предпочтение было отдано переднему антикрылью, в основе которого конструкция (рис. 3), недавно дебютировавшая в Австрии. Помимо формы торцевых пластин его отличает наличие аэродинамических "ребер" (3) под плоскостями и небольших закраин (1) на задней кромке вспомогательного элемента. Для снижения прижимной силы хорда плоскостей, особенно вспомогательной, была существенно уменьшена (2). Однако инженеры Williams не пошли по этому пути так далеко, как их коллеги из Ferrari, предпочтя обеспечить лучшую устойчивость машин в скоростных поворотах, пусть и с некоторым ущербом для абсолютной скорости. В квалификации использовались стандартные тормозные диски производства



Рис. 3

Carbon Industrie, тогда как для гонки был избран их вариант с увеличенными выходными отверстиями вентиляционных каналов. Эффективное охлаждение тормозных механизмов обеспечивали и большего размера воздушозаборники. Мощность двигателя BMW в квалификационной версии достигла 900 л.с. при 19 050 об/мин, что впервые было подтверждено в официальном сообщении для печати.

## Sauber

Опробовались два типа переднего антикрыла. В итоге было выбрано то, которое имело основную плоскость с минимально выра-

женной вогнутой зоной. Диффузор имел "глубокий" центральный канал. На задних рычагах верхних треугольников передней подвески появились небольшие обтекатели в стиле Ferrari. Как в квалификации, так и в гонке вместо обычных для команды тормозных дисков Brembo использовались диски производства Carbon Industrie.

## Renault

Плоскости как переднего, так и заднего антикрыла имели крайне малую хорду, чтобы компенсировать недостаток мощности двигателей Renault, конструкция которых подверглась серьезной доработке после фиаско в Бельгии. На машинах обоих пилотов устанавливались новые тормозные диски Nitco с овальными выходными отверстиями вентиляционных каналов.

## Jordan

Опробовались два варианта переднего антикрыла. Одно имело вспомогательную плоскость с резко выраженной вогнутой зоной и исключительно малой хордой в центральной части, а другое – двоякие вспомогательные плоскости (именно такое антикрыло в конце концов было смонтировано на машине Физикеллы). Пошли в дело "забракованные" в Бельгии небольшие дефлекторы, расположенные внутри системы рычагов передней подвески. Использовались тормозные диски Brembo. На машинах команд Jordan и BAR, подготовленных к квалификационным заездам и к гонке, устанавливались модернизированные двигатели Honda.

## BAR

Торцевые пластины заднего антикрыла имели глубокие вырезы в передней кромке. На левом боковом понтоне машин, подготовленных для гонки, монтировался "дымоход".

## Jaguar

Конструкция новой передней подвески, опробованной в Бельгии, была доработана, что позволило избавить машины команды Jaguar от хронической недостаточной поворачиваемости. На машинах обоих пилотов устанавливались тормозные диски производства Carbon Industrie.

## Minardi

Опробовались два передних антикрыла. Варианту со двоякими вспомогательными плоскостями (подобный применялся в прошлом году) предпочли другой, с одинарной вспомогательной плоскостью, имеющей по центру вогнутую зону. Использовались тормозные диски Nitco.

Джорджо Пиола  
Рисунки автора



Гран При США

# “МЕРТВЫЙ” СЕЗОН

Тотальное превосходство Ferrari могло бы превратить финал чемпионата в пустую формальность для команд первого эшелона, но в жизни Ф-1 не бывает “мертвых” сезонов. Оставшиеся до зимнего перерыва Гран При используются для апробации технических решений, нацеленных в будущее. Особенно эти “натурные” испытания важны для McLaren. Предполагается, что в первых гонках сезона-2003 (по оправдавшему себя примеру Ferrari) примут участие модернизированные версии нынешних MP4/17.

## Ferrari

На машине Шумахера, подготовленной для квалификации, устанавливалось переднее антикрыло, имевшее вспомогательную плоскость с увеличенной хордой. Однако для гонки было избрано антикрыло, обеспечивающее меньшую прижимную силу, которое изначально монтировалось на машине Баррикелло. Чтобы улучшить отвод тепла от радиаторов и двигателя, в условиях жары в задней части боковых понтонов были выполнены отверстия. Использовались тормозные диски толщиной 25 мм, тогда как в квалификации – толщиной 22 мм. Вокруг запасного монокока № 222 в пятницу было собрано “боевое” шасси для Баррикелло взамен поврежденного в утренней аварии (под номером 224).

## McLaren

Машины получили новую переднюю подвеску, испытания которой проходили в течение нескольких предыдущих месяцев (рис. 1). Как и на автомобилях Ferrari, тяга теперь крепится непосредственно к ступичной цапфе (1), а не к нижнему треугольному рычагу (2). Такая подвеска обладает большей жесткостью.

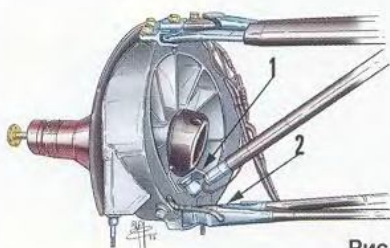


Рис. 1

Новые коробка передач и крепящаяся к ее картеру задняя подвеска находятся еще в стадии тестов, в которых участвуют Култхард и Вурц. Стендовые испытания двигателя Mercedes для следующего сезона намечены на конец февра-

ля 2003 года, а в окончательном виде немецкий V10 будет, вероятно, готов к середине апреля. На машинах, подготовленных для гонки, монтировались новые тормозные диски Nitco с увеличенными выходными отверстиями вентиляционных каналов.

## Williams

Для квалификации и гонки были подготовлены машины с разной аэродинамической конфигурацией. В первом случае использо-



Рис. 2

вался вариант, обеспечивающий большую прижимную силу. Так, с внутренней стороны торцевых пластин переднего антикрыла имелись крупные треугольные дефлекторы, а основная плоскость заднего антикрыла была выдвинута к передней кромке “шайб”. Во втором случае монтировалось переднее антикрыло (рис. 2) с “прямоугольными” торцевыми пластинами и новой вспомогательной плоскостью, имевшей с каждой стороны по две закраины на задней кромке, в то время как хвостовое антикрыло было выполнено по классической схеме – одна основная плоскость и две вспомогательные с уменьшенными хордами. В пятницу прошли проверку тормозные диски производства Carbon Industrie с овальными выходными отверстиями вентиляционных каналов. В квалификации их заменили на диски с меньшей толщиной. Монтоя выступал на машине с новым шасси № 4, поскольку прежде, поврежденное в Монце, не подлежит восстановлению. В задней части боковых понтонов были выполнены отверстия для отвода горячего воздуха от радиаторов и двигателя.

## Sauber

Опробовались два варианта заднего антикрыла. Новое имело основную плоскость, выдвинутую к передней кромке торцевых пластин. Для другого была выбрана классическая схема с тремя элементами. Это антикрыло и монтировалось на машинах, подготовленных для гонки. На них же были установлены “дымоходы” в стиле Ferrari поверх выходных патрубков выхлопной системы, а также тормозные диски Brembo толщиной 25 мм.

## Renault

Применялись два варианта переднего антикрыла. На машине Баттона вспомогательная плоскость имела меньшую хорду. В ходе тренировок использовался симметричный аэродинамический пакет.

## Jordan

Для квалификации была подготовлена новая, третья версия мотора Honda, однако использовать ее по назначению смог только Физикелла, поскольку на машине Саго двигатель сторел во время субботней утренней тренировки. В течение всего уик-энда машины обоих пилотов имели заднее антикрыло с тремя горизонтальными элементами. На правом боковом понтоне машины итальянского пилота в гонке монтировался “дымоход”.

## BAR

В пятницу Вильнев испытывал новые тормозные суппорты Brembo. Они компактнее и на 20% легче, чем прежние. С ними устанавливались диски уменьшенного диаметра и толщиной чуть менее 22 мм (ранее это был “нижний” предел для BAR). В разработке этих тормозных дисков с овальными выходными отверстиями вентиляционных каналов принимала участие фирма Honda. В квалификации использовалось заднее антикрыло, обеспечивающее большую прижимную силу, тогда как для гонки была избрана конструкция только с двумя плоскостями.

## Jaguar

Использовались новые ступичные цапфы. В квалификации устанавливались задние антикрылья с тремя горизонтальными элементами, а в гоночной конфигурации их количество сокращено до двух, причем вспомогательная плоскость имеет значительную хорду.

## Minardi

На машине Уэббера монтировалось заднее антикрыло с двумя горизонтальными элементами, тогда как Йонг отдал предпочтение классической конструкции с двумя вспомогательными плоскостями, которая обеспечивала большую прижимную силу.

## Toyota

Сначала на машине Сало, а затем и Мак-Ниса большегабаритные дефлекторы за передними колесами заменены компактными элементами (2 на рис. 3), как на Williams, а у основания воздухозаборника появились Т-образные

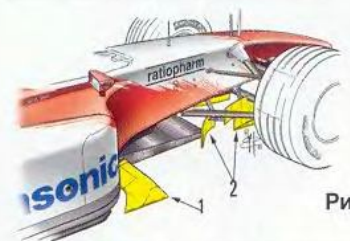


Рис. 3

крылышки (1). В квалификации использовалось переднее антикрыло с тремя горизонтальными элементами, а в гонке – с двумя.

Джорджо Пиола  
Рисунки автора



Гран При Японии

# ПЕРЕД ПРИВАЛОМ

Техническая подготовка к Гран При Японии свелась в основном к воссозданию настроек, использовавшихся в гонках на "Хунгароринге" и "Нюрбургринге". Лишь в отношении тормозных систем команды не отказали себе в удовольствии немного поэкспериментировать. Так или иначе, мечи были вложены в ножи. До следующих баталлий.

## Ferrari

В квалификации переднее антикрыло машины Баррикелло (рис. 1) имело меньшую закраину, чем антикрыло, смонтированное на машине Шумахера (см. врезку). Как и остальные команды, Ferrari избрала схему заднего антикрыла с третьей плоскостью, расположенной вверху у передней кромки торцевых пластин. В квалификации и гонке использова-



Рис. 1

лись тормозные диски толщиной 22 мм. Что касается модели образца 2003 года, то ее появление ожидается не ранее второй половины февраля. Предполагается, что машина станет легче и получит уменьшенные боковые понтоны благодаря использованию более компактного радиатора.

## McLaren

Использовалось переднее антикрыло, обеспечивавшее большую прижимную силу (рис. 2). Вспомогательные плоскости были сведены (1), законцовка (2) с внешней стороны "шайб" увеличилась в размерах (пунктиром обозначен прежний вариант, применявшийся в Спа, Монце и Индианаполисе), а на задней кромке плоскости появились боковые (3) и

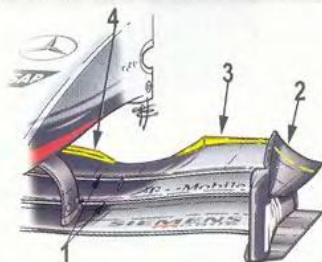


Рис. 2

центральная (4) закраины. На машине Култхарда монтировались тормозные диски с овальными выходными отверстиями вентиляционных каналов. Поскольку новый мотор Mercedes-Benz будет готов не раньше конца февраля, то, вероятно, тогда же состоится презентация модели MP4/18.

## Williams

Боковые отверстия для отвода горячего воздуха от радиаторов были выполнены в виде дефлекторов (рис. 3). В гонке использова-



Рис. 3

лись новые тормозные диски толщиной 25 мм фирмы Carbon Industrie. Модель, проектируемая для сезона-2003 (ее появление ожидается в конце января), будет иметь укороченное межосевое расстояние и торсионную заднюю подвеску. Тем временем на машинах-лабораториях будут проводиться ходовые испытания новых двигателей и коробки передач, начавшиеся еще накануне Гран При США.

## Jordan

В связи с появлением очередной версии двигателя Honda была избрана асимметричная конфигурация кузова с "дымоходом" с правой стороны, где расположен масляный радиатор. В гонке использовались тормозные диски толщиной 25 мм. Новая модель, проектирование которой ведется под руководством Эри Андерсона и Анри Дюрана, будет представлена к середине января. В команду прибыло подкрепление в лице Николо Петруччи, создателя нынешнего Arrows. Итальянский специалист в области аэродинамики прошел выучку в Ferrari, а два года назад перебрался в Великобританию.

## BAR

Как и в Jordan, была избрана асимметричная конфигурация кузова. На машине Вильнева вновь устанавливались новые тормозные диски Brembo, но в сочетании с более компактными суппортами AP. На 20 декабря намечены пробные испытания новой модели, спроектированной Джеффом Уиллисом, в прошлом

отвечавшим за разработку аэродинамики команды Williams. Собственно тесты начнутся 6 января, а к середине этого месяца ожидается официальная презентация модели.

## Renault

Как в квалификации, так и в гонке использовался двигатель с увеличенной мощностью, а также тормозные диски Nitco с овальными выходными отверстиями вентиляционных каналов. Renault первой из команд "большого цирка" начнет испытания новой машины.

Спроектированная Тимом Деншамом модель выйдет на трассу уже 26 ноября. Мотор сохранит угол развала блока цилиндров в 111°, но его конструкция будет совершенно новой. Между тем Майк Гаскойн уже приступил к разработке модели образца 2004 года.

## Jaguar

Jaguar стал 4-й, вслед за Ferrari, Arrows и Renault, командой, использующей диффузор со "ступенчатыми" боковыми каналами. На машинах устанавливались тормозные диски Brembo толщиной 28 мм. Дата презентации новой модели уже обнародована – 11 января. Полностью перепроектированный двигатель будет иметь блок цилиндров с углом развала в 90°. В конце ноября начнутся ходовые испытания новых V10 и коробки передач.

## Toyota

На подготовленной для гонки машине Мак-Ниша был смонтирован запасной монокок взамен поврежденного в субботней аварии. В воскресенье на машинах установили тормозные диски Brembo толщиной 25 мм. Toyota стала первой командой, представившей (в сентябре) новую моторно-трансмиссионную группу. Модель образца 2003 года, проектирование которой ведется по-прежнему под руководством Густава Брюннера, будет представлена в середине января.

Джорджо Пиола  
Рисунки автора





# ВЗВЕСИТЬ ВСЕ

Ни для кого не секрет, что победы в Формуле-1 куются не столько в горячке гонки, сколько в тиши конструкторских бюро. Гоночные автомобили эволюционируют непрерывно, за каких-нибудь десять лет полностью меняя свой облик. В таких условиях, согласно Дарвину, выживают лишь сильнейшие решения, а другие отправляются на пыльные полки архивов. Пытаясь добиться преимущества, конструкторы выдвигают все новые и новые идеи – зачастую даже трудно сразу определить, принесет ли новая система, узел или компьютерная программа ощутимую выгоду. И тогда нужно тщательно взвесить все "за" и "против", прежде чем применять новинку. Взвесить в том числе и в прямом смысле слова – ведь каждый сэкономленный грамм массы автомобиля Ф-1 ценится дороже золота.

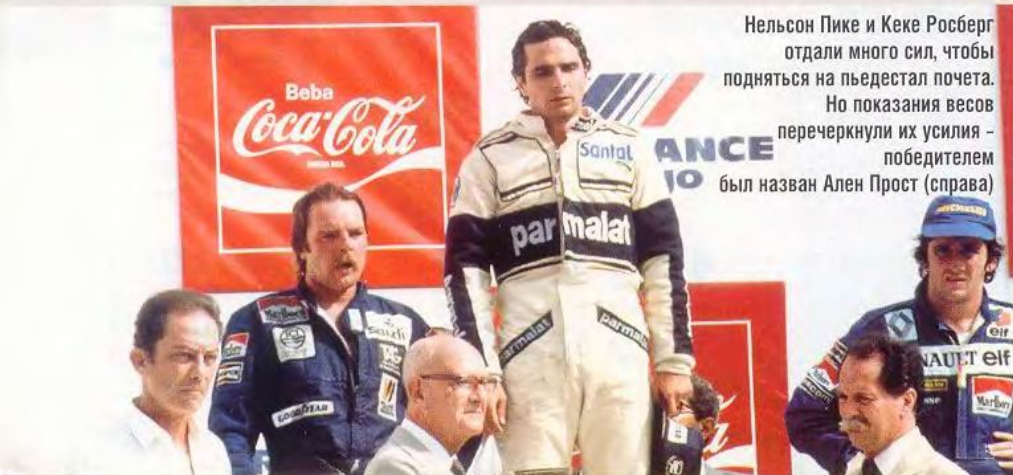
Поначалу, на заре Формулы-1, никто особо не считал не только граммы, но даже и килограммы. В центре внимания конструкторов был двигатель, и ради повышения его мощности они спокойно шли на увеличение веса. Гоночные автомобили "тянули" на 650–700 кг, и это считалось вполне приемлемым. Все изменилось в конце 50-х, когда на старт Гран При вышли легкие заднемоторные машины. Оказа-

лось, что даже не самый мощный мотор может принести победу, если автомобиль сбросил с "телеги" пару центнеров. Но слишком легкая машина не может обеспечить необходимую безопасность пилоту, и чтобы остановить "весовую стонку вооружений", в 1961 году ввели первое в истории Ф-1 ограничение минимальной массы – 450 кг. Причем автомобили проходили взвешивание, заправленные

маслом и водой, но с пустым топливным баком и без водителя.

С тех пор минимальная стартовая масса неуклонно увеличивалась. С сезона-70 перестали учитывать вес технических жидкостей, определяя "сухую" массу машины. Самые тяжелые автомобили выходили на старт гонок Гран При в 1981 году, когда планка минимального веса поднялась уже до 585 кг. Надо сказать, что до этого момента команды не испытывали трудностей с прохождением взвешивания. Но все изменилось в сезоне-82. На втором этапе, в Бразилии, двух победителей гонки – Нельсона Пике и Кеке Росберга – дисквалифицируют за недовес. В Сан-Марино лишается шестого места Манфред Винкельхок, а в Бельгии отнимают четыре очка у Ники Лауды. Однако самая любопытная история, связанная со взвешиванием, произошла в Имоле в 1985 году.

Незадолго до старта той гонки резко изменилось атмосферное давление. Из-за этого турбомоторы, которые были установлены на подавляющем большинстве машин, стали расходовать заметно больше топлива. И ближе к финишу машины одна за другой начали замирать у обочины. Не смог завершить гонку лидировавший с самого старта Айртон Сенна, лишь круг оставался первым Стефан Йоханссон, не хватило топлива Пике, Брандлу, Уорику. Первым линию финиша накатом пересек Ален Прост, но и француз не суждено было ответить в этот день победного шампанского – двигатель его McLaren сжег все топливо, и



Нельсон Пике и Кеке Росберг отдали много сил, чтобы подняться на пьедестал почета. Но показания весов перечеркнули их усилия – победителем был назван Ален Прост (справа)



машина оказалась на два килограмма легче допустимого.

В последние годы случаи недовеса случаются гораздо реже. Последний раз гонщик лишился из-за этого очков в 1994 году – Кристиан Фиттипальди закончил гонку в Монреале шестым, но одно очко получил в итоге Юрки Ярвилехто. Дэмон Хилл на ГП Бразилии '98 был дисквалифицирован после финиша на десятом месте – после этого все машины, завершившие гонку, весили не меньше допустимого предела. И, наконец, еще год спустя был зафиксирован последний на настоящий момент случай недовеса в квалификации – на Нюрбургринге не повезло Нику Хайдфельду.

Двое последних проходили взвешивание уже по новым правилам – с 1995 года в минимальный вес автомобиля входит и вес гонщика. Впрочем, более легкие пилоты все равно имеют преимущество – ведь недостаток массы спортсмена возмещается балластом, который можно расположить произвольно – например, дополнительно нагрузить одну из осей и уж во всяком случае понизить центр тяжести согласно закону.

Как же происходит взвешивание? Надо сказать, на фоне современных технологий выглядит этот процесс довольно архаично. Автомобиль закатывают на специальные весы – четыре измерительные площадки, расположенные под колесами. Масса автомобиля определяется с точностью 0,5 кг (!). Причем до этого на тех же весах отдельно взвешиваются гонщики, покинувшие в закрытом парке автомобили. Затем вес автомобиля и пилота суммируется. В некоторых случаях призеры взвешиваются на отдельных весах, установленных недалеко от подиума. В любом случае, взвешивание – первая процедура, которую должны пройти гонщики, покинув автомобили.

Интересная подробность – весы, как известно из школьного курса физики, показывают не массу, а вес – силу, с которой автомобиль притягивается к Земле согласно закону всемирного тяготения. Сила эта равна произведению массы на  $g$  – ускорение свободного падения. Хитрость здесь в том, что наша планета отнюдь не является шаром, и значения  $g$  в разных точках могут заметно (до полупроцента) отличаться друг от друга. То есть если команда взвешивает автомобиль в Сильверстоуне (широта 52°,  $g=9,81266$  м/с²), получает 600,5 кг и со спокойной душой отправляет его в Бразилию, то весы на "Интерлагосе" (широта 22°,  $g=9,78778$  м/с²) покажут примерно 599 кг. Чем грозит такое незнание физики – объяснять не надо.

Александр Кабановский

В сезоне-94 Юрки Ярвилехто, выступая за Benetton, набрал лишь одно очко, да и то из-за того, что в Канаде машина Кристиана Фиттипальди оказалась слишком легкой. Другой Benetton в том году позволил Михаэлю Шумахеру выиграть чемпионский титул

## Технический регламент Ф-1.

### Статья 1: Определения

#### 1.9 Масса автомобиля

Таковой считается общая масса автомобиля и водителя, одетого в гоночную экипировку, в любой момент в течение соревнований.

### Статья 4: Масса

#### 4.1 Минимальная масса

Масса автомобиля не может быть меньше 600 кг.

#### 4.2 Балласт

Балласт может использоваться при условии, что он размещен таким образом, что для его удаления нужно воспользоваться инструментами. В случае, если технический делегат FIA посчитает это необходимым, балласт должен быть опечатан.

#### 4.3 Увеличение массы по ходу гонки

За исключением топлива, азота и сжатого воздуха, никакое вещество не может быть добавлено к автомобилю по ходу гонки. Если необходимо заменить какую-либо часть автомобиля по ходу гонки, новая часть не может весить больше, чем исходная.

## Спортивный регламент Ф-1.

### Взвешивание

#### Статья 82

I По ходу квалификации взвешивание производится следующим образом:

а) FIA устанавливает оборудование для взвешивания как можно ближе к первым боксам; эта зона используется для проведения взвешивания;

б) машины для прохождения взвешивания выбираются случайным образом. Технический делегат FIA информирует гонщика посредством красного светофора на въезде в пит-лейн, что его автомобиль выбран для прохождения взвешивания;

в) получив сигнал (посредством красного светофора), что его автомобиль выбран для прохождения взвешивания, гонщик должен проследовать непосредственно в зону взвешивания и заглушить двигатель;

г) машина проходит взвешивание, и результат представляется гонщику в письменном виде;

д) если автомобиль не может достичь зоны взвешивания своим ходом, его доставляют туда под контролем судей, которые проводят взвешивание;

е) автомобиль и пилот не могут покидать зону взвешивания без согласия технического делегата FIA;

ж) если машина останавливается на трассе и гонщик покидает ее, он обязан проследовать в зону взвешивания немедленно по возвращении в боксы, чтобы можно было установить его вес.

II После гонки каждый автомобиль, пересекший линию финиша, должен быть взвешен. Если гонщик хочет покинуть автомобиль до прохождения процедуры взвешивания, он должен попросить технического делегата взвесить его, чтобы позднее можно было прибавить этот вес к весу автомобиля.

III Если при прохождении взвешивания согласно указанным выше пунктам I или II вес автомобиля меньше, чем указано в статье 4.1 технического регламента, автомобиль и пилот исключаются из соревнования, кроме ситуаций, когда недостаток веса объясняется утерей деталей автомобиля в результате форсмажорных событий.

IV Никакая твердая, жидкая, газообразная или иная субстанция (вещество) любой природы не может быть добавлена, установлена или удалена с автомобиля после того, как он выбран для прохождения взвешивания, закончил гонку или во время прохождения процедуры взвешивания. (За исключением официальных действий технического инспектора.)

V Только технические инспекторы или официальные лица могут входить в зону взвешивания.

### Статья 83

Любые нарушения вышеуказанного порядка взвешивания могут привести к исключению автомобиля из соревнования.

### Весовые ограничения в Формуле-1

Годы	Минимальная масса автомобиля (кг)
1950–60	—
1961–65	450*
1966–69	500*
1970–71	530
1972	550
1973–80	575
1981	585
1982	580
1983–86	540
1987–88	540/500**
1989–93	500
1994 до ГП Канады	505
1994 после ГП Канады	520
1995–96	595***
1997–	600***

Применения:

\* – с маслом и водой, но без топлива

\*\* – для автомобилей с турбомотором/бездвухтактным двигателем

\*\*\* – с гонщиком





# ЛЕКАРСТВО ПРОТИВ СТРАХА

Чего гонщик боится больше всего на свете? Да того же, что и простой автолюбитель. Например, что в самый неподходящий момент его подведет шасси, шины или двигатель. Именно поэтому в автогонках такое значение придается качеству. В частности – качеству смазочных материалов, от которых надежность работы двигателя зависит, быть может, в наибольшей степени. По этой же причине автолюбители предпочитают покупать для своих машин дорогие импортные масла. Они боятся загубить здоровье дорогого сердцу "стального коня". Но боится тот, кто не знает. Просвещенные же автолюбители теперь имеют возможность заливать в моторы и коробки передач своих машин новое отечественное масло U-Tech, которое по своим свойствам стоит вровень с лучшими импортными аналогами.

Производит новинку известная нефтяная компания "ЮКОС". В рецептуре использованы как собственные разработки, так и присадки и синтетические компоненты таких мировых грандов как Chevron, Lubrizol, Infineum. Изготавливают масла U-Tech не на какой-нибудь богом забытой "маслобойне", а на знаменитом Новокуйбышевском заводе

масел и присадок, который был и остается ведущим предприятием отрасли с начала 70-х годов.

Но в современных условиях мало изготовить высококачественный продукт. Нужно еще и защитить от подделки. С этим у масел U-Tech тоже все в полном порядке. Канистра, уникальная по дизайну и сложности исполнения, производится с использованием самых современных технологий. Скопировать канистру такой формы можно лишь на дорогом оборудовании, которого у "пиратов" просто нет. А вдобавок к этому канистра обладает шестью степенями защиты, скопировать которые очень сложно даже для технически вооруженного поддельщика. К примеру, отпечатанная с использованием сложнейших полиграфических приемов этикетка дополнительно защищена прозрачной голографической фольгой. Канистры разных цветов для разных сортов масел полностью исключают такой популярный вид мошенничества как переклейка этикеток с дорогих сортов масел на дешевые.

Если вы все еще испытываете страх за здоровье вашей машины, купите U-Tech. Проверено, помогает!







## 12-й этап 13-14/09/2002 Автодром "Аутодромо Национале", Монца, Италия

Дистанция: 26 кругов по 5.793 км = 150.305 км

Гонщик	Команда	СП	Время
1 Б. Вирдхайм	Arden	1	44'57.538
2 Т. Энге	Arden	3	+2.308
3 Дж. Пантано	Coloni	2	+2.341
4 Рик. Сперафико	Petrobras Jr	8	+3.313
5 Н. Кьеза	PSM	14	+4.116
6 З. Баумгартнер	Nordic	17	+4.854
7 Т. Бьорк	Nordic	18	+5.497
8 Родр. Сперафико	Durango	11	+5.798
9 М. Хаберфельд	Astromega	6	+7.111
10 Т. Монтейру	Super Nova	16	+7.829
11 К. Колби	Minardi	19	+8.687
12 Т. Шмидт	PSM	13	+1 круг
13 Дер. Хилл	Durango	10	НФ/24 (авария)
НК Э. Токкачело	Coloni	9	НФ/22 (авария)
НК Р. Маурисиу	Red Bull Jr	12	НФ/22 (авария)
НК Р. Нгуен	Astromega	4	НФ/22 (авария)
НК С. Бюрда	Super Nova	7	НФ/21 (мотор)
НК Дж. Кин	Minardi	20	НФ/5 (транс.)
НК П. Фризахер	Red Bull Jr	15	НФ/3 (вылет)
ДК А. Пицциония	Petrobras Jr	5	ДК

Поул-позиция: Б. Вирдхайм – 1'37.857; 213.115 км/ч  
БК в гонке: Дж. Пантано – 1'39.287/19, 210.045 км/ч

### Монца: круг за кругом

- .....Вирдхайм (1-й) и Пантано (2-й) сохраняют статус-кво в первом повороте. Лидеры чемпионата Энге (3-й) и Бюрда (7-й) теряют по две позиции. Великолепно квалифицировавшиеся партнеры по Astromega сталкиваются: Хаберфельд (6-й) разворачивает Нгуена (4-й) и оба откатываются в конец пелотона, при этом бразилец еще и сворачивает в боксы для ремонта. Благодаря этой аварии блестяще стартовавший Токкачело выстреливает с 9-го места на 3-е. Порядок лидеров в конце круга: Вирдхайм, Пантано, Токкачело, Пицциония, Энге, Рик. Сперафико.
  - .....Пицциония (4-й) проходит Токкачело (3-й) на стартовой прямой. Рик. Сперафико в борьбе за 5-е место обгоняет Энге в первой "эске".
  - .....В первой "эске" соприкасаются машины Рик. Сперафико (5-й) и Токкачело (4-й). В итоге оба пропускают на четвертое место Энге. Сперафико продолжает гонку 5-м, Токкачело опускается на 9-е место. Фризахер (10-й) вылетает с трассы в Parabolica.
  - .....Кин (18-й) останавливается в боксах из-за проблем с трансмиссией.
  - .....За столкновение с Токкачело судьи наказывают Рик. Сперафико (5-й) штрафным проездом по пит-лейн. Колби разворачивает, но датчанин сохраняет свое 17-е место.
  - .....Пантано устанавливает лучший круг в гонке и вплотную приближается к Вирдхайму. Между лидерами всего 0,6 с. Рик. Сперафико (5-й), подчиняясь судейскому решению, проезжает по пит-лейн и откатывается на 16-е место. Хилл поднимается на 5-е место, Бюрда наконец прорывается в зачетную шестерку.
  - .....В борьбе за 10-е место Нгуен обгоняет Родриго Сперафико, Токкачело в схватке за 7-е проходит Маурисиу.
  - .....Неугомонный Рик. Сперафико, едва отбыв штраф за столкновение с Токкачело, в том же первом повороте в борьбе за 15-е место сталкивается со Шмидтом. В итоге немец в конце круга вынужден посетить боксы.
  - .....Бюрда (6-й) обгоняет Хилла и поднимается на пятое место, но этого пока недостаточно, чтобы стать чемпионом. Идущий 4-м Энге в 10 с впереди, и при таком раскладе чемпионом становится он.
  - .....Пантано (2-й) окончательно устанавливает лучший круг в гонке.
  - .....Монтейру (12-й) заезжает на пит-стоп, где ему меняют шины и переднее антикрыло.
  - .....На этом круге решается судьба чемпионата: атакуя Пицционию, Энге (4-й) вылетает в первой "эске", но все же продолжает гонку, а вот второй претендент на титул Бюрда останавливается с отказавшим мотором.
  - .....Хилл (5-й) и Токкачело (6-й) сталкиваются в схватке за 5-е место: итальянец сходит, американец отправляется в боксы, где кругом позже также завершает гонку. На торможении перед первым поворотом Маурисиу в борьбе за 7-е место въезжает в машину Нгуена, Lola бразильца взлетает в воздух, падает на землю и загорается. На трассе появляются автомобиль безопасности.
  - .....Перед последним кругом пейс-кар покидает трассу. При этом Пантано (2-й) опускается на 4-е место, а Родриго Сперафико – с 6-го на 9-е. Вирдхайм одерживает свою первую победу в Ф-3000, а его партнер Энге – предварительно выигрывает чемпионат. Однако окончательно имя чемпиона станет известно только 1 октября, когда в Париже пройдет разбирательство FIA по делу Энге: в Венгрии в анализах чеха были обнаружены запрещенные вещества.
- \*.....Проиграв чемпионат, после финиша Паоло Колони подает протест против всех трех пилотов, финишировавших в этой гонке выше Пантано, обвиняя их команды в нарушении технического регламента.

# МАДЬЯРСКАЯ ТЕНЬ

Концовка и без того наиболее яркого за последние годы международного первенства Формулы-3000 получилась захватывающей. Здесь было все: напряженная борьба на трассе и неожиданная развязка, спортивная доблесть и юридическое крючкотворство, закулисные интриги и игра страстей... Точку же в этом драматическом и скандальном сезоне поставил суд.

## Неоконченная пьеса

Последние несколько лет чемпион Формулы-3000 определялся задолго до финиша сезона. Но в этом году судьбу чемпионата должен был решить последний этап первенства в итальянской Монце. На титул претендовали сразу трое: Бюрда и Энге разделяло очко, еще шесть французам проигрывал Джорджо Пантано. Однако буквально за день до гонки FIA внесла дополнительную интригу в это тройное противостояние, опубликовав сенсационный и, как потом оказалось, судьбоносный пресс-релиз, из которого следовало, что в пробах на допинг, взятых у чеха после гонки в Венгрии, была в незначительной концентрации обнаружена марихуана. Это сообщение вызвало шок не только у болельщиков, но и у самого Томаша. Всю пятницу он ходил словно в воду опущенный, а на вопросы журналистов лишь сокрушенно пожимал плечами и клялся, что понятия не

имеет, откуда в его организме взялась марихуана. Ситуацию несколько прояснил менеджер Энге, предположивший, что чех мог надыхаться наркотическим дымом в ночном клубе Будапешта, в котором он веселился накануне гонки, или же наркотик присутствовал в качестве приправы в одном из блюд. Правда это или нет, но в результате над Томашем за день до старта последнего этапа нависла угроза дисквалификации. Разбирательство дисциплинарного комитета FIA по делу Энге было назначено только на 1 октября. И из основного претендента на титул Томаш теперь превращался бог знает в кого. Ведь в случае пересмотра результата победной для чеха гонки на "Хунгароринге" даже победа в Монце ни при каком раскладе уже не позволила бы ему претендовать на титул.

Нужно отдать должное Энге: несмотря на столь неприятную ситуацию, он все-таки сумел собраться и в пятницу показал в квалификации третье время, уступив лишь прошлогоднему триумфатору Монцы Джорджо Пантано и своему товарищу по команде Бьорну Вирдхайму, завоевавшему на "Аутодромо Национале" свой первый в карьере поул. При этом свою главную квалификационную задачу Энге выполнил. Лидер чемпионата и король квалификаций Себастьян Бюрда остался далеко позади: из-за проблем с настройками и обилия машин на трассе в конце сессии француз так и не смог подняться выше седьмого места на старте. Когда же на 22-м круге у вышедшего было на пятое место и стремительно догонявшего Томаша француз отказал мотор, Энге и вовсе вздохнул спокойно. Правда, еще один претендент на

### Бьорн Вирдхайм:

"Весной мы очень здорово выглядели на тестах в Монце. Нам удалось найти великолепные настройки, которые позволили достаточно легко выиграть квалификацию. В гонке же основные проблемы были связаны с непрерывными атаками Пантано, но я выдержал их и счастлив одержать свою первую победу в Ф-3000. Великолепный задел на будущий сезон!"







титул, Джорджо Пантано, шел впереди Энге на втором месте следом за Вирдхаймом. Но итальянец проигрывал чеху в чемпионате шесть очков и мог обойти его, только обогнав на трассе партнера Томаша по Arden. Вся гонка Джорджо провел в беспрестанных атаках на Бьорна, но так ничего и не добился: швед защищался с поистине скандинавским хладнокровием. Когда же на последнем круге, после ухода с трассы пейскара, бросившись в последнюю отчаянную атаку, Пантано, наделав кучу ошибок, откатился на четвертое место, чех пересек линию финиша третьим и таким образом на две ближайшие недели, до заседания FIA был объявлен чемпионом.

## Чемпионский приговор

Однако с финишем последней гонки схватка за чемпионство вовсе не закончи-

лась. Более того, через несколько часов число соискателей заветного титула вновь выросло с двух (Энге и Бюрда) до трех человек. Проиграв на трассе, Паоло Колони решил пойти на весьма сомнительную уловку и сразу после финиша подал в FIA протест, обвинив Arden и Petrobras, т.е. обе команды, чьи машины финишировали впереди Пантано, в нарушении технического регламента: авось инспекторы FIA что-нибудь да раскопают. И даже когда технические делегаты протест отклонили, Coloni подал апелляцию. Рассмотрение последней назначили на 3 октября, что еще больше запутало и без того сложную ситуацию в чемпионате и оттянуло его окончание еще на два дня.

И даже когда первого октября FIA "разжаловала" Энге, лишив его 10 завоеванных в Венгрии очков и вклеив к тому же 12-месячную условную дисквалификацию (если в течение ближайшего года Энге будет еще раз уличен в применении допинга или наркотических веществ, он лишится своей лицензии), имя чемпиона осталось неизвестно. Если бы через два дня FIA удовлетворила все апелляции Coloni, победа в чемпионате досталась бы Пантано, в противном случае – Бюрде. В итоге 3 октября чемпионский приговор был вынесен в пользу француза. Федерация дисквалифицировала лишь Пиццонию, признав, что конструкция антикрыла его Lola была самовольно изменена командой (любые технические совер-

шенствования машин, помимо настроек, в Ф-3000 запрещены). Пилоты же Arden были помилованы на радость Себастьяну Бюрде. Впрочем, если быть до конца точным, Пантано лишился чемпионского титула вовсе не из-за решения FIA и даже не из-за своей ошибки на последнем круге в Монце. Риск Джорджо в Италии был вполне оправдан: ведь после дисквалификации Энге второе место в Монце лишь сравнивало Пантано по очкам с Бюрдой, но из-за большего числа вторых мест чемпионом все равно становился бы француз.

На самом деле корни поражения в чемпионате пилота Coloni (а ведь итальянская команда еще ни разу в своей истории не была так близка к победе в столь престижном чемпионате) уходят в ту же гонку, что и дисквалификация Энге. Когда в Будапеште Токкачело и Пантано вплотную за Энге приближались к финишу, Паоло Колони приказал по радио своему второму пилоту пропустить Джорджо вперед. Речь шла даже не о победе, а всего лишь о втором месте, но Энрико, сделав вид, что у него отказало радио, не подчинился приказу из боксов и пересек линию финиша следом за Энге. Через полтора месяца это второе место превратилось в первое, и Токкачело записал на свой счет первую победу в Ф-3000, но в итоге лишил своего партнера чемпионского титула.

Владимир Маккавеев

## Личный зачет

	1		3		5		7		9		11	
												
	Себастьян Бюрда Super Nova		Томаш Энге Arden		Рикардо Сперафико Petrobras Jr		Марио Хаберфельд Astromeга		Энрико Токкачело Coloni		Рикарду Маурисиу Red Bull Jr	
Очки	56	54	50	29	22	20	18	18	14	14	9	3
Бразилия	1/14БК	10/8	2/с29	5/5	9/7	4/1	3/2	7/4	6/6	17/10	8/3	19/15
Сан-Марино	1/1	3/3БК	7/6	11/7	16/14	2/2	13/с12	4/4	8/12	9/5	10/с17	6/8
Испания	1/3БК	3/1	2/2	12/8	10/9	6/7	4/5	9/10	8/6	7/11	5/4	14/с19
Австрия	8/с1	2/4	1/1БК	5/2	9/8	13/12	4/3	11/7	3/6	7/5	10/15	20/10
Монако	1/1	13/с2	7/3БК	6/с8	8/5	2/с9	9/6	10/4	4/с31	3/2	12/7	17/с27
Европа	1/1	6/с18	2/13БК	10/6	3/2	14/8	12/с19	7/3	5/с15	8/4	11/9	18/10
Великобритания	2/2	3/4	1/1БК	7/6	4/3	9/9	6/с21	5/5	8/8	10/7	12/с19	16/10
Франция	2/2	3/3	1/1БК	10/с3	5/15	9/8	4/4	6/5	7/6	11/7	12/10	17/с10
Германия	4/с3	1/1	2/с15	3/2	11/6БК	6/3	8/4	5/10с31	15/с1	13/с1	14/с20	16/с14
Венгрия	6/3	3/2	1/ДК	9/4	4/5БК	17/15с34	7/с33	8/с33	2/1	12/6	5/11	13/НС
Бельгия	1/2БК	4/1	2/4	5/с1	9/3	17/12	8/14	3/с0	6/с8	13/16с20	10/5	7/6
Италия	7/с21	2/3БК	3/2	1/1	8/4	11/8	6/9	5/ДК	9/с22	15/с3	12/с22	14/5
	2		4		6		8		10		12	
												
	Джорджо Пантано Coloni		Бьорн Вирдхайм Arden		Родриго Сперафико Durango		Антонио Пиццония Petrobras Jr		Патрик Фризахер Red Bull Jr		Николас Кьеза PSM	



# Ф-3000 Сезон-2002



## Командный зачет

Команда	Очки
1 Arden International	79
2 Coloni F3000	68
3 Super Nova Racing	58
4 Petrobras Junior Team	40
5 Red Bull Junior Team	23
6 Durango Formula	20
7 Team Astromega	20
8 PSM Racing Line	3
9 Coca Cola Nordic Racing	1
10 European Minardi F3000	0

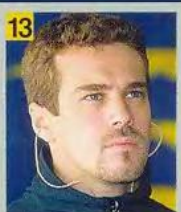


## Неофициальный Зачет наций

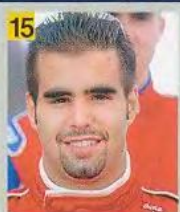
Страна	Очки	Предст.	Ср.
1 Бразилия	87	6	14,50
2 Италия	68	2	34,00
3 Франция	56	1	56,00
4 Чехия	50	1	50,00
5 Швеция	29	2	14,50
6 Австрия	14	1	14,00
7 Дания	3	2	1,50
8 Португалия	2	1	2,00
9 Австралия	2	2	1,00
10 Венгрия	1	1	1,00
11 США	0	1	0,00
12 Великобритания	0	1	0,00
13 Бельгия	0	1	0,00
14 Германия	0	2	0,00

## Внутрикомандные противоборства в квалификации

Команда	Пилот	Счет	Пилот
Arden	Томаш Энге	10:2	Бьорн Вирдхайм
Coloni	Джорджо Пантано	8:4	Энрико Токкачело
Super Nova	Себастьян Бюрда	12:0	Тиагу Монтейру
Petrobras Jr	Антонио Пиццония	6:6	Рикардо Сперафико
Red Bull Jr	Патрик Фризахер	7:5	Рикарду Маурисиу
Durango	Дерек Хилл	3:4	Родриго Сперафико
Durango	Родриго Сперафико	5:0	Александр Мюллер
Astromega	Марио Хаберфельд	10:2	Роб Нгуен
PSM	Николас Кьеза	9:3	Тони Шмидт
Nordic	Райан Бриско	4:3	Золт Баумгартнер
Nordic	Золт Баумгартнер	5:0	Тед Бьорк
Minardi F3000	Александр Мюллер	4:0	Александр Сперафико
Minardi F3000	Давид Саленс	5:0	Александр Сперафико
Minardi F3000	Джастин Кин	2:1	Кристиан Колби



13 Тиагу Монтейру  
Super Nova



15 Золт Баумгартнер  
Nordic



17 Дерек Хилл  
Durango



19 Кристиан Колби  
Minardi F3000



21 Александр Мюллер  
Durango/Minardi F3000



23 Райан Бриско  
Nordic

2		2		1		0		0		0		0		Очки
15/9	12/13	20/c30	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	16/16	13/11	18/c9	11/12	14/c25	Бразилия	
5/10	18/11	20/9	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	17/c11	12/c22	19/15	15/13	14/c12	Сан-Марино	
15/c1	17/14c31	16/c0	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	19/13	13/c25	20/15c31	18/12	11/16c29	Испания	
15/16	12/9	14/11	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	18/14	17/13	19/c8	16/17	6/c27	Австрия	
15/c7	11/c16	18/c9	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	20/НС	16/ДК	19/c22	14/c26	5/c3	Монако	
16/c1	4/5	13/12	-/-	9/7	-/-	-/-	-/-	19/c6	15/c1	20/11	17/c7	-/-	Европа	
14/13	13/15	18/14	-/-	11/c1	-/-	-/-	-/-	20/НК	17/11	19/16c28	15/12	-/-	Великобритания	
8/9	13/11	14/12	19/НС	15/c10	-/-	-/-	-/-	18/13	16/14	20/НС	-/-	-/-	Франция	
9/5	12/11c31	18/8	20/7	7/9	-/-	-/-	-/-	17/c10	10/c23	19/c11	-/-	-/-	Германия	
10/13	11/10	14/7	19/8	15/c33	16/9	18/12	20/14	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	Венгрия	
12/c0	11/15	14/8	20/13	16/7	18/9	19/10	15/11	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	Бельгия	
16/10	4/c22	17/6	18/7	10/13c24	20/c5	19/11	13/12	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	Италия	



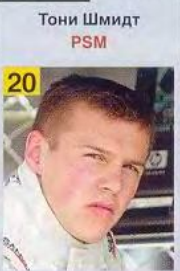
14 Роб Нгуен  
Astromega



16 Тед Бьорк  
Nordic



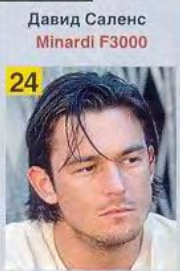
18 Джастин Кин  
Minardi F3000



20 Тони Шмидт  
PSM



22 Александр Сперафико  
Minardi F3000



24 Давид Саленс  
Minardi F3000





# ДА МАТТА? ДА!

Чемпионом серии CART 2002 года, как и ожидалось, за три гонки до конца сезона стал Кристиано да Матта. Возможно, близость успеха волновала бразильца и заставляла вести себя особенно осмотрительно на трассе. Но и излишняя осторожность не помешала Кристиано выиграть очередной этап и тем самым блестяще утвердить себя в новом звании — чемпионо!

## Странная победа

В прошлом году, когда только что введенный в эксплуатацию автодром "Рокингем" впервые принимал этап Чемпионской серии CART, праздник чуть было не закончился конфузом: лившие неделю дожди подмыли основание трассы и из-под асфальта в некоторых местах забили ключи. Лишь благодаря расторопности технического персонала автодрома удалось привести в более-менее нормальное состояние, и гонка все-таки состоялась. На этот раз прилетевшие из-за океана команды встречало яркое солнце и отличная, по-летнему жаркая погода. Но еще недавно казалось, что над английским этапом американских гонок вновь сгущаются тучи.

Энтузиазма среди болельщиков предстоящее событие не вызывало. Не помогали ни розыгрыш билетов через Интернет, где проигравших вообще не было, ни решение сделать вход для детей бесплатным, ни реклама на телевидении. И тогда Дэвид Грейс, директор организационного комитета, нашел ход, просто "обреченный" на успех. Он предложил

выставить на одну гонку национальную команду с гонщиком-англичанином за рулем машины, выкрашенной в цвета национального флага. И сердца болельщиков дрогнули. За подготовкой новой "конюшни" к своему первому старту начали следить даже люди, никогда ранее не интересовавшиеся заокеанскими гонками.







Даррен Мэннинг и его "Святой Георгий"

Свою команду англичане назвали St. George, в честь святого Георгия – покровителя Англии. Были привлечены опытные инженеры и менеджеры. Среди последних выделялась фигура Дейла Койона, некогда владевшего собственной "конюшней" в CART. Техническая база его команды, прекратившей свое существование весной этого года, и стала основой Team St. George. А генеральным спонсором дебютанта стал Королевский автомобильный клуб.

Круг кандидатов на место за рулем белой с красным крестом Lola был очень широк: от малоизвестного Даррена Такера до великого Найджела Мэнселла. В итоге выбор пал на Даррена Мэннинга, памятного нам по выступлениям за Arden Team Russia в международной Формуле-3000. В этом сезоне 26-летний Мэннинг выступает в ASCAR (английский аналог NASCAR).

Квалификацию выиграл Кенни Брак, который, наверное, еще не забыл прошлогоднюю гонку на овале в Корби – тогда швед упустил победу за несколько метров от финиша, пропустив вперед Жилия де Феррана. Вслед за Кенни стартовал Майкл Андретти, и

только третью стартовую позицию смог заработать лидер чемпионата Кристиано да Матта. Такой порядок лидеры охраняли довольно долго, да и остальные пилоты не форсировали события, плотной группой наматывая один круг за другим. Даже когда впервые появились желтые флаги из-за внезапно остановившего свою машину Пола Трейси, на пит-стоп свернуло лишь четверо гонщиков, да и то из хвоста колонны.

Первое по-настоящему массовое посещение боксов состоялось на 47-м витке становившейся уже скучноватой гонки. При этом не повезло Дарио Франкитти, одному из любимцев местной публики. Замешательство механиков Team Cool Green отправило шотландца в конец пелотона. Но Франкитти идет на риск, и делает подряд два коротких пит-стопа, ломая привычный график дозаправок. Теперь он мог следить за тактикой соперников, а это уже преимущество, хоть и очень условное. "Мой гоночный инженер передал мне, что я должен несколько раз заехать в боксы на очень короткое время, – переживал Дарио. – Мне этот план показался несколько безумным. Рад, что я ошибся".

Это была одна из тех странных нелогичных побед, что иногда случаются в спорте. Увидев, как зеленая Lola № 27 на 94-м круге, когда абсолютно все, кроме самого Франкитти, свернули на пит-лейн, возглавила гонку, болельщики лишь покачали головами, понимая, что этот "полет к солнцу" продлится недолго. Через 15 кругов шотландец удаляется на пит-стоп, и в лидеры выходит... Даррен Мэннинг! Но вскоре все встало на свои места – Кенни Брак вернулся на свое законное место. Кристиано да Матта держался "на колесе" машины шведа, выбирая, словно опытный велосипедист, момент для атаки. Но все опять решилось в боксах.

Команда Франкитти рассчитала правильно, сделав последний пит-стоп очень рано: до финиша оставалось еще добрых 65 кругов – максимум, что можно по правилам пройти в этой гонке без заездов в боксы. Браку же еще предстояло наведаться на дозаправку. Швед сделал это в общей группе, под желтыми флагами – все по "чампкарвской" науке. Но тень шотландца, видимо, заставляла слишком нервничать гонщика. Трудно сказать, из-за его ли ошибки заглох двигатель, но несколько секунд, что потребовались на запуск мотора, отбросили Брака на восьмое место.

"Здесь собралась вся моя шотландская родня, – ликовал после финиша Франкитти. – Я не мог опозориться перед ними". Дарио спокойно довел гонку до своей первой победы на овале, тем более что со стороны финишировавшего вторым да Матты особого желания рисковать при обгоне не чувствовалось. А Мэннинг в дебютной гонке набрал первые очки, приехав девятым. Правда, дальнейшая судьба как самого англичанина, так и его команды пока не ясна. Возможно, "Святой Георгий" все же примет участие и в заключительной гонке сезона в Фонтане, и в чемпионате 2003 года.



Майами, Флорида. И. Вассер осторожно объезжает разбитые автомобили "лихачей" Трейси и Жункейры





XVI этап 4-6/10/2002  
**США, Флорида, Майами**  
 Городская трасса  
 Дистанция: 2.323x105=243.915 км



12-14/09/2002  
 XV этап  
 Великобритания, Англия, Корби  
 Автодром "Рокингем Мотор Спидвей"  
 Дистанция: 2.38x211=502.18 км

### Sure For Men Rockingham 500

Пилот	Шасси, двигатель	С	Время
1. Д. Франкитти	Lola B02K Honda	5	1:58'44.754
2. К. да Матта	Lola B02K Toyota	3	+0.986
3. П. Карпентье	Reynard K2i Cosworth	10	+2.785
4. О. Сервия	Reynard K2i Toyota	14	+3.757
5. Б. Жункейра	Lola B02K Toyota	6	+4.281
6. Т. Такаги	Reynard K2i Toyota	4	+4.778
7. Дж. Вассер	Lola B02K Cosworth	13	+5.132
8. К. Брак	Lola B02K Toyota	1	+13.912
9. Д. Мэннинг	Lola B02K Cosworth	17	+15.863
10. М. Андретти	Lola B02K Honda	2	+2 кр.
11. М. Журден-мл.	Lola B02K Cosworth	19	+2 кр.
12. С. Диксон	Lola B02K Toyota	16	+2 кр.
13. М. Домингес	Lola B02K Cosworth	18	+2 кр.
14. А. Фернандес	Lola B02K Honda	11	+7 кр. вылет
15. Т. Канаан	Lola B02K Honda	8	+44 кр. авария
16. С. Накано	Lola B02K Honda	15	+150 кр. авария
17. К. Фиттипальди	Lola B02K Toyota	12	+167 электр.
18. А. Тальяни	Reynard K2i Cosworth	9	+169 кр. электр.
19. П. Трейси	Lola K2i Honda	7	+199 кр. КП

4-6/10/2002  
 XVI этап  
 США, Флорида, Майами  
 Городская трасса  
 Дистанция: 2.323x105=243.915 км

### Grand Prix Americas

Пилот	Шасси, двигатель	С	Время
1. К. да Матта	Lola B02K Toyota	6	2:07'09.003
2. К. Фиттипальди	Lola B02K Toyota	8	+0.734 электр.
3. Дж. Вассер	Lola B02K Cosworth	12	+1.343
4. А. Тальяни	Reynard K2i Cosworth	5	+2.597
5. Б. Жункейра	Lola B02K Toyota	10	+15.548
6. М. Журден-мл.	Lola B02K Cosworth	15	+1 кр.
7. А. Фернандес	Lola B02K Honda	9	+1 кр.
8. М. Андретти	Lola B02K Honda	14	+1 кр. авария
9. Т. Канаан	Lola B02K Honda	1	+1 кр. авария
10. Д. Франкитти	Lola B02K Honda	7	+2 кр.
11. М. Домингес	Lola B02K Cosworth	18	+6 кр.
12. П. Трейси	Lola K2i Honda	16	+7 кр. авария
13. К. Брак	Lola B02K Toyota	4	+35 кр. механ.
14. С. Накано	Lola B02K Honda	11	+39 кр. тормоза
15. Т. Такаги	Reynard K2i Toyota	3	+66 кр. механ.
16. П. Карпентье	Reynard K2i Cosworth	17	+71 кр. авария
17. О. Сервия	Reynard K2i Toyota	13	+76 кр. подвеска
18. С. Диксон	Lola B02K Toyota	2	+86 кр. авария

### Положение в чемпионате после XVI этапа

1. К. да Матта	212	12. К. Брак	81
2. Б. Жункейра	143	13. Т. Канаан	70
3. Д. Франкитти	129	14. А. Фернандес	59
4. П. Карпентье	115	15. Т. Такаги	45
5. К. Фиттипальди	114	16. С. Накано	43
6. М. Журден-мл.	102	17. М. Палис	32
7. А. Тальяни	95	18. О. Сервия	30
8. М. Андретти	90	19. Т. Белл	19
9. Дж. Вассер	90	20. М. Домингес	17
10. П. Трейси	87	21. Д. Мэннинг	4
11. С. Диксон	83		

## Большая победа Маленького Бразильца

Осторожность, с которой заканчивал английскую гонку Кристиано да Матта, становилась понятной при взгляде на очковый расклад, сложившийся перед этапом в Майами. Круг соперников в борьбе за чемпионский титул сузился до четырех человек: сам да Матта, Бруно Жункейра, Дарио Франкитти и Патрик Карпентье. При этом разрыв между двумя бразильцами достиг уже 58 очков, шотландец отстал на 65 пунктов, а канадец и того больше – на 76. Если учесть, что за одну гонку пилот может набрать максимум 23 очка, а после Майами гонщиков ожидают еще три гонки, нетрудно подсчитать, что на этом этапе Маленький Бразилец, чтобы стать чемпионом, должен набрать на 11 очков больше, чем Жункейра, и на четыре больше, чем Франкитти. Шансы Карпентье продолжить погоню за лидером вообще приближаются к нулю. Задача не такая уж сложная, учитывая последние результаты этой четверки.

На руку Кристиано перед этим этапом играло много факторов. В двух из четырех уличных гонок этого сезона он финишировал в призах. Майами – новая трасса почти для половины гонщиков. Наконец, в этом курортном городе живет сам да Матта и вся его семья, перебравшаяся из Бразилии. "Что может быть лучше, чем выиграть чемпионат в домашней гонке, – признавался лидер чемпионаты. – Впрочем, я никогда не говорю "гоп", пока не перепрыгну".

Возвращение Всемирной серии в Майами стало заметным спортивным событием в США: трансляция Гран При Америки по зрительскому интересу уступила только репортажу о "Супербоуле" – финальной встрече чемпионата по американскому футболу. Трибуны короткой уличной трассы в день старта представляли собой красочную картину. Сплошное желто-зеленое море бразильских флагов колыхалось в такт бою барабанов и под ритмы самбы. В Майами живет самая многочисленная бразильская диаспора США, и, кажется, все они в этот день пришли поболеть за своих.

Этот "бразильский карнавал" не смогла испортить даже погода. Порывистый ветер с Би-

скайского залива, мешавший пилотам в первый квалификационный день, на следующее утро сменился проливным дождем. Квалификацию отменили, и стартовую решетку сформировали по итогам единственной серии заездов. Первое место занял Тони Канаан, а претенденты на чемпионский титул расположились так: да Матта – 6-й, Франкитти – 7-й, Жункейра – 10-й, Карпентье – 17-й.

Первым выбывшим из этого квартета оказался Карпентье. Пытаясь избежать столкновения с разбившейся машиной Ориоля Сервии, канадец слишком резко нажал на тормоз, и его Lola бешено завертелась на асфальте. Остальные претенденты не спешили выкладывать все козыри. Уличная трасса в Майами – короткая, узкая и извилистая поворотами – заставляет гонщиков думать прежде всего о безопасности. Здесь особо не разогнись и свободно никого не обойдешь. Вот, например, Скотт Диксон, стартовавший со второго места, забыл об осторожности, когда попытался пройти лидирующего Тони Канаана. Бразилец сделал легкое движение рулем, и через мгновение новозеландец уже выбирался из-под груды обломков, грозя сумевшему остаться на трассе сопернику кулаком.

Да Матта же о благоразумии не забывал и как-то незаметно оказался впереди. А после того, как судьи наказали Канаана за опасный маневр проездом через боксы, возглавил гонку. Совсем рядом иногда возникал Жункейра, выбравший рискованную тактику частых, коротких пит-стопов. Бруно на какой-то момент даже оказался первым, но в итоге финишировал лишь пятым. И без того небыстрая, гонка еще более теряет темп после того, как Пол Трейси, борющийся за первое место, разбивает носовой обтекатель своей машины о заграждения. Вновь, благодаря случаю, впереди оказывается да Матта, окончательно сбросивший скорость, несмотря на то что его неотступно преследовал Дарио Франкитти. Шотландец долго не мог выбрать момент для обгона, и, наконец, решившись, тут же врезается в барьер из отработанных покрышек. Все! Кристиано да Матта – чемпион Всемирной серии CART 2002 года!

*Дмитрий Ситник*

Чемпионский финиш Кристиано да Матты





## Чемпионат мира по ралли



### 11-й этап: 19-22.09.2002

Rallye San Remo - Rallye d'Italie  
 Дистанция: 1407,04 км/355,84 км - 18 СУ  
 Пилот Автомобиль Время  
 1 Ж. Паницци (F) Peugeot 206 4:10:15.6  
 2 М. Гранхольм (FIN) Peugeot 206 4:10:20.9  
 3 П. Солдберг (N) Subaru Impreza 4:10:26.4  
 4 Р. Берис (GB) Peugeot 206 4:11:18.9  
 5 М. Мартин (EE) Ford Focus Rs 4:11:54.9  
 6 Х. Пурас (E) Citroen Xsara 4:12:39.3

### 12-й этап: 03-06.10.2002

Rallye Rally New Zealand  
 Дистанция: 1792,48 км/11,40 км - 26 СУ  
 Пилот Автомобиль Время  
 1 М. Гранхольм (FIN) Peugeot 206 3:58:45.4  
 2 Х. Рованпера (FIN) Peugeot 206 4:04:47.6  
 3 Т. Мьякинен (FIN) Subaru Impreza 4:26:26.3  
 4 К. Сайцин (E) Ford Focus Rs 4:54:48.9  
 5 Ю. Канкунен (FIN) Hyundai Accent 4:57:10.2  
 6 Ф. Лойкс (B) Hyundai Accent 4:57:52.5

### Чемпионат мира в личном зачете:

Пилот Очки  
 1 М. Гранхольм 57  
 2 Р. Берис 34  
 3 К. Мак-Рей 33

### Чемпионат мира в командном зачете:

Команда Очки  
 1 Peugeot 147  
 2 Ford 89  
 3 Subaru 50



## Европейский чемпионат Ф-3000



### 8-й этап: 22.09.2002

Автомобиль "Джон-Пренуа", Дижон-Пренуа, Франция  
 144,400 км/38 кругов по 3,800 км  
 ПП: Х. Мелу-мл.: 1:10.104, 195.138 км/ч  
 БК: А. Пикколо: 1:11.039, 192.620 км/ч

### 9-й этап: 13.10.2002

Автомобиль "Херес-де-ла-Фронтера", Херес, Испания  
 150,552 км/34 круга по 4,428 км  
 ПП: Х. Мелу-мл.: 1:33.350, 158.298 км/ч  
 БК: Х. Мелу-мл.: 1:34.813, 155.856 км/ч

### Личный зачет

Пилот Очки  
 1 Х. Мелу-мл. 43  
 2 Р. Дюма 40  
 3 Я. Яниш 26

### Командный зачет

Команда Очки  
 1 Great Wall 51  
 2 GP Racing 49  
 3 Draco Jr 42  
 4 Charouz 39  
 5 Bliefe 28

## Чемпионат спортивных автомобилей



### 6-й этап: 22.09.2002

Трасса "Спа-Франкшайм", Спа, Бельгия  
 376,002 км/54 круга по 6,963 км  
 ПП: В. Хиллебранд: 2:07.704, 196.429 км/ч  
 БК: Я. Ламмерс/В. Хиллебранд: 2:08.909, 194.453 км/ч

### Итоговый личный зачет в классе SR1

Пилот Очки  
 1 В. Хиллебранд 62  
 2 Я. Ламмерс 52  
 3 Ж.-К. Буйон 45

### Итоговый командный зачет в классе SR1

Команда Очки  
 1 Racing for Holland 97  
 2 Pescarolo Sport 77  
 3 Courage Competition 38

## DTM



### 9-й этап: 29.09.2002

DTM-Zandvoort  
 Автомобиль "Зандвоорт", Зандвоорт, Нидерланды  
 ПП: Л. Айелло: 1:36.960, 159.913 км/ч

### Квалификационная гонка

34,456 км/8 кругов по 4,307 км  
 Пилот Автомобиль Время  
 1 М. Фосслер (CH) Mercedes 1:32:21.149  
 2 К. Аот (D) Audi 1:32:24.414  
 3 М. Экстрем (S) Audi 1:32:28.859

### Гонка

103,368 км/24 круга по 4,307 км  
 Пилот Автомобиль Время  
 1 М. Экстрем (S) Audi 4:00:4.709  
 2 Б. Шнайдер (D) Mercedes 4:05:54.545  
 3 М. Фосслер (CH) Mercedes 4:07:24.724

### Итоговый зачет DTM

Пилот Очки  
 1 Л. Айелло 70  
 2 Б. Шнайдер 64  
 3 М. Экстрем 50

### 10-й этап: 06.10.2002

Int. DMV-Preis  
 Автомобиль "Хоккенхаймринг", Хоккенхайм, Германия  
 ПП: Б. Шнайдер: 1:35.803, 171.877 км/ч

### Квалификационная гонка

36,592 км/8 кругов по 4,574 км  
 Пилот Автомобиль Время  
 1 Л. Айелло (F) Audi 1:30:7.968  
 2 Б. Шнайдер (D) Mercedes 1:30:24.245  
 3 М. Экстрем (S) Audi 1:30:55.664

### Гонка

100,628 км/22 круга по 4,574 км  
 Пилот Автомобиль Время  
 1 Б. Шнайдер (D) Mercedes 4:11:53.672  
 2 М. Экстрем (S) Audi 4:12:05.053  
 3 У. Альцен (D) Mercedes 4:12:19.116



## NASCAR: "Кубок Уинстона"



### 27-й этап: 15.09.2002

New Hampshire 300  
 "Нью-Гэмпшир Интернашнл Спидвей", Лаудон, Нью-Гэмпшир, США  
 219 миль/207 кругов по 1,058 мили  
 ПП: 2:05:03, 207 кругов, 169.111 км/ч  
 БК: Р. Ньюман: 2:08:02, 212,821 км/ч

### Пилот Автомобиль Очки

1 Р. Ньюман (USA) Ford 185  
 2 К. Буйон (USA) Ford 175  
 3 Т. Стивенс (USA) Ford 165

### 28-й этап: 22.09.2002

MBNA All-American Heroes 400  
 "Дувр Интернашнл Спидвей", Дувр, Делавэр, США  
 400 миль/400 кругов по 1 миле  
 ПП: 3:18:40, 400 кругов, 194.416 км/ч  
 БК: Р. Уоллас: 22:55, 252,380 км/ч

### Пилот Автомобиль Очки

1 Дж. Джонсон (USA) Chevrolet 185  
 2 М. Мартин (USA) Ford 175  
 3 Д. Дженнетт (USA) Ford 170

### 29-й этап: 29.09.2002

Protection One 400  
 "Канзас Спидвей", Канзас, США  
 400 миль/267 кругов по 1,5 мили  
 ПП: 3:21:16, 257 кругов, 192.148 км/ч  
 БК: Д. Дженнетт: 30:35, 286,340 км/ч

### Пилот Автомобиль Очки

1 Дж. Гордон (USA) Chevrolet 185  
 2 Р. Ньюман (USA) Ford 175  
 3 Р. Уоллас (USA) Ford 165

### 30-й этап: 06.10.2002

EA SPORTS 500  
 "Талладига Сулперспидвей", Талладига, Алабама, США  
 500 миль/188 кругов по 2,66 мили  
 ПП: 2:43:22, 188 кругов, V. ср.: 295.580 км/ч  
 БК: Дж. Джонсон (квалификация отменена из-за дождя)

### Пилот Автомобиль Очки

1 Д. Зинкард-мл. (USA) Chevrolet 185  
 2 Т. Стивенс (USA) Pontiac 170  
 3 Р. Рядд (USA) Ford 170

### 31-й этап: 13.10.2002

UAW-GM Quality 500  
 "Луис Мотор Спидвей", Конкорд, Северная Каролина, США  
 500 миль/334 круга по 1,5 мили  
 ПП: 3:32:28, 334 круга, 227.691 км/ч  
 БК: Т. Стивенс (квалификация отменена)

### Пилот Автомобиль Очки

1 Дж. Мак-Марри (USA) Dodge 185  
 2 Б. Лабонте (USA) Pontiac 175  
 3 Т. Стивенс (USA) Pontiac 170

### Общий зачет

Пилот Очки  
 1 Т. Стивенс 4128  
 2 Дж. Джонсон 4031  
 3 М. Мартин 4006



## Чемпионат FIA GT



### 8-й этап: 22.09.2002

"Аудотромо ди Пергуза", Энна-Пергуза, Италия  
 499,950/101 круг по 4,950 км (3:00'14.276); ПП: Ф. Голлин: 1:35.633, 186.33 км/ч  
 БК: Ф. Голлин/Л. Каппеллари: 1:36.594, 184.48 км/ч

### Пилоты Автомобиль/класс Круги

1 Дж. Кампелл-Уолтер (GB)/Н. Спрингер (D) Lister Storm/GT 101  
 2 Ф. Голлин (I)/Л. Каппеллари (I) Chrysler Viper GTS-R/GT 101  
 3 Ф. Бабини (I)/М. Доз (B) Chrysler Viper GTS-R/GT 101  
 18 Н. Фоменко (RUS)/А. Васильев (RUS) Porsche 996GT3-R/NGT 91

### 9-й этап: 06.10.2002

"Донингтон-парк", Донингтон, Великобритания  
 454,599/113 кругов по 4,023 км (3: 00'21.976); ПП: Ж.-М. Гунон: 1:28.982, 162,64 км/ч  
 БК: Э. Кальдерари/Л. Бринер/Ж.-М. Гунон: 1:30.444, 160,01 км/ч

### Пилоты Автомобиль/класс Круги

1 М. Хеземан (NL)/Э. Куллен (B) Chrysler Viper GTS-R/GT 113  
 2 Э. Кальдерари (CH)/Л. Бринер (CH)/Ж.-М. Гунон (F) Ferrari 550M/GT 113  
 3 Н. Аморим (P)/Ф. Бабини (I) Chrysler Viper 113  
 11 Н. Фоменко (RUS)/А. Васильев (RUS) Porsche 996GT3-R/NGT 106

### Личный зачет GT:

Пилот Очки  
 1 Д. Террен 48  
 2 К. Бушу 46  
 3-4 Дж. Кампелл-Уолтер/Н. Спрингер 42,5

### Командный зачет GT:

Команда Очки  
 1 Larbre Competition 64,5  
 2 Uster Storm Racing 59  
 3 Carsport Holland 53

## ETCC FIA



### 15-16-й этапы: 22.09.2002

"Аудотромо ди Пергуза", Энна-Пергуза, Италия  
 Две гонки по 54,450 км/11 кругов по 4,950 км  
 ПП: Ф. Джованарди: 1:47.522, 165,73 км/ч

### 15-й этап:

Пилот Автомобиль Время  
 1 Ф. Джованарди (I) Alfa Romeo 156 2:05.478  
 2 Н. Ларини (I) Alfa Romeo 156 2:05.804  
 3 Д. Моллер (D) BMW 320i E46 2:06.310  
 БК: Ф. Джованарди: 1:48.364/10, 164,440 км/ч

### 16-й этап:

Пилот Автомобиль Время  
 1 Ф. Джованарди (I) Alfa Romeo 156 2:03.874  
 2 Р. Кольчяго (I) Alfa Romeo 156 2:04.777  
 3 И. Моллер (D) BMW 320i E46 2:05.704  
 БК: Р. Кольчяго: 1:48.261/4, 164,800 км/ч

### 17-18-й этапы: 06.10.2002

"Донингтон-парк", Донингтон, Великобритания  
 Две гонки по 52,299 км/13 кругов по 4,023 км  
 ПП: Д. Моллер: 1:41.430, 142,680 км/ч

### 17-й этап:

Пилот Автомобиль Время  
 1 Д. Моллер (D) BMW 320i E46 2:22.841  
 2 Р. Ридел (S) Volvo S60 2:23.030  
 3 Г. Таркуини (I) Alfa Romeo 155 2:23.476  
 БК: И. Моллер: 1:42.321/5, 141,430 км/ч

### 18-й этап:

Пилот Автомобиль Время  
 1 И. Моллер (D) BMW 320i E46 2:22.16.201  
 2 Д. Хьюман (NL) BMW 320i E46 2:22.003  
 3 Х. Жене (E) BMW 320i E46 2:22.463  
 БК: Г. Таркуини: 1:41.793/3, 142,210 км/ч

### Личный зачет

Пилот Очки  
 1 Ф. Джованарди 112  
 2 Н. Ларини 85  
 3 Д. Моллер 80

### Зачет марок

Команда Очки  
 1 Alfa Romeo 206  
 2 BMW 169  
 3 Volvo 59



## Суперкубок Porsche

### 10-й этап: 15.09.2002

"Аудотромо Национале", Монца, Италия  
 69,516 км/12 кругов по 5,793 км  
 ПП: М. Вернер: 1:55.856, 179,850 км/ч  
 БК: Э. Коллар: 1:56.289, 179,335 км/ч

### Пилот Команда Время

1 М. Вернер (D) Inf. Farnbacher 2:37.942  
 1 А. Дависон (AUS) hp-Phoenix 2:41.403  
 3 К. Бушу (F) Labre CC 2:41.567

### 11-й этап: 28.09.2002

"Индианоплис Мотор Спидвей", США  
 67,072 км/16 кругов по 4,192 км  
 ПП: А. Дависон: 1:37.438, 154,880 км/ч  
 БК: А. Дависон: 1:38.089, 153,852 км/ч

### Пилот Команда Время

1 А. Дависон (AUS) hp-Phoenix 26:26.820  
 2 Т. Беркардт (D) Alzen 24.254  
 3 С. Ортели (MC) Kadach 24.919

### 12-й этап: 29.09.2002

"Индианоплис Мотор Спидвей", США  
 67,072 км/16 кругов по 4,192 км  
 ПП: В. Хенцлер: 1:37.274, 155,141 км/ч  
 БК: А. Дависон: 1:37.277, 155,163 км/ч

### Пилот Команда Время

1 В. Хенцлер (D) Kadach 28:20.436  
 2 Т. Беркардт (D) Alzen 28.543  
 3 А. Дависон (AUS) Software AG 28.679

### Итоговый личный зачет

Команда Очки  
 1 С. Ортели 164  
 2 М. Вернер 142  
 3 Т. Беркардт 127

### Итоговый командный зачет

Команда Очки  
 1 Kadach Tuning 318  
 2 PZ Rhein-Obertberg 250  
 3 Infineon Farnbacher 244

## BTCC



### 19-20-й этапы: 22.09.2002

Автомобиль "Донингтон-парк", Донингтон, Великобритания  
 80,460 км/20 кругов по 4,023 км  
 ПП: Дж. Томпсон: 1:41.378, 142,861 км/ч

### Спринтерская гонка

40,460 км/20 кругов по 4,023 км  
 ПП: Дж. Томпсон: 1:41.378, 142,861 км/ч

### Основная гонка

108,621 км/27 кругов по 4,023 км  
 ПП: Э. Прайос: 1:40.543, V. ср.: 144,052 км/ч

### Пилот Автомобиль Время

1 А. Моррисон (GB) Honda Civic 47:30.766  
 2 У. Хьюз (GB) MG ZS 47:30.714  
 3 Дж. Томпсон (GB) Vauxhall Astra 47:30.714

### Личный зачет BTCC

Пилот Очки  
 1 Дж. Томпсон 183  
 2 И. Моллер 163  
 3 М. Нил 145

### Зачет производителей

Команда Очки  
 1 Vauxhall 471  
 2 MG 320  
 3 Honda 212

## ЧР по АКГ



### 22.09.2002

Автомобиль "Невское кольцо", С.-Петербург  
 Формула-3 (8-й этап)  
 71,820 км/27 кругов по 2,660 км  
 ПП: М. Медяни: 1:05.057, 147,194 км/ч  
 БК: А. Белики: 1:04.291, 148,948 км/ч

### Пилот Автомобиль Время

1 М. Медяни (I) Dallara F399 30:11.259  
 2 А. Павловский Dallara F399 30:11.409  
 3 М. Алешин Dallara F399 30:11.443

### Формула-1600 (8-й этап)

66,500 км/25 кругов по 2,660 км  
 ПП: В. Антонов: 1:11.106, 134,672 км/ч  
 БК: В. Антонов: 1:12.249, 132,542 км/ч

### Пилот Автомобиль Время

1 В. Антонов Reynard 30:46.730  
 2 Н. Ветров Dallara F395 30:49.025  
 3 В. Шайтар Reynard 30:49.025

### Супертуризм (9-й этап)

71,820 км/27 кругов по 2,660 км  
 ПП: В. Дудин: 1:15.425, 129,961 км/ч  
 БК: В. Дудин: 1:15.581, 129,639 км/ч

### Пилот Автомобиль Время

1 В. Дудин VA3-2110 34:52.649  
 2 А. Дудукало VA3-2110 34:52.652  
 3 А. Шилла (I) VA3-2110 34:52.674

### Итоговый зачет

Формула-3 Формула-1600  
 Пилот Очки Пилот Очки  
 1 А. Белики 80 1 В. Шайтар 132  
 2 М. Медяни 75 2 В. Антонов 118  
 3