

Формула

ДЖАНКАРЛО МИНАРДИ:
"Россия дала миру множество великих спортсменов, почему бы среди них не появиться автогонщику?"



январь 2003

ЗДРАВСТВУЙ, СТРАНА ГЕРОЕВ!
На родине Дэвида Култхарда

ЗЛОБИН ПРОТИВ МОНТОИ
Межсезонные тесты

СЕКРЕТЫ "А1-РИНГА"
На собственном опыте

АНТОНИО ПИЦЦОНΙΑ
Из джунглей – в Монте-Карло

ОЛИВЬЕ ПАНИС
Особый риск

ОГОНЬ, ВОДА И МЕДНЫЕ ТРУБЫ
Формула-1 1974–1976 гг.

CART-2002
Итоги сезона

**ЭДДИ ИРВАЙН:
БЫЛОЕ
И ДУМЫ**

КОНКУРС

2002 АВТОМОБИЛЬ ГОДА В РОССИИ

SIEMENS mobile

ISSN 1560-3574
9 771560 357002

СОДЕРЖАНИЕ

4	Парад		История
10	Новости	62	Фотоархив
16	Калейдоскоп		Эмерсон Фиттипальди
18	Джанкарло Минарди: "Главное – победить себя"	64	Красно-белые годы
	Русская зима итальянской команды		Формула-1 1974–1976 гг.
24	Окно в Европу	72	Шторм
	Тесты Сергея Злобина прошли спокойно, если не считать небольшого гоночного инцидента...		Гран При Великобритании '75: за минуту с трассы вылетело 13 машин...
	Тема	74	Техника
26	Территория DC		Власть руля
	Одна деревня дала миру двух гонщиков Гран При!		Поворот на автомобиле Ф-1 – нечто большее, чем простое вращение "баранки"
33	Все гонщики чемпионов мира Ф-1		От А до Я
34	Секреты "А1-ринга"	78	Черная сотня
	Корреспондент "Формулы" показывает лучшее время на австрийской трассе...		Первым из них стал Джек Брабэм...
	Один на один		Большие гонки
40	Беспечный ездок	83	CART
	Эдди Ирвайн на службе ее величества "королевы" автоспорта		Последняя гонка сезона
52	Гонщик из джунглей	84	Чемпионат CART 2002 года
	Технику вождения Антонио Пиззония осваивал за рулем трактора...		Итоговая таблица
	Интервью	86	Эпоха "динозавров"
58	Оливье Панис		Когда-то этот спорт был действительно кровавым...
	"В Формуле-1 иногда случаются сенсационные гонки"	92	Сара Фишер
			Ее игрушками были детали машин...
		96	Статистика мирового автоспорта

Дорогие наши читатели!

Наступил новый, 2003 год, а это означает, что вот уже пять лет мы вместе. Мы – те, кто рассказывает о Формуле-1 на страницах журнала, и вы – те, кто этот журнал читает. Это – результат наших усилий и вашего выбора. Вместе мы пережили дефолт 1998 года (а ведь именно в это тяжелое для всех время увидели свет первые номера "Формулы"), вместе встретили начало нового века и сделали шаг в новое тысячелетие, вместе встречаем очередную Новую год и, без особого преувеличения можно сказать, новую эпоху в Формуле-1, которой предстоит теперь жить по новым правилам, в новом, еще более динамичном качестве.

Наш журнал тоже не стоит на месте: мы постоянно стремимся сделать его еще интереснее, еще красочнее, еще привлекательнее для тех, кто любит автоспорт, – для вас.

Мы делаем и будем делать все, чтобы вы могли получать самую достоверную, разностороннюю и исчерпывающую информацию из первых рук – непосредственно от гонщиков, руководителей команд, пред-

ставителей FIA, технических специалистов, всех действующих лиц Формулы-1. А для того чтобы вы могли воспринять все эти люди, технику и все колоссальный чемпионат, мы работаем и развиваем сотрудничество с лучшими фотоагентами, работающими в "большом цирке". Так что, даже если показ ЧМ Формулы-1 по российскому телевидению вновь, как это уже бывало, начнется с опозданием или даже его увы, не будет вовсе, вы все равно сможете ощущать себя в центре событий на каждом из этапов чемпионата.

Формула-1 – это искусство на грани возможного. В наступающем новом году мы пожелаем вам максимум возможного и даже чуть-чуть невозможного, как в рождественской сказке. Здоровья вам такого же отменного, как у гонщиков Ф-1 Уолтера, почестей и заработков – чемпионских! Ну и, как водится, счастья в личной жизни!

С Новым годом!



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

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

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

Главный редактор:
Владим Котляров
v.kotlyarov@formula-one.ru
Зам. главного редактора:
Леонид Ситник
l.sitnik@formula-one.ru

Арт-редактор:
Владислав Кузнецкий
Редактор-корректор:
Ольга Кривошеина

Технический редактор:
Владимир Мухомов
v.mukhomov@formula-one.ru

Ответственный редактор:
Борис Муравов
b.muravov@formula-one.ru

Оборудование:
Александр Кабановский

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

Редакционное обеспечение:
Михаил Шебуков

Юрий Колесов
Sergey Kolesov
tel: (095) 445-0220, 445-1763
adv@formula-one.ru

PR-обеспечение:
Владимир Белоусовичев
vbel@formula-one.ru

Юридическое обеспечение:
Юрий Растегин

Служба распространения:
Тел.: (095) 449-0695
distr@formula-one.ru

Подписка производится:
в любой почтовой отделении
РОС СМ и связи России, а
также по телефону 2003 г. по объединенному
каталогу "Почта России".

индекс 29608
(карточка подписки),
индекс 78180
(адресная подписка):
Для зарубежных подписчиков по адресу:
129110, Москва, ул. Панарова, 39
тел. +7-095-281-0137, 281-0345,
факс: +7-095-281-3798

Адрес для писем:
105037, Москва, а/я 54
E-mail: formula@formula-one.ru

Представительства:
Санкт-Петербург:
Тел. Факс: (812) 274-3958

Адрес: ул. Харьковская, 8

Отпечатано в Финляндии
FORSSAN KIRJAPAINO OY

Подписано в печать 12.12.2002 г.

Тираж 65000 экз.

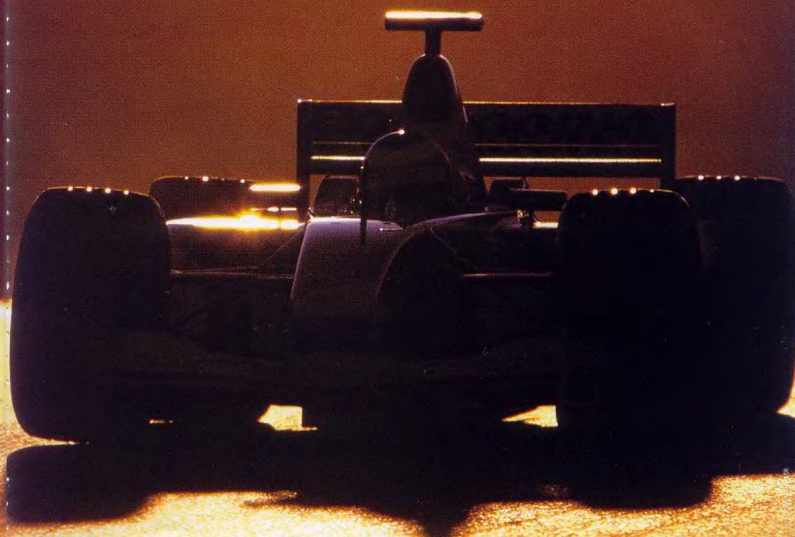
Цена свободная

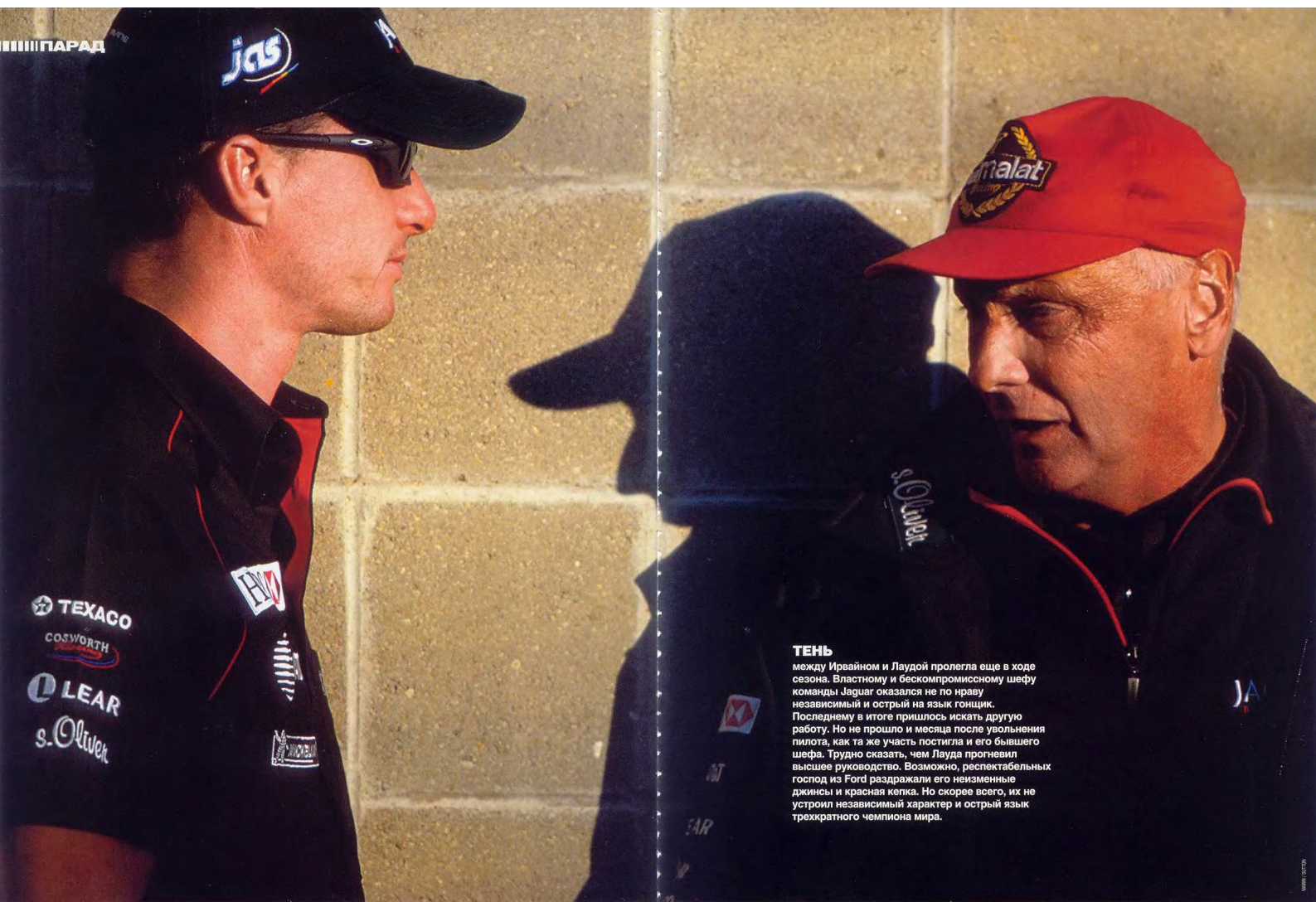
Редакция не несет ответственности
за содержание рекламных материалов

Мнение редакции не всегда
соответствует мнению авторов статей

Перепечатка без разрешения
издателя запрещена

© "Формула" 2002





ТЕНЬ

между Ирвайном и Лаудой пролегла еще в ходе сезона. Властному и бескомпромиссному шефу команды Jaguar оказался не по нраву независимый и острый на язык гонщик. Последнему в итоге пришлось искать другую работу. Но не прошло и месяца после увольнения пилота, как та же участь постигла и его бывшего шефа. Трудно сказать, чем Лауда прогневил высшее руководство. Возможно, уважаемых господ из Ford раздражали его неизменные джинсы и красная кепка. Но скорее всего, их не устроил независимый характер и острый язык трехкратного чемпиона мира.

ТЕМНАЯ ЛОШАДКА –

именно эта роль уготована в 2003 году дебютанту Ф-1 Кристиано да Матте. Вряд ли кто-нибудь решится предсказать, как сложится первый сезон в Toyota для свежееиспеченного чемпиона CART. Возможно, его постигнет разочарование, как произошло с другим заокеанским триумфатором – Алексом Zanardi. А быть может, он добьется в Европе успеха и славы, как Жак Вильнев. Впрочем, вряд ли этот успех будет скорым. Главное сейчас, чтобы бразилец не затерялся в пестром караване Ф-1 и внес своими выступлениями новые яркие краски.



ПАРАД

ЧИСТАЯ ПОБЕДА!

Ошметки резины, мусор – чего только не налипнет на разогретые шины, когда гонщик, совершая круг почета после победного финиша, уходит с траектории поближе к трибунам, на ненакатанную часть трассы. Но все это – истертая резина, усталость, грязь и пот черновой работы – в такие мгновения, как правило, остается за кадром. И трибуны, приветствуя победителя, восклицают: "Победа! Чистая победа!"

Структура вместо человека

Jaguar ищет новую схему

Уволив Лауду, Перри-Джонс предложил новую схему управления командой. Пост управляющего директора вместо Гюнтера Стейнера занял Дэвид Питчфорд, руководивший проектом модернизации автомобиля R3 и работой над новым R4. Ему в подмогу Jaguar переманила у кого-то из соперников пока не названного специалиста, который с марта 2003 года займет пост директора по инженерным вопросам. В его непосредственном подчинении будет трудиться бывший технический директор BAR Малькольм Оустлер: проработав несколько месяцев консультантом в Jaguar, он стал главным инженером команды. Наконец, Оустлер будет командовать четырьмя начальниками отделов. Хитроумная схема явно позаимствована Перри-Джонсом из учебников по менеджменту и его собственной "фордовской" практики. Вот только окажутся ли "гражданские" технологии управления эффективными в специфическом мире Ф-1?



Ники Лауда: "Я взялся за эту нелегкую работу, потому что люблю задачи, которые кажутся невыполнимыми. Теперь мое место займут другие люди, и все успехи припишут им".

Ричардс Перри-Джонс: "Тони Парнелл обладает глубоким знанием технической стороны дела, чем, при всем нашем уважении, не может похвастать Ники Лауда. Мы считаем, что сейчас роль техники в Ф-1 выше, чем еще пару лет назад".



Последний гвоздь в крышку гроба Arrows

Международная автомобильная федерация (FIA) лишила разорившуюся команду Arrows последней надежды остаться в Ф-1. В опубликованном в начале декабря списке участников чемпионата мира 2003 года значится всего десять "конюшен", и Arrows в их числе нет. Представители команды утверждают, что они нашли новых инвесторов и в срок подали заявку в FIA, приложив вступительный взнос в размере 300 тысяч долларов. Федерация не стала "выносить сор из избы", ограничившись сообщением, что "Arrows были объяснены причины отказа". Зато желание поспорить есть у тех самых инвесторов во главе с немецким финансистом Оливером Берингом, за которым якобы стоят бизнесмены с Ближнего Востока. FIA остается непреклонной: решение по Arrows окончательное и бесповоротное. О том, что повернуть вспять крах Arrows не удастся, лучшие всех знают ее рядовые сотрудники, которых с середины лета кормили обещаниями о скором выходе из кризиса, а к Рождеству прислали письма с извещением о том, что команда больше не нуждается в их услугах.



Занарди снова гоняется

Лишившийся обеих ног в аварии на этапе CART в 2001 году Алекс Занарди заново осваивает гоночную технику. Экспилот Ф-1 начал со специально подготовленного карта с ручным управлением, за руль которого он сел на автосалоне в Болонье.



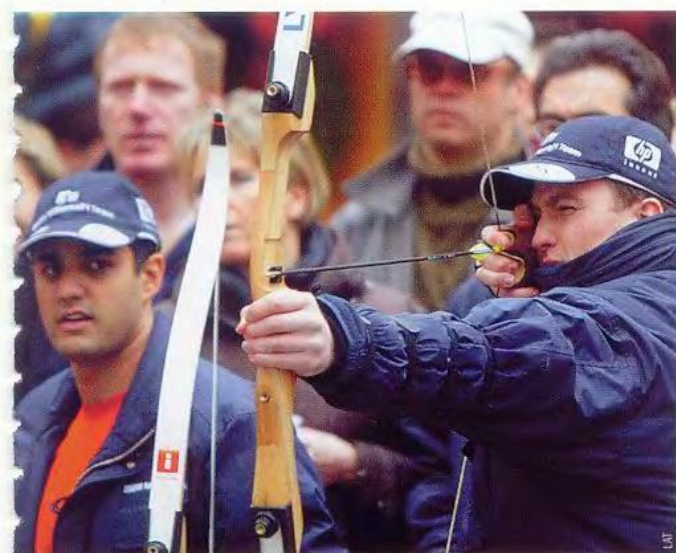
Круг замкнулся

Лауда уволен с поста шефа Jaguar

Такова была воля руководства концерна Ford, которому принадлежит "дикая кошка". Это поистине сенсационное решение стало своеобразным венцом той работы, которую почти год вел вице-президент Ford Ричард Перри-Джонс: ему было поручено разобраться, почему концерн тратит на Jaguar Racing по 150 миллионов долларов за сезон, но команда увязла во "втором эшелоне" Формулы-1. Рассудив, что все дело в руководстве, Перри-Джонс в конце ноября решил отправить в отставку ничего не подозревавшего Лауду, который возглавил "конюшню" чуть более года назад. По иронии судьбы, австриец,

прославившийся своим "кадровым каннибализмом", в итоге сам стал жертвой кадровой чистки.

Трехкратного чемпиона мира попросили освободить не только кресло шефа Jaguar Racing, но и пост руководителя Premier Performance Division (PPD) – "фордовского" подразделения, в которое также входят моторостроительная фирма Cosworth и компания PI, занимающаяся производством автомобильной электроники. Глава последней Тони Парнелл станет новым шефом PPD. На момент подписания номера в печать имя преемника Лауды в Jaguar Racing оставалось неизвестным.



Метят в чемпионы

Монтойя и Шумахер уже делят титул

В Williams подготовка к новому сезону Ф-1 вновь, как и год назад, проходит на фоне борьбы за внутрикомандное лидерство между Ральфом Шумахером и Хуаном-Пабло Монтойей. Но если раньше о своих претензиях говорил сам немецкий пилот, то теперь они звучат из уст его менеджера Вилли Вебера: «Фрэнк Уильямс стал называть напарника Ральфа будущим чемпионом мира чуть ли не после первых трех гонок. Это не дело. Ведь если им обоим дадут нормальную машину, Михаэля одолест именно Ральф».



Секретная тренировка Михаэля

Михаэль Шумахер принял участие в тренировке немецкого футбольного клуба «Кельн» второго дивизиона чемпионата Германии. Событие это прошло в атмосфере повышенной секретности. Тем самым удалось избежать традиционного в подобных случаях наплыва фанатов и прессы.



Minardi нарацивает мощь

Ford-Cosworth вместо Asiatech



Ричард Перри-Джонс (Ford-Cosworth): «Инфраструктура Cosworth всегда была построена таким образом, чтобы «клиентские» и «заводские» программы выполнялись не в ущерб друг другу».

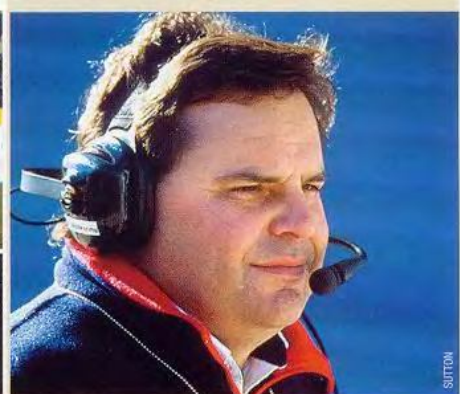
«Команда получила самый конкурентоспособный двигатель за все 19 лет своего существования», – таким заявлением шеф и владелец Minardi Пол Стоддарт возвестил о подписании контракта на сезон-03 с мотористами Cosworth. Теперь вместо морально устаревших, но бесплатных движков Asiatech на автомобиле Minardi (а также Jordan) будут устанавливаться легкие и весьма надежные моторы, которые в минувшем сезоне использовала команда Jaguar. За них Стоддарту при-

лось раскошелиться на 15 миллионов долларов. Сделка, работа над которой велась еще с лета 2002 года, была заключена лишь в начале декабря. По всей видимости, после прокола с обанкротившейся командой Arrows, которая осталась должна Cosworth несколько миллионов, британские мотористы стали осторожнее. Однако есть и другое объяснение этой задержке: по слухам, если бы Стоддарту удалось найти не 15, а 20 миллионов, то на машинах Minardi появились бы двигатели Ferrari.

Потеря

Minardi теряет людей

Коммерческий директор Minardi Руперт Мэнворинг оставил свой пост, приняв предложение возглавить компанию Lola Cars. Англичанин пришел в Minardi в начале 2001 года вместе с ее нынешним владельцем Полом Стоддартом, но за прошедшие два сезона невероятно устал от переездов с одного Гран При на другой и решил найти себе более «оседлую» работу. Мэнворинг по праву считается блестящим организатором спонсорских проектов в Ф-1, однако его уход из более-менее вставшей на ноги Minardi не должен стать для команды роковым. «У нас есть четкий план коммерческого развития», – уверяют в «конюшне» из Фазнцы.



Чем хуже, тем лучше

Оптимизм Эдди Джордана

Jordan лишилась сразу нескольких крупных спонсоров, но ее шеф не унывает. «Я рад, что прошлой весной у меня хватило решимости уволить часть людей, – заявил Эдди Джордан. – Это позволило нам сэкономить немало денег. Наш новый автомобиль будет гораздо быстрее. Конечно, на равных бороться с Williams и McLaren у нас не получится, но сесть им на хвост мы сможем. Ведь в прошлом Jordan нередко выступала лучше, когда с деньгами было туго».



Наши поздравления!

11 декабря в торжественной обстановке компания «ПАУЭР ИНТЕРНЭШНЛ» – официальный дилер Michelin и эксклюзивный поставщик продукции OZ в России – отметила свое десятилетие. Искренне поздравляем друзей нашего журнала со знаменательной датой!



Вести с тестов

Рекорды падают

26 ноября на автодромах Испании, Италии и Франции после полуторамесячного запрета начались межсезонные тесты. Команды начали подготовку к чемпионату-03 на трассах в Барселоне, Валенсии и Хересе, Ferrari также трудилась у себя дома в Муджелло, а Toyota – на французском "Поль Рикаре".

Ferrari

Ferrari стала единственной командой, не задействовавшей своих боевых гонщиков. Всю черновую работу выполняли тест-пилоты Лука Бадоер и Лучано Бурти. Итальянец занимался испытаниями экспериментальных покрышек Bridgestone и как бы между делом установил новый рекорд недавно открывшегося после реконструкции автодрома в Хересе. Тем временем Бурти, на место которого "околоформульная" молва вовсю прочила Фелипе Массу, доверили секретные тесты электроники и новых деталей на трассе в Муджелло.

Williams

Williams предпочла сосредоточиться на надежности, которая, в случае с новым двигателем BMW P83, оставляет желать лучшего. В тестах приняли участие аж семеро пилотов: помимо Ральфа Шумахера, Хуана-Пабло Монтои и штатного испытателя Марка Жене за руль Williams садились пилот Ф-3000 Джорджо Пантано, чемпион мира по картингу Витантонио Лиуцци из немецкой Ф-3, а также два протеже BMW – выступающий в "кузовах" Дирк Мюллер и чемпион Ф-BMW 17-летний Нико Росберг, сын чемпиона мира Ф-1 1982 года Кеке Росберга. Но вторым тест-пилотом Williams вместо Антонио Пиццонии, скорее всего, станет итальянец Пантано.



Бесконтактные датчики температуры на Ferrari

McLaren

McLaren также отметилась рекордом в ходе испытаний новых покрышек Michelin: в Барселоне блеснул Дэвид Култхард. Вместе с Кими Райкконеном, Алексом Вурцом и молодым британцем Гэри Пэффеттом он доводил до ума "переходную" машину MP4-17D, которую "серебряные стрелы" планируют использовать в первых гонках сезона-03.

Renault

"Переходный" автомобиль подготовила и Renault, но лишь для испытаний нового двигателя и трансмиссии. R202B с Ярно Трулли и Фернандо Алонсо за рулем продемонстрировал отменную надежность. А за рулем стандартного R202 побывали четверо пилотов: французы Роман Дюма, Себастьян Бюрда и Франк Монтаньи и португалец Тиагу Монтейру. Одному из них суждено стать тест-пилотом команды вместо Алонсо.

Sauber

В тесты Sauber сомнительное разнообразие внес инцидент с Ником Хайдфельдом в Хересе: на скорости свыше 200 км/ч немец "поймал" птицу, которая угодила ему в шлем. К счастью, пилот не пострадал.



Аэродинамика Williams становится все изощреннее



У Хайдфельда появилась возможность перевести дух

BAR

В отличие от Jordan, которая отказалась от проведения тестов до нового года в связи со сменой поставщика двигателей, сохранившая верность Honda команда BAR приступила к работе с первых же дней силами своего испытателя Энтони Дэвидсона. Жак Вильнев сел за руль чуть позже, а его новый напарник Дженсон Баттон поначалу заявил, что его не отпускают до конца года из Renault. В конце концов, вопрос об участии британца в декабрьских тестах все же был решен положительно.

Jaguar

Самой проблемной командой межсезонья оказалась Jaguar. Марк Уэббер на протяже-



Имитация условий дождевой гонки

Кеке Росберг с сыном



нии двух дней не мог проехать и десятка кругов из-за поломки нового двигателя CR5 с углом развала цилиндров 90 градусов. А Антонио Пиццония, который иной раз даже опережал Ferrari Бадоера, в итоге стал "автором" самой серьезной аварии за три недели тестов, протаранив ограждения в Барселоне.

Minardi

Minardi из-за отсутствия нового мотора Cosworth использовала машину образца 2001 года, установив на нее ряд экспериментальных деталей. В тестах принял участие Сергей Злобин (подробнее читайте на стр. 24).

Toyota

Toyota продолжила обкатку новых трансмиссии и двигателя на существующем в единственном экземпляре "переходном" автомобиле TF102B. Сначала с машиной познакомился Оливье Панис, а затем его место занял Кристиано да Матта.

Эксклюзивных шин не будет?

Bridgestone и Michelin: "за" и "против" унификации

Нововведение в правилах Ф-1, позволяющее шинным компаниям готовить отдельные модели покрышек для каждой из своих команд-клиентов, может остаться пустой формальностью. Представители Bridgestone и Michelin в один голос заявили, что такой подход приведет к существенному росту их издержек, и потому они уж лучше постараются сделать хорошую резину для всех своих партнеров сразу. Обеспокоит шинников и другой новый пункт правил, ограничивающий выбор "дождевых" покрышек на каждом Гран При единственной моделью. "Придется разрабатывать особый протектор, который будет одинаково эффективен как на слегка влажной трассе, так и в лужах, — поделился опасениями технический директор Bridgestone Motorsport Хисао Шуганума. — Думаю, это не лучшим образом скажется на безопасности гонок. Лично я оставил бы выбор хотя бы из двух моделей".

Малой кровью

Изменения в правилах могли быть радикальнее

Президент FIA Макс Мосли рассказал о ранее неизвестных подробностях судьбоносного заседания Комиссии Ф-1 о принятии новых правил: "Мы всерьез рассматривали возможность присуждения очков за места в квалификации. При этом на старте пилоты располагались бы в соответствии со своими результатами в квалификации, но в обратном порядке. То есть, например, пилот, показавший в квалификации худшее время, в самой квалификации не получал бы ни одного очка, но зато стартовал бы с первой позиции".



Дождь по заказу

Новые технологии испытаний

Расположенный на юге Франции автодром "Поль Рикар" по праву может считаться одной из самых современных испытательных трасс Ф-1. К началу межсезонных тестов там введена в эксплуатацию новейшая система увлажнения дорожного покрытия, которая позволит командам проводить испытания "дождевых" покрышек и настроек шасси, не дожидаясь настоящего дождя. До сих пор такой системой могли пользоваться лишь шинники Bridgestone, главный клиент которых — команда Ferrari — установила "поливальки" на своей испытательной трассе во Фьорано почти год назад. Теперь и их конкуренты из Michelin смогут доводить до ума свою "дождевую" резину хоть под палящим солнцем, причем, что существенно, в своей родной Франции.



Чемпионские привилегии

Статус Вильнева в BAR не изменился

Пилот BAR Жак Вильнев мало того, что получает по 20 миллионов долларов в год, так еще и, подобно Шумахеру, имеет приоритетное право использования запасного автомобиля. Эта ситуация не изменится и с приходом в команду в 2003 году Дженсона Баттона. "Таково условие подписанного Жаком контракта, — пояснил шеф BAR Дэвид Ричардс. — Дженсон с самого начала знал об этом. Но на его месте я бы не переживал: это продлится всего лишь один год..."

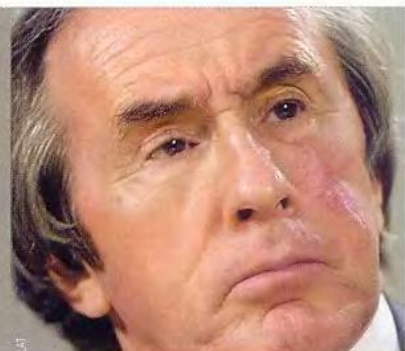


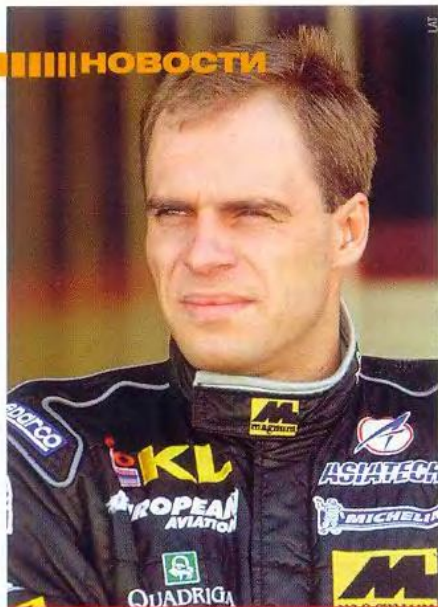
По мнению Мосли, глупо на протяжении двух квалификационных дней определять самый быстрый автомобиль, чтобы потом еще раз убедиться в его непобедимости в самой гонке. "Новый порядок квалификаций решает эту проблему лишь отчасти: теперь существует вероятность того, что один из лидеров будет стартовать с непривычно низкой для него позиции, — заметил он. — Но это только вероятность".

Лицо со шрамом

Джеки Стюарт лечится от рака

На пресс-конференции, где было объявлено о кадровых перестановках в руководстве команды Jaguar Racing, член ее совета директоров Джеки Стюарт шокировал публику непутунным шрамом на щеке. Как оказалось, трехкратному чемпиону мира Ф-1 была сделана операция по удалению предраковой опухоли. Рак буквально преследует членов семьи Стюарт в последние годы: ранее от этой болезни лечились жена 63-летнего Джеки Хелен и его сын Пол.





К Ф-1 через ALMS

Сергей Злобин поедет на Ferrari

После трех месяцев раздумий и консультаций на прошедшем в начале декабря в Болонье автосалоне Джанкарло Минарди наконец объявил гоночную серию, в которой выступит в 2003 году российский тест-пилот Minardi Сергей Злобин. Первоначально предполагалось, что москвич примет участие в набирающем обороты первенстве Ф-Super Nissan V6. Однако в конце концов Минарди решил остановиться на гонках спортпрототипов и определил Злобина в серию ALMS, где Сергей будет выступать за рулем Ferrari.



Гран При Ф-1 в Москве не будет

В интервью агентству "Интерфакс" Юрий Лужков еще раз подтвердил, что договор о проведении этапа Ф-1 в Москве в ближайшее время не будет подписан из-за разногласий с Экклстоуном. "Всю прибыль от показа, рекламы, продажи билетов он забирает себе. Кабальные условия! А я не хочу принимать ущербные для города решения", — заявил мэр Москвы.



"Пулковское кольца": последние новости

Организаторы строительства автодрома класса Ф-1 под Санкт-Петербургом утверждают о наличии инвестиций и готовности скупать земли. Но активизацию инженерных и строительных работ на "объекте" тормозит, как ни странно, грядущий 300-летний юбилей города и запрет "портить ландшафт" вокруг Пулковского шоссе. Однако активность питерских энтузиастов не ограничивается этим проектом. 24 ноября 2002 года исполняется 100 лет со дня основания в Царском Селе (сегодня — город Пушкин) Санкт-Петербургского Автомобильного клуба (СПАК). В марте 1918

года клуб прекратил свое существование, а в октябре 2002 года был вновь зарегистрирован в Налоговой инспекции города Пушкина. Он разместился в том же здании, где до революции находился гараж-резиденция личного шофера Николая II, а по совместительству известного российского гонщика Рудольфа Кегресса. В задачи клуба кроме организации автомобильных соревнований будет также входить восстановление спортивных связей с зарубежными коллегами, поиск потомков первых российских спортсменов, а также организация учебного центра.

Первая пятилетка "ЛУКОЙЛ Рейсинг"

В начале декабря ведущая российская гоночная команда "ЛУКОЙЛ Рейсинг" отпраздновала свое пятилетие. За эти годы принадлежащая нефтяному гиганту "ЛУКОЙЛ" "конюшня" не раз праздновала победы в российских классах Формула-3 и "Супертуризм". По словам президента "ЛУКОЙЛ" Вагита Алекперова, во "второй пятилетке" "ЛУКОЙЛ Рейсинг" пора выходить на международную автоспортивную арену. Планируется, что уже в 2003 году команда выставит свой автомобиль в Формуле-Renault, где ее цвета будет защищать Михаил Алешин.

Если Турция, то Стамбул

Гран При Турции будет проводиться с 2005 года на трассе в Стамбуле. Такое пожелание выразил в ходе своей летней поездки в эту страну "хозяин" Ф-1 Берни Экклстоун. Главный архитектор "большого цирка" Герман Тильке уже посетил место, где с апреля начнется строительство автодрома. "Здесь много холмов, и это здорово, — заметил он. — Сделаем интересную "воздушную" трассу".



В Бахрейне гремят взрывы

Строительство автодрома в Бахрейне, где в 2004 году должен пройти Гран При Ф-1, началось с двух взрывов. Они стали первым этапом ландшафтных работ в каменистой пустыне, 300 гектаров которой отвели под будущую гоночную трассу. Один из взрывов, произведенных в присутствии руководства автоспортивных ведомств страны (на фото), "подкорректировал" рельеф для самой трассы, а второй "прорубил" тоннель между будущими парковками и паддоком.



Audi на пути в Ф-1?

Заводская команда Audi больше не будет участвовать в гонке "24 часа Ле-Мана". Отпраздновав три победы подряд в знаменитой гонке на выносливость, в Ингольштадте решили передать свои непобедимые машины R8 "частникам". Все настойчивее звучат слухи, что компания готовится к приходу в Ф-1.

“Русско-Варшавские” гонки

18 ноября на кар-тодроме “Серебряный дождь-2” состоялся финал первого этапа чемпионата “Формула-Русь – Варшава”. Примечательно, что участие в нем приняли не только мастера любительского картинга, но и действующий чемпион “Руси” Роман Шестаков. Впрочем, он смог занять по итогам двух 40-минутных гонок лишь пятое место. А уверенную победу оба раза одержал Илья Каменский, что позволило ему уже довольно заметно оторваться от преследователей – Юрия Байбородова и Михаила Засадыча.



Впереди еще пять этапов, и борьба обещает быть весьма напряженной – воспользовавшись межсезоньем, принять участие в чемпионате решили известные кольцевые гонщики – Алексей Павловский, Александр Тюрюмин и Алексей Дудукало. И хотя у каждого из них за плечами немалый опыт выступления в картинге, справиться с “любителями” опытным пилотам будет далеко не просто.

Кубок “Audi-10 Дюймов” обрел хозяина



Почти год назад стартовал первый любительский картинговый чемпионат под крышей. Одержав семь побед в десяти гонках (чтобы сделать состязания разнообразнее, они проводились на картах разной мощности и как по, так и против часовой стрелки), с лучшим результатом к суперфиналу подошел Илья Каменский. Решающая гонка состоялась на измененной почти до неузнаваемости

ти трассе – теперь здесь почти не осталось “затычных” “шпилек”, зато много среднескоростных связок, которые требуют очень точного пилотажа. Украшением суперфинала стала напряженнейшая дуэль между Каменским и Денисом Будько, победителем из которой вышел фаворит чемпионата, став обладателем главного приза – \$10 000 от “10 Дюймов” и компании из Ингольштадта.

ТНК повышает качество

В сезоне-02 выступающая в серии FIA GT команда “ТНК Рейсинг” (гонщики Алексей Васильев и Николай Фоменко) вышла на качественно новый уровень результатов – открыла счет набранным очкам. Патроны гоночной “конюшни” из нефтяной компании ТНК тоже стремятся к новому уровню качества. Отныне качество топлива на всех АЗС компании будет контролироваться “эскадрой” из семи мобильных исследовательских лабораторий.



Сервер новостей
о Формуле-1 и
Интернет-магазин
www.f1-shop.ru



Адреса магазинов с
продукцией команд
Формулы-1



МОСКВА: ул. Спиридоновка, д. 12/1. Работаем ежедневно с 10:00 до 20:00. Предлагаем всем поклонникам F1 спортивную одежду, модели болидов, аксессуары, плакаты, книги и многое другое. Наш телефон: 8 (095) 202-5153

Санкт-Петербург:
м-н “Высшая Лига”, Большой пр-т
Петроградской стороны, д. 32/1А, 2-й этаж;
тел.: (812) 230-93-95

Ростов-на-Дону:
ул. Нагибина, 32/2, Супермаркет
“Афина”, 3 эт., тел.: 8 (8632) 43-62-22

Омск:
ул. Октябрьская 127, ТК “Бутырский базар”,
“Формула 1 Клуб”,
тел.: 8 (3812) 23-96-52

Екатеринбург:
ВИЗ-бульвар, д.13, ТЦ ЭМА, 3 эт., “Формула-1”
тел.: (3432) 58-08-89

Владивосток:
ул. Бородинская, 46/50,
“Автосалон на Русской”, тел.: (4132) 32-70-27

Донецк:
ООО “Шин-Шина”, тел.: +38 (062) 382-96-00

Челябинск:
ул. Каслинская, д. 26, “Deutsch Auto”
тел.: (3512) 35-69-35

Пятигорск:
Фирма “Принформ”, ул. Ермолова д. 20, 2 эт.
тел.: (87933) 4-63-22, 7-85-90

Самара:
ул. Ульяновская, д. 18, ТЦ “Вавилон”, 4 эт.

НОВЫЕ КОЛЛЕКЦИИ КОМАНД

Приглашаем к сотрудничеству региональных представителей

БОЛЬШОЙ УЛОВ!

Формула-1 попала в вашу Сеть!

www.formula-one.ru



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

ВНИМАНИЕ! С 28 ноября в кинотеатрах страны начинается показ нового фантастического компьютерного мультфильма “ЭЛИЗИУМ”. Действие фильма разворачивается в 2113 году на Земле. Главный герой фильма 18-летний гонщик-любитель Вэн участвует в гонках на турбоциклах. Посетители сайта www.formula-one.ru могут посмотреть эпизод из фильма. Среди зарегистрированных участников наших конкурсов и конференций будут разыграны фирменные майки и DVD-диски с мультфильмом.

ФОРУМ ЛЮБИТЕЛЕЙ АВТОСПОРТА!

ИГРЫ И КОНКУРСЫ!

**ВЫБЕРИ АВТОМОБИЛЬ ГОДА!
ГОЛОСУЙТЕ НА НАШЕМ САЙТЕ!**

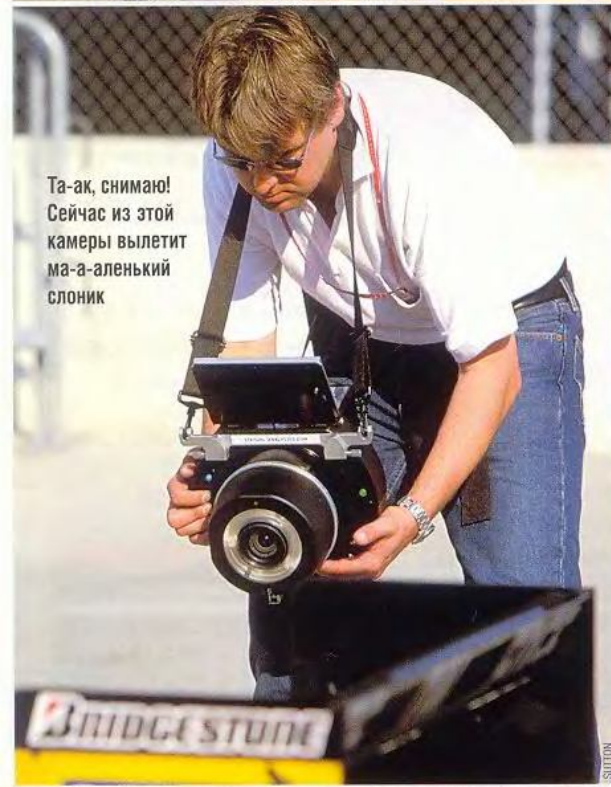


- Двигатели настраивать легче.
А здесь все время пальцы стучат



AUTOSPORT International
see you next year

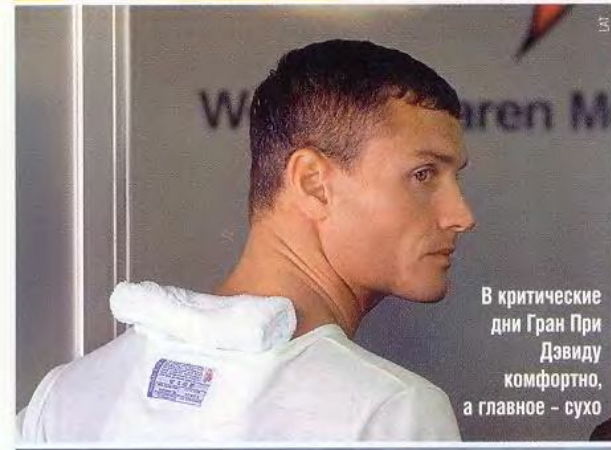
- Ну, какие японцы тут тебя обидели...



Та-ак, снимаю!
Сейчас из этой камеры вылетит ма-а-аленький слоник



Групповая связь



В критические дни Гран При Дэвиду комфортно, а главное - сухо



В Minardi мусор из избы не выносят



- Доктор говорит, что я должен буду коснуться пальцем кончика носа. Надо потренироваться!



Эдди Джордан тоже может быть сексуальным, когда захочет



- Выхожу один я на дорогу...



- Без воздуха могу 30 секунд, а без денег сколько?



Красное блюдо для Ferrari, желтое - для Jordan, а для Minardi придется черную икру подавать



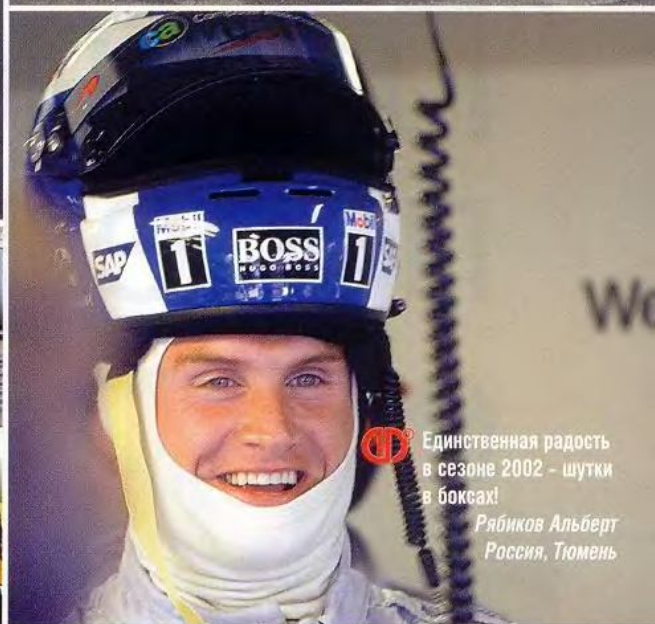
Скорей бы уж пит-стоп...



- Эй, красавчик, катись сюда, я научу тебя слип-стриму!

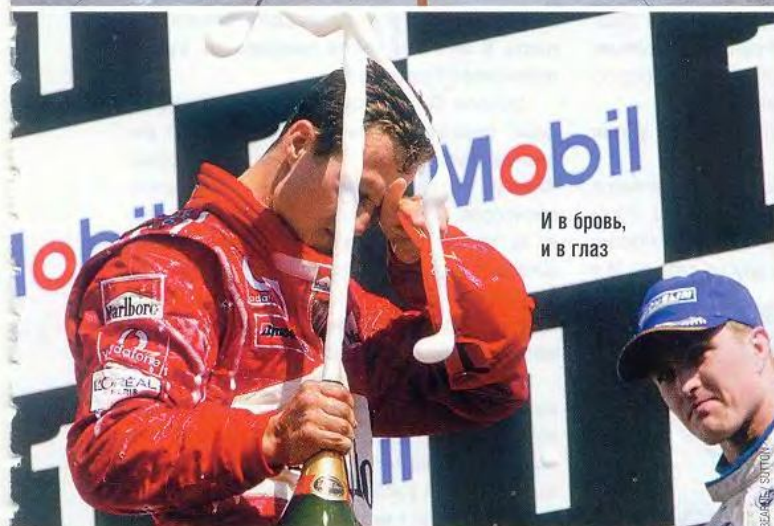


- Вам сказали, что вылетит птичка, а не футбольный мяч!



Единственная радость в сезоне 2002 - шутки в боксах!
Рябиков Альберт
Россия, Тюмень

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



И в бровь, и в глаз



Ждет принца на красном коне



Вот такие они - жертвы шинной войны



Эх, совсем голову потерял...



Денег осталось чемодан и маленькая тележка

Джанкарло Минарди: “Главное – победить себя”



В среду 13 ноября Москву плотной стеной накрыл сильнейший снегопад. Мало кого из жителей столицы это обрадовало, и многие прохожие с удивлением и даже некоторой опаской смотрели на пожилого, чуть полноватого иностранца, восхищенно лопещащего падающие в свете автомобильных фар снежинки и пританцовывающего от восторга, словно ребенок. Солидный человек, который вел себя столь несолонно, был не кто иной, как основатель одной из команд Формулы-1 Джанкарло Минарди – собственной персоной!

Обычно пилоты и руководители команд Формулы-1 если и реляются почти своим присутствием в России, то, как правило, не задерживаются у нас в гостях дольше чем на день-два. В этом отношении визит в Москву Джанкарло Минарди, прошедшего в российской столице целых пять дней с 11 по 16 ноября, по праву можно назвать рекордным. Причем запись даже не сроки визита, а тот факт, что Минарди стал едва ли не первым, если не считать Берни Экклстоуна, представителем “большого цирка”, приехавшим в Россию не просто погостить на русские диловники, а по делам. Помимо переговоров с “Газпромом” и другими потенциальными российскими спонсорами Джанкарло Минарди и его сын Джованни, занимающийся в Minardi подготовкой молодых пилотов, познакомился с перспективными российскими гонщиками.

Синьор Минарди, надеетесь найти у нас второго Шумахера?

Найти такой же феномен, каким является Михаэль, очень сложно. Последние годы подтверждали, что равных ему нет. Но Россия такая же часть мира, как и другие страны. И я

уверен, что и здесь есть быстрые гонщики, способные с успехом выступать в Формуле-1. **Как вы оцениваете сегодняшнее положение дел в российском автоспорте?**

Думаю, сейчас вам нужно сконцентрироваться на создании условий, которые дали бы возможность российским гонщикам догнать до Формулы-1. Россия дала миру множество великих спортсменов в различных видах спорта, почему бы среди них теперь не появиться и автогонщику? Но при этом каждый, кто претендует на место в Ф-1, должен трезво оценивать свои способности. Не стоит забывать, что есть и другие гоночные категории, ведь в Ф-1 выступают всего 20 пилотов. **Есть ли шанс у российского пилота попасть в Ф-1 без такой поддержки, какую оказывает Газпром?**

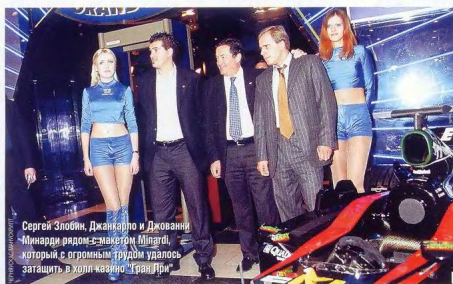
Совсем без денег пробиться в “большой цирк” практически невозможно. Самый реальный путь в Ф-1 – начиная с “младших” Формул готовить пилотов при поддержке спонсоров. Во многих случаях спонсор следует за “новым” пилотом и в Ф-1. Оптимальное сочетание, это когда гонщик и спонсор растут вместе.

Сергей Злобин – первый русский пилот, с которым вас свела судьба?

Нет, первым был Виктор Маслов, но с ним мы были знакомы лишь поверхностно и никогда не работали вместе. А чтобы узнать и понять гонщика, нужно с ним поработать. Поэтому первым российским пилотом, которого я узнал, можно считать Сергея.

Почему в вашем поле зрения появился именно Злобин, а не кто-либо другой из российских пилотов?

Думаю, это больше стечение обстоятельств. Как говорится, в жизни всегда важно оказаться в нужное время в нужном месте. Нас свел наш общий знакомый Гвидо Форти, Сергея поддержал Газпром, и мы составили эту программу. Надеюсь, нам удастся реализовать ее в полном объеме. Я отвожу Сергею очень важную роль в автоспортивном будущем России. Независимо от того,



станет ли он гонщиком Ф-1 или нет, главное, что весь свой опыт, который он накопит за эти годы, он затем сможет передать молодым пилотам.

Но Сергей пока не говорит ни по-английски, ни по-итальянски, не является ли это проблемой?

Естественно, это создает определенные проблемы в общении с инженерами, но Сергей пообещал мне, что если все будет развиваться по плану и появятся какие-то результаты и реальные шансы попасть в Ф-1, он обязательно выучит английский язык.

Не смущают ли вас, мягко говоря, скромные успехи Сергея в "младших" гоночных Формулах?

Не слишком. В Ф-1 не столь важно, какие результаты пилот показывал в "младших" Формулах. Чемпионат Формулы-1 — нечто совершенно особенное. Хотя, безусловно, Сергею нужно пройти долгий путь и выполнить огромный объем работы, прежде чем он станет пилотом, достойным Ф-1. Впрочем, физическая подготовка у него прекрасная, уже сейчас он легко выдерживает нагрузки Формулы-1. Кроме того, он очень прилежный ученик, всегда точно выполняет все, что мы ему говорим, и результаты налицо: в этом году он проехал на автомобиле Ф-1 около 400 км и с каждым разом выглядел все лучше и лучше. **Вы уже приняли окончательное решение о том, в какой гоночной серии он будет выступать в следующем году?**

Пока нет, поскольку Сергей является тест-пилотом команды Ф-1 и он фактически будет представлять Minardi в "младших" Формулах, мы должны подобрать ему такую категорию и такую команду, чтобы он был на ве-

дущих ролях в серии. Одной из задач моего визита в Москву и является обсуждение программы выступлений Сергея в 2003 году.

Визит Джанкарло Минарди в Россию планировался на сентябрь, однако итальянец настаивал на том, чтобы побывать в Москве именно в середине ноября, мечтая увидеть настоящую русскую зиму. Природа приготовила подарок гостю, и Москва утонула в хлопьях снежного пуха. Еще одной русской диковинкой, к которой Минарди проявил слабость, стала черная икра. Джанкарло давно неравнодушен к этому продукту. Говорят, однажды в Италии, забыв в отеле банку с икрой, он по телефону переполошил весь персонал гостиницы и добился, чтобы ему нашли эту банку, для чего пришлось даже вызывать ушедшую домой горничную. А уж за эти пять дней в Москве Джанкарло съел, наверное, больше икры, чем за всю свою жизнь. В каждом ресторане, где бы он ни обедал, он непременно заказывал любимую еду. Даже в антракте оперы "Золотой петушок" в Большом театре Минарди не поленился спуститься в буфет за очередным бутербродом с райским лакомством.

Синьор Минарди, вы любите театр?

Конечно, как и любой итальянец.

Формула-1 — тоже своего рода театр! Как вы вышли на самую престижную сцену мирового автоспорта?

Все довольно просто. Я родился в автомобильной семье. Мой отец занимался продажей автомобилей FIAT и 55 лет назад, как раз в год моего рождения, он организовал команду Формулы-Юниор, так что все мое детство, можно сказать, прошло среди гоночных машин. Теперь этот же путь повторяет мой сын. Я начал создавать небольшие команды в



Сергей Ушаков (ответственный секретарь РАФ):
"Искать будущего пилота Формулы-1 нужно в картинге, и РАФ будет уделять этому особое внимание"

"младших" Формулах, затем пришел в Ф-2, а в 1985 году — и в Ф-1. Прорыв в Ф-1 был для нас, можно сказать, вопросом чести. И хотя наша команда очень маленькая, с момента дебюта в Ф-1 она постоянно удерживается в десятке лучших. Конечно, сейчас, когда в Ф-1 выступает всего 10 команд, хвастаться подобными достижениями глупо, но не надо забывать, что когда мы только пришли в "большой цирк", здесь было 18–19 команд. Естественный отбор в Ф-1 все эти годы был очень суров, и я с гордостью могу сказать, что мы удержались на плаву, и сейчас на нашем счету уже 287 Гран При. Это пятый результат среди действующих "коновшен" и 8–9-й за всю историю Формулы-1. Сегодня мы, к сожалению, не можем говорить о высоких спортивных достижениях, но для нас очень важно, что, несмотря на отсутствие поддержки крупной автомобильной компании, уже на протяжении 18 лет мы постоянно выступаем в Ф-1. **Думаю, вашим болельщикам в России будет небезынтересно узнать и о личной жизни Джанкарло Минарди!**

Что до личной жизни, то могу сказать, что уже 32 года я женат на прекрасной женщине по имени Мара, которая сейчас зани-



Джанкарло Минарди:
"В этом году российский автоспорт вышел на новый уровень: шаг, который мы сделали вместе с Сергеем, — первый на пути России в Формулу-1"



"А я иду, шагаю по Москве..."
Джанкарло Минарди гуляет по центру столицы

Фото на память
на приеме у "царя Ивана Грозного"

мается домашним хозяйством и увлекается дизайном мебели. У нас есть сын Джованни, а через 4–5 месяцев я стану дедушкой и буду выгуливать не только свою собачку Босотто, но и внука. У меня есть три сестры и два брата. Я – самый старший из Минарди – занимаюсь гонками, мой брат Джузеппе работает в автосалоне, второй брат является партнером одного крупного предприятия, занимающегося продажей грузовых автомобилей, а сестры организовали собственное дело и владеют сетью бензоколонок.

Сейчас Minardi – одна из самых опытных "конюшен" Ф-1. Насколько изменилась команда и ее состав с 1985 года, когда вы дебютировали в Формуле-1?

Изменения гигантские, и это касается не только команды, но и нашей базы. Из 120 человек, которые работают сейчас в Minardi (включая десятерых англичан, пришедших вместе с Полом Стoddартом), 30 – это ядро команды. Они здесь практически со дня основания. Это люди, которые по одному моему жесту, по моему настроению определяют, что они должны делать и чего не должны. И думаю, в этом сегодня главная сила Scuderia Minardi.

Год назад вы лишились своего главного конструктора Густава Брюннера, ушедшего в Toyota. Насколько я знаю, еще несколько бывших сотрудников Minardi работают сейчас в Ferrari. Насколько сильно "утечка мозгов" бьет по Minardi и другим малым командам Ф-1?

В отличие от некоторых команд мы делаем ставку в основном на собственные кадры и стараемся сами воспитывать молодых специалистов. При этом за последние годы Ferrari и Toyota забрали у нас куда больше народу, чем мы за 18 лет у всех остальных команд. Конечно, нам немножко обидно, но мы все равно остаемся друзьями, радуемся за наших бывших товарищей и гордимся, когда они добиваются успехов в других командах. С другой стороны, тот факт, что нам удалось опередить в чемпионате две команды, включая и Toyota, за спиной которой стоит гигантский автомобильный концерн, не может не вызывать удовлетворения. Мы очень гордимся этим! Я всегда говорю своим ребятам, что в первую очередь мы должны победить самих себя, справиться со своими проблемами. После этого можно одолеть и соперников.



Русская экзотика явно пришлась итальянцу по душе. Минарди у прилавка с матрешками в ГУМе

Какой сезон в Ф-1 был самым сложным для Minardi?

Для нас все сезоны были сложными. У нас слишком маленькая команда. Чтобы было яснее, я буду говорить открытым текстом. Наш бюджет — 40–50 миллионов евро. Это просто порог выживания, но каждый год и эту сумму собрать бывает неимоверно сложно, а нам приходится соперничать с такими гигантами как Ferrari и McLaren, бюджеты которых под полмиллиарда евро. Но при этом разрыв в скорости между нами не такой уж большой по сравнению с той пропастью, которая разделяет наши бюджеты. Разница в секундах намного меньше разницы в миллионах.

Вы надеетесь когда-нибудь выиграть чемпионат мира?

Главное — победить себя и не терять надежды. В Ф-1 успех зависит от трех факторов: упорства, опыта и денег. На сегодняшний день по первым двум качествам Minardi не уступает никому. Думаю, рано или поздно кто-то поверит в нас, сделает соответствующие инвестиции, и тогда можно будет говорить о победах.

Черной икрой и Большим театром, естественно, культурная программа Минарди в Москве не ограничилась. В первый же день итальянец отправился на небольшую прогулку по ночной Москве и Красной площади. Причем главная площадь страны оказалась гораздо меньше, чем Джанкарло представлял, судя по фото и телевидению. Несмотря на окончание навигации, для Минарди организовали двухчасовую прогулку на теплоходе по Москве-реке. Разумеется, побывал Джанкарло и в Кремле. И хотя цитадель российской государственности в тот день была закрыта, специально для него организовали частную экскурсию, и итальянец четыре часа гулял по Кремлю, Ал-

мазному фонду и Оружейной палате в сопровождении дирекции музеев.

Но развлечения, как было сказано, не были главной целью Минарди в Москве. Деловая часть визита итальянца также была насыщенной. В частности, Джанкарло удалось достичь соглашения о продлении контракта с Газпромом (предполагается, что договор на 2003 год будет подписан не позднее 1 января), провести переговоры с еще несколькими потенциальными спонсорами, поговорить с руководителями российского автоспорта, дать множество интервью, а также отобрать первую тройку молодых российских пилотов, которые вместе с еще двумя десятками сверстников из Аргентины, Бразилии, Франции, Чехии и других стран примут участие в тестах на машинах Ф-3000 и Ф-3 в Италии. По итогам этих испытаний, на которых Россию будут представлять 22-летний Александр Тюрюмин и 21-летние Роман Русинов и Виктор Сыропятов, из 25 человек будут отобраны трое лучших, для которых затем будет разработана специальная программа выступлений в «младших» Формулах. Еще одного россиянина — 18-летнего картингиста Даниила Мове — Минарди обещал просмотреть на частных тестах Ф-3.

К сожалению, из-за чересчур плотного графика ни у Джанкарло, ни у его сына Джованни так и не хватило времени, чтобы встретиться с 14–17-летними российскими пилотами, которых Минарди обещал посмотреть во время своего следующего визита в Москву, намеченного на лето 2003 года. Причем не исключено, что к тому времени первый российский пилот в Minardi Сергей Злобин уже успеет засветиться на трассах Гран При. Надежду на это дает политика радикального обновления правил, которую FIA начала проводить как раз накануне визита синьора Минарди в Москву.



Александр Красненков (член правления ОАО "Газпром"):
"Для концерна это только рекламный проект. Мы видим свое сотрудничество только с Minardi, а не с отдельными пилотами"

Как вы относитесь к новым правилам Ф-1?

Мы приветствуем новые правила. В частности, мы были одними из тех, кто предложил проводить тесты в пятницу утром перед Гран При. Мы уже дали свое согласие на ограничение тестов с 1 марта. Это позволит нам эффективнее расходовать деньги.

Также позитивно вы оцениваете и правило одного квалификационного круга?

Безусловно, это очень интересное новшество. Новая квалификация изменит лицо Формулы-1. Хотя, думаю, конечный результат все равно останется прежним. Даже если Шумахер стартует с последнего места, он все равно выиграет чемпионат мира. Но зрителям будет намного интереснее. Отрадно и то, что команды после нескольких лет споров пришли наконец к согласию.

Разрешил ли FIA Сергею Злобину принимать участие в пятничных тестах на трассах Гран При до того, как он получит суперлицензию?

Сотрудничество с Сергеем — лишь первый шаг, который мы сделали вместе с Газпромом по продвижению России на высший уровень мирового автоспорта. Сейчас идут переговоры с FIA о разрешении использовать в пятничных тестах в дни Гран При пилотов с лицензией типа А, которая есть у любо-



Во время пребывания в Москве отец и сын Минарди несколько раз встречались с отцом Романа Русинова Александром (в белом свитере) и как результат — именно Роман первым из молодых российских пилотов сел по протекции Минарди за руль "Ф-3000"



Отец и сын



В отличие от большинства остальных боссов команд Ф-1 Минарди не боится совать пальцы в пасть русского медведя и охотно укрепляет связи своей команды с нашей страной. Джанкарло в одном из бутиков ГУМа

го гонщика, стартующего в Ф-3000, в том числе и у Сергея. Но вопрос о том, будет ли Сергей участвовать в тренировочных заездах перед Гран При, пока открыт.

Какой работой будет заниматься Сергей на ближайших тестах и когда будет определен окончательный состав команды на следующий сезон?

В первую очередь Сергей должен работать над тем, чтобы достичь уровня гонщика Ф-1. Ему нужно помнить о своем возрасте. Что касается пилотов на будущий сезон, то Пол Стoddарт работает в двух-трех направлениях, но конкретные имена мы назовем только после 15 декабря, когда станет ясно, наберется ли кворум из трех команд, чтобы проводить тесты по пятницам перед Гран При. Пока могу сказать лишь одно: у нас будет два новых пилота, один из которых станет дебютантом Формулы-1.

Вы уже вели переговоры с другими командами Ф-1 о создании "коалиции" для участия в пятничных тестах перед Гран При? Ведь для того, чтобы новое правило вступило в силу, нужно согласие трех "конюшен"?

Мы никоим образом не влияем на решения других команд, каждая "конюшня" будет выбирать наиболее приемлемый для нее вариант. Пока мы знаем, что близка к подобному решению Jordan, надеемся, что нас также поддержит и Sauber. Что же касается лидеров: Ferrari, McLaren и Williams, то они, безусловно, будут тренироваться круглый год. Здесь все дело в финансовых возможностях каждой отдельно взятой команды. Мы полагаем, что новый формат тестов даст нам возможность в значительной степени оптимизировать наши расходы. При этом надеюсь, что дополнительное время, проведенное на трассе в пятницу, позволит нам уменьшить пропасть, отделяющую нас от лидеров. К тому же единственный квалификационный круг изменит подход к работе всей команды. Конечно, это вряд ли принесет общий успех, но может положительно сказаться на отдельных наших результатах.

Уже решено, какой двигатель будет стоять на Minardi образца 2003 года?

Сейчас мы разрабатываем новое шасси под двигатель Ford-Cosworth, который стоял на Jaguar до августа этого года. С этим мото-

ром мы проведем первую половину следующего сезона, а в июле должны будем получить от Ford новую, более мощную модификацию.

Джанкарло Минарди покинул Москву рано утром 16 ноября, увозя в своем багаже множество впечатлений, практически продленный контракт с Газпромом и 800-граммовую банку черной икры. Вернуться за новой порцией итальянец планирует в августе 2003 года, обещая привезти в Москву два двухместных Minardi PS026T. (В этот раз дело ограничилось макетом Minardi PS02, который с большим трудом – для этого пришлось разобрать стеклянную витрину – удалось затаскать в помещение казино Гран При, где состоялась одна из пресс-конференций.) Предполагается, что в 2003 году показательные заезды пройдут сразу в пяти городах России, включая Москву и Санкт-Петербург. Тогда-то наконец и произойдет историческое для нашей страны событие: просторы России впервые огласятся звуками моторов машин Формулы-1, пусть пока и двухместных.

*Владимир Маккавеев
Александр Кабановский*



“Avon привез в Валлелунгу только два комплекта резины 2003 года, и их предоставили пилотам, уже выступавшим в Ф-3000, я же прокатился на использованной резине нового образца и показал время на 0,1 с хуже, чем мой напарник на свежей, и заслужил одобрение Avon, т.к. обычно разница между новыми и использованными шинами – от 0,6 до 1 с”, – поясняет Роман Русинов

Окно в Европу

Даст ли недавний визит в Россию Джанкарло Минарди толчок к коренному перелому в развитии отечественного автоспорта, покажет время. Но уже сейчас по прошествии всего месяца можно с уверенностью сказать, что пользу он принес существенную.

Шаг в неизвестность

Джанкарло Минарди стал, наверное, первым представителем “большого цирка” Формулы-1, который, приехав в Россию, начал говорить с нашими спортивными чиновниками о проблемах нашего же автоспорта и задался целью найти в России молодые гоночные таланты. Выбрав четверых гонщиков, Джанкарло тут же взялся за организацию их тестов в Италии.

Первым из россиян на апеннинские склоны отправился наш, наверное, самый титулованный на данный момент молодой пилот – 21-летний Роман Русинов, имеющий на своем счету одну победу на этапе европейской Формулы-Renault в 2000 году и третье место в общем зачете Ф-Palmer Audi 2002 года. После визита на Гран При Бельгии, где Роман был гостем команды McLaren, Русинов успел побывать на базе McLaren в Уокинге, где провел консультации с управляющим директором McLaren International Мартином Уитмаршем. В Москве Джанкарло Минарди несколько раз встречался с родителями Романа. И после переговоров с отцом гонщика Александром Русиновым Минарди убедил владельца команды европейской Ф-3000 GP

Racing Mayro Лоро предоставить Роману одну из своих машин во время намеченных на 23–24 ноября тестов команд европейской Ф-3000 на трассе “Валлелунга”.

В первом дне заездов под Римом приняли участие восемь команд и 36 молодых пилотов – в основном чемпионов “младших” Формул, никогда до этого не сидевших за рулем машин Ф-3000. Новобранцам предоставили возможность бесплатно совершить по 16 кругов за рулем Lola B99/50. Для Романа это было двойное испытание, поскольку пришлось выступать не только за рулем совершенно новой для него машины, но и на абсолютно незнакомой трассе. “Кольцо трудное, но вместе с тем и интересное. Машина Ф-3000, в принципе, понравилась: она показалась мне очень быстрой, но есть постоянное ощущение, что при такой мощности ей явно не хватает тормозов”, – признался Роман.

Второй день тестов был уже далеко не бесплатным (Александр Русинову пришлось выложить круглую сумму, чтобы его сын смог продолжить тесты), что сильно отразилось на количестве участников. Помимо Романа на трассе остались лишь шесть новичков, к которым присоединилась пятерка пилотов, уже



стартовавших в европейской Ф-3000 в 2002 году. Отрадно, что даже в столь сильной компании Роман не затерялся и, проехав 80 кругов, оказался лучшим из дебютантов, сумев показать третье время дня: 1'04.90 – на 0,7 с хуже лучшего результата Аугусто Фарфуса, но зато на 0,4 с быстрее времени полупозиции, показанного здесь во время этапа Ф-3000 прошлой весной.

“Команда осталась довольна мной, а я – командой, но для меня самое главное было, что скажет Джанкарло Минарди, – признался Роман (шеф Minardi хоть и не приехал в Валлелунгу, но постоянно общался по телефону с инженерами GP Racing). – Ровно через час на мобильном телефоне раздался звонок Минарди, который поздравил меня с хорошим завершением тестов”.

Хотя столь быстрый успех Романа во многом объяснялся стоявшей на его машине спецификацией шин (лишь Фарфус, дель Монте и Русинов получили возможность тестироваться на новой резине Avon образца 2003 года, остальные ездили на покрышках 2002 года), наш пилот и вправду очень понравился руководству GP Racing. Особенно их порадовал тот факт, что Роман свободно говорит на двух европейских языках, английском и французском. Однако успех на первых же тестах отнюдь не снял вопросов относительно будущей карьеры Романа. Итальянцы из GP Racing вроде бы не прочь подписать с ним контракт, но только в том случае, если Русинов оплатит свое место в команде (так принято во всех "конюшнях" европейского чемпионата Ф-3000). Однако достаточных спонсорских инвестиций на будущий сезон, а это около полумиллиона долларов, у Романа пока нет. Так что, блеснув на тестах в Валле-лунге, россиянин, по сути, сделал лишь шаг в неизвестность.

Злобин против Монтони

На следующий день после проб Русинова тест-пилот Minardi Сергей Злобин в Валенсии впервые принял участие в официальных совместных заездах с действующими пилотами "большого цирка": Монтоней, Трулли, Райккеном и Хайдфельдом.

В ходе двухдневных (26 и 27 ноября) заездов Minardi намеревалась проверить новую электронику управления двигателем и телеметрию Magneti Marelli. Первоначально планировалось, что в испытаниях примут участие лишь два тест-пилота команды: Сергей Злобин и Маттео Бобби. Однако в первый день Бобби пришлось уступить свою машину Франку Монтаньи, который, выиграв чемпионат Ф-Nissan, в качестве приза получил право на бесплатные тесты Minardi Ф-1. Но хотя в Валенсию команда из Фазенцы привезла две машины, блок управления двигателем был только один, и Джанкарло Минарди пришлось разделить тестовое время поровну между Монтаньей и Злобиным. До обеда работал француз, после полудня за руль сел россиянин. Оба проехали по 29 кругов, но время Сергея (1'21.880) при этом оказалось на 4,849 хуже результата Франка, который в Валенсии впервые сел за руль машины Ф-1. Лучшему же результату дня, показанному Хуаном-Пабло Монтоней, который, по неофициальным данным, проводил в Валенсии первые испытания нового мотора BMW образца 2003 года, Злобин уступил более 8,5 с.

Несмотря на столь скромные результаты, и Минарди, и Злобин в конце дня выглядели более или менее удовлетворенными. "Сегодня мы планировали работать в режиме адаптации к машине и к трассе, так оно и получилось, — заявил Джанкарло, явно довольный, что обе его машины остались целы и невредимы. — Сергей прогрессирует, но ему нелегко, ведь приходится перескакивать сразу через несколько ступеней в автоспорте. Нет ни картинговой школы, ни достаточного опыта езды в "младших" Формулах".

"Я уже месяц не сидел за рулем "формулы-1", так что фактически пришлось привыкать к машине заново. Но изучение телеметрии первого дня показало, что я постепенно прибавляю и, думаю, улучшение результатов не заставит себя ждать", — утверждал Сергей.

На следующий день Злобин выехал на трассу уже в девять часов утра: чтобы выполнить программу тестов на 2002 год и сделать первый шаг на пути к заветной суперлицензии, ему нужно было покрыть за этот день

дистанцию Гран При Ф-1, т.е. фактически проехать за рулем машины Ф-1 почти столько же, сколько он намотал на PS01 до приезда в Валенсию. При этом заезды были разбиты на короткие серии из 3–5 кругов, после которых Сергей возвращался в боксы для обсуждения с инженерами и Маттео Бобби своей телеметрии.

"Я так и не успел толком привыкнуть к мощности тормозов машины Ф-1, поэтому сегодня почти весь день был посвящен работе над торможениями и прохождением закрытых поворотов. И хотя по сравнению со вчерашним днем замечен явный прогресс, мы пока еще так и не вошли в оптимальный режим", — признался Сергей, лишь на первом круге последней четвертой сессии сумевший выбраться из 1'20 и показать результат: 1'19.740 (лучший результат дня на этот раз остался за Райккеном: 1'12.004). Возможно, он мог бы сбросить со своего результата еще пару десятых, но небольшая ошибка с переключением передач и вылет на гравий в следующей попытке перечеркнули эти надежды. Вообще же первые групповые тесты Сергея прошли достаточно спокойно, если не считать одного "гонимого инцидента" с Монтоней, вызвавшего бурю эмоций и обмен неформальной жестикуляцией на пит-лейн среди механиков Williams и Minardi.

Выезжая из боксов, Хуан-Пабло увидел разгоняющегося перед быстрым кругом Злобина и, притормозив, деликатно пропустил его Minardi вперед. Но поскольку разница в скорости между ними была заметна и без секундомера, уже ко второму повороту Williams уперся в заднее антикрыло Minardi. Однако Сергей остался верен старому принципу российских дорог: тебе надо, ты и обгоняй. В итоге почти полкруга Монтоня просидел за спиной россиянина, и лишь после медленного поворота на задней прямой Сергей чуть ушел с траектории, чтобы пропустить колумбийца. Монтоня проскочил вперед и, решив проучить неуступчивого новичка, резко затормозил прямо перед носом Minardi. В итоге обоим пришлось совершить экскурсию на траву. Машины, к счастью, не пострадали.

На этом закончился для Сергея его первый год в команде Ф-1, за который россиянин успел проехать за рулем Minardi в общей сложности 754 км. Впрочем, тесты Злобина лишь вершина программы Джанкарло Минарди по поиску талантов в России. Помимо Романа Русинова возможность показать себя в Европе получил Александр Тюрюмин, который в начале декабря отправился в Италию на тесты Ф-Renault (скорее всего, в будущем сезоне он будет выступать в итальянском и европейском чемпионатах в этом классе). На заметку у итальянца Виктор Сыропятов, Даниил Мове и Виталий Петров, которых в январе ждут тесты в Италии на машинах Ф-3. Быть может, кому-то из них в будущем и предстоит представлять Россию при дворе "королевы автоспорта".

Владимир Маккавеев



Неуступчивость Злобина по отношению к Монтоней едва не привела к аварии: Сергей методично отрабатывал свою программу, не обращая внимания на уткнувшегося ему в спину колумбийца





Территория DC

Во всех частях земного шара имеются свои, даже иногда очень любопытные, другие части.

Козьма Прутков

Небольшая деревня, затерявшаяся на самом юге Шотландии. Население — 250 человек. Из окрестных достопримечательностей путеводитель упоминает о построенной в 1829 году усадьбе в стиле Тюдоров и о развалинах крепости, в стенах которой поэт Александр Монтомери в 1595 году написал одно из своих бессмертных произведений. И обязательно добавляет, что здесь родился гонщик Формулы-1 Дэвид Култхард.

На задворках географии

Твинхольм — именно так, скорее всего, произнес это название мало-мальски сведущий в английском языке иностранец. Но «аборигены» уже более 600 лет называют это место Твинхольм — двойной холм, между вершин которого летит ведущая сюда дорога. Чтобы попасть на эту дорогу, вам придется свернуть с едва ли не единственной в Шотландии автодороги А74 по диагонали пересекшей Николаю Шотландию от Глазго до Каррайла, на восток к Дамфрису укажу «двуколейку», а потом еще добрых 90 километров плестись вдоль побережья залива Солуэй-Ферт. Дыра, что и говорить, редкостная, однако совсем не столь тривиальная, как большинство остальных захолустных шотландских деревушек, разбросанных по поросшим вереском холмистым просторам этой северной страны.

Но еще вы найдете деревню, в которой можно насчитать от силы полсотни домов и целых семь кабаков? И дело здесь не в суровом климате, вызывающем у местных жителей перманентное желание пропустить стаканчик-другой чего-то согревающего, и даже не в многовековой шотландской традиции проведения досуга за кружкой холодного эля в теплой компании. Просто с некоторых пор Твинхольм вдруг превратился в один из туристических центров графства Дамфрис и Галлоуи, и содержать питейные и закусочные заведения здесь стало весьма выгодно. Летом сюда наведываются до двух сотен туристов в день. И цель у них одна: побывать в родном городе Дэвида Култхарда и посетить небольшой музей, который открыл здесь несколько лет назад его отец Дункан. И хотя сам пилот McLaren последние годы бывает в родной деревне не чаще одного раза в год, громкое имя шотландца так или иначе кормит едва ли не половину его земляков.

Впрочем, Култхарды стали самыми почитаемыми людьми в Твинхольме еще задолго до того, как Дэвид вырос из пеленок и стал первым пилотом в деревне. Окруженный цветущим садом в шотландском стиле дом, в котором 31 год назад родился будущий кумир миллионов, стоит на холме прямо при въезде в деревню. В теплое время года здесь вместе с младшей дочерью Линдсей (как и



старшие братья, она когда-то тоже пробовала себя в картинге) живут родители Дэвида – Данкан и Джойс. Но холодную шотландскую зиму они предпочитают проводить в своей резиденции на юге Испании. Рядом – дом, в котором проживает вместе с семьей старший брат Дэвида – Данкан Култхард-младший, и гараж, где до сих пор хранится старенький черный Renault 5 – первый дорожный автомобиль Дэвида, подаренный ему отцом 14 лет назад. На нем будущий пилот Ф-1 катал на пляж в Сэндгирине соседских девчонок, до которых, как признался один из его школьных приятелей, юный Дэвид был весьма охоч.

Чуть дальше, в низине в центре деревни, между единственной в Твайнолме гостиницей “Звезда” (отель был построен задолго до того, как Дэвид стал звездой Ф-1, но сегодня здесь все стены украшены его фотографиями и постояльцы искренне верят, что и свое имя отель получил

“Дома на чердаке у меня еще много всякого добра, но эта комната уже не может вместить всех реликвий, связанных с Дэвидом – пора расширяться”, – признается Данкан

Самый дорогой для Данкана экспонат музея – меню из паддока ГП Испании 1994 года, на котором Дэвид написал после своей первой гонки в “большом цирке”: “Папа и мама, спасибо, что привели меня в Ф-1”



в честь DC) и деревенской церковью с погостом, расположилось главное предприятие Твайнолма, от деятельности которого скоро уже сто лет как зависит финансовое благополучие не только семьи Култхардов, но и большинства жителей деревни. Транспортная компания Naylor Coulthard Ltd. основана еще в 1916 году прадедом DC Питером Култхардом, с которого, собственно, и началась история их шотландского “клана”. Хотя Данкан-старший с гордостью утверждает, что чувствует себя настоящим шотландцем, а Дэвид носит на шлеме символ страны – белый андреевский крест на синем фоне, на самом деле Култхарды вовсе не коренные шотландцы и уже тем более не горцы. В Нижней Шотландии никаких гор нет и в помине: холмы да возвышенности, не более.

Семейный бизнес

“Наша фамилия (с ударением на последнем слоге) произошла от слова ‘coultier’ – так в старину в Англии называ-

Еще несколько лет назад в старом ангаре, где сейчас находится музей Дэвида Култхарда и принадлежащая Данкану закусочная “Пит-Стоп”, располагался склад



ли людей, которые работают с лошадьми, – что-то вроде конюха”, – говорит Данкан, дед которого Питер Култхард в начале прошлого века приехал в Твайнолм из Англии и открыл здесь небольшое транспортное агентство, которое назвал в честь своего старшего сына Хэйтона. Компанией управляют два Данкана – старший и младший: отец и брат шотландского пилота. Сам Дэвид давно отошел от семейного бизнеса.

По объему перевозок агентство Култхардов теперь – одно из ведущих в Великобритании, его грузовики колесят по всей Европе. Но со времен Питера Култхарда, чья выцветшая черно-белая фотография занимает в конторе компании почетное место среди нескольких десятков фото Дэвида, выполненных лучшими фотографами мира, здесь мало что изменилось. Небольшой одноэтажный офис, навес для грузовиков, несколько гаражей и широкий двор, где маленький Дэвид когда-то осваивал карт – вот, собственно,

Вряд ли много городов мира могут похвастаться школой, в которой учились сразу два пилота Ф-1. В этом каменном здании, которому уже 120 лет, учились и Иннес Айрленд и Дэвид Култхард (слева вверху)

Renault 5 (слева внизу) – первый дорожный автомобиль Дэвида, подаренный ему отцом

Кабину одного из трейлеров в хозяйстве Култхардов украшают патристические сцены борьбы шотландцев за независимость своей родины из фильма “Храброе сердце”. Несмотря на английские корни, все члены семьи Култхардов считают себя истинными шотландцами

вателем Питером Култхардом, был гараж, затем склад, а теперь Данкан-старший устроил тут гоночный музей своего сына – второе по успешности предприятие Твайнолма. Вход стоит всего около двух фунтов стерлингов, но туристы приносят деревне неплохой доход, оставляя в местных кабаках куда больше.

“Правда, музей работает только семь-восемь месяцев в году, – вздыхает Данкан, отпирая для нас двери закрытого на зиму зала, – с ноября по март у нас наступает мертвый сезон, когда из-за отвратительной погоды поток туристов почти полностью иссякает. Но зато летом тут всегда многолюдно. Особенно много почему-то приезжает японцев и канадцев. А вот гостей из России я что-то не припомню. По-моему, вы первые. Может, мне организовывать специальные зимние туры для россиян? Ведь вас плохой погодой не удивить: у вас зимы гораздо холоднее, а у нас и снега почти никогда не бывает!”

“Пещера Аладдина”

Снаружи музей DC особого впечатления не производит, но стоит войти внутрь и включить свет, как его единственный зал, столь плотно заставленный машинами, что между ними с трудом можно протиснуться, начинает сверкать, словно пещера Аладдина. Свет переливается в бесчисленных кубках, лакированных обтекателях машин и стеклах фотографий. Остается только удивляться, как Данкан умудрился запихнуть такое количество экспонатов в довольно скромное по размерам помещение.

“Это далеко не все. На чердаке у меня еще полно разного барахла. Надо расширяться, да некуда, вокруг все застроено”, – вздыхает Данкан, мечтающий когда-нибудь создать действительно большой музей. Впрочем, и сейчас обилие и разнообразие экспонатов поражает. Чего тут только нет:

и все хозяйство, если не считать нескольких десятков грузовиков, которые можно встретить на дорогах практически любой европейской страны, за исключением разве что просторов бывшего СССР.

“Я не трус, но я боюсь гонять свои машины в Россию, – смеется отец Дэвида, – есть риск, что обратно они уже не вернутся никогда”. Впрочем, и из других стран в Твайнолм многотонные трейлеры заглядывают не часто: какой смысл гонять их туда и обратно? В момент нашего визита в гараже стоял всего один тягач. Но зато какой! “О, вам повезло, это не машина, а настоящее произведение искусства – наш самый красивый и единственный в своем роде автомобиль, кабина которого разрисована кадрами из культового для любого шотландца фильма “Храброе сердце” с Мэлом Гибсоном в главной роли. Еще одно белое одноэтажное здание, также принадлежащее Hayton Coulthard, стоит на холме через дорогу. Когда-то в этом кирпичном ангаре, построенном еще самим отцом-осно-





С тех пор как Дэвид стал пилотом Формулы-1, символом "клана" Култхардов стали не только грузовики, но и гонки

едва ли не все гоночные машины Дэвида от 100-кубового карта до Williams и McLaren Формулы-1, почти все кубки, завосанные шотландцем за 20 лет в автоспорте, начиная от самой первой крошечной 15-сантиметровой чаши, полученной в 1982 году за победу в первой же его картинговой гонке. Целую стену занимают гоночные комбинезоны Дэвида и коллекция шлемов, как его собственных, так и подаренных Култхарду Простом, Хаккинемом и другими пилотами. Тут же и знаменитый шлем Михаэля Шумахера, в котором Култхард пилотировал свой McLaren на Гран При Монако '96. Есть в коллекции Данкана и вовсе уникальный экспонат, подобный которому можно найти, пожалуй, лишь в музеях Daimler-Benz в Штутгарте, — не выставочный, а совершенно настоящий, в рабочем состоянии мотор Mercedes-Benz FO 110K, снятый с McLaren шотландца и привезенный в Твайнолм прямиком с Гран При Бразилии 2001 года.

Ангар транспортной компании Hayton Coulthard — одно из самых больших зданий Твайнолма

Бар отеля "Звезда" — самое популярное питейное заведение Твайнолма. "Во время гонок поболеть за Дэвида здесь собирается не один десяток человек", — говорит Данкан Култхард

Впрочем, сам Данкан самыми дорогими его сердцу экспонатами считает вовсе не гоночные машины и не этот чудо-мотор, а небольшие семейные реликвии, вроде знаменитого благодарственного письма родителям, написанного Дэвидом на меню в паффе Барселоны в день его дебюта в Гран При: "Папа и мама, спасибо, что привели меня в Ф-1". Или футболки миланского "Интера" с автографом Роналдо, подаренной самим Зубастиком, фото Дэвида с принцессой Ди, свидетельства из подмосковного Центра подготовки космонавтов с портретом Гагарина ("Мой сын первый пилот Ф-1, побывавший в космосе", — шутит Данкан). Или уникальной фотографии пылающего факелом Jaguar шотландца в Ле-Мане. Все ужасы того пожара давно забылись, и теперь Данкан даже с некой гордостью рассказывает о безрассудной отваге сына: "Это было в 1993 году. Когда Дэвид вернулся на трассу после дозаправки, пролитый на капот бензин вспыхнул, и автомобиль превратился



в факел. Но он так и проехал целый круг на горящей машине, вернулся в боксы, где механики погасили пламя, и выиграл в итоге "24 часа Ле-Мана". (В классе GT – прим. авт.)

Это был первый крупный успех Дэвида в автоспорте, и Данкан по праву гордится им, как и всеми последующими победами сына в Гран При. Ведь это именно он 20 лет назад чуть ли не насильно усадил Дэвида за руль карта. "В молодости я тоже гонял на карте, – признается Данкан, показывая нам несколько пожелтевших газетных вырезок, висящих в углу за дверью небольшого кафе, примыкающего к залу музея. – Любовь к гонкам я унаследовал от своего отца Джеймса, который был большим поклонником автоспорта и не пропускал ни одного британского Гран При Формулы-1. К тому же 50 лет назад у нас в Шотландии тоже были гоночные трассы, принимавшие подчас очень престижные гонки с участием Фанхио, Аскари. Я, правда, тогда был еще очень мал. Зато я прекрасно знал Иннеса



Отель "Звезда" – единственная гостиница Твайнолма. Сразу за двухэтажным зданием отеля располагаются владения Култхардов: музей DC и офисы и гаражи транспортной компании

Дом Култхардов в Твайнолма (слева вверху). За самым маленьким окошком на первом этаже в центре дома находится детская спальня Дэвида

всегда успевали вернуться к началу уроков. Нельзя сказать, что учителя гордились им, когда он учился в школе, зато когда он ее закончил и пробился в Формулу-1, они стали по-настоящему восхищаться им".

Правда, высшим образованием Дэвиду пришлось пожертвовать ради гонок: в отличие от "ботаника" Жене, умевшего совмещать автогонки с учебой в Букингемском университете, Култхард так и не смог не то что окончить, но даже поступить в какой-нибудь престижный колледж. Поэтому никакой "гражданской" профессии у Дэвида нет.

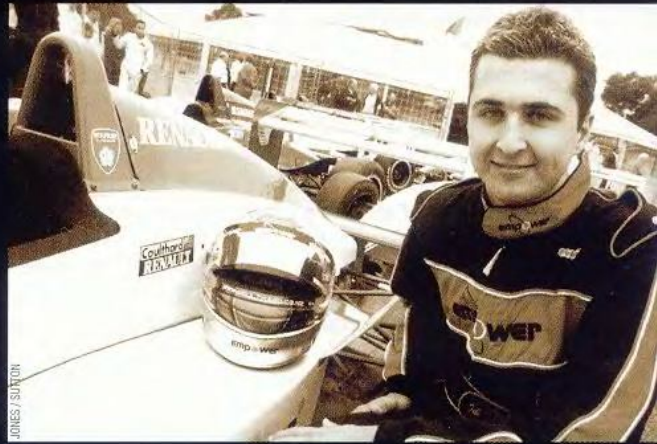
"Честно говоря, я пока не знаю, чем он займется, когда придет время уйти из гонок, – признается Данкан, но, думаю, в любом случае он найдет себе работу, имеющую отношение к гонкам: может быть, станет менеджером команды, телекомментатором или журналистом. Не знаю... Но уверен: его работа будет связана с автоспортом, ведь помимо гонок он, по сути, ничего больше и не знает. Впрочем,

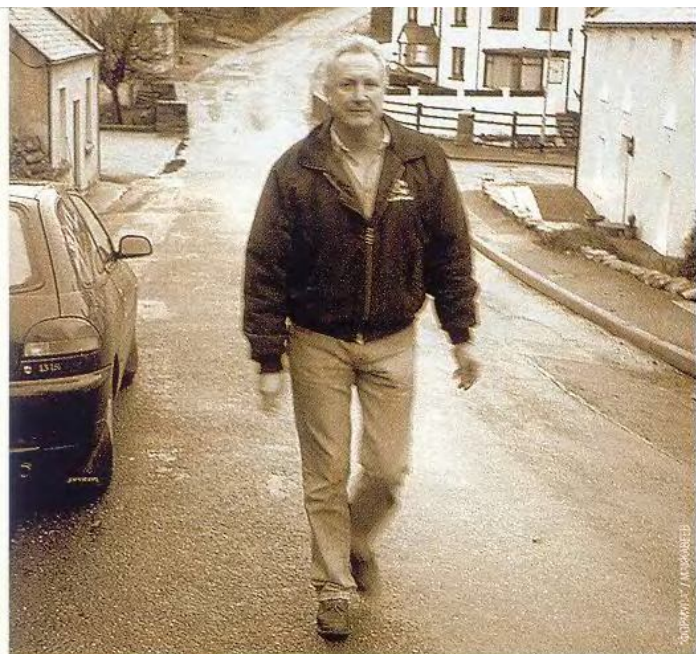
Айрленда, который, кстати, учился в здешней школе вместе с моим отцом".

Поразительно, но эта небольшая шотландская деревня дала миру сразу двух гонщиков Ф-1. Кроме Дэвида Култхарда выходцем из этих мест является также и Иннес Айрланд, выступавший в Формуле-1 с 1959 по 1966 год и выигравший один Гран При. В школе, здание которой уже 120 лет стоит на краю Твайнолма за деревенским погостом, учился потом и сам Данкан, и трое его детей, туда же через несколько лет пойдут и его внуки – дети Данкана-младшего, с которыми пока нянчится бабушка Джоис. "Дэвид никогда не был отличником, но и шалопаем я бы его не назвал, – вспоминает Данкан. – В школе он учился более или менее хорошо, особенно учитывая, что времени на занятия постоянно не хватало. Ведь с тех пор, как он стал заниматься картингом, мы почти каждый выходной колесили с ним по Европе: Германия, Голландия, Франция, Италия, даже Австралия. Где мы только ни побывали и, естественно, не

В офисе Naughton Coulthard в Твайнолма (слева внизу) трудятся несколько десятков человек

Возможно, вскоре в Ф-1 появится еще один Култхард: в 2002 году новозеландский кузен Дэвида Фабьен дебютировал в британской Ф-1 Renault и теперь тоже мечтает об Ф-1





пока еще ему рано думать об отставке. Сейчас ему надо сосредоточиться на гонках и постараться как можно чаще их выигрывать".

Первый парень на деревне

Пожалуй, нигде в мире за Дэвида не болеют столь же горячо, как на родине. Ведь для большинства местных жителей он не просто кумир, а сосед и почти что близкий родственник. Многие из тех, кто сегодня истово переживает за Култхарда, как бармен за стойкой бара "Звезды", знали его еще ребенком. Другие учились с ним в школе. Конечно, не всем так повезло, как, скажем, тезке, однокласснику и лучшему другу Култхарда Дэвиду Которну, который когда-то гонялся на карте вместе с Дэвидом и Алланом Мак-Нипшем (родившимся, кстати, в соседнем Дамфрисе), а теперь стал личным менеджером ДС. Но зато все они знают Дэвида лично, таким, какой он есть на самом деле, а не по статьям в глянцево-журналах, к которым Данкан относится с явным сарказмом: "Я никогда не покупаю автомобильные журналы, поскольку большинство из них пишут о Дэвиде, да и об остальных пилотах, столько чуши, что читать противно".

В основном Данкан общается с сыном, который живет в Монако, по телефону. "Из-за постоянных переездов Дэвид просто физически не мог бы жить в такой дыре, как Твайнолм". Отец каждый год бывает на пяти Гран При, причем все время на одних и тех же – в Мельбурне, Барселоне, Монако, Сильверстоуне и Индианаполисе. И хотя сам Дэвид возвращается в родную деревню еще реже – как правило, это происходит лишь раз в году на Рождество – он все еще остается первым парнем в Твайнолме. Ему здесь всегда рады, да и он сам тоже с нетерпением ждет этих редких визитов домой, в родную, обдуваемую холодными степными ветрами шотландскую деревню, где прошло его детство. По собственному признанию, только здесь он может полностью расслабиться, забыть о своих обязательствах перед спонсорами, о всемирной славе. Время в маленькой деревне, затерянной на самом юге Шотландии у побережья залива Солуэй-Ферт, течет на порядок медленнее, чем в сумасшедшем мире Формулы-1. "Иногда после суматохи пэддока Ф-1 именно эта тихая и размеренная деревенская жизнь, в которой прошло все мое детство, кажется мне раем на Земле, – признается Дэвид. – И мне безумно хочется вернуться в Твайнолм, в свой отчий дом с маленьким окошком спальни на первом этаже. Ведь что бы ни случилось со мной в жизни, это всегда будет моя территория, где меня любят и ждут".

*Владимир Маккавеев, Вадим Устинов
Редакция благодарит компанию Siemens Mobile
за помощь в подготовке этого материала*

SIEMENS
mobile

представляет
конкурс
для знатоков
Формулы-1

ЗНАЕШЬ ЛИ ТЫ ДЭВИДА КУЛТХАРДА?

Ответьте на десять вопросов, заданных Данканом Култхардом о своем сыне, и получите приз – мобильный телефон Siemens ME45 Grand Prix, предоставленный компанией Siemens Mobile. Это эксклюзивная серия телефонов (их всего 100 штук) с уникальным "формульным" дизайном.



1 Из какого города происходит род Култхардов?

Варианты ответов: а) Twynholm; б) Ashby-de-la-Zouch; в) Birmingham, г) Dover, д) Newark-on-Trent

2 Назовите второе имя Дэвида Култхарда.

Варианты ответов: а) Даглас; б) Иннес; в) Данкан; г) Маршал; д) Аллан

3 Какое прозвище было у Дэвида в школе?

Варианты ответов: а) Заяц; б) Попугай; в) Лис; г) Гонщик; д) Кларк

4 Сколько побед одержал Дэвид в гонках чемпионатов мира Ф-1?

Варианты ответов: а) 9; б) 10; в) 11; г) 12; д) 13

5 Где Дэвид одержал свою первую победу в Гран При ЧМ Формулы-1?

Варианты ответов: а) Монца; б) Монако; в) Сильверстоун; г) Кьялами; д) Эшторил

6 Как зовут нынешнюю подружку Дэвида Култхарда?

Варианты ответов: а) Андреа; б) Хайди; в) Луиза; г) Симоне; д)

7 Сколько гоночных автомобилей в музее Дэвида Култхарда в Твайнолме?

Варианты ответов: а) 5; б) 6; в) 7; г) 8; д) 9

8 В каких из этих российских городов Дэвид Култхард успел побывать до начала 2003 года?

Варианты ответов: а) Москва; б) С.-Петербург; в) Тула; г) Владивосток; д) Новгород

9 Портреты кого из российских пилотов являются экспонатами музея Култхарда в Твайнолме?

Варианты ответов: а) Виктора Маслова; б) Сергея Злобина; в) Романа Русинова; г) Николая Фоменко; д)

10 Какой из этих городов находится ближе других к Твайнолму?

а) Хоккенхайм; б) Монца; в) Монако; г) Мельбурн

Ответы на конкурс вы должны отправить не позднее 15.01.03 по адресу: г. Москва, а/я 54, "Формула", просьба сделать пометку на конверте "Конкурс ДС".

Ответы также принимаются по e-mail:

experts@formula-one.ru и на нашем сайте в Internet: www.formula-one.ru (срок ответов на вопросы конкурса на сайте в Internet – до 05.02.03)

Примечание: в случае равенства числа правильных ответов у победителей судьба приза будет решаться лотереей. От каждого конкурсанта принимается только по одному варианту ответов





ВСЕ ГОНЩИКИ Чемпионатов мира Ф-1

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

Кими (Кими Матиас) Райкконен/Kimi (Kimi-Matias) Raikkonen (Финляндия)



Род. 17.10.79 в Эспоо, Финляндия
Карьеру автогонщика начал в 1991 году с картинга. Чемпион Финляндии, Скандинавии и Европы по картингу 1998 г. В 1999 г. перешел за руль гоночного автомобиля, с первой же попытки выиграл зимний британский чемпионат Ф-Ренолт (4 победы в 4 гонках) и занял пятое место в Кубке Ф-Орлд. В 2000 г. стал чемпионом британской Ф-Ренолт (7 побед, 6 ПП, 7 БК), одержал 2 победы в 3 гонках в ЧЕ Ф-Ренолт и провел первые тесты Sauber Ф-1. В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП Австралии 2001 г. (6-й). Действующий пилот Ф-1. Участвовал в 2 ЧМ Ф-1 2001-2002 гг. Выступал на автомобилях: Sauber C20 (Sauber) в 2001 г., и McLaren MP4-17 (McLaren) в 2002 г. Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 6-е место в 2002 г.

Пьер-Анри Рафанель/Pierre Henri Raphanel (Франция)



Род. 27.05.61 в Алжире
Автогонками стал заниматься в начале 80-х гг. В 1984-1985 гг. выступал во французской Формуле-3 — чемпион Франции 1985 г. Победитель ГП Монако Формулы-3 1985 г. В 1986-1988 г. участвовал в МЧ (ЧЕ) Ф-3000: 1 ПП, 3 третьих места, лучший результат — 12-е место в ЧЕ 1986 г. На ГП Австралии 1988 г. (НПК) дебютировал в ЧМ Формулы-1. Участвовал в 2 ЧМ Ф-1 1988-1989 гг. Выступал на автомобилях: Lola LC88 (Lagrouse) в 1988 г., Coloni FC88, C3, FC3 (Coloni) в 1989 г., Rial ARC2 (Rial) в 1989 г. После ухода из Ф-1 сосредоточился на выступлениях в кузовных чемпионатах: JTC, Global GT, FIA GT, USRRC. В 1992 г. занял 2-е место в "24 часа Ле-Мана".

ГП в Ф-1: 17; гонок в Ф-1: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 18-е место — ГП Монако 1989 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: —
Победы в других гонках: ГП Монако Ф-3 1985 г.

Гектор (Гектор Алонсо) Ребаке/Hector (Hector Alonso) Rebaque (Мексика)



Род. 05.02.56 в Мехико-Сити, Мексика
Один из самых талантливых мексиканских пилотов 70-80-х гг. Спортивную карьеру начал в 18 лет в Ф-Атлантик. В 1975 г. выступал в Ф-2 (22-е место в ЧЕ) и в 1975-1976 гг. — в Ф-Атлантик. На ГП Бельгии 1977 г. (НПК) на Hesketh 308E дебютировал в ЧМ Ф-1. На следующий год, купив у Колина Чэпмена подержанный Lotus 78, выставил в ЧМ свою собственную команду Team Rebaque. Участвовал в 5 ЧМ Ф-1 1977-1981 гг. Выступал на автомобилях: Hesketh 308E (Hesketh) в 1977 г., Lotus 78, 79, Rebaque HR100 (Rebaque) в 1978-1979 гг., Brabham BT49, BT49C (Brabham) в 1980-1981 гг. Лучший результат в ЧМ — 9-е место в 1981 г. В 1982 г. после завершения карьеры в Формуле-1 провел один сезон в серии CART, попал в страшную аварию в Мичигане, одержал победу в Элкхарт-Лейке и после "Гонки чемпионов" 1983 г. в Брандс-Хатче ушел из спорта.

ГП в Ф-1: 58; гонок в Ф-1: 41; очки: 13; лучший рез. в квал.: 6-е место — ГП Аргентины, Канады 1981 г.; лучший рез. в гонке: 4-е место — ГП Сан-Марино, Германии, Голландии 1981 г.; быстрые круги: —

Победы в других гонках: этап серии CART в Элкхарт-Лейке в 1982 г.

Ланс Ревентлоу/Lance Reventlow (США)



Род. 24.02.36 в Лондоне, Англия, Великобритания. Погиб 24.07.72 в Скалистых горах, штат Колорадо, США
Сын миллионера, наследник "шерстяной империи"

Woolworth Барбары Хаттон и датского аристократа графа Курта Хаугвита-Ревентлоу. Сам Ланс некоторое время был мужем известной голливудской актрисы Джил Сен-Джонс. Автогонщик-любитель, спортивную карьеру начал в середине 50-х гг. в США с гонок на 1100-кубовом Cooper. В 1957 г. выступал на "Ф-2", после чего загорелся идеей создания собственного гоночного автомобиля. В 1958 г. был построен первый спортивный Scarab, а к 1960 г. Ланс и его конструктор Дик Тротманн подготовили переднеприводный гоночный Scarab для гонок Ф-1. Однако машина получилась откровенно слабой, и ни Ревентлоу, ни Чак Дейг, ни Ричи Гинтер так и не смогли добиться на ней более или менее приличных результатов. Сам Ланс дебютировал в ЧМ Ф-1 за рулем Scarab на ГП Монако 1960 г. Участвовал в 1 ЧМ Ф-1 1960 г. Выступал на автомобилях: Scarab (Reventlow Automobiles Inc), Cooper T51 (Cooper). После неудачи в Ф-1 Ланс вернулся в Америку, какое-то время продолжал работу над заднеприводным спортивным Scarab, но затем быстро охлад к этому проекту и ушел в бизнес. В июле 1972 г. во время перелета через Скалистые горы легкая одномоторная Cessna 206, на которой в качестве пассажира летел Ревентлоу, врезалась в лесной массив на отроге горы, и Ланс погиб.

ГП в Ф-1: 4; гонок в Ф-1: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 16-е место — ГП Бельгии 1960 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: —

Питер Ревсон (Питер Джеффри Ревлон Ревсон)/Peter Revson (Peter Jeffrey Revlon Revson) (США)



Род. 27.02.39 в Нью-Йорке, штат Нью-Йорк, США. Погиб 22.03.74 в Кьялами, Южная Африка

Один из наследников парфюмерной империи Revlon. Один из лучших американских пилотов, стартовавших в Формуле-1 в 60-70-х гг. В школе учился в одном классе с Тимом Майером — будущим пилотом Формулы-1 и братом менеджера McLaren Тедди Майера. Спортивную карьеру начал в 1963 г. в Ф-Юниор. В том же году выиграл ГП Колонгагена. На ГП Монако 1964 г. (НПК) дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 5 ЧМ Ф-1 1964, 1971-1974 гг. Выступал на автомобилях: Lotus 24 (Revson Racing, Reg Parnell) в 1964 г., Tyrrell 001 (Tyrrell) в 1971 г., McLaren M19A, M19C, M23 (McLaren) в 1972-1973 г., Shadow DN3 (Shadow) в 1974 г. Лучший результат в ЧМ — 5-е место в 1972, 1973 гг. В перерывах между гонками Ф-1 стартовал в других гоночных сериях: Ф-2 (в 1965 г. занял 2-е место в "Эйфельских гонках"), Ф-3 (победитель ГП Монако Ф-3 1965 г.), Can-Am (чемпион Can-Am 1971 г. (пять побед на этапах)), Trans-Am, USAC (1 победа, 2-е место в Indy 500 1971 г.). Во время тренировок перед ГП Южной Африки 1974 г. в Кьялами на Shadow Ревсона сломалась передняя подвеска,



машина на огромной скорости ударились об отбойник, и гонщик трагически погиб.

ГП в Ф-1: 32; гонок в Ф-1: 30; очки: 61; лучший рез. в квал.: 1-е место; лучший рез. в гонке: 1-е место; быстрые круги: —
Победы в Ф-1: 2 — ГП Великобритании, Канады 1973 г. Полу-позиции в Ф-1: 1 — ГП Канады 1972 г.
Победы в других гонках: ГП Монако Ф-3 1965 г.; этап USAC в Индианаполисе (Indianapolis Raceway Park Race 2) в 1969 г.

Клей (Джанклавдио Джузеппе) Регаццони/Clay (Gianclaudio Giuseppe) Regazzoni (Швейцария)



Род. 05.09.39 в Мендризине, под Лугано, Швейцария

Один из лучших швейцарских гонщиков Ф-1. Карьеру автогонщика начал в 1965 г. В 1965-1966 гг. стартовал в гонках Формулы-3. В 1968-1970 гг. участвовал в ЧЕ Формулы-2 (3 победы, 4 ПП, 1 БК, 62 очка). Чемпион Европы Ф-2 1970 г. На ГП Голландии 1970 г. (4-й) за рулем Ferrari 312B дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 11 ЧМ Ф-1 1970-1980 гг. Выступал на автомобилях: Ferrari 312B, 312B2 (Ferrari) в 1970-1972 гг., BRM P160D, P160E (BRM) в 1973 г., Ferrari 312B3, 312T, 312T2 (Ferrari) в 1974-1976 гг., Ensign N177, N180 (Ensign) в 1977, 1980 гг., Shadow DN8, DN9 (Shadow) в 1978 г., Williams FW06, FW07 (Williams) в 1979 г. Вице-чемпион мира 1974 г. В 1974 г. выиграл не входивший в зачет ЧМ ГП Швейцарии, в 1977 г. стартовал в Indy 500 (сход). На ГП Великобритании 1979 г. принес первую победу в ЧМ Ф-1 команде Williams. В 1980 г. во время гонки ГП США-Запад в Лонг-Биче в конце прямой на Ensign Клей заклинило акселератор, и Регаццони на полной скорости врезался в припаркованный у отбойника Brabham. В результате аварии Регаццони получил серьезные травмы спины и оказался навсегда прикован к инвалидному коляску. Тем не менее позднее Клей все-таки вернулся в Формулу-1 в качестве комментатора швейцарского телевидения, а также иногда стартовал на специально подготовленных для него машинах в гонках легковых автомобилей.



ГП в Ф-1: 139; гонок в Ф-1: 132; очки: 212; лучший рез. в квал.: 1-е место; лучший рез. в гонке: 1-е место; быстрые круги: 15
Победы в Ф-1: 5 — ГП Италии 1970 г., ГП Германии 1974 г., ГП Италии 1975 г., ГП США-Запад 1976 г., ГП Великобритании 1979 г.
Полу-позиции в Ф-1: 5 — ГП Мексики 1970 г., ГП Великобритании 1971 г., ГП Аргентины 1973 г., ГП Бельгии 1974 г., ГП США-Запад 1976 г.
Победы в других гонках: этапы ЧЕ Ф-2 в Хоккенхайме, Энна-Пергузе (ГП Средиземноморья) и Имоле в 1970 г.; не входившие в зачет ЧМ Ф-1 "Гонка чемпионов" 1971 г., ГП Швейцарии 1975 г.; этап ЧМ спортпрототипов 1972 г. в Монце.

Брайан (Брайан Томас) Редман/Brian (Brian Thomas) Redman (Великобритания)



Род. 09.03.37 в Берли, графство Ланкашир, Англия, Великобритания

Спортивную карьеру начал в 1963 г. с автокросса. В 1965 г. дебютировал в Формуле-3, в



1967 г. перешел за руль машин Формулы-2 и спортпрототипов. В том же году выиграл в паре с Иксом "9 часов Рента". В 1967-1968 гг. выступал в ЧЕ Ф-2: лучший результат — 9-е место в 1967, 1968 гг. На ГП Южной Африки 1968 г. (НФ) за рулем Cooper T81B дебютировал в ЧМ Формулы-1. Участвовал в 6 ЧМ Формулы-1 1968, 1970-1974 гг. Выступал на автомобилях: Cooper T81, T86B (Cooper) в 1968 г., Lotus 49C (Rob Walker) в 1970 г., de Tomaso 505 (Williams) в 1970 г., Surtees TS7 (Surtees) в 1971 г., McLaren M19A (McLaren) в 1972 г., BRM P180 (BRM) в 1972 г., Shadow DN1, DN3 (Shadow) в 1973-1974 гг. Лучший результат в ЧМ — 12-е место в 1972 г. Параллельно с гонками Ф-1 с успехом выступал в гонках спортпрототипов, одержал 16 побед на этапах ЧМ. В 1974-1976 гг. выступал в североамериканской Ф-5000: трехкратный чемпион США 1974, 1975, 1976 гг. Чемпион IMSA GT 1981 г. В 1991 г. на Surtees TS16 выиграл гонку исторических автомобилей Ф-1 в Уоткинс-Глене. Продолжал участвовать в автогонках до начала XXI века.

ГП в Ф-1: 15; гонок в Ф-1: 12; очки: 8; лучший рез. в квал.: 10-е место — ГП Бельгии 1968 г., ГП Монако 1968 г.; лучший рез. в гонке: 3-е место — ГП Испании 1968 г.; быстрые круги: —
Победы в других гонках: этапы ЧМ спортпрототипов: в Брандс-Хатче и Спа в 1968 г., Брандс-Хатче, Монце, Спа, Нюрбурге и Уоткинс-Глене в 1969 г., "Тарга Флорио", Спа и на "Остеррайклинге" в 1970 г., в Спа и на "Остеррайклинге" в 1972 г., Монце и Нюрбурге в 1973 г., Моспорт-парке в 1980 г., Дайтоны ("24 часа Дайтоны") в 1981 г.; гонки спортпрототипов, не входившие в зачет ЧМ: "24 часа Дайтоны" 1976 г., "12 часов Себринга" 1975 и 1978 гг.; ГП Лонг-Бич Ф-5000 1975 г.

Йан Рейби/Ian Raby (Великобритания)



Род. 22.09.21 в Лондоне, Англия, Великобритания. Умер 07.11.67 в Лондоне, Англия, Великобритания

Владелец небольшого автосалона в Брайтоне, автоспортом стал заниматься в 1956 г., приняв участие в нескольких гонках Ф-3. Затем выступал на спортивных машинах. В 1961-1962 г. провел два сезона в британской Ф-Юниор. На ГП Великобритании 1963 г. (НФ) дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 3 ЧМ Ф-1 1963-1965 гг. Выступал на автомобилях: Gilby (Ian Raby) в 1963 г., Brabham BT3 (Ian Raby) в 1964-1965 гг. В 1966-1967 гг. стартовал в Ф-2: лучший результат — 12-е место в 1967 г. В 1967 г. на этапе Ф-2 в Зандфорте Йан угодил в серьезную аварию, получил тяжелые увечья и через несколько недель скончался от ран в лондонской клинике.

ГП в Ф-1: 7; гонок в Ф-1: 3; очки: —; лучший рез. в квал.: 16-е место — ГП Великобритании 1964 г.; лучший рез. в гонке: 11-е место — ГП Великобритании 1965 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 квалификацию; НПКК — не прошел предквалификацию; ДК — дисквалифицирован; НФ — не финишировал; НК — не классифицирован в гонке; ЧМ — чемпионат мира; МЧ — международный чемпионат; БК — быстрый круг; ПП — полу-позиции. Примечание: все данные по состоянию на 01.01.02.



Секреты “А1-Ринга”

Окруженная горами и лесами, австрийская трасса является одной из самых красивых в календаре чемпионата мира Ф-1. Но это красота внешняя. Понять, в чем состоит главная прелесть и, вместе с тем, главная сложность “А1-Ринга”, можно лишь за рулем “формулы”.

Лучшее время года

Часто спорят, в какое время года природа Австрии производит большее впечатление: зимой – когда открываются знаменитые горнолыжные курорты, или летом, когда леса и горы, долины и озера предстают во всей красе со всеми своими сказочными замками. В любом случае, про ноябрь в этих спорах упоминают не часто. Между тем именно этот месяц позволил нам увидеть замечательную страну в самом разном убранстве. Всего каких-то две сотни километров по петляющему меж Альп шоссе – но за это время вокруг нас сменились все времена года, причем в самой невероятной последовательности. Солнечная, но чуть прохладная “весна” предгорий сменяется туманной “осенью” долин, которая через десяток километров в свою очередь уступает место неожиданно теплomu “лету”. Солнце столь резко бьет в лицо, что даже не замечаешь, как наступает “зима”. Яркие лучи все еще весело играют бликами в стеклах машины, а за окном уже вздымаются укутанные снегом горные вершины. Но по мере приближения к Шпильбергу на смену “зиме” вновь приходит “лето”.

В этот ранний воскресный час в зеленой долине реки Мур, где расположен автодром, царит необычайное спокойствие и тишина. Дремлет даже упрямый за колючей проволокой небольшой военный аэродром Целтвега, на взлетно-посадочных полосах которого в середине 60-х проходили розыгрыши первых Гран При Австрии. Расположенный всего в паре километров от него автодром “А1-Ринг”, нынешняя арена Гран При, тоже, кажется, еще спит. Вокруг мирно пасутся, пережевывая полетному зеленой траву, стада пестрых коров, а вместо паров бензина над погруженной в тишину трассой витает стойкий запах свежего навоза. Впрочем, даже когда в начале девятого утра за высокими (и обеспечивающими великолепную звукоизоляцию) трибунами раздаются рев гоночных моторов, за пределами трассы его почти не слышно.

Автодром просыпается и наполняется людьми. Никаких гонок в этот день на



Австрия – рай для путешественников. Прокатиться на машине по петляющим меж Альпийских хребтов дорогам осенней Штирии, подышать чистейшим горным воздухом, пусть и с примесью известного “сельского аромата” – ни с чем не сравнимое удовольствие. Красоты природы столь величественны и совершенны, что на их фоне теряется даже автодром “А1-Ринг” – одна из лучших арен Ф-1

австрийском “ринге” не было, однако обстановка очень напоминает гоночный уик-энд. Тот же бурлящий пафос, забытые гоночной техникой боксы, обилие взволнованных и озабоченных лиц. Разница лишь в том, что трибуны абсолютно пусты. В Австрию мы прибыли благодаря любезному приглашению нашего хорошего знакомого, владельца команды Формулы-Volkswagen Вальтера Пенкера, предложившего нам протестировать “А1-Ринг” за рулем его “формулы”. Мероприятие это должно было состояться в рамках большой гостевой программы, которую Вальтер с коллегами из других “коношен” устраивал в этот день с целью “популяризации” автоспорта среди широких масс потенциальных спонсоров, журналистов и просто друзей.

На первый взгляд на трассе царит настоящий хаос: машины самых различных классов от Формулы-Ford до TC одна за другой покидают боксы и утопают асфальт “А1-Ринга”. Но

на деле все идет по строго расписанному плану. “Сегодня мы арендовали автодром в складчину с еще несколькими командами, поэтому график очень четкий: полчаса по трассе “летают” профессиональные гонщики этих команд, следующие полчаса – наши почетные гости, которых мы пригласили сюда, чтобы они могли проехать по несколько кругов за рулем “формулы-Opel” и на собственной шкуре почувствовать, что такое управлять гоночной машиной”, – на бегу объясняет Вальтер. Всего тут собралось около полутора сотен гостей самого разного ранга и возраста: от глубоких старцев до малых детей, с интересом лазающих среди гоночных автомобилей. Один карапуз даже отыскал себе необычный аттракцион, решив покататься на пневматическом домкрате, пока его отец развлекается за рулем гоночной “формулы”.

Но ровно в 12:30 трасса неожиданно вновь погружается в гробовую тишину, нарушаемую только ленивым мычаньем коров. Обеденный перерыв. На следующие два часа вся жизнь автодрома перемещается в небольшой ресторанчик, доставшийся “А1-Рингу” в наследство еще от старого “Остеррайхринга”. На оформленных в стиле 70-х годов стенах вывешены большие выцветшие фотографии героев Ф-1 тех лет – Андресетти, Петерсона, Лауды – с автографами пилотов. Несмотря на удаленность от цивилизации, меню в скромном на вид заведении отвечает самым изысканным вкусам. Таков железный закон местного автоспортивного бизнеса: приятное должно сочетаться с еще более приятным. Нагулявшие на свежем альпийском воздухе зверский аппетит гости



Наш путь к “А1-Рингу” лежит через Зальцбург – родной город Моцарта, который наряду с Венной считается красивейшим городом Австрии. За богатое архитектурное наследие, сочетающее в себе влияние баварской и римской культур, Зальцбург даже иногда называют немецким Римом



Технические характеристики автомобиля Ф-Volkswagen

Шасси.....	Reynard
Мотор.....	Volkswagen VWR-Typ 590
V двигателя, см ³	1984
Компоновка.....	L4
Число клапанов.....	8
Мощность двигателя, л.с.	187
Макс. обороты.....	7500 об/мин
Макс. крутящий момент	215 Н·м на 5000 об/мин
Электроника.....	VW Racing
Топливо-смазочные материалы.....	Shell
КП.....	5-ступенчатая, последовательная
Сцепление.....	Sachs
Амортизаторы.....	Sachs
Тормоза.....	вентилируемые, 4-поршневые, 2-контурные
Колесные диски.....	BBS, передние: 8x13", задние: 10,5x13"
Шины.....	Dunlop, передние: 190/535 R13, задние:230/570 R13
Длина/ширина/высота, мм.....	3961/1680/1015
Колея (спереди/сзади), мм.....	1500/1450
Колесная база, мм.....	2600

Многочисленные гости Вальтера с удивлением взирали, как мы устроиваемся в кокпитах "ф-VW"

Пневматический "аттракцион" Ф-1

Автомобили Ф-VW и Ф-Opel различаются не просто по скоростным характеристикам: это машины разных поколений

Механики Penker Racing Роберт Фигель (слева) и Ферцо Драпаль проводят короткий инструктаж перед стартом. "Самое сложное для новичка - тронуться на гоночной машине с места, тем более здесь на "А1-Ринге", где пит-лейн идет в гору", - утверждает Роб



набивают желудки сочными венскими шницелями, знаменитыми австрийскими апфельштруделями, запивая все это отличным пивом (те, кто уже откатал свою программу), великолепными штирийскими винами или свежайшим молоком альпийских коров, чуть ли не тех самых, что пасутся за воротами автодрома.

Трое официантов разрываются между полутора сотнями гостей. В зале бедлам. Девушка с подносом не вписывается в поворот, и тарелки с грохотом летят на пол. Кто-то шутит, что, похоже, это самая серьезная авария на "А1-Ринге" после столкновения Хайдфельда и Сато в мае. Почему-то подумалось: ох, не к добру поминать лихо.

Мой первый "формульный" контракт

В 14:30, как только в конце пит-лейн загорается зеленый сигнал светофора, ресторан пустеет, гости перемещаются к боксам. И тут их глаза начинают округляться от изумления: механики спускают с подъемников провисевший все утро на полуметровой высоте автомобиль Формулы-Volkswagen. В отличие от "ф-Opel", на которых развлекалась публика, это уже серьезный гоночный автомобиль со 190-сильным двухлитровым мотором и последовательной коробкой передач. Кто же те люди, для которых готовят сей снаряд? А эти люди — мы, журналисты из России.

"Ну что, вы готовы перекрыть рекорд Шумахера?" — напутствует нас один из механиков, пока мы облачаемся в гоночные комбинезоны и отправляемся согласно установленной процедуре на ознакомительный круг по "А1-Рингу" в салоне спортивного Audi S3. "На этой трассе все достаточно просто, — объясняет инструктор, лоя машину в заносе в Lauda. — Три первых поворота проходите на второй передаче, оттормаживаясь с пятой, остальные — на третьей. При этом перед Lauda поднимаетесь до четвертой, перед Rindt — до пятой. Точки начала торможения отмечены вешками по краям трассы".

Далее нас ждет инструктаж по управлению машиной. Нам не повезло: в субботу сгорел двигатель на автомобиле второго пилота Penker. В рабочем состоянии только машина Ронни Куинтарелли, за неделю до этого ставшего вице-чемпионом Формулы-VW, поэтому вместо двух получасовых сессий с очной борьбой на трассе, нам придется провести по



Все заезды на "А1-Ринге" проходят под строгим и неусыпным контролем Вальтера Пенкера. В этот день он король автодрома. Именно Вальтер решает, когда, кому, насколько и на какой машине выезжать на трассу и когда позвать пилота в боксы

одной и "состязаться" с куда более медленными машинами Ф-Opel. А это все равно что за рулем того же Audi S3 соревноваться с "Запорожцем". Несмотря на относительно скромный статус чемпионата, "ф-VW" по классу приближается к автомобилям Ф-3000. Даже внутреннее убранство кокпита "ф-VW" мало чем отличается от дизайна Lola международного чемпионата Ф-3000. Расположение приборов практически идентично. Да и такой же, как на "формуле-3000", углепластиковый монокок позволяет пилоту чувствовать себя в куда большей безопасности, нежели в "ф-Ford" и "ф-Opel", в которых, если снять с них обтекатели, кажется, что ты вообще сидишь, почти ничем не защищенный.

"Чтобы переключиться вверх, перемещаешь рычаг на себя, вниз — в обратную сторону, при этом при повышении передачи сцепление не трогай вообще, а при переходе на низшую скорость — слегка выжимай: примерно на треть хода", — объясняет механик Роб Фигель.

Запомнить все рекомендации и назначение всех тумблеров в кокпите "ф-VW" во время короткого инструктажа практически невозможно. Помогало лишь то, что расположение приборов и переключателей в кокпите Reynard оказалось практически идентично с кокпитом Lola Формулы-3000

Двухлитровые моторы "ф-VW" придушены ограничителем до 7500 об/мин, но нас просят переключаться пораньше и не переключивать двигатель выше 6500 на первых четырех скоростях, чтобы случайно не сжечь дорогостоящий агрегат. "На пятой можешь жать на полную, все равно упруешься в ограничитель", — напутствует Роберт.

Юсти Penker уважительно наблюдают, как мы поочередно устраиваемся в кокпите, ежeminутно интересуясь у Вальтера, кто эти два парня, которым он доверил управление своими самыми дорогими (стоимость одной "ф-VW" около \$45 000) автомобилями. Однако на самом деле рискует не столько Вальтер, сколько каждый из нас. Я уже сижу в машине, когда менеджер Penker протягивает мне небольшой, всего на пару страниц контракт, в котором помимо традиционного в таких случаях "пункта смертников" об отсутствии претензий в случае травм и гибели, говорится, что мы несем полную материальную ответственность перед командой при поломке коробки передач, двигателя и т.д. Признаться, в момент подписания этот документ заметно охлаждает пыл, но почти сразу после выезда на трассу забываешь обо всем. Мгновенно исчезает даже боль от шеститочечных ремней безопасности. Еще минуту назад, когда механики пристегивали тебя к машине, казалось, что не можешь вздохнуть, а теперь ремни даже не ощущаются.

Первые пару кругов предстояло проехать в 20–30 метрах следом за Audi S3 Вальтера. Таково общепринятое правило всех подобных тренировок: сначала нужно выучить трассу. Моя же главная задача за эти два круга —





Параллельно с заездами на гоночной трассе Гран При, внутри кольца "А1-Ринга", словно конвейер, работает школа водительского мастерства автодрома. Кто знает, быть может, среди нескольких десятков водителей этих машин сидит будущий австрийский чемпион мира – наследник славы великого Йохена Риндта, памятник которому открылся минувшим летом у подножия главной трибуны "А1-Ринга"



Однако помимо описанных выше "удовольствий", закрытые повороты австрийского кольца могут таить в себе и крайне неприятные сюрпризы. На входе в Remus спокойный, даже чуть монотонный ритм заездов неожиданно нарушают желтые флаги. Судьи столь активно размахивают ими, будто через несколько десятков метров в незримом "чреве" поворота меня ждет грандиозный завал, вроде того, что случился здесь во время Гран При Австрии. В памяти всплывают леденящие душу кадры столкновения Хайдфельда и Сало, снятые из автомобиля немца. Я торможу с дымом из-под колес, вкатываюсь в Remus на первой передаче и... прямо передо мной вырастает боковой обтекатель машины желтого цвета! Ну что поделаешь, не везет в этом повороте желтым машинам!

Тренировка продолжается, я уже приноровился вести машину более или менее близко к пределу, нагрузки выросли, и кругов через 10 начинает наваливаться усталость. На максимальной скорости в конце прямых встречный воздушный поток едва не срывает шлем вместе с головой, в поворотах боковые перегрузки доходят до 2,5G. От перенапряжения начинаю ошибаться в выражах: перетормаживать, путать передачи, но в этот момент светофор над стартовой прямой очень кстати переключается с зеленого на красный и, заехав в боксы, я уступаю место в кокпите своему товарищу и теперь уже со стороны могу наблюдать, как выражение его лица меняется от тревожно-скептического в момент подписания "контракта" до удовлетворенно-восторженного при появлении в боксах после заездов.

Но вот солнце прятается за спинами хребтов. Тесты подошли к концу, но альпийская сказка продолжается. Долина реки Мур погрузилась в ночную мглу. Гор уже не видно. Но это лишь усиливает ощущение нереальности от вида висящих в воздухе золотых крепостей. Кажется, что разбросанные по невидимым во мгле плоскогорьям и причудливо подсвеченные средневековые замки Тауэрнских гор сделаны из золота. После всех тревожных дней наступает что-то вроде тихой эйфории. И уже не думаешь, какое из времен года в Австрии является лучшим. Похоже, плохих времен здесь просто не бывает. Тем более, если проведешь его так, как мы.

Владимир Маккавеев
Фото Вадима Устинова



приспособиться к работе с секвентальной коробкой передач, что с непривычки оказывается не так уж просто. На шести тысячах оборотов воткнуть высшую передачу без выжима сцепления довольно тяжело, поэтому уже через пару поворотов, вопреки совету механиков, начинаю немного играть сцеплением. И правильно делаю. Как позже объяснил Вальтер, профессиональные гонщики действительно переключаются вверх без сцепления, но делают они это на куда более высоких оборотах. Еще одна проблема – машина самого Вальтера. По меркам гоночного автомобиля его дорожная Audi ползет по трассе словно черепаха. В результате даже на прямых не удастся подняться выше третьей передачи, а в Remus и вовсе приходится опускаться на первую и максимально сбрасывать обороты, от чего машина начинает противно чихать и дергаться. Но все эти трудности продолжают на протяжении всего двух кругов, после чего Вальтер сворачивает на пит-лейн, а я отправляюсь в 15-круговой "свободный полет".

Секреты "А1-Ринга"

Машин на трассе немного, и поскольку все они гораздо медленнее моей, на зеркала можно практически не отвлекаться. Уже через пару поворотов и очередного чихания в Remus понимаю, что тормозные вешки перед виражами для "ф-VW" совершенно не годятся. По сравнению с "ф-Оре" реакция машины на нажатие педали тормоза просто фантастическая и торможение надо начинать чуть ли не в два раза ближе ко входу в поворот. Приходится самому искать точку торможения, круг за кругом оттягивая момент нажатия на соответствующую педаль в каждом повороте. Как и положено, в конце концов эти эксперименты едва не

заканчиваются вылетом на гравий. На какую-то долю секунды опаздываю с торможением на подъеме к Castrol и вместо второй влетаю в поворот на третьей передаче. Машина уходит в занос, но в последний момент, когда все четыре колеса уже прыгали по полосатому поребрику, ее все-таки удается выровнять.

Только проехав несколько кругов по "А1-Рингу" за рулем гоночной "формулы" с ее низкой посадкой, осознаешь, почему даже пилоты Формулы-1 так часто ошибаются в первом, да и не только, повороте австрийской трассы, а заодно понимаешь, в чем состоит главное очарование и главная трудность этого кольца. Если на большинстве остальных трасс перепады высот приходится в основном на скоростные прямые или затяжные виражи, то на "А1-Ринге" почти все медленные повороты за исключением лишь Lauda и Berger не только закрытые, но и находятся непосредственно на изломах трассы (Castrol и Remus – с подъемом, Gosser, Rindt и Mobilkom – со спуском). Помимо наличия длинных прямых, во многом именно ошибками на выходах из медленных поворотов вызвано традиционно большое число обгонов на этой трассе.

Сравнительные характеристики автодрома "А1-Ринг" для машин Ф-1 и Ф-VW

Длина кольца: 4,326 км
Время на круге: 1'10.0/1'36.0
V макс.: 290/220 км/ч
V ср.: 222/162 км/ч
Скорости в поворотах, км/ч:
Castrol – 128/116; Remus – 72/62;
Gosser – 112/80; Lauda – 168/135;
Berger – 200/150; Rindt – 112/95;
Mobilkom – 168/125



Вальтер Пенкер

Гоночную карьеру Вальтер начал в первой половине 70-х годов. Несколько лет успешных выступлений в Ф-Ford, Ф-Vau и Ф-3 позволили ему продолжить карьеру в чемпионате мира спортпрототипов, где он соревновался с Аланом Джонсом, Витторио Брамбиллой, Жан-Пьером Жабюем и другими известными пилотами. Затем Пенкер несколько лет проработал инструктором в гоночной школе Джима Расселла (среди «преподавателей» этой школы значился даже чемпион мира Эмерсон Фиттипальди). Вальтер учил азам гонок таких пилотов как Марк Зурер и Майкл Андресетти. В начале 80-х Вальтер ушел из школы Расселла в Team Walter Lechner, где он совмещал работу инструктора с работой тим-менеджера и личного менеджера Штефана Беллофа. В 1983 году Вальтер основал на «Остеррайхринге» школу экстремального вождения (Walter Penker Anti-Sliding-School) и через несколько лет – гоночную команду Penker Racing. После успешных выступлений в Ф-Ford в 1990–1991 годах, с 1992 года PR стала выступать в Ф-Opel, а с 2001 года – в Ф-VW. Сегодня Вальтер является менеджером восходящих звезд автоспорта: Андреа Пиччини (FIA GT), Роба Нгуена (MЧ Ф-3000) и Ронни Куинтарелли (Ф-VW).

Из вашей команды в последнее время вышло немало способной молодежи. В чем ваш секрет?

Если хотите, я специализируюсь на поиске молодых талантливых гонщиков, инструкторов их, готовлю тестовые и гоночные программы, прокладываю для них дорогу вверх, к вершинам мирового автоспорта. В числе моих учеников – один из лидеров нынешнего чемпионата FIA GT Андреа Пиччини, Роб Нгуен, выступающий за Astromega в международном чемпионате Ф-3000, и итальянец Ронни Куинтарелли, представляющий мою команду в Формуле-VW. Секрет же – в хорошей школе и напряженной работе. Видите это? (Вальтер показывает на рваные края резины своего Audi.) Я только два дня назад поставил себе новые покрышки. Представьте, сколько кругов я проехал, если так изуродовал резину?

В этом году всех специалистов просто впечатлил прогресс вашего ученика Роба Нгуена, который пришел в Ф-3000, проехав всего девять гонок в Ф-VW. Но при том, что до 2001 года он вообще не участвовал в автогонках, Роб сразу стал бороться за очки в МЧ.

Да, Роб еще очень молод, в гонках всего второй год, но уже достиг очень хороших результатов. При этом в Ф-VW в прошлом году он вообще не стремился к победам, а лишь учился ездить, рассматривая эту серию как промежуточный этап своей карьеры. Роб видит себя пилотом Ф-1 и стремится к этому. Он очень тонко чувствует машину и очень быстр. К тому же он вообще неординарная личность: его родители вьетнамцы, сам он подданный Австралии, учится в Швейцарии, его гоночная

карьера началась в Австрии. Как видите, он очень интернационален.

Вы уже пытались организовать для него тесты в Формуле-1?

Да, мы уже связывались с несколькими командами, в частности, у нас очень хорошие контакты с Williams. Но я не хотел, чтобы посреди сезона Роб отвлекался на такие ответственные мероприятия, от которых может зависеть вся его дальнейшая судьба. Да и его выступления в Ф-3000 это на пользу не пошло бы. Но в дальнейшем, как только он будет готов сесть за руль «формулы-1», мы обязательно организуем для него тесты.

Не хотелось бы поработать с русскими пилотами?

Почему нет! Я отлично знаю Виктора Маслова, который два года гонялся в Ф-3000 вместе с Пиччини, знаю его менеджера Александра Требитша... Оба они отличные парни, и я всегда буду рад помочь русским пилотам.

Владимир Маккавеев



БЕЗПЕЧНЫЙ НА ОДИН

Он — самый высокооплачиваемый британский гонщик. Его гонорар за прошлый год составил 12 млн долларов (для справки: столько же получает звезда английского футбола Дэвид Бэкхэм; «зарплата» Дэвида Култхарда почти вдвое меньше). Его состояние превышает 60 млн долларов. У меня есть все, кроме разве что подводной лодки и космического челнока, — поясняет он. — А их у меня нет, поскольку они мне попросту не нужны. Даже вертолет я и то продал за ненадобностью».

Еще он самый, пожалуй, популярный британский гонщик, в особенности среди представительниц прекрасного пола. Поговарива-

ют, что на его счету больше разбитых сердец (причем сердец очень красивых женщин), чем очков, заработанных им в Формуле-1 (для справки: 191 очко — 5-й результат среди действующих пилотов).

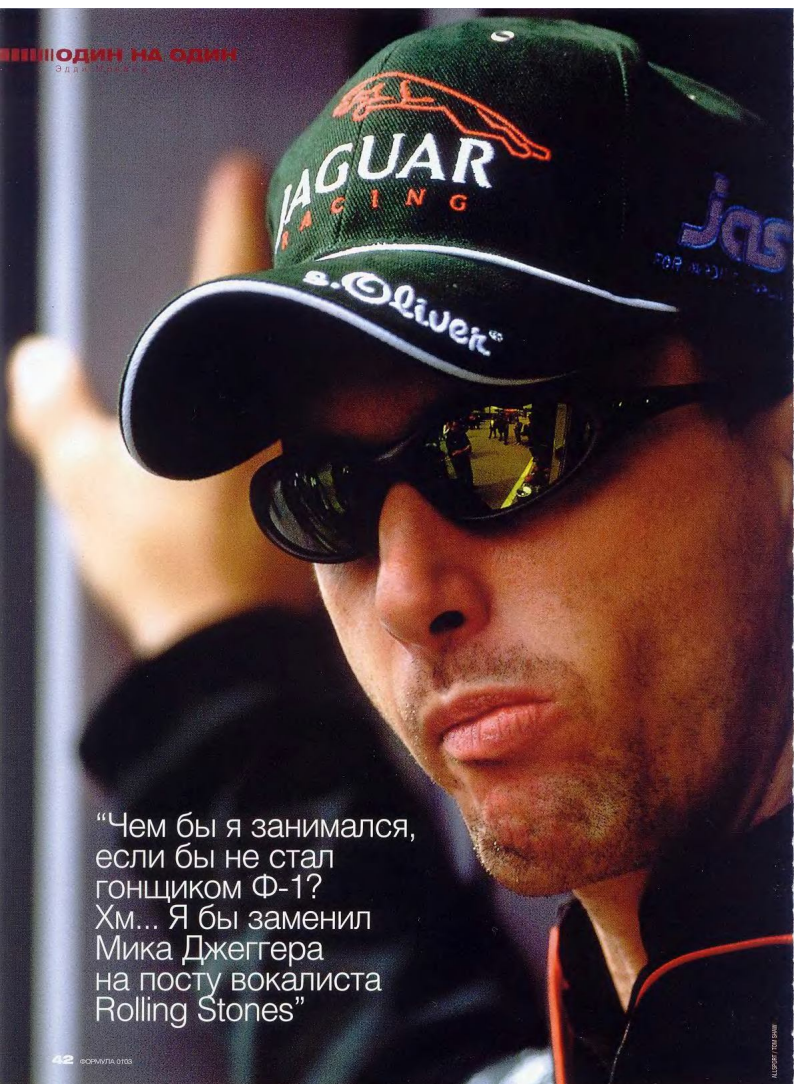
Вышесказанное, впрочем, не означает, что он бегает за юбками быстрее, чем гоняется за соперниками по трассе. Напротив, потенциально он, возможно, и самый быстрый на сегодняшний день британский гонщик (для справки: сам себя он считает лучшим после Михаэля Шумахера пилотом Ф-1). Причем к смертельному риску, с которым сопряжен автоспорт, ему не привыкать: он родился

и вырос в Северной Ирландии в самый разгар кровопролитных уличных столкновений местных радикалов с армейскими частями.

Он был очень близок к тому, чтобы стать чемпионом мира, но так и не стал им и, быть может, не станет, но при этом он — не просто гонщик, а своего рода «икона» сегодняшней Формулы-1. Или же вчерашней: ведь в это межсезонье его судьба весьма неожиданно повернулась таким образом, что, возможно, все написанное выше надо будет читать уже в прошедшем времени. Но, как бы то ни было, он остается самим собой. Он — Эдди Ирвин. Беспечный ездок.

Беспечный ездок





“Чем бы я занимался, если бы не стал гонщиком Ф-1? Хм... Я бы заменил Мика Джеккера на посту вокалиста Rolling Stones”

Если Эдди действительно ничем серьезным не занят, куда не торопится, то он легко вступит в разговор и даже берет на себя ведущую роль, оставаясь при этом устиво внимательным к собеседнику. Так что просто пообщаться с Ирвайном — одно удовольствие.

Интервьюировать его гораздо сложнее: в своих ответах и комментариях по самым серьезным вопросам он спокоен и рядом прибегает к иронии и остроумным отговоркам. Типичный пример. Вопрос: “Эдди, правда ли, что ты собрался вернуться в Jordan и что титульный спонсор команды — табачный бренд B&W — как раз хотел бы, чтобы одно из мест в ней занял видный британский гонщик?” Ответ: “Видный британский гонщик? О! Право же, не знаю, кто бы это мог быть...” Повторит Эдди, даже когда рассказывает о чем-то очень волнующем, неизменно тихо и как бы немного нараспев, интонациями своего шотландского акцента, и то и дело перескакивая на острые словечки и жаргонизмы.

Так что более 40 минут “протокольной” беседы с первым пилотом Jaguar оказались испытанием не из легких. К тому же первая половина этого времени прошла при активном участии представителей “британского прессы” в Формуле-1 — коллег из The Times, The Sun, The Independent, и в течение этого времени я порой ощущал себя так, как если бы оказался в компании марсиан, говорящих на совершенно непонятном мне языке, а потом, при расшифровке диктофонной записи пришлось изрядно

поломать голову. Но, право же, то, что изрекает Эдди Ирвайн, стоит и не таких мучений!

Маленькие победы Большого Эда

Необходимое пояснение: этот разговор с Ирвайном состоялся накануне прошедшего Гран При Бельгии, когда о его замене на Марка Уэббера можно было говорить лишь как о возможном варианте. Когда же это стало свершившимся фактом, многое сказанное им тогда стало восприниматься уже с несколько иным смыслом: суда по иску Эдди оспаривания такого развития событий (потому, в частности, был заведомо согласен и на существенное уменьшение своего гонорара), разве что надежды дотянуть до последнего и успеть самому гордо хлопнуть дисером.

Эдди, просни все же ситуацию: что ты собираешься делать, если тебе придется покинуть Jaguar? Уйдешь из Формулы-1 совсем, перейдешь в Jordan, либо, что совсем уж удивительно, но такие ходят слухи, — станешь тест-пилотом Ferrari?

Ferrari?! Ха-ха. Скверная штука. Ну, уж нет, этому не быть. Хотя бы потому, что это ведь каторжный труд — накатывать в Муджелло круг за кругом два или три дня подряд, после чего нужно как минимум неделю восстанавливать силы. Вообще же пока еще рано что-либо решать, я не тороплюсь это делать. С одной стороны, я пока не добился того, ради чего сюда шел — помочь Jaguar стать

топ-командой. С другой стороны, могу сказать наверняка: в следующем сезоне я хочу ездить на машине, которая позволит претендовать на успех, а не просто “отверивать” и лишь в этом случае имеет смысл вообще оставаться в Ф-1. Я здесь не просто потому, что я такой симпатичный парень, а потому, что я хороший гонщик и потенциала во мне все еще побольше, чем во многих вместе взятых. Не хочу повторения этого сезона, не хочу вновь пластиться позади всех на заведомо никуда не годной машине.

Имеет ли при этом значение размер гонорара?

Конечно, имеет, но не решающее. Сейчас в плане материального благосостояния я достиг такого уровня, что еще 5 или 10 млн долларов, пожалуй, не сделают меня счастливым, а мою жизнь качественно лучше. Меня интересует не выступление в Ф-1 как таковое, а возможность регулярно финишировать в числе призеров. Это — главное, и, если мне предложат место за рулем конкурентоспособной машины, я подпишу контракт и за меньшие деньги.

А не опасаться того, что после трех последних лет за рулем далеко не самой успешной машины ты мог просто утратить способность побеждать?

Отнюдь. Ведь неважная машина просто не позволяет соперничать с лидерами, но на уровне ее возможностей я успешно соревнуюсь, обгоняю, использую те же навыки и радуюсь своим “маленьким победкам”. Более того, в районе тех позиций, за которые я сейчас веду борьбу, можно сказать, “большие гонки”, нежелези в “зоне Шумахера”. И в прошлом году, когда машина была значительно лучше, я совершил больше обгонов, чем кто-либо другой. Нет, я не только не утратил должных навыков, но даже и развил их.

Есть и другая сторона той же медали: выступая за Ferrari, ты был одним из лидеров. Большим Эдом, ныне же твое место “на вершине” заняли новые герои. Надо думать, что в этой ситуации тебе, пребывав ныне на второстепенных, если не третьестепенных ролях в Ф-1, нелегко оставаться самим собой, тем же Ирвайном, что и прежде.

Конечно, в какой-то степени так и есть. Но не то чтобы я очень сильно переживал по поводу себя самого и испытывал что-то вроде комплекса неполноценности... Просто бывает обидно, что из-за проблем с машиной не можешь проявить себя сполна. Вернее, не можешь показать тот результат, на который потенциально способен.

Рубенс недавно сказал, что впервые в его распоряжении оказалась “идеальная” машина — ни избыточной поворачиваемости, ни недостаточной, никаких других сложностей с настройками и управлением. Едет именно так, как надо. Не жалеешь, что не дождался в Ferrari такой машины?





Ники Лауда:
 “С главными качествами у Эдди все в порядке. Он упрям и самоуверен, и мне это нравится – именно таким и должен быть первый пилот команды”



Для Рубенса этот год стал лучшим в его карьере, для меня – худшим, за исключением, быть может, 1996-го. Да, когда у тебя такие неважные результаты, это не улучшает настроения. Но я не склонен на этом заикаться, нельзя же все время ощущать себя неудачником. Да, конечно, было бы здорово иметь сейчас такую прекрасную машину, потому что та, на которой я езжу в Ferrari, уступает McLaren. Но я ни о чем не жалею, потому что, во-первых, хорошая или плохая машина – это лишь один из факторов; переход из одной команды в другую зависит и от ряда других не менее, а иногда и более важных обстоятельств. Во-вторых, я ожидал, что Jaguar будет вполне конкурентоспособным автомобилем. В-третьих, я провел время в Ferrari отнюдь не зря, многому научился, работал с выдающимися людьми и работал с удовольствием.

Былое и думы

Эдди уже случалось наступать на те же грабли, которые оказались ему уютными по завершению контракта в Jaguar. Хотя в последний год выступления за Ferrari Ирвайну уже и самому изрядно надоело быть “тенью” Михаэля Шумахера, все же решение боссов “Скудерии” прервать сотрудничество с ним стало для него большой неожиданностью. “Через пару дней после Сильвестроне (дядя Михаэля Шумахера, попал в аварию, сломал ногу – прим. авт.) руководство команды сообщило мне, что мой контракт продлен не будет. Довольно странный момент они для этого выбрали, учитывая, что как раз тогда я стал единственным надеждой Ferrari в борьбе за чемпионский титул!”

Но когда в следующем сезоне Эдди перестал набирать силы “тардующего жеребца”



Ирвайна отчислили из Jaguar в тот момент, когда Ники Лауда нежелал на пляжном песке Майами. Но вслед за Эдди из команды “попросили” и самого Лауду. Оба были очень требовательны к персоналу, и многим это пришлось не по вкусу. В то же время между собой эти двое с самого начала отлично ладили, оставляя второму гонщику Jaguar, Педро де ла Росе, роль “третьего лишнего”. Ники Лауда: “Да, мне легче, чем другим членам команды, сладить с ним, потому что я старше. И он уважает мои достижения и знания. Кроме того, меня не проводил на машине, и он это знает. А вот инженеры с ним куда труднее”.

На довольно темную лошадку, какой тогда явился Jaguar, это был отнюдь не вынужденный шаг, а вполне сознательный выбор. Альтернативой был переход в McLaren, но там амбициозного ирландца элементарно “недооценили”. “Я вел переговоры с McLaren, но большого желания перейти туда у меня не возникло, – вспоминает он. – Я сказал им, что если только потому, что у них лучшая машина, они собираются торговаться, то мне у них лежать нечего. Когда меня ценят, и я выкладываюсь “на все сто”. Но не уважаю тех, кто хочет за мой счет нажиться. И в Ferrari меня вечно пытались надуть. В Jaguar – совсем иная атмосфера, и во многом именно это меня и привлекло. Они дали мне понять, что я им действительно нужен – при том, что от желающих попасть в эту команду отбоя не было. И это, в свою очередь, вызвало у меня желание дать команде все, на что я способен”.

И он отдал. Во всяком случае, инженеры команды убеждены, что если к концу минувшего сезона R3 и удалось хоть как-то довести до ума, то лишь благодаря советам Эдди, его опыту. И руководство команды решило: мавр сделал свое дело, мавр может уходить. Но три года назад выбор Ирвайна породил разговоры, что хороший гонорар значит для него куда больше, чем хорошая машина.

Эдди, верил ли ты, выбирая Jaguar, что, хоть и не сразу, но добьешься успеха? Или же, как говорили, просто решил “посачковать” пару-тройку лет в комфортных условиях в солидной команде с большой заработной платой?

В спорте нельзя “сачковать”, ведь о тебе судят по твоим выступлениям. Если ты честно делаешь свою работу, тебе за нее хорошо платят, если нет, тебе не платят вообще. Ко-

нечно же, я рассчитывал на успех, и в прошлом году, казалось, он уже совсем близок: в квалификациях удавалось занимать места в третьем-пятом рядах стартовой решетки, но успешно финишировать не позволяли проблемы с надежностью. Жаль, что в этом сезоне развитие пошло вспять, R3 оказалась полным дерьмом: результаты выступлений говорят сами за себя.

Но в самом начале здесь все было гораздо хуже, чем даже в Ferrari в 1996 году, когда я туда пришел. Многим в команде не хватало опыта, кое-кто и вовсе прежде не работал в Формуле-1 и не шло в ней соображал. Они не шли ни в какое сравнение с “доками” из Ferrari, а я по характеру очень нетерпеливый, и это сразу же породило разговоры о моей “оклочности” в отношениях с инженерами. (Дважды месяцами спустя именно это и поставил в вину усложненному Ирвайну Ники Лауда: “Он был слишком требовательным”. – Прим. авт.) Просто в Ferrari я получал от инженеров и механиков то, что хотел, потому и причин шуметь не было.

А как же та история с потерянными колесом во время пит-стопа, возможно, стоившая тебе победы в ГП Европы в твой последний сезон в Ferrari, а стало быть – и чемпионского титула в итоге? По твоему мнению, это была просто нелепая случайность или все же умысел команды?

Мы потом тщательно разобрались со всей командой во всех обстоятельствах этого эпизода, и, без сомнения, это была досадная случайность, какие бывают. Условия гонки были непростыми, ребята были под большим давлением. Нет, конечно же, это не было умыслом.

Я пристально слежу за Ирвайном, за его глазами, пытаюсь уловить малейшее смещение, но нет – говорит он, похоже, совершенно искренне, разве что какое-то отстранение, словно не желая вновь ворошить старую избитую тему. Но не зря же говорит, что дыма без огня не бывает: расхожую версию о “подставе” колесом породили дискриминационные тенденции в команде, на которые не раз сетовал сам же Ирвайн.

“Михаэль, как и все мы, далеко не ангел, но и не дьявол”, – рассказывает Эдди. – Но мой первый год в Ferrari был подлинным ночным кошмаром в значительной степени и по его “вине”. Просто вся команда работала только на него, все структуры были сформированы под него, и это касалось даже номеров в отеле и дорожных машин. К примеру, в Италии, если машина оснащена специальным электронным пропуском, КПП на платных автострадах можно проехать без остановки. Так вот на машине Михаэля такой пропуск был, а на моей не было. И так во всем – отношение к нему и ко мне было как, соответственно, к человеку первого и второго сорта.

И что категорически нельзя было делать, так это выступать ярче Шумахера. После того

как в дебютный в Ferrari сезон я опередил его в квалификации перед первым же ГП, меня отстранили от тестов на два месяца. Я был самым высокооплачиваемым "отпускником" в Ирландии – просто сидел дома, возился со своими машинами и мотоциклами и проводил время с приятелями. Так было и в последующие сезоны. Михаэль врывается в стену в Канаде – и ничего. "Подумаешь, – говорит Тодт, – такое случается". А мне стоило тогда в Сильверстоуне промахнуться на каких-то полметра на пит-стопе, так он такой шум поднял... И при этом ведь его даже не было на автодроме, он был с Михаэлем в госпитале. И ведь в том же Сильверстоуне Михаэль разбился из-за собственной ошибки. По официальной версии – проблема была в неисправности тормозов. Но произошло это в момент, когда я, удачно стартовав, вырвался вперед, а Шумахер, проваливший старт, пытался меня обогнать. Я ни за что не хотел пропускать его, пока мне, как обычно, не прикажут сделать это из боксов, и полагаю, что он просто хотел перетормозить меня и затем заблокировал колеса, после чего отпустил тормоза, чтобы разблокировать их, но его скорость к этому моменту меньше не стала. Тогда он снова ударил по тормозам, и вот тогда-то и лопнула злополучная тормозная трубка.

В общем, из-за такой политики двойных стандартов в команде мне было очень тяжело морально – но что я мог поделать?"

Как у тебя сложились отношения с Лаудой? У него ведь, как известно, весьма непростой характер. Говорят, однако, что вы "спелись".

Да, никаких проблем, мы достаточно хорошо понимаем друг друга. Когда мы впервые встретились в Мельбурне перед первым ГП сезона, он спросил, что, на мой взгляд, неправильно в работе команды? Я высказал все, что думал по этому поводу, и спустя пару дней он признал, что я совершенно прав, и что и он поражен тем, как неумно все организовано. Но не стоит думать, что я бегу к нему по каждому вопросу, нет. В основном все, что касается техники, я решаю с техническим директором Гюнтером Стейнером, как в Ferrari решал с Жаном Тодтом. Ники – как Лука ди Монтеземоло в Ferrari. (В этой связи, правда, стоит вспомнить, как в 1995 году в Аргентине, в ходе своей первой встречи с "богом" Ferrari – Лукой ди Монтеземоло – Ирвайн посетовал на высокие цены на запчасти к его дорожной GTO и не постеснялся простодушно спросить, может ли тот как-то посодействовать в этом вопросе. – Прим. авт.) Он – "большая шишка" и решает генеральные вопросы.

Вообще же, надо сказать, что Ники, Жан и Берни Экклстоун – три самых умных человека в Ф-1. Они очень четко и ясно мыслят, а я люблю логику.

Помогает тебе как-либо, или же, напротив, осложняет жизнь то, что шеф коман-



Перейдя из Ferrari в Jaguar, Ирвайн вышел из тени Шумахера и сам стал первым пилотом, но в "нагрузку" к высокой зарплате получил весьма слабую машину. Но и на ней он умудрялся зарабатывать очки и даже призовые места.

Ники Лауда: "У Эдди превосходная скорость перед входом в поворот. Он замечательно контролирует машину. Эдди гораздо лучше справляется с присущей Jaguar недостаточной поворачиваемостью, нежели Педро, бросая машину вглубь поворота и тем самым порождая избыточную поворачиваемость. Для этого нужны и крепкие нервы, и крепкие яйца, и талант – у Эдди все это есть".

ды – не менеджер от компании, а бывший гонщик, да еще и трехкратный чемпион мира?

Иногда помогает, иногда – наоборот, в зависимости от ситуации и даже от трассы.

В характерах и взглядах на жизнь Ирвайна и Лауды много схожего (что, впрочем, в результате не помешало Лауде по окончании сезона выставить Ирвайна за дверь), но Эдди, соблюдая политкорректность по отношению к своему боссу, не склонен распространяться на эту тему. Зато, сравнивая себя с также упомянутым им Экклстоуном, Эдди – совершенно в своем репертуаре: "У нас много общего. До прихода в Формулу-1 я был продавцом поддержанных машин – как и он. Я любил гоняться по округе на мотоцикле – и он тоже. Мы любим вещи одного и того же рода. Полагаю, что он считает многих в Ф-1 скудоумными, и я тоже так считаю".

Слово и дело

На твоём персональном сайте я прочел однажды, что ты "получаешь удовольствие от прокрутки своих денег, приобретая и продавая недвижимость". Говорят, тебе принадлежат 50 объектов недвижимости по всему миру. Можешь раскрыть коммерческую тайну, что это за недвижимость?

Самая разная. Дома, например, – в Майами, в Ирландии. В каком-то смысле в душе я по-прежнему остаюсь продавцом поддержанных машин, мне нравится "делать деньги".

А тратишь?

Нет, я трачу не более чем десятую часть от того, что зарабатываю. Остальные не то



чтобы в "кубышку" складывать, а инвестирую, играю на бирже...

И как, успешно?

Пока да. Однажды заработал на сделке сразу почти полмиллиона.

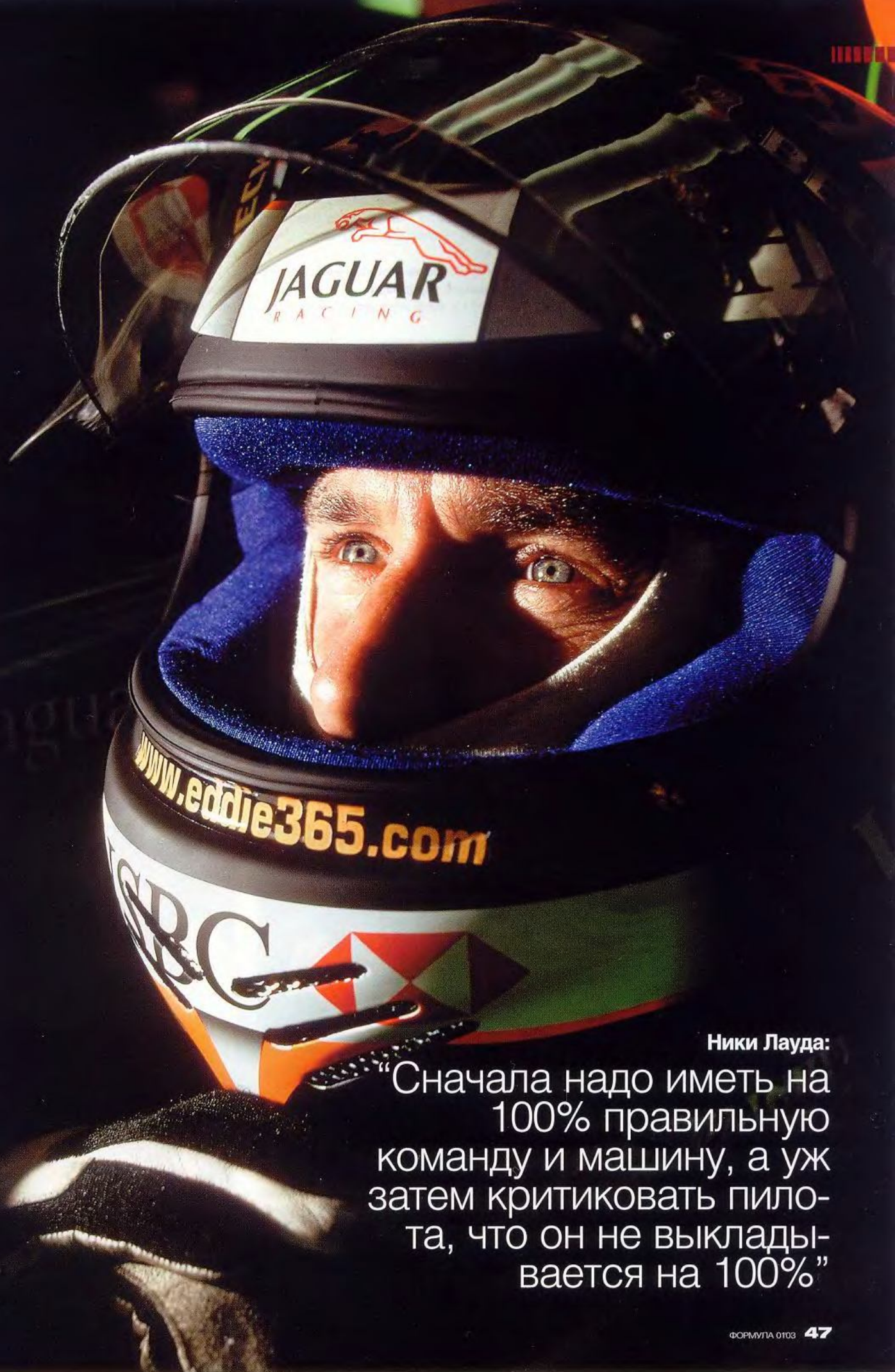
Отвечая на вопрос, щедрый он человек или скупой, Эдди выходит из положения со свойственной ему находчивостью и юмором: "Я не из тех, кто разбрасывается деньгами. К примеру, я даю своим друзьям пользоваться моей яхтой, самолетом, домом, покупаю на всех пиво, когда мы отправляемся погулять, но не посылаю им в подарок на Рождество по Ferrari".

Ты известен как большой остролов и приколист. Какой приколы из твоего "архива" тебе памятен более всего?

Вообще-то это преувеличение, не такой уж я и шутник. По крайней мере, сам себя таковым не считаю. Да, конечно, иногда случается пошутить, но как и всякому достаточно развитому умственно человеку. Не более того.

Что ж, на нет и суда нет. И все же шутит Ирвайн довольно часто. Правда, смешно бывает далеко не всем. Причем Эдди не шадит никого. Шумахер – не исключение.

Австралия, 1995 год. В четверг вечером Ирвайн весело и шумно проводит время с друзьями в баре отеля. Входит Шумахер, и Эдди, конечно же, зовет его присоединиться к компании и выпить с ними. Михаэль сдержанно благодарит, но отказывается, пытаясь объяснить, что он вообще не любитель пить спиртное: "Нет, нет, спасибо, я просто... не могу". "Что случилось?! – изумленно восклицает Эдди на весь зал. – Ты забеременел?" Все, кроме Шумахера, смеются...



Ники Лауда:

“Сначала надо иметь на 100% правильную команду и машину, а уж затем критиковать пилота, что он не выкладывается на 100%”

ОДИН НА ОДИН

Эдди Ирвайн

Монако, 1996 год. Вопрос Ирвайну: "Почему у Шумахера шлем такой странной формы?" Ответ Эдди: "Потому что он немец. У него голова странной формы".

И еще один, довольно характерный для Ирвайна пример "шуточек". Опять же в Монако. Эдди, по обыкновению, ждал толпу девушек. Когда он вышел, одна из них протянула ему цветы. На свою беду, красотой она не блистала. Эдди посмотрел на девушку, на цветы, взял их и... отдал другой девушке – писаной красоте. Это развеселило всех, кроме первой девушки.

Живешь лишь однажды

Однажды, когда Ирвайн гонялся еще за Феттаги, Хахакину и Шумахеру задали вопрос, чего они ожидают от своих напарников по команде. Мике отвечал долго, серьезно и обстоятельно, а Микаэль был краток: "выстрелив" в своего злейшего соперника из его же оружия. "Ожидая, что Эдди будет держаться подальше от моей дочери, когда она подрастет и начнет ходить на свидания!"

Ирвайн и девушки – понятия столь же неразрывные, как кот и сметана. Никки Лауда как-то сказал: "Мене не интерес, как с кем он проводит свое свободное время, потому он делает это не в своей гоночной машине – девушка туда вместе с ним просто не поместится". Другими словами, если бы поместилась, Эдди мог бы приятно проводить время, так сказать, "без отрыва от производства" – столь большую часть его жизни занимают взаимоотношения с представительницами прекрасного пола.

"Идеальная женщина?" – рассуждает он, объясняя свою страсть к частой смене подруг. – Разве такая существует? Существует ли идеальная машина? Тебе нравится Mercedes, потому что он очень комфортен, позволяет расслабиться. Феттаги – потому что он сексуален. Ядучи – потому что очень сильный. Но нет машины, которая сочетала бы в себе все достоинства. И, наверное, так и с женщинами. Делая окончательный выбор – ну, свадебные колокольчики и все такое – ты должен пойти на некий компромисс. Я постоянно в поисках этого компромисса".

Перед тем как начать интервью, Эдди, извинившись, подсаживается за соседний столик, где сидит озабоченное хрупкое создание – девушка, с которой его можно видеть в последнее время и с которой они очень трогательно ходят за ручку. Она (конечно же!) – модель, но держится на редкость скромно. Более того, ее лицо почти всегда грустно, но стоит рядом появиться Ирвайну, на нем тут же возникает улыбка. Они сити известную для гонщиков Ф-1 "пасту" и о чем-то ворочают.

"Помогает ли при знакомстве с женщинами моя известность, то, что я гонщик Формулы-1? Ну, конечно, мало кто этого не знает. Был я тут как-то в клубе, и там одна модель прямо излучала вся перлю мою, стараясь привлечь мое внимание. А мне она совсем не

была интересна. Мои друзья позвали ее за наш столик, и она уехала со мной. Они у нее что-то спрашивали, а она отвечала мне. Вот как тяжело бывает с девушками иной раз. Мне такие подходы не по душе", – сетует Эдди с неподдельным разочарованием в голосе.

Эдди, у тебя, кроме всего прочего, репутация большого сердцееда...

Разве? Не знаю, хорошая эта новость или плохая...

Поделись своими секретами "охмурения" женщин.

Ну, это просто. Женщину надо как следует... (далее следует совершенно нелепый совет, сопровождаемый плутовским блеском в глазах Ирвайна и смехом, при этом секретарь команды Нав Сидху прикладывает палец к губам и кивает в сторону соседнего столика, напоминая, что там сидит девушка Ирвайна. Затем Эдди продолжает уже серьезно. – Прим. авт.) Женщину надо понимать. Если ты понимаешь ее, понимаешь, чего она хочет, и она чувствует, что ты ее понимаешь, то дело в шляпе. Не знаю, почему считается, что красивые женщины отпугивают мужчин. У меня нет проблем подкатиться к какой угодно красавице. И у моих друзей тоже. В Милане мы только и делаем, что "охмуряем" самых красивых в мире женщин. Я люблю красивых женщин. Таких, чтобы, как увидел, сразу воскликнул: "Ух ты!" И в этом я очень разборчив, быть может, даже больше, чем следовало бы. Но нужно и еще кое-что, кроме красоты. Просто красивых женщин очень много. Я знаю множество самых красивых супермоделей, с которыми просто одиошь от скуки – все рав-

но что говорить со стеной или играть с самим собой в теннис – ты бросаешь мяч, а обратно – ничего. В этом смысле, в плане общения с женщинами я очень избалован матерью моей дочери.

А как у тебя отношения с твоей дочкой и ее мамой?

Я постоянно болтаю с Зои по телефону и периодически навещаю ее. Последний раз – пару месяцев назад, и это было здорово. Она очень любит своего папу. А я очень горжусь ей, и хотел бы, чтобы ей восхищался весь мир. И если мне и случается за себя бояться, то лишь тогда, когда держу ее на руках и думаю, что однажды она может остаться без папы. Надеюсь, все же, этого не случится.

Мать Зои, Мария – прекрасная женщина и выдающаяся личность. Кого-то лучше нее встретить очень, очень, очень трудно, потому что она прекрасна, она умна, она понимает меня, и она мать моей дочери.

Собираешься ли ты жениться?

О нет, я предпочитаю оставаться холостым.

Почему?

Слишком люблю свободу. Хочу делать то, что хочу. И с теми, с кем хочу. Даже постоянную девушку не хочу иметь. Как-то у меня была такая целый год, и скажу по секрету (Ирвайн наклоняется поближе и понижает и без того негромкий голос, поскольку его нынешняя подруга продолжает сидеть за соседним столиком. – Прим. авт.) – это было подобно заново в заднице".

Эдди Ирвайн – олицетворение известного принципа "любимая работа – это хорошо оплачиваемое хобби".

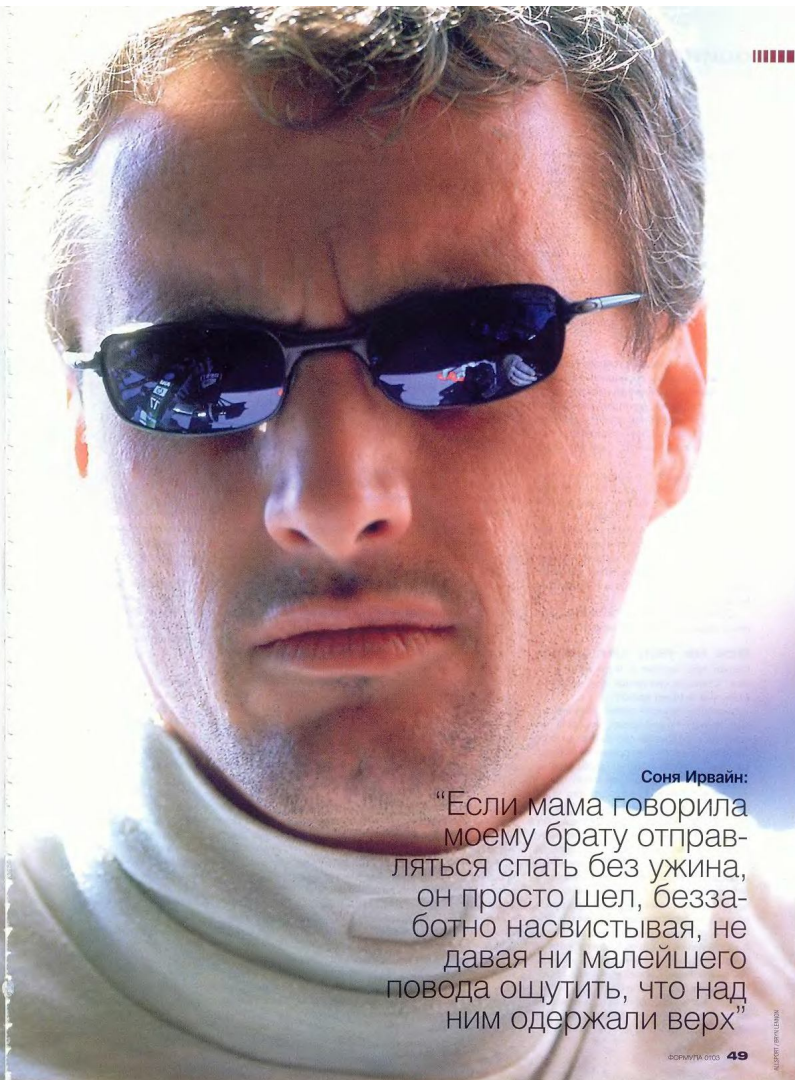


Если быть самым быстрым на трассе Ирвайну, по его мнению, мешает лишь автомобиль, то в скорости, с которой он завязывает и развивает знакомства с представительницами противоположного пола, равных ему, пожалуй, нет.

Соня Ирвайн:

"Я была свидетельницей того, как Эдди подкатил к девушке в ночном клубе и спрашивал: "Ну что, поехали?" и в девяти случаях из десяти она следовала за ним. Такая у моего брата манера "хлестить" девушек. Меня изумляет, что кто-то ведется на такое, но это скорее их, а не его вина".

Внизу справа – нынешняя пассия Ирвайна



Соня Ирвайн:

"Если мама говорила моему брату отправляться спать без ужина, он просто шел, беззаботно насвистывая, не давая ни малейшего повода ощутить, что над ним одержали верх".

“Я счастливый человек, – говорит он о себе. То, чем я занимаюсь, это и моя работа, и моя жизнь. Но я стараюсь получать удовольствие от всего. Мне также нравится звонить по телефону, чтобы что-то организовать, встречаться с людьми, ездить куда-то. Я держу яхту, потому что это тоже приносит мне много удовольствия. У меня квартира в Милане, потому что мне нравится жить там. Живешь лишь однажды, и нет смысла просиживать перед телевизором. Даже на вечеринки я хожу не на все, пусть даже они самые пафосные и очень светские, а лишь на те, которые, как полагаю, придутся мне по душе”.

Ты – профессиональный гонщик. Полжизни, если не больше, проводишь за рулем, наматываешь огромные расстояния на огромных скоростях. А отправляясь в длительную поездку, не связанную с работой, например, в отпуск, ты предпочитаешь что-то иное – поезд, самолет – или все равно поедешь на машине?

Нет, я более чем сыт вождением машины и в гонках, и в повседневной жизни. Для меня, чем легче и быстрее, тем лучше, так что я предпочитаю самолет или вертолет.

Оглядываясь назад и учитывая все, чего ты достиг в карьере автогонщика, – удовлетворен ли ты тем, что именно эту профессию в свое время выбрал? Не жалеешь? Если бы мог вернуться назад, стал бы вновь гонщиком?

Совершенно не жалею, абсолютно доволен, и снова сделал бы тот же выбор.

Все не так, как надо

Каково твоё мнение о Формуле-1 в целом? Стала ли она лучше или, напротив, хуже, чем 5–10 лет назад?

Формула-1 сегодня совсем иная, нежели была прежде. На мой взгляд, она стала лучше. Пришли большие производители с огромными бюджетами и подняли ее на новый уровень. С другой стороны, их приход в каком-то смысле тревожит, поскольку они не фанаты Ф-1. Они здесь лишь для того, чтобы извлечь выгоду для своего бизнеса. Рон Деннис, Фрэнк Уильямс, Эдди Джордан, Пол Стoddарт – это люди, искренне любящие Ф-1 и преданные ей, они сами по своей сути гонщики. От производителей же не знаешь, чего и ожидать. Взять хотя бы Ferrari – они явно переборщили в своем стремлении заполучить все, что только можно. Было бы куда лучше, если бы они перестали делать посмешище из Ф-1. Когда я сам в юности ходил на ГП, мне было наплевать на ход чемпионата. Я шел на гонку, как таковую, шел посмотреть на машины, на гонщиков, как они носятся по трассе, волновался за результат Гран При. Но кто станет чемпионом, как-то не слишком меня волновало. Быть может, Михаэль и Жан Тодт не были фанатами Ф-1, но я был им всегда.



Вверху: Мама Эдди, как и положено, души не чает в своем любимом сыне, и он отвечает ей взаимностью. А черные очки, судя по этой и другим фотографиям, – это у Ирвайнов семейное

Вверху справа: В прошлом году дочь Эдди Зои впервые побывала у папы на работе – на ГП Франции

Справа: Что ни говори, а с уходом такого действительно сильного гонщика и столь харизматической личности как Эдди Ирвайн Формула-1 много потеряет

Комментируя слухи о возможном уходе Жака Вильнева в CART, Ирвайн высказался в таком духе, словно уже “примерял” ситуацию на себя: “Такое впечатление, что кто-то задался целью тем самым “выдавить” Жака из Формулы-1 обратно в Штаты, кто-то очень этого хочет. Не могу этого понять. Кажется, кое-кто попросту потерял нюх. Спорту требуется как можно больше личностей, и, даже если сейчас у Жака нет возможности побеждать, он по-прежнему величайший гонщик современности. И он один из немногих, кто говорит то, что думает. Нам нужны звезды, а не просто пилоты. Иные парни, хоть и выступают за топ-команды, никогда не станут звездами. И потуги замесить корифеев Ф-1 на неких безликих “дарований” – это ошибка. В выборе пилотов владельцам команд стоило бы быть более разборчивыми”.

Какие цели ты ставишь перед самим собой на ближайшие сезоны, если останешься в Ф-1? Возможен ли реванш в противостоянии с Шумахером?

Будучи партнером Шумахера в течение четырех лет, я знаю его лучше, чем кто-либо другой. И откровенно должен признать, в его броне мало уязвимых мест. Но все же они есть, мне они отлично известны, и этого достаточно, чтобы, воспользовавшись ими, быть лучше. Именно поэтому, хоть я и мог бы поделиться своими знаниями, скажем, в прошлом году с Култхардом, но предпочитаю сохранить их для себя до того дня, когда у меня будет машина хоть чуть лучше, чем у Михаэля. Это станет моим дополнительным оружием в борьбе с ним.



Ты, кстати, то и дело довольно резко и язвительно высказываешься в прессе о Дэвиде Култхарде? Откуда такая нелюбовь к нему?

Нелюбовь? Нет, совершенно ничего личного. Я просто констатирую очевидные факты. Очевидно же, например, что в этом году Райкконен заткнул его за пояс. И дальше будет еще хуже. Для Дэвида. Так что пора ему уже на покой.

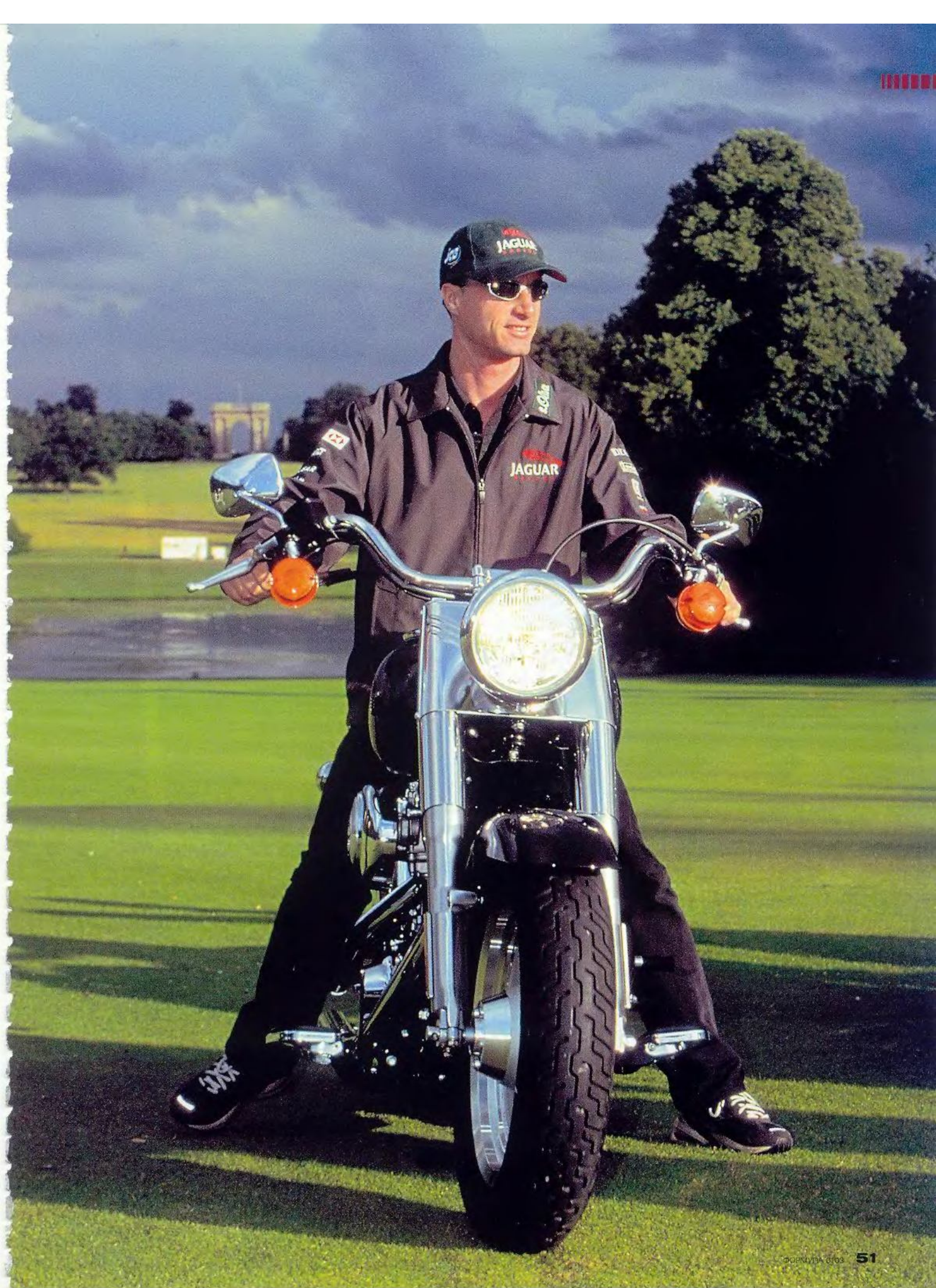
Возможно, ты и сам уйдешь из Формулы-1, так и не завоевав заветный титул чемпиона мира, который однажды был уже почти у тебя в кармане. Что, на твой взгляд, обиднее – уйти так, или, как некоторые, полным неудачником, не добившимся вообще никаких успехов за всю карьеру?

Право же, не знаю, поскольку к неудачникам-то я не могу себя отнести, и не знаю, как ково ощущать себя таковым... Оглядываясь назад, должен признать, что, конечно, было ужасно обидно быть в двух очках от титула и остаться без него. Но, хоть я и не смог стать чемпионом, я вполне доволен тем, чего на сегодня достиг.

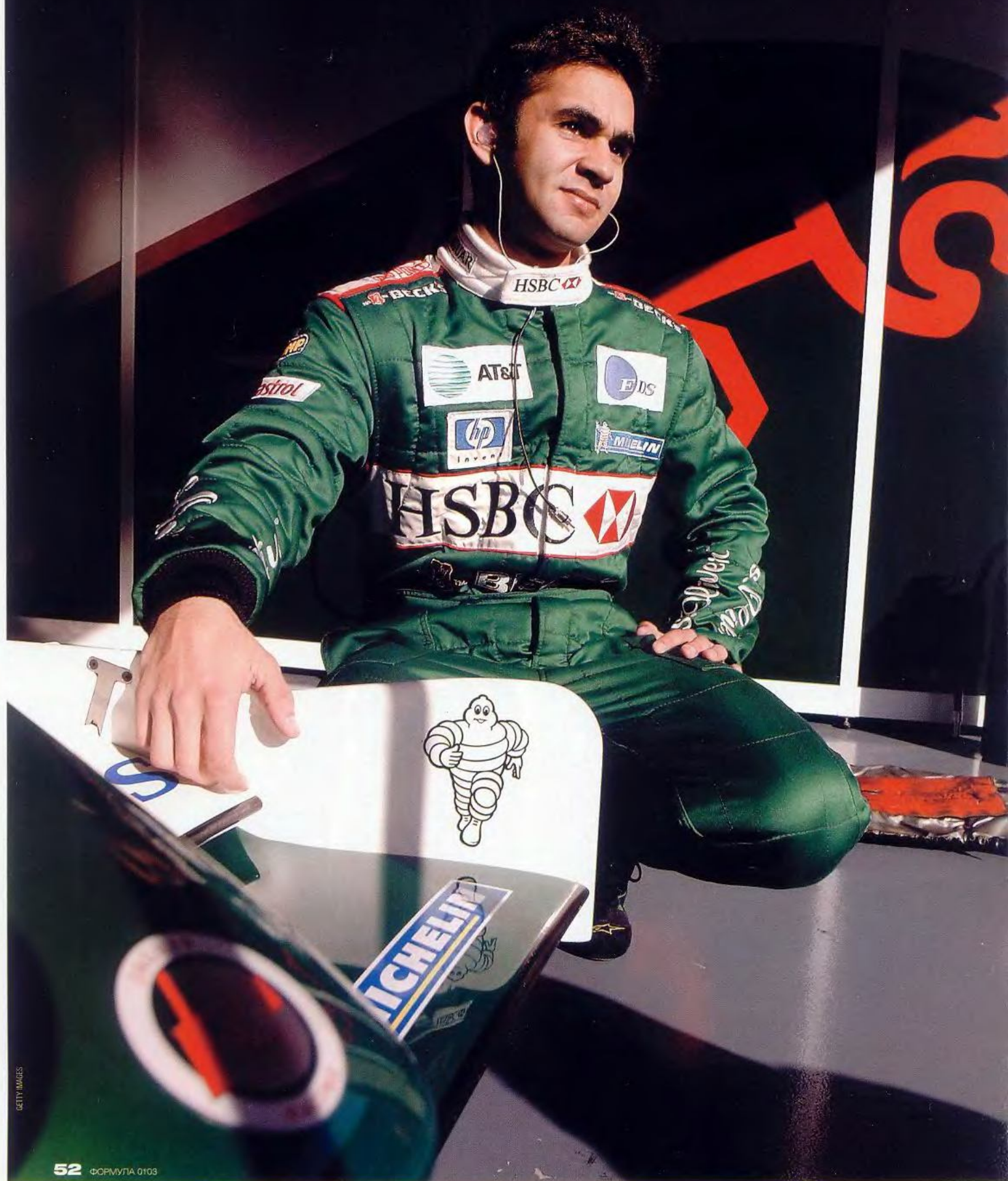
Несколько слов твоим российским поклонникам.

Я как-то был в России проездом по пути в Японию. И собираюсь посетить Москву и Санкт-Петербург в этом или следующем году, погулять, посмотреть и повидаться со своими поклонниками и... поклонницами. Так что – до скорой встречи!

Борис Мурадов



Один на один
Антонио Пиццония



ГОНЩИК ИЗ ДЖУНГЛЕЙ

В самом начале своей гоночной карьеры нынешний новобранец команды Jaguar Racing Антонио Пиццония получил прозвище Jungle Boy – Парень Из Джунглей. Бразильца стали называть так отнюдь не только потому, что он родился в городке, расположенном в амазонских джунглях. На трассе он дерзок и дико быстр, и как говорят знающие Антонио люди, талантом гонщика он наделен от природы. В 2003 году ему предстоит доказать это в Формуле-1.

В автоспорт – за хорошие оценки в школе

Держать руль Антонио Пиццония научился не сидя в карте, как большинство его коллег-гонщиков, а... катаясь на тракторе на ферме у своего отца. К восьми годам он неплохо овладел сельхозтехникой, но, по его собственному признанию, не проявлял ни малейшего интереса к гонкам, отдавая предпочтение другому национальному бразильскому спорту – футболу. Это и не мудрено, ведь в его родном городе Манаус небогатой провинции Северо-Восточная Амазония, не было ни одного картодрома, а гонки проходили на стройплощадке.

Несмотря на такую неблагоприятную среду, судьбе было угодно, чтобы Антонио занялся автоспортом. К тому моменту, когда ему исполнилось девять лет, в гараже дома Пиццонии уже два года пылился карт, подаренный отцу семейства его приятелем, бывшим гонщиком. За хорошие оценки в школе отец решил отвезти своего сына на местный импровизированный картодром, чтобы тот мог попробовать себя за рулем маленькой гоночной машинки. Антонио быстро освоился и в том же 1990 году принял участие в чемпионате Амазонии по картингу. Итог был более чем успешным: чемпион в категории “кадет”.

Пиццония быстро перерос уровень местного первенства и в 1992 году уговорил своих родителей отправить его в гоночную столицу Бразилии Сан-Паулу, где проводится самый престижный картинговый чемпионат в Латинской Америке. К 1996 году Антонио выиграл его во всех мыслимых классах, включая высшую категорию “А”, записал на свой счет 27 побед и 31 поул в 50 гонках и снискал себе славу самого талантливого бразильского картингиста со времен тогда уже покой-

ного Айртона Сенны. Следуя по стопам своего великого соотечественника, Пиццония решил осваивать “формулы”...

Триумфальное шествие

Антонио отправился в Европу не сразу, а сделав остановку в Северной Америке, в серии Barber Dodge и гоночной школе при ней. Ее владельцы были наслышаны об успехах 16-летнего бразильца, но все же опасались, как бы незнакомый с “формулами” новичок не переоценил свои возможности. Оказалось, что это они недооценили его: на первых же тестах в Майами Пиццония побил рекорд трассы. Чемпионат Антонио закончил на втором месте, но мыслями уже был в Старом Свете. “Раз я хочу выступать в Формуле-1, значит, нужно ехать в Англию”, – рассудил бразилец, уже не представлявший себя вне мира высоких скоростей.

Обосновавшись в знаменитом “доме Баррикелло” близ Кембриджа, который уже давно стал пристанищем для приезжавших в Европу бразильских гонщиков, Пиццония приступил к покорению престижных британских “формул”. В 1997 году в Формуле-Vauxhall Junior он выиграл первую же гонку, затем, перебравшись в одну из тамошних топ-ко-

В картинге юный Пиццония с самого начала чувствовал себя уверенно



Следующей ступенью автоспортивного образования стала серия Barber Dodge



Европейский этап своей карьеры бразилец начал с победы в зимнем чемпионате Формулы-Vauxhall 1997 года

манд, – зимний чемпионат, а в 1998 году и основное первенство. Поднявшись на ступеньку выше, в Формулу-Renault, Антонио действовал по той же схеме: победа в зимнем чемпионате в первый сезон и полный триумф – 12 выигранных гонок из 13 – в полноценном чемпионате на следующий год. “Антонио – самый одаренный гонщик, которого я когда-либо видел, – вспоминает Джон Бут, шеф команды Manor, чьи цвета Пиццония защищал в Формуле-Renault.





БЕЛСКО/СУТТОН

— У него есть невероятное желание ехать на пределе в каждом повороте. Он не из тех, кто осторожничает, думая о своей безопасности". Талант Пиццонии не остался незамеченным и для "охотников за головами" из Формулы-1: в том же 1999 году молодого бразильца пригласила на тесты команда Williams, а затем — Benetton и Arrows.

Как известно, Кими Райкконен, принадлежащий к тому же поколению гонщиков, что и Пиццония, попал в "большой цирк" прямиком из Формулы-Renault. Для Антонио путь к мечте выдался не таким коротким. В сезоне-2000 Пиццония выступал в британской Формуле-3 и выиграл чемпионат с поистине фантастическим превосходством над соперниками: лидируя в личном зачете с первой и до последней гонки, он стал первым с 1991 года пилотом, который завоевал титул в свой дебютный сезон. Казалось бы, после этого сам бог велел боссам из Формулы-1 забрать к себе подающего надежды бразильца, но, увы, Пиццония не мог похвастать такой поддержкой спонсоров, как, например, выигравший британскую Формулу-3 на следующий год Такума Сато. Да и достойных вакансий перед стартом сезона-2001 в "большом цирке" не было. Поэтому Антонио отправился "дозреть" в международный чемпионат Формулы-3000.

Пора испытаний

Новым местом работы Пиццонии стала команда Petrobras Junior, патронируемая бразильской нефтяной компанией Petrobras. Одержав единственную победу на девятом этапе чемпионата в Хок-

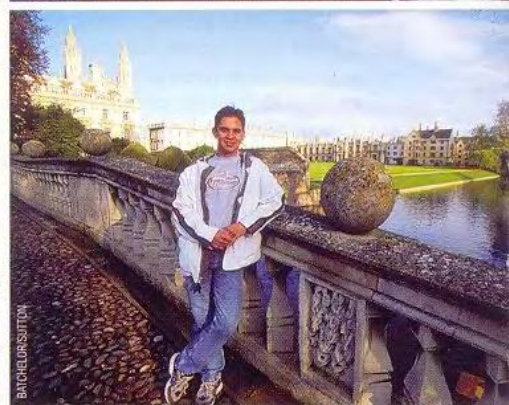
кенхайме, Антонио закончил сезон-2001 на непривычно низком шестом месте. Не секрет, что по своим характеристикам тяжелая машина Формулы-3000 выпадает из цепочки Формула-3 — Формула-1, в чем бразилец убедился на личном опыте. Хорошо знающий его Джон Бут вообще считает, что переход в Формулу-3000 был бесполезным топтанием на месте: "Тогда Антонио не сомневался в том, что уже давно заслужил право выступать в Формуле-1, и потому Формула-3000 не доставляла ему никакого удовольствия". Бразилец, видимо, до такой степени не сомневался в своем светлом автогоночном будущем, что уже тогда поменял скромную квартиру в Кембридже на апартаменты в Монте-Карло...

К счастью для Пиццонии, в конце 2001 года уже знакомая ему команда Ф-1 Williams, партнером которой, кстати, является все та же Petrobras, решила к новому сезону расширить свой штат тест-пилотов и пригласила Антонио в напарники Марку Жене. Для бразильца это был отличный шанс: опыт работы испытателем в топ-команде впоследствии мог открыть дорогу в основной состав одной из "конюшен" второго эшелона. "Для меня эта работа была гораздо важнее, чем еще один сезон в Формуле-3000", — не скрывает Пиццония.

Как известно, одного лишь природного таланта для тест-пилота недостаточно. Но Парень Из Джунглей и тут не подкачал. 14 тысяч километров на тестах и похвалы технического директора Патрика Хеда за знание технической стороны дела стали отличным дополнением к гоночному авторитету Антонио. Правда,

Победа в Хоккенхайме '01 стала для Антонио единственной в Ф-3000

Элементы боксерской подготовки весьма полезны для гонщиков



Осваивая британские гоночные "университеты", Пиццония жил в Кембридже

В дни чемпионата мира по футболу 2002 года бразилец перекрасился в национальные цвета



СУТТОН

в Формуле-3000 сезон складывался еще хуже, чем предыдущий: ни одной победы, дисквалификация за несоответствие машины правилам на последней гонке чемпионата и лишь восьмое место в личном зачете международного чемпионата. Однако Пиццонию больше беспокоило не настоящее, а будущее: одно время он вел переговоры с Toyota, а в сентябре его пригласила на тесты команда Jaguar.

Из джунглей - к "ягуарам"

Jaguar еще с лета 2002 года подыскивала талантливых новобранцев в свой состав на следующий сезон. Шеф "дикой кошки" Ники Лауда для начала уволил конструкторов, которые создали неконкурентоспособный автомобиль R3, и был не прочь избавиться от немолодых пилотов Педро де ла Росы и Эдди Ирвайна, которым уже вряд ли было суждено открыть новую страницу в истории команды. Jaguar приглашала на тесты Фернандо Алонсо и Марка Уэббера. Пиццония стал последним из "испытываемых". Однако именно Антонио выступил убедительнее

Антонио был на смотрах в Arrows, Renault, Williams, но лишь тесты в Jaguar в 2002 году привели к подписанию контракта



Работа тест-пилотом в Williams требовала не только природного таланта, но и вдумчивого отношения к технике

всех, показав абсолютно лучший круг для автомобиля R3 на трассе в Барселоне. Способность ехать быстро за рулем незнакомой машины – одно из главных проявлений гоночного таланта. Лауда как экс-пилот Формулы-1 знал это не понаслышке и потому приложил все усилия, чтобы "выцарапать" Пиццонию из кабалы долгосрочного контракта с Williams. "Нас привлекли в Антонио его скорость и инстинкт гонщика, он по-

настоящему одарен, – объяснил свой выбор Лауда. – Его приход – это новая струя не только для нашей команды, но и для всей Формулы-1".

Можно сказать, что Jaguar и Пиццония идеально подходят друг другу. Под конец сезона-2002 команда, наконец, пошла в гору и не без оснований рассчитывает на дальнейший прогресс в следующем году. Антонио, в свою очередь, уже давно уверен: ему есть что сказать в Формуле-1. В Williams бразилец отлично освоил "формульную" технику, а за два года в Формуле-3000 изучил большинство трасс, где проходят Гран При. Так что новичком его можно назвать разве что формально. "Я осознаю, что предстоит огромная работа, но меня это не пугает, потому что вся команда готова трудиться", – подчеркнул Пиццония, которого весть о подписании контракта с Jaguar застала в Нью-Йорке, где он участвовал в ежегодном марафоне.

При удачном развитии событий команда и гонщик будут вместе двигаться вперед и, как наверняка мечтал Лауда, рано или поздно вместе покорят "формульный" Олимп. Но даже если "дикая кошка" не оправдает надежд Парня Из Джунглей, он не пропадет в "terrariumе" Ф-1, уверен его покровитель Джон Бут. "Дайте Антонио несколько лет, и он будет бороться за победы в одной из топ-команд, – обещает он. – Ведь он отлично знает, как выигрывать гонки и чемпионаты". Остается надеяться, что за последние два года Пиццония не утратил этот врожденный талант...

Максим Бордунов



Антонио Реджинальдо Пиццония-младший

(Бразилия)

Дата рождения.....11 сентября 1980 г.
Место рождения.....Манаус, провинция
Северо-Восточная
Амазония, Бразилия
Место жительства.....Монте-Карло, Монако
Рост.....173 см
Вес.....68 кг
Семейное положение.....холост
Любимые виды спорта...футбол, теннис, бег,
помимо автогонок.....серфинг
Хобби.....музыка

Карьера:

1991–1996 гг.картинг: чемпион
Амазонии, трехкратный
чемпион Сан-Паулу,
чемпион Бразилии,
чемпион Амазонии и
Манауса по картингу в
классе Cadet, обладатель
Кубка телевидения
Амазонии
1996 г.гоночная школа Skip Barber
Racing School (США),
Формула-Barber Dodge:
2-е место в чемпионате
1997–1998 гг.Формула-Vauxhall
(Великобритания):
победитель зимнего
чемпионата 1997 г.,
победитель чемпионата
1998 г.
1998–1999 гг.Формула-Renault
(Великобритания):
победитель зимнего
чемпионата 1998 г.,
победитель
чемпионата 1999 г.
(12 побед в 13 гонках);
вице-чемпион европейской
Формулы-Renault, тесты в
команде Ф-1 Williams
2000 г.чемпион британской
Формулы-3, тесты в
командах Ф-1 Benetton и
Arrows
2001–2002 гг.международный чемпионат
Формулы-3000 (6-е место в
2001 г., 1 победа;
8-е место в 2002 г.);
в 2002 г. второй штатный
тест-пилот команды Ф-1
Williams

Всего за карьеру

Гран При в Ф-1:.....—
Гонок в Ф-1:.....—

ОЛИВЬЕ ПАНИС



"В ФОРМУЛЕ-1
ИНОГДА СЛУЧАЮТСЯ
СЕНСАЦИОННЫЕ ГОНКИ"

Оливье Панис – не из тех людей, чья речь изобилует язвительными шутками и сногсшибательными откровениями. Он очень сдержан и на словах, и в поступках. Наверное, таким и должен быть человек, на чью долю выпадали и взлеты, и падения. За девять лет в Ф-1 он сделал неплохую карьеру и, похоже, не собирается останавливаться на достигнутом. Что касается сенсаций, то Оливье из тех, кто предпочитает без лишних слов творить их.

1994 год. Ligier

В 1993 году газета L'Equipe утверждала, что именно тебя призовут под знамена Williams в пару к Айртону Сенне. Похоже, в то время ты был самым перспективным молодым пилотом. Немало команд желало заключить с тобой контракт, не так ли?

У меня были предложения от Ligier, Tyrrell и Benetton, но я не был в состоянии провести серьезные тесты, поскольку сражался за чемпионский титул в Формуле-3000. А эта история с L'Equipe... Я не думаю, что кто-то принял эту "новость" всерьез. Меня тот номер здорово повеселил. У меня он до сих пор хранится где-то дома.

Годы в "младших" сериях были для тебя просто триумфальными. Позже пришла финансовая поддержка концерна Elf, и совсем неудивительно, что в 93-м на подступах к Формуле-1 ты чувствовал себя достаточно уверенно.

В то время Формула-1 была гораздо пестрее и масштабней. Помоему, попасть в нее не составляло особого труда. Заметьте, почти все победители мало-мальски приличных европейских чемпионатов получали шанс выступить в "королевской Формуле", но, конечно, в командах вроде Larrousse, Simtek, Minardi, Pacific. Боссы ведущих команд вовсе не горели желанием принимать в свои ряды совсем уж "зеленых" новичков.

Ты пришел в Ligier и выступил там как нельзя лучше. Тем не менее, как я понимаю, без проблем не обошлось.

Не обошлось, в первую очередь, без известной доли везения. В 1994 году со мной продлевали контракт после каждой гонки, так что если бы результатов не было, в Формуле-1 я бы не задержался. Автомобиль Ligier того года был вовсе не шедевр, но обладал одним огромным преимуществом – потрясающей надежностью. В 1994 году, когда ломалось все подряд даже у ведущих команд, это стоило многого. Однако с приходом Тома Уокиншоу возникли определенные проблемы.

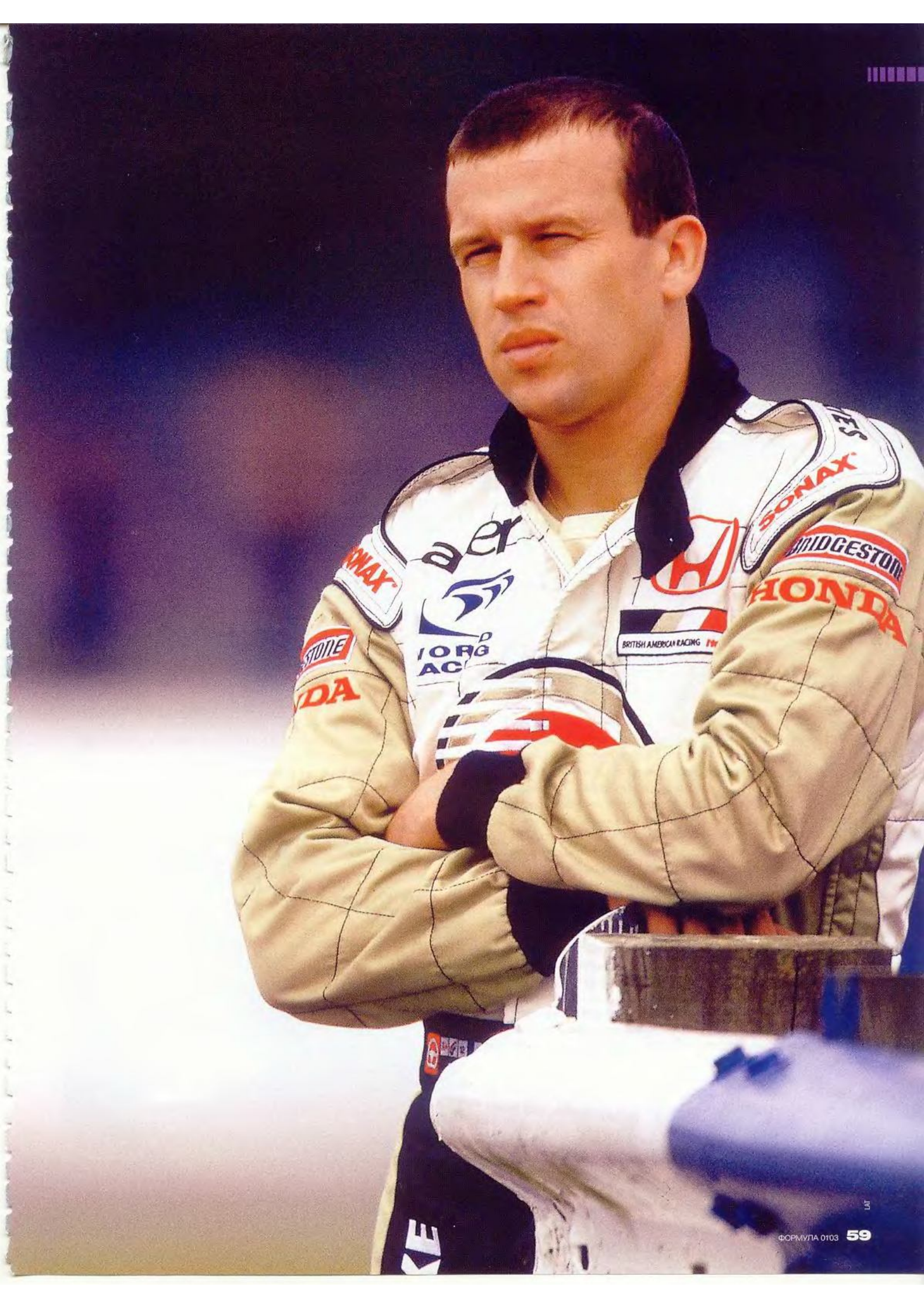
Вы конфликтовали с новым руководством?

Нет, совсем нет. Чтобы конфликтовать с Уокиншоу, надо было хотя бы понимать английский язык. Я тогда владел лишь французским, потому что на протяжении всей своей карьеры выступал лишь во французских командах. А в Ligier в одночасье все заговорили на английском. Пришлось долго и упорно изучать его во время межсезонья.

1996 год. Монако

Гонку в Монте-Карло 1996 года можно без сомнения приписать к числу самых захватывающих Гран При Формулы-1. Правда ли, что ты уже в четверг чувствовал, что готов побороться если не за победу, то за место на пьедестале?

Многие говорят, что в Монако главное – мастерство гонщика. Это, конечно, отчасти верно, так как трасса очень требовательна к пилоту. Но без машины, которая прекрасно настроена и чутко реагирует на малейшее движение руля, выиграть в Монте-Карло невозможно.



IIIIIIII

LAT



Свою карьеру в Ф-1 Панис начал в 1994 году за рулем Ligier

Действительно, в четверг на тренировке машина шла невероятно быстро, и вся команда не без основания надеялась на достойное выступление в воскресенье.

И все же гонку пришлось начинать не из первой десятки?

К сожалению, мотор Mugen Honda не выдержал, и поэтому в квалификации я откатился на четырнадцатое место. Признаюсь – после этого я мало надеялся на хороший результат, учитывая тот факт, что в Монако обогнать кого-либо практически невозможно. Было обидно, поскольку машина по-прежнему была быстра. Я показал первое время на утренней разминке, но, повторюсь, четырнадцатое место – слишком далеко.

Наверное, тебе неоднократно приходилось отвечать на этот вопрос, но все же: как ты достиг такого успеха в Монако?

Победа в Монако была неожиданна в первую очередь для меня самого. Когда я преследовал Жана Алези, который в то время лидировал, я не предполагал, что эта погоня может завершиться победой. Хотя, честно говоря, я не жалел сил: даже едва не переусердствовал, когда меня развернуло на масляном пятне. Кажется, масло тогда разлил Дэмон Хилл. Когда, наконец, я оказался впереди, некоторое время я вообще не понимал, что лидирую в Гран При. Эта ситуация сейчас кажется забавной – но тогда я начал серьезно нервничать. Никогда, даже учитывая скорость машины, я не рассчитывал на победу. Это был совершенно другой психологический уровень. Выйдя вперед в Монако, я понял, что значит лидировать в Гран При. Теперь я думаю, что в то воскресенье все сложилось как никогда лучше для меня. Автомобиль был невероятно быстр, команда выработала прекрасную стратегию и здорово сработала на пит-лейн. Я выступал почти в "родных стенах" и это, наверное, тоже помогло. И, конечно же, не обошлось без везения.

Тем не менее вряд ли можно сказать, что твоя победа была незаслуженной. Несмотря на то что в гонке финишировало всего три машины, ты обогнал McLaren и Sauber, которые смотрелись явно лучше, чем Ligier.

Та гонка вообще была немного сумасшедшей. Особенно выделялся Култхард в шлеме Шумахера. Но думаю, что я финишировал бы достаточно высоко, даже если бы на трассе не произошло всех тех катаклизмов. В шестерку точно бы попал.

Можно ли сказать, что триумфальная гонка Дэмона Хилла на Гран При Венгрии годом позже похожа на твоё выступление в Монако?

Наверное, это так. В Формуле-1 иногда случаются сенсационные гонки.

1997. Канада

Сезон 1997 года ты начал безукоризненно, проведя несколько блестящих гонок. Prost был хорош?

В принципе, результаты не были столь уж блестящими, но в целом начало сезона получилось довольно динамичным. Наверное, все дело было в шинах Bridgestone. В некоторых случаях они были явно лучше Goodyear.

Потом была катастрофа в Монреале. Не было ли тебе обидно, что сезон, который начался так прекрасно, грозил обернуться завершением карьеры?

Конечно, было. Я много говорил на эту тему, но не устаю повторять – та авария имела далеко идущие последствия. Врачи оставили в моих ногах металлические стержни, которые грозили серьезно повредить кости, если бы я вновь попал в аварию. Так что на протяжении года, до тех пор пока не была проведена повторная операция для удаления штифтов, я постоянно вспоминал об особом риске для меня. На каждый старт я выходил с мыслью, что у меня могут возникнуть серьезные проблемы, если вдруг что-то пойдет не так. Не один месяц я жил с особым чувством – я ощущал опасность автоспорта острее, чем все гонщики. Еще один подобный инцидент – и я мог остаться без ног. Но на моем стиле вождения это не отражалось. Все дело в том, что машины Prost были невероятно неудачными, и это несколько сглаживало мою неуверенность.

2000 год. McLaren

Решение перейти в McLaren на роль третьего пилота многими рассматривалось, как удачная возможность тихо завершить свою карьеру. Ведь ни до тебя, ни после никто так быстро не возвращался в Формулу-1 после роли тест-пилота. Ты на самом деле подумал о завершении карьеры?

Признаюсь, я не совсем представлял, чего мне ждать от Ф-1 в конце 1999 года. Сезоны в команде Prost обернулись настоящим бедствием, и, что самое худшее, во всех неудачах обвиняли пилотов. У меня были неплохие отношения с Аленом Простом до того, как он стал владельцем команды, но по мере того, как кризис углублялся, я начал чувствовать определенный дискомфорт. Когда я понял, что они ждут мессию в облике Жана Алези, мне стало ясно – самое время уйти. Из всех предложений наиболее реальное было из Уокинга. Конечно, мои менеджеры могли бы побороться за место в Minardi или Arrows, но я этого, мягко говоря, не хотел.

Каково было первое впечатление от McLaren?

Неожиданно мне там понравилось. Я почувствовал, что значит работать в чемпионской команде. Мне не приходилось нервничать, я не

Гран При Монако '96 благодаря победе Паниса стал одной из самых сенсационных гонок в истории Ф-1





Авария на Гран-При Канады '97 могла поставить крест на спортивной карьере француза

был в отчаянии от плохих результатов, со мной работали прекрасные ребята. Это был едва ли не самый приятный год в моей карьере. Поначалу планировалось, что я выступлю в немецкой серии DTM, но так как я особо не горел желанием этого делать, мне было позволено сосредоточиться на тестовой работе. Мое "вдохновение" в работе в конце концов принесло свои плоды.

2001 год. BAR

Но как только ты получил предложение от BAR, ты без колебания оставил McLaren.

Да, я увидел перспективу в этой команде. Тем более что она работала с мотористами Honda, а у меня с этой компанией давние связи: некоторых сотрудников я знал еще со времен, когда они носили униформу Mugen Honda. Кроме того, с Жаком Вильневом я был знаком еще до начала его сотрудничества с British American Racing. Он ведь еще и франкоканадец, что максимально облегчало общение. В общем, я не раздумывал, а команда McLaren пошла мне навстречу.

Твои отношения с Жаком складывались хорошо?

Да. Мы не таили информацию и с удовольствием работали друг с другом. Между нами не было надменного соперничества, и я не чувствовал, что он намеренно отстранялся от меня. Он отнюдь не высокомерен. В 2001 году Жак два раза был на пьедестале и завоевал больше очков, чем я, однако это не отразилось на наших взаимоотношениях. Даже когда ушел Крейг Поллок, он остался предан команде и по-прежнему ладил и со мной, и со всем коллективом.

Как ты думаешь, долго ли продлится эпоха доминирования Ferrari?

Пока они работают слаженно и грамотно, и, конечно же, пока Михаэль Шумахер в команде, соперникам будет очень трудно догнать Ferrari. Однако я думаю, что и McLaren, и Williams лучше подготовятся к следующему сезону и смогут составить серьезную конкуренцию, хотя, повторю, это будет сделать очень непросто.

Многие говорят, что гонки чемпионата мира из-за тотального преимущества Ferrari стали скучными и неинтересными для зрителей и поклонников. Как ты можешь прокомментировать данное высказывание?

Безусловно, зрителям и поклонникам интересно смотреть за постоянными обгонами и зрелищными баталиями. Но я думаю, что через пару лет в Формуле-1 будет больше конкурентоспособных машин и период "затишья" пройдет. Хотя если посмотреть с другой стороны, ни один босс команды или пилот не заявляли о скучности чемпионата. Все работают, и работают очень много, поэтому говорить, что

скучно наблюдать за победами Ferrari, неправильно. Эти ребята как никто заслужили титул, и лучше брать пример с их работы, чем обсуждать, как нам было бы хорошо на их месте.

2003 год. Toyota

Почему ты решил покинуть BAR?

Особых тренировок с командой у меня не было. Но в один прекрасный момент я почувствовал, что пора сменить обстановку. Впрочем, скорее всего, если бы не предложение Toyota, я бы не спешил менять команду. И в любом случае я хочу поблагодарить всех тех, кто обеспечивал подготовку прекрасного автомобиля, который позволил мне достаточно неплохо выступать на этапах чемпионата мира.

Почему ты решил совершить такой крутой поворот в своей карьере?

Поступило предложение, и я почувствовал, что оно мне подходит больше. Думаю, что у Toyota в 2003 году могут возникнуть трудности, ведь известно, что, как правило, именно во второй сезон своего присутствия в Формуле-1 команда сталкивается с неожиданными проблемами. Скорее всего, именно поэтому Toyota понадобился достаточно опытный гонщик. Комментировать отставку Сало и Мак-Ниса я не буду, но они проделали для этой команды колоссальную работу.

Нет ли у тебя особого "секрета", который поможет команде Toyota менее болезненно преодолеть трудный период?

Особых "секретов", конечно же, нет, ведь ситуация в каждой команде абсолютно уникальна. Действительно, есть общие пожелания, которые могут облегчить работу коллектива. Видя слаженность действий членов команды, можно предположить, что Toyota будет прогрессировать и дальше. Я же постараюсь хорошо зарекомендовать себя на трассе.

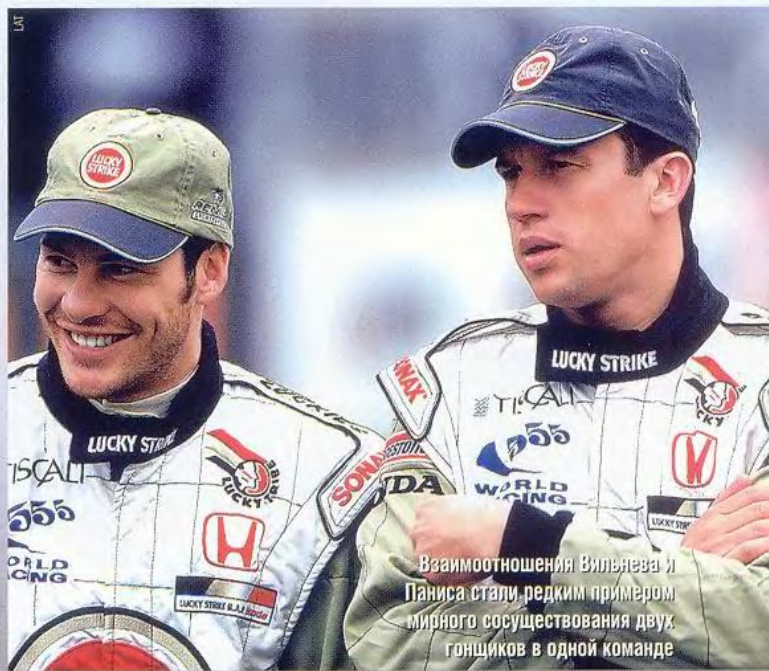
С тобой консультируются о том, каким бы ты хотел видеть автомобиль Toyota 2003 года?

Моя позиция в команде не предусматривает возможности высказывать свои пожелания конструкторам на глобальном уровне. Но некоторое влияние, конечно же, у меня будет. В основном это будет касаться настроек. Я планирую работать в плотном контакте со всеми членами команды. Сейчас я не могу говорить о моей конкретной роли в Toyota. Все решится, когда я окончательно освоюсь в новой команде.

Следующий сезон будет для тебя десятым в Формуле-1. Ставишь ли ты перед собой какие-нибудь глобальные цели?

Цели я поставил еще во время выступления за Ligier. Я хочу выигрывать гонки и, может быть, стать чемпионом.

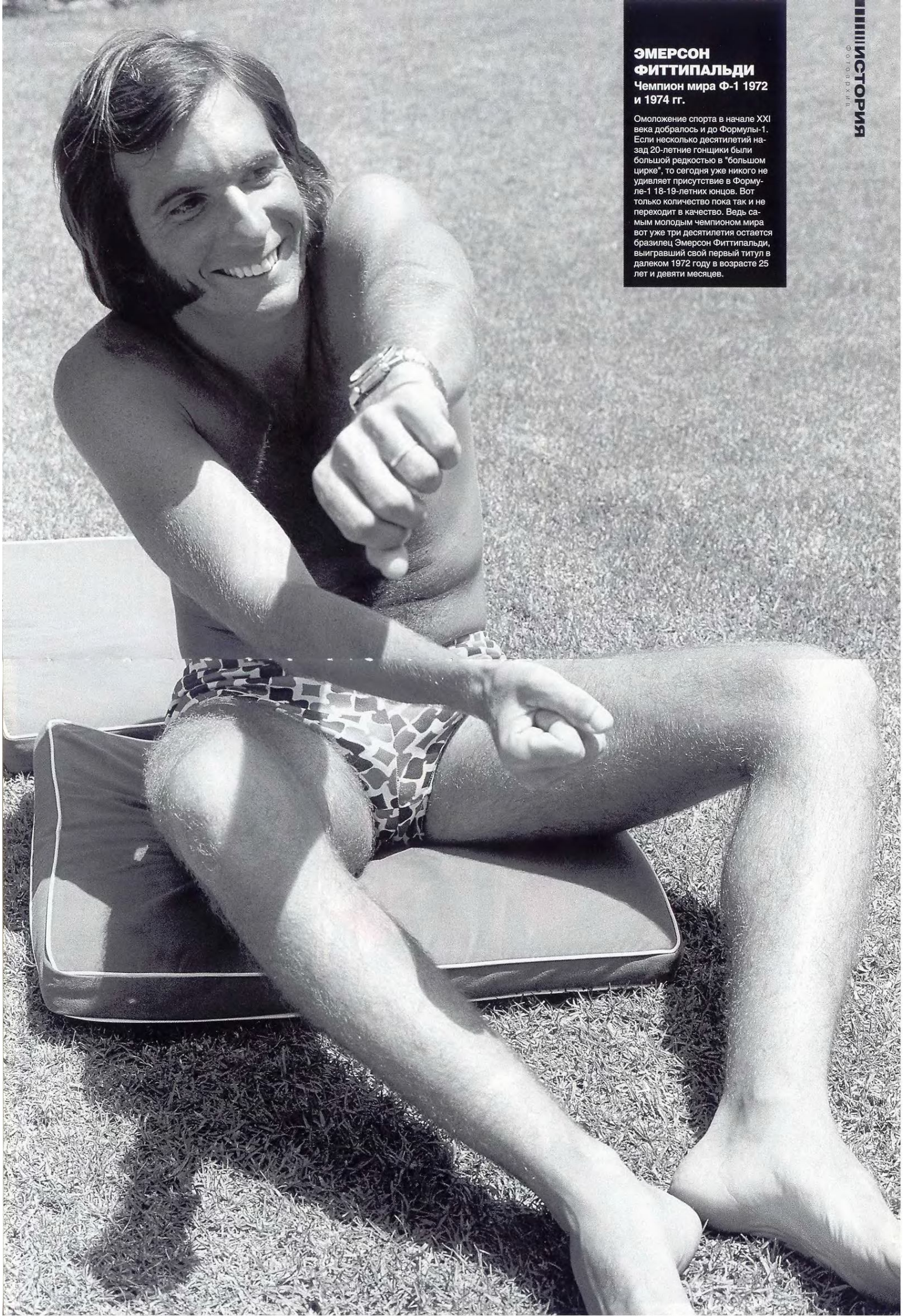
Максим Моськин



Взаимоотношения Вильнева и Паниса стали редким примером мирного сосуществования двух гонщиков в одной команде

**ЭМЕРСОН
ФИТТИПАЛЬДИ**
Чемпион мира Ф-1 1972
и 1974 гг.

Омоложение спорта в начале XXI века добралось и до Формулы-1. Если несколько десятилетий назад 20-летние гонщики были большой редкостью в "большом цирке", то сегодня уже никого не удивляет присутствие в Формуле-1 18-19-летних юнцов. Вот только количество пока так и не переходит в качество. Ведь самым молодым чемпионом мира вот уже три десятилетия остается бразилец Эмерсон Фиттипальди, выигравший свой первый титул в далеком 1972 году в возрасте 25 лет и девяти месяцев.





Красно-белые годы 1974-1976



Середина 70-х стала в Формуле-1 периодом здорового консерватизма. Постоянство технического регламента и наличие проверенной «рабочей лошади» — мотора Ford-Cosworth — позволяло конструкторам команд использовать одну и ту же модель машины на протяжении нескольких чемпионатов, лишь модернизируя ее. Такое положение привело к выравниванию сил — за три сезона победы на этапах добавлялись 13 гонок из восьми команд. Впрочем, у этой медали нашлась и оборотная сторона — хотя технические новинки появлялись нечасто, едва ли не каждая из них становилась революционной.

На этот период пришелся новый взлет Феттаи — после почти десяти лет тосования в середняках красные машины вновь стали задавать тон на гоночных трассах. Достойную конкуренцию «альм жеребцам» составляли красно-белые автомобили McLaren. Именно в эти цвета была окрашена борьба за победу в чемпионатах мира этих лет.

1974. Четыре, три, два, один...

В чемпионате 73 Lotus и Феттаи отдали соперникам лишь три победы и 15 гонок. Но мало кто называл эти команды в числе фаворитов предстоящего первенства. «Кокшиш» Коллин Чепмена готовила замену модели 72, которая дебютировала еще в 1970 году. Однако новый Lotus 76 Мартина Уайда и Ральфа Беллами, оснащенный сверхмощным спеленным, оригинальным задним дифференциалом с двумя плоскостями и двумя (1) педальными тормозами, запаздывал к старту сезона и две первые гонки, состоявшиеся в январе в Южной Америке, команда провела на старых добрых «семидесяти вторых». Покройной потерей для Lotus стал и уход в McLaren чемпиона мира 1972 года Эмерсона Фиттипальди, на место которого Коллин пригласил из Феттаи ветерана Жака Икса.

Ситуация в Феттаи складывалась еще хуже — потеря обоих пилотов, Keny пришлось начинать фактически с чистого листа, ведь модель 006, принесшая Джекки Стюарту чемпионский титул, строилась Дерексом Гарднером специально под «звездного итальянца» и Франсуа Сегера. В таких условиях Феттаи решил сделать ставку на молодость — пригласил из McLaren 23-летнего южноафриканца Девиди Шекера, напарником которого стал 29-летний Патрик Депайе. Но француз настолько не понравился «новозеландцам», что он предпочел начать сезон на модели 005, дебютировавшей еще в 1972 году.

К концу февраля, скорее, отношения McLaren и Феттаи — у обеих команд уже были надежные машины. Итальянцы навесили хороший укрыв из прошлых неудач и решили на время отказать от тонок спортивного и сконцентрировать усилия на Ф-1. Возле команды ждал Джимми Монтенегро (на фото слева внизу) — представитель победный Феттаи. Лауда на ПИ Испания 74). Холмисты Майро Форкери шасси 312B3, корнями восходящее к машине аж 1966 года, подверглось основательной переработке, особенно это касалось аэродинамики. Помочь должен был и почти 500-сильный (прирост 450–460 л.с. у Cosworth)

мотор. После гоночной «командировки» в ВМ вернулись в Марандело Кенн Регациони, и не один — с артезианским в Феттаи переломом таланта, но еще не показавший себя Никол Лауда. С октября оба пилота накрутили на тестах тысячи километров — никогда еще Феттаи не готовилась к сезону столь серьезно.

McLaren располагала быстрой и надежной моделью M23, дебютировавшей год назад и побившейся за это время от летних болезней. Да и пилотский дуэт команды состоявший из двух чемпионов мира, выглядел сильнее — сочетание молодости, пришедшего из Lotus Эмерсона Фиттипальди и опыта Дэвиди Хьюмса обещало быть успешным.

На остальных командах приехавших в середине апреля в Буэнос-Айрес, отметились стоит показавший Вильям Берли Экзекюта — команда удалось преодолеть кризис. К старту сезона Рордон Марри, в отличие от соперников успев сконструировать новое шасси BT44, которое отличалось от остальных машин кинокамерными оверанжми не только по своему обтекаемому, но и всего корпуса. Насколько команда Вильям Карлосу Рейтманну слав не удалось повторить первую сезонную чемпионату — на третьем круге дебютироу Гран При Аргентины он вырвался вперед и к бескрайней радости болельщиков уверенно лидировал в гонке. Роккой для Рейтмана стала оплошность механика, который, заправляя бак перед стартом, забыл перелить туда

За три сезона Эмерсон Фиттипальди и Ники Лауда выиграли 17 гонок из 45 и завоевали по чемпионскому титулу. Но в дальнейшем их гоночные судьбы сложились диаметрально противоположным образом





McLaren и Ferrari задавали тон в середине 70-х. На фото с ГП Бельгии '74 обращают на себя внимание характерный "горб" воздухозаборника, огромные задние слики и коробчатый кузов

Три года пилоты Brabham не знали побед, но в чемпионате '74 Карлос Рейтеманн выиграл целых три гонки - в Южной Африке, Австрии (на фото) и США

Невероятная и счастливая случайность - после аварии Артуро Мерцарио в ГП Испании '74 обошлось не только без жертв, но даже без переломов



содержимое небольшой канистры. И за несколько сот метров до финиша Brabham замер у обочины. Победа досталась Хьюму, а следом отмашку клетчатого флага увидели гонщики Ferrari. В последний раз пилоты Scuderia пробовали призовое шампанское полтора года назад - прогресс красных машин был налицо.

Продолжение сезона получилось невероятно запутанным - в семи первых гонках побед добивались шесть разных пилотов из пяти команд, причем ближе к лету в это число попали и Lotus с Turrell. Пилоты Колина Чепмена, получившие в Кьялами новый Lotus 76 (официально он назывался в честь спонсора - JPS Mark I), ни разу в трех следующих гонках не смогли добраться до финиша, и в Монако предпочли вновь пересечь на "семьдесят второй". Это принесло свои плоды - на узких улочках древнего княжества первым финишировал Питерсон. Джоди Шектер за рулем нового Turrell 007 (Гарднер сделал его заметно длиннее предшественника - машина отлича-

лась "прогрессивной" передней подвеской и легко поддавалась регулировкам) приехал третьим в Нивелле, а на ГП Швеции одержал первую в карьере победу.

К сожалению, начало сезона не обошлось без серьезных аварий. На тестах перед ГП Южной Африки Shadow Питера Ревсона из-за поломки подвески на огромной скорости вылетел с трассы и ударился о барьер - спасти американца не удалось. Витторио Брамбилла лишь чудом избежал серьезных травм после аварии в квалификации в Хараме, а в стартовый завал в Монако угодили девять пилотов. Наконец, в Испании лишь счастливая случайность спасла от гибели нескольких фотографов, когда ISO Williams Артуро Мерцарио, поскользнувшись на подсыхающей трассе, перелетел отбойник и буквально рухнул на корреспондентов сверху, по счастью, не причинив тем серьезного вреда.

Во второй половине чемпионата стало ясно, что титул разыграют между собой Фитти-

пальди, Лауда, Регатцони и Шектер. Едва ли не после каждой гонки положение внутри этой четверки менялось, но отрыв первого от последнего не превышал нескольких очков. Первым испил чашу невезения Лауда - австриец ни разу в пяти заключительных гонках не смог добраться до финиша. Ники пролидировал в сезоне-74 339 кругов - треть общей дистанции - и девять раз стартовал с поула, но занял по итогам сезона лишь четвертое место. Затем из числа претендентов выбыл Шектер - оказалась недостаточная надежность Turrell. Фиттипальди же и Регатцони перед решающим ГП США (эта гонка стала 250-м этапом чемпионатов мира) сравнялись по очкам. Но на тренировке перед гонкой Клей попал в серьезную аварию и повредил колено. Мужественный гонщик все же вышел на старт, но проблемы с подвеской, вынудившие его трижды посетить боксы, сделали чемпионом бразильца - для завоевания титула Эмерсону хватило и четвертого места. К сожалению, запомнилась та гон-

ка еще и целым рядом печальных событий – на десятом круге насмерть разбился австриец Хельмут Кенигт; для Денни Хьюма этот старт стал последним в Ф-1, фактически завершилась и пилотская карьера Грэма Хилла – ветераны, которые творили историю в 60-х, уступили свое место новому поколению пилотов.

1975. Итальянский ренессанс

Тенденции, наметившиеся в 1974 году, стали еще более очевидными в следующем сезоне. Ferrari, McLaren и Brabham остались главными претендентами на победу – из 14 гонок три команды выиграли 11. Красные, красно-белые и белые машины задавали тон на гоночных трассах. Единственным заметным изменением в стане лидеров стало появление в McLaren немца Йохена Массы.

Tyrrell же и Lotus, даже несмотря на относительно успешные выступления в сезоне-74, наоборот, сдавали позиции. Ситуация в команде Колина Чепмена вообще еще никогда ранее не складывалась столь неудачно – разгорающийся нефтяной кризис больно ударил по главному источнику доходов Lotus – продаже дорожных спорткаров. Вдобавок, основной спонсор, компания John Player Special, решил

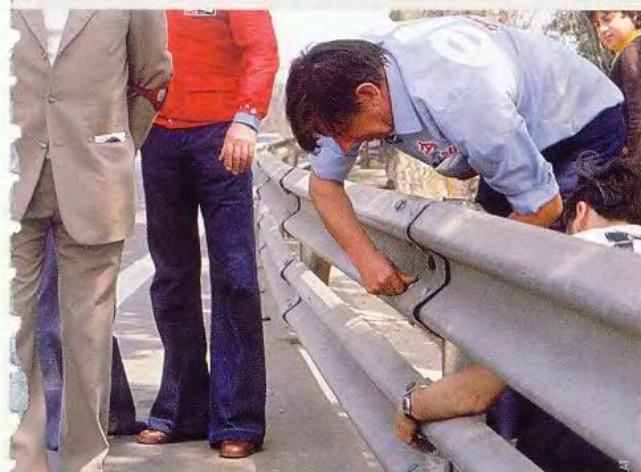
покинуть Ф-1. Лишь после утомительных переговоров Колину удалось уговорить табачников остаться, но финансирование сократилось почти на две трети. В результате за весь сезон пилотам удалось набрать на окончательно устаревших Lotus 72 всего девять очков. Немногом лучше складывались дела и в команде Кена Тиррелла. Дерек Гарднер основные усилия сосредоточил на разработке революционного шестиколесного P34, поэтому лишь слегка обновленный 007 уже не мог на равных бороться с лидерами.

Стоит отметить и перестановки в арьергарде стартового поля: Фрэнк Уильямс, уставший постоянно “выбивать” деньги из итальянского промышленника Ривольты, решил выставить свою команду под названием Williams. “Конюшня” Грэма Хилла Embassy Hill также представила машину с индексом GH1, созданную специалистами Lola. Поначалу британец сам выводил свое творение на старт Гран При, но после того, как в Монако – на трассе, где он выигрывал пять раз – Грэм не удалось преодолеть квалификационный барьер, он окончательно повесил шлем на гвоздь. Перед стартом гонки в Сильверстоуне Хилл медленно проехал по трассе несколько кругов – зрители проводили своего кумира овацией.

И, наконец, еще одной командой с громким названием, но более чем скромными результатами стала дебютирующая Fittipaldi, которую возглавил брат Эмерсона Вильсон.

Безусловно, сказался на ходе сезона и “шинный фактор” – Firestone, не выдержав конкуренции с Goodyear, покинул мир Больших Призов. Шины стали гораздо жестче, команды довольствовались несколькими общими для всех вариантами смеси, вследствие чего сразу упали скорости. Упало и качество шин – во время гоночного уик-энда на Нюрбургринге, например, 26 раз в тренировках и квалификациях и 12 в самой гонке пилотам приходилось менять резину после проколов или слишком быстрого износа.

Что же касается техники, то лишь две (!) команды представили новые машины. Причем если революционная Ferrari 312T, рассказать о которой стоит особо, дебютировала только в третьей гонке сезона, то Shadow DN5 конструктора Тони Саутгейта 28-летний француз Жан-Пьер Жарье вывел на трассу уже в Аргентине. Дебют получился ошеломляющим и разочаровывающим одновременно – в обеих южноамериканских гонках Жарье завоевывал поулы, но оба раза не добрался до финиша. Так что победы в стартовых гонках достались



Кен Тиррелл инспектирует отбойники в Хараме

Единственную в карьере победу “Горилла из Монцы”, как называли Витторио Брамбиллу, одержал в сложнейшем австрийском Гран При 1975 года. Но едва итальянец пересек линию финиша и победно вскинул руки, как его March ударился об отбойник

Даже три победы в сезоне-74, в том числе и в Монако, где Ронни Петерсон пробился наверх с шестой позиции, не позволили Lotus подняться в чемпионате выше четвертого места



местным гонщикам – Фиттипальди и Пасе. Единственным же успехом Shadow в сезоне-75 стала победа Тома Прайса во внезачетной Гонке чемпионов.

На третьем этапе чемпионата в Южной Африке Ferrari представила свою новинку – модель 312T. Внешне машина отличалась от предшественницы более плавными обводами, но главные новинки скрывались внутри. Индекс “Т” в названии появился не случайно – КП на автомобиле была впервые в истории марки расположена поперечно (по-итальянски – transversale). Применив такое решение, Мауро Форгуери добился существенного преимущества: прежде всего, резко уменьшился задний свес и, следовательно, полярный момент инерции. В боковых понтонах максимально возможной ширины размещались четыре радиатора – два водяных прямо за передними колесами и два масляных, в задней части. Огромные задние колеса были частично скрыты

дефлекторами, вследствие чего на заднее антикрыло попадал гораздо менее возмущенный воздушный поток. Именно новый автомобиль и позволил Scuderia получить решающее преимущество над соперниками.

Правда, дебют новинки не сложился – в Кьялами Ретаццони сошел, а Лауда из-за проблем с мотором финишировал лишь пятым. В Монте-Карло две красные машины стояли на первой стартовой линии, но едва началась гонка, Марио Андретти после столкновения с Витторио Брамбиллой сначала ударил Ferrari австрийца, а затем зацепил и автомобиль Клея. Но запомнилась испанская гонка не только этим – еще в пятницу фотографы попросили Эмерсона Фиттипальди позировать для съемки. Бразилец уселся на барьер, ограждающий трассу, а тот, не выдержав веса гонщика, рухнул. Экстренно созданное собрание GPDA (гонщикского «профсоюза») решило бойкотировать гонку. Всю ночь с пятницы на субботу организаторы пытались подлатать защитные сооружения, но и утром ни одна машина по-прежнему не покинула боксов, а на стартовой прямой гонщики затаили футбольный матч. Тогда руководители гонки надавили на хозяев команд, и после долгих переговоров пилоты все же согласились вер-

победителем в итоге объявили Массу, присудив половину зачетных очков всем пилотам первой шестерки, в том числе и итальянке Лелле Ломбарди, которая до настоящего времени остается единственной женщиной, сумевшей заработать очки в Ф-1. Ну а Гран При в Монте-Карло больше никогда не проводился.

После четырех этапов пилоты Scuderia занимали лишь седьмое и восьмое места. Но пять следующих гонок стали триумфальными для Ferrari Лауды – лишь в Голландии он уступил секунду Hesketh Джеймса Ханта, а в остальных гонках неизменно первенствовал. Благодаря такому спурту Ники создал солидный отрыв и спокойно довел чемпионат до победы. Титул он оформил – к огромной радости tifosi – в Монце.

1976. Жертва «Зеленого ада»

Сезон-76 по праву считается одним из самых интересных в истории Ф-1 – имя чемпиона не было известно вплоть до последних метров последней гонки, а сам чемпионат оказался крайне богат как на собственно гоночные, так и на окологоночные события. Однако началось все одиннадцатью месяцами ранее, еще в ноябре предыдущего, 1975 года. Автором

сенсации стал Эмерсон Фиттипальди – двукратный чемпион мира покинул McLaren и перешел в Copersucar, команду своего брата. Увы, этот шаг не принес бразильцу успеха – с этого момента его карьера пошла на спад. На место Фиттипальди менеджер McLaren Тедди Майер тут же взял Джеймса Ханта – лорд Хескет, за команду которого долговязый британец выступал с 1974 года, «наигрался» в Формулу-1 и решил распустить свою команду. Любопытно, что шасси Hesketh тоже недолго оставались бесхозными – их приобрел Фрэнк Уильямс.

К сожалению, история еще одной команды также закончилась, едва начавшись. Туманным утром 29 ноября 1975 года самолет, на котором команда Hill в полном составе возвращалась с тестов во Франции (за штурвалом сидел сам Грэм), разбился при заходе на посадку. Проведя лишь одну гонку, фактически прекратила существование и еще одна британская команда – BRM. Эта «конюшня» в сезоне-75 оставалась единственной, кроме Ferrari, не использующей моторы Cosworth.

Однако на место одного ушедшего моторостроителя пришли сразу два новых – Берни Экклстоун при поддержке производителя спиртных напитков Martini & Rossi вернул в Ф-1 компанию Alfa-Romeo, рассчитывая с по-



Останки Hill Рольфа Штоммелена после аварии в Гран При Испании '74

Французская трасса «Дижон-Пренуа» дебютировала в ЧМ в 1974 году. Однако гонщикам новинка не понравилась – небольшая длина (лишь чуть больше 3 км) привела к тому, что лидерам приходилось постоянно терять время на обгон круговых, а конфигурацию они назвали «тупой». Ф-1 вернулась сюда лишь в 1977 году после перестройки автодрома

В 1975 году пилотам Fittipaldi ни разу не удалось пробиться по итогам квалификации даже в первую двадцатку. В следующем сезоне дела пошли «лучше» – двукратный чемпион мира Эмерсон Фиттипальди набрал целых три очка



нуться на трассу. Лишь Фиттипальди, демонстративно проехав три круга с «черепашей» скоростью, вернулся в боксы, после чего отправился напрямик в аэропорт.

Дальнейшие события показали, что спортсмены зря поддались уговорам. Испанский Гран При стал черным днем в истории Ф-1. После стартового «завала» на трассе одна за другой происходили опасные аварии, а закончилось все совсем печально – на 26-м круге заднее антикрыло на Hill лидировавшего немца Рольфа Штоммелена не выдержало тряски. Машина вылетела с трассы, ударились в отбойник, отскочила обратно и, зацепив Brabham Карлоса Паса, врезалась в толпу зрителей. Пять человек погибли, а сам немец получил серьезные повреждения.

Организаторам потребовалось четыре круга, чтобы оценить ситуацию и остановить гонку. Еще больше времени ушло на то, чтобы разобраться, кто же занял какое место. Финишную отмашку первым увидел Рейтеманн, но

LAT





Справа - Ferrari 312B3, на которой Клей Регаццони для сравнения участвовал в тренировке перед ГП Южной Африки '75 (отсюда и номер 12Т). Справа - более изящная 312Т - на таких машинах оба пилота Scuderia вышли на старт

Джеймс Хант отразил все атаки Ники Лауды и на ГП Голландии '75 одержал первую в карьере победу. Для команды Hesketh она стала единственной в истории

Первая "гонка среди небоскребов" прошла в 1976 году, и с тех пор такие состязания ежегодно, а иногда - и по несколько раз в год, проходили еще 15 лет



мощью построенного итальянцами оппозитного 12-цилиндрового двигателя, который компания из Милана использовала в гонках на выносливость, получить такое же преимущество над "Cosworth-командами", как и Ferrari. Вторым "возвращением" стала французская аэрокосмическая корпорация Matra, моторы которой (конфигурации V12) стояли на машинах дебютирующей в чемпионате команды Ги Лижье. Мощность обоих моторов превышала 500 л.с. (двигатель Ferrari развивал примерно 510, а Cosworth - около 475), но лучшим достижением единственного пилота Ligier Жака Лаффита стал поул в Монце и три пьедестала почета, а пилоты Brabham Пасе и Рейтеманн не добились и того. Brabham BT45, пораженный наличием трех (!) верхних воздухозаборников, оказался слишком тяжелым и лишь раз за сезон финишировал в тройке.

Ferrari и McLaren начали сезон на старых машинах. Старт чемпионата остался за итальянской командой - в Бразилии (где впервые в

Ф-1 были применены стартовые светофоры) и Южной Африке выиграл Лауда, а аргентинский этап отменили из-за политической нестабильности. Третьим же этапом в календаре значилась новая гонка - по улицам американского городка Лонг-Бич, ставшая вторым этапом Ф-1 на территории США (для отличия от "традиционной" гонки в Уоткинс-Глене соревнование называли "Гран При США-Запад"). До этого лишь трижды на протяжении одного сезона одна страна принимала две гонки чемпионата - в 1957 году в Италии состоялся еще и ГП Пескары, а в 1959-1960 годах в Америке проводился и ГП США, и входившая в зачет ЧМ Indy 500. Инициатором проведения гонки в Лонг-Биче стал проживавший там британский бизнесмен Крис Пук (сейчас он руководит серией CART). Он пригласил Дэна Герни и Фила Хилла в качестве консультантов и проложил по улицам городка трассу, прозванную "американским Монако", оплатил командам дорогу, арендовал расположенный внутри трассы

крытый стадион, где расположились "конюшни" и куда любой желающий мог прийти посмотреть на работу механиков.

Перед стартом Гран При состоялась показательная гонка, участие в которой приняли Джек Брэбэм, Дэнни Хьюм и даже сам Маэстро Фанхио. "Думаю, что этот этап стал величайшим событием гоночного десятилетия", - сказал Роб Уокер. С ним согласились и представители FOCA, в конце сезона признавшие ГП США-Запад "лучшей гонкой года". Победил же в Лонг-Биче Регаццони, на 40 секунд опередив Лауду.

Начиная с испанского Гран При в силу вступал новый технический регламент, направленный на снижение скорости машин и повышение их безопасности. Первой цели служило уменьшение максимальной высоты, ширины и "выноса" заднего антикрыла. Второй - введение двух дуг безопасности - за головой гонщика и в районе колен. Большинство команд лишь слегка изменили свои автомобили,

а Ferrari нанесла еще один удар – представила модель 312T2, спроектированную Мауро Форгьери с учетом новых требований. Машина весила на 25 кг меньше предшественницы, ее также отличали более узкий нос и два дополнительных воздухозаборника по бокам кокпита.

Но главной сенсацией Харамы стал, безо всяких сомнений, шестиколесный Tyrrell P34. По замыслу его создателя Дерекка Гарднера, маленькие двоянные передние колеса заметно снижали аэродинамическое сопротивление. Проект разрабатывался в условиях повышенной секретности и стал для соперников неприятным сюрпризом. Однако составить реальную конкуренцию Ferrari и McLaren шестиколесный автомобиль так и не смог, лишь в ГП Швеции Шектер и Депае принесли Кену двойную победу.

Испанская же гонка закончилась скандалом – первым финишировал Джеймс Хант,

прервав серию из пяти подряд побед Ferrari, но после финиша судьи аннулировали результат британца – его автомобиль оказался на 18 мм шире, чем положено. McLaren подал апелляцию, и через несколько месяцев Ханта вновь объявили победителем (судьи проводили замеры, не убедившись, что шины накачаны до нужного давления). Но это событие не оказало на ход чемпионата почти никакого влияния – Лауда выиграл гонки в Бельгии и Монако, и к середине сезона его лидерство выглядело бесспорным.

В семи первых гонках Ники неизменно финишировал в призовой тройке – по тем временам такую надежность машины можно назвать только фантастической. Однако на “Поль Рикаре” успешная серия прервалась – обе Ferrari не добрались до финиша. А на старте следующей, британской гонки Лауда и Ретацони и вовсе столкнулись. Но если

австрийцу удалось продолжить движение, то в машину Клея врезался сначала Хант, а затем и Жак Лаффит. Судьи решили остановить гонку, что стало поводом для еще одного скандала – при подготовке к повторному старту механики McLaren восстановили автомобиль Ханта, и Джеймс, воспользовавшись проблемами с КП у лидирующего Лауды, первым пересек линию финиша. Но эта победа была тут же опротестована представителями Scuderia, которые требовали добавить к времени британца и те минуты, которые механики потратили на ремонт. Через несколько месяцев протест Ferrari удовлетворили, но к тому моменту ситуация в чемпионате изменилась самым драматичным образом.

Немецкий Гран При стартовал на сыром асфальте “Нюрбургринга”. Уже на втором круге гонщики потянулись в боксы – менять дождевые шины на слики, а на третьем Ferrari



Кто знает, если бы Goodyear не отказался производить маленькие покрышки, возможно, именно так сейчас бы выглядели все машины Формулы-1

12-цилиндровый “оппозитник” Ferrari в середине 70-х оставался единственной реальной силой, способной противостоять Ford-Cosworth

“Автомобиль-слон”, как прозвали Ligier JS5, уже в год дебюта французской команды смотрелся на трассах весьма достойно. В Австрии (где машина уже лишилась эффектного воздухозаборника в соответствии с новыми правилами) Жак Лаффит уступил лишь только победившему Джону Уотсону



Лауды не удержалась на трассе. Машина удари-
лась о барьер, вновь вылетела на асфальт и за-
горелась. Судьи не успели оповестить об этом
других пилотов, и машину австрийца один за
другим протаранили Hesketh Харальда Эртля
и Surtees Бретта Лангера. Здесь же остано-
вились Гай Эдвардс и Артуро Мерцарио. Вчетве-
ром гонщики бросились вытаскивать своего
товарища из огня, и именно благодаря этому
австриец остался жив, хотя и сильно обгорел.
И пока Ники лежал в ожоговом центре Ман-
гейма, пока мучительно долго заживали обо-
женные голова и руки, Джеймс Хант, одержав
две победы в трех гонках, неожиданно стал
фаворитом чемпионата – его отставание от
Лауды сократилось до 14 очков.

Через сорок три дня после аварии на
"Нюрбургринге" Ники Лауда вышел на старт
Гран При Италии. Мужественный австриец за-
кончил гонку по перестроенному "Аутодромо

Национале" (для ограничения скоростей до-
бавили медленные "эски" перед Curva Grande
и первым Lesmo) четвертым, после чего
скрылся в боксах, чтобы никто не видел, как
он снимает пропитанную кровью "балаклаву".
Хант же в Монце вылетел с трассы, зато выиг-
рал обе североамериканские гонки и перед
дебютным визитом Ф-1 в Японию отставал от
Лауды всего на три очка.

Гонка на трассе "Маунт Фудзи" давно стала
легендой. О ней можно говорить долго – опи-
сать диковинные японские Maki и Kojima и бе-
зуспешные попытки местных гонщиков бро-
сить вызов грандам, рассказать о победе Ма-
рио Андретти за рулем возрождающегося
Lotus, упомянуть очередную зрелищную ава-
рию Витторио Брамбиллы. Но достаточно
лишь вспомнить, как складывался японский
этап для двух претендентов на титул. В день
гонки на трассу обрушились потоки дождя. И

на третьем круге Лауда свернул в боксы и вы-
лез из машины, сказав: "Моя жизнь дороже
любых титулов". Казалось, что теперь уже
ничто не может помешать лидирующему Хан-
ту стать чемпионом, но за десять кругов до
финиша дождь закончился, трасса стала под-
сыхать и шины на McLaren британца все хуже
держали дорогу. Он откатился на третье мес-
то, а на 68-м (из 73) круге все же отправился в
боксы. На трассу Джеймс вернулся пятым, и,
казалось, потерял шансы на победу. Но на пос-
леднем круге также не выдержали шины на
Surtees Алана Джонса и Ferrari Рикардо
Патроне. Хант закончил гонку третьим и полу-
чил вожделенный титул. Ferrari во второй раз
выиграла Кубок конструкторов, но это стало
слабым утешением для команды. Ну а брита-
нский пилот в следующий раз стал чемпио-
ном мира лишь 16 лет спустя.

Александр Кабановский





Шторм

Начало гонки – Пасе опережает Прайса и Регаццони. Асфальт пока сухой

PHILIP SUTTON

В сезоне-75 едва ли не главным атрибутом болельщика Формулы-1 стал зонт. Лето выдалось прохладным и дождливым – пять гонок подряд прошли под аккомпанемент падающих с неба капель. “Мокрые” гонки, непредсказуемые сами по себе, в том году осложнили и “шинный фактор”. Оказалось, что слики Goodyear просто отвратительно ведут себя на сырой трассе – частенько гонщики просто не успевали добраться до боксов, если начинался дождь. Наиболее яркой иллюстрацией этого факта стал британский Гран При.

Для “Сильверстоуна” эта гонка стала уже 15-м этапом чемпионата мира, однако впер-

вые с 1952 года хозяева автодрома решили изменить трассу. Поводом к этому стала массовая авария, устроенная Джоди Шектером на выходе из поворота Woodcote два года назад (в 1974 году гонка проходила в Брэндс-Хэтче), а также целая череда неприятных инцидентов по ходу сезона-75. Изменениям подвергся тот самый Woodcote, превратившийся в медленную “эску”. По мнению многих, такой шаг убил дух старого “Сильверстоуна”, зато гонка обошлась без серьезных происшествий.

Британский Большой Приз значился 10-м этапом чемпионата мира. Ситуация в борьбе за титул выглядела совершенно очевидной –

Tyrrell Джоди Шектера



PHILIP SUTTON

Ники Лауда (№ 12) борется с Джеймсом Хантом перед перестроенным Woodcote



PHILIP SUTTON

на счету Ники Лауды было вдвое больше очков, чем у любого из его преследователей. А вот спор за второе место обещал быть весьма острым – второе место Карлоса Рейтеманна отделяло от шестого Клея Регаццони всего девять очков.

Пятничная квалификация осталась за Карлосом Пасе, однако в субботу бразильца опередили Том Прайс на Shadow и оба гонщика Ferrari. На последних минутах Пасе попытался было отыгаться, но смог показать лишь второе время. Все претенденты на “серебро” попали в десятку, а за бортом гонки остались Ensign голландца Рулофа Вундеринка и “японское чудо” – автомобиль Maki с пилотом Хироши Фушидой.

Гран При Великобритании John Player Grand Prix

"Сильверстоун",
19 июля 1975 г.
56 кругов по 4.718 км
(264.241 км)
пасмурно, временами
дождь, затем сильный
дождь



8 К. Пасе Brabham 1'19.50	16 Т. Прайс Shadow 1'19.36
11 К. Регацони Ferrari 1'19.55	12 Н. Лауда Ferrari 1'19.54
3 Дж. Шектер Tyrrell 1'19.81	9 В. Брамбилла March 1'19.63
7 К. Рейтеманн Brabham 1'20.04	1 Э. Фиттипальди McLaren 1'19.91
2 Й. Масс McLaren 1'20.18	24 Дж. Хант Hesketh 1'20.14
27 М. Андресетти Parnelli 1'20.36	17 Ж.-П. Жарье Shadow 1'20.33
14 Х.-И. Штук March 1'20.46	23 Т. Брайз Hill 1'20.41
5 Р. Петерсон Lotus 1'20.58	28 М. Донохью March 1'20.50
18 Дж. Уотсон Surtees 1'20.83	4 П. Делайе Tyrrell 1'20.60
22 А. Джонс Hill 1'21.19	21 Ж. Лаффит Williams 1'21.01
29 Л. Ломбарди March 1'21.60	15 Б. Хентон Lotus 1'21.36
30 В. Фиттипальди Fittipaldi 1'21.67	19 Д. Морган Surtees 1'21.65
32 Дж. Николсон Lyncar 1'22.86	6 Дж. Крофорд Lotus 1'21.86

Не прошли квалификацию: Р. Вундеринк
(Ensign; 1'25.02) и Х. Фушида (Maki; 1'26.61)

№	Пилот	Команда	Шасси	Модель	Мотор	Кон.	Кр.	Результат
1	Э. Фиттипальди	Marlboro Team Texaco	McLaren	M23	Cosworth	V8	56	1:22:05.0
2	К. Пасе	Marlboro Team Texaco	Brabham	BT44B	Cosworth	V8	55	вылет
3	Дж. Шектер	Elf Team Tyrrell	Tyrrell	007	Cosworth	V8	55	вылет
4	Дж. Хант	Hesketh Racing	Hesketh	308B	Cosworth	V8	55	вылет
5	М. Донохью	Penske Cars	March	751	Cosworth	V8	55	вылет
6	В. Брамбилла	Beta Team March	March	751	Cosworth	V8	55	+1 круг
7	Й. Масс	Marlboro Team Texaco	McLaren	M23	Cosworth	V8	55	вылет
8	Н. Лауда	Scuderia Ferrari SpA SEFAC	Ferrari	312T	Ferrari	F12	54	+2 круга
9	П. Делайе	Elf Team Tyrrell	Tyrrell	007	Cosworth	V8	54	вылет
10	А. Джонс	Embassy Racing with Graham Hill	Hill	GH1	Cosworth	V8	54	+2 круга
11	Дж. Уотсон	Team Surtees	Surtees	TS16	Cosworth	V8	54	вылет
12	М. Андресетти	Vel's Parnelli Jones Racing	Parnelli	VPJ4	Cosworth	V8	54	+2 круга
13	К. Регацони	Scuderia Ferrari SpA SEFAC	Ferrari	312T	Ferrari	F12	54	+2 круга
14	Ж.-П. Жарье	UOP Shadow Racing Team	Shadow	DN5	Cosworth	V8	53	вылет
15	Т. Брайз	Embassy Racing with Graham Hill	Hill	GH1	Cosworth	V8	53	вылет
16	Б. Хентон	John Player Team Lotus	Lotus	72E	Cosworth	V8	53	вылет
17	Дж. Николсон	Pinch Plant	Lyncar	006	Cosworth	V8	51	вылет
18	Д. Морган	Team Surtees	Surtees	TS16	Cosworth	V8	50	вылет/авария
19	В. Фиттипальди	Copersucar-Fittipaldi	Fittipaldi	FD01	Cosworth	V8	50	вылет
Не классифицированы:								
10	Х.-И. Штук	Lavazza March	March	751	Cosworth	V8	45	вылет
16	Дж. Крофорд	John Player Team Lotus	Lotus	72E	Cosworth	V8	28	вылет
16	Т. Прайс	UOP Shadow Racing Team	Shadow	DN5	Cosworth	V8	20	вылет
29	Л. Ломбарди	Lavazza March	March	751	Cosworth	V8	18	зажигание
5	Р. Петерсон	John Player Team Lotus	Lotus	72E	Cosworth	V8	7	двигатель
21	Ж. Лаффит	Frank Williams Racing Cars	Williams	FW01	Cosworth	V8	5	КП
7	К. Рейтеманн	Marlboro Team Texaco	Brabham	BT44B	Cosworth	V8	4	двигатель

Ср. скорость победителя193.2 км/ч
Ср. скорость поул-позиции214.05 км/ч
Лучший круг210.0 км/ч, К. Регацони (16), 1'20.9

Лидеры: Пасе, 1-12; Регацони, 13-18; Прайс, 19-20;
Шектер, 21; Пасе, 22-26; Шектер, 27-32;
Жарье, 33-34; Хант, 35-42; Э. Фиттипальди, 43-56

Жан-Пьер Жарье на протяжении двух кругов возглавлял гонку. Но француз слишком долго оставался на дождевой резине, а затем стал одной из жертв шторма

В день гонки над трассой ступили тучи, однако к старту асфальт успел высохнуть после ночного дождя, и гонку пилоты начинали на сликах. Естественно, преимущество получили те, кто стартовал по левой части трассы – именно там проходила траектория. Пасе вышел в лидеры, Регацони опередил Лауду, а на пятое место "стрельнул" с девятого Хант. На протяжении первых кругов положение оставалось стабильным, а затем в центре внимания оказался Регацони. За четыре круга швейцарец оставил не у дел двух лидеров гонки, и даже начал отрываться, но заморосивший на 19-м круге дождь перечеркнул усилия Клея. В повороте Club Ferrari не удержалась на асфальте и ударились об ограждение трассы. Правда,

Регацони удалось выбраться из гравия и дотянуть до боксов, но замена поврежденного заднего антикрыла отбросила его за пределы второго десятка. Следующей жертвой сырой трассы стал Прайс – британец сумел обогнать Пасе, но лидировал лишь два круга, после чего также ошибся и разбил машину.

Дождь все усиливался, и лучше всех разобрались в ситуации Шектер. Моментально опередив Лауду и Пасе, Джоди лишь круг возглавлял гонку, а затем отправился "переобуваться", как, впрочем, и добрая половина "каравана". Из боксов его Tyrrell выехал на девятой позиции, но уже через пять кругов южноафриканец вновь возглавлял гонку.

Не повезло Лауде – во время пит-стопа механик не до конца закрутил колесную гайку, и кругом спустя австрийцу пришлось вновь посещать боксы. Лидер чемпионата смог вернуться в десятку, когда дождь стих и трасса начала стремительно подсыхать. Выиграли в такой ситуации те, кто оставался на сликах. И хотя под дождем Хант, Фиттипальди и Пасе по несколько раз вылетали с трассы, теперь именно они возглавляли Гран При.

После сорока кругов начал терять мощность мотор на Hesketh Ханта. Джеймс отказался на третье место, а вскоре пропустил вперед и Шектера. Эмерсон Фиттипальди стал уже седьмым по счету лидером гонки, когда на трассе начался настоящий шторм. В потоках льющейся с небес воды невозможно было разглядеть, что происходило в десятки метрах, и в сочетании со свойствами покрышек Goodyear это принесло невероятные результаты – за какую-нибудь минуту 13 из оставшихся в гонке 19 машин вылетели с трассы. В экстренном порядке организаторы выкинули черный флаг, а затем, посоветовавшись, решили для всех, кроме Эмо, определить финальную классификацию по итогам 55 кругов. Такого финишного протокола Ф-1 еще не видела.

Зимой 1975–1976 годов специалисты Goodyear все же провели работу над "дождевыми" свойствами сликов. А в дальнейшем всячески отвергали все обвинения, что именно шины виноваты в трагической аварии Ники Лауды на сыром асфальте "Нюрбургринга"...

Александр Кабановский

Эмерсон Фиттипальди – победитель бури





ВЛАСТЬ РУЛЯ

Мы привыкли к тому, что основным органом управления автомобилем является руль. Казалось бы, он дает абсолютную власть над движением автомобиля. На самом же деле при скоростях, с которыми носятся машины Формулы-1, возникают явления, делающие прохождение виражей куда более волнующим процессом, чем простое вращение "баранки".

Избыток недостаточности

На рисунке 1 изображены различные типы поведения автомобиля Формулы-1 при прохождении поворота. На невысоких скоростях он охотно подчиняется рулю и движется в направлении, задаваемом пилотом (красная ли-



Гонщик поворачивает, а автомобиль – нет. Блокировка передних колес ведет к недостаточной управляемости

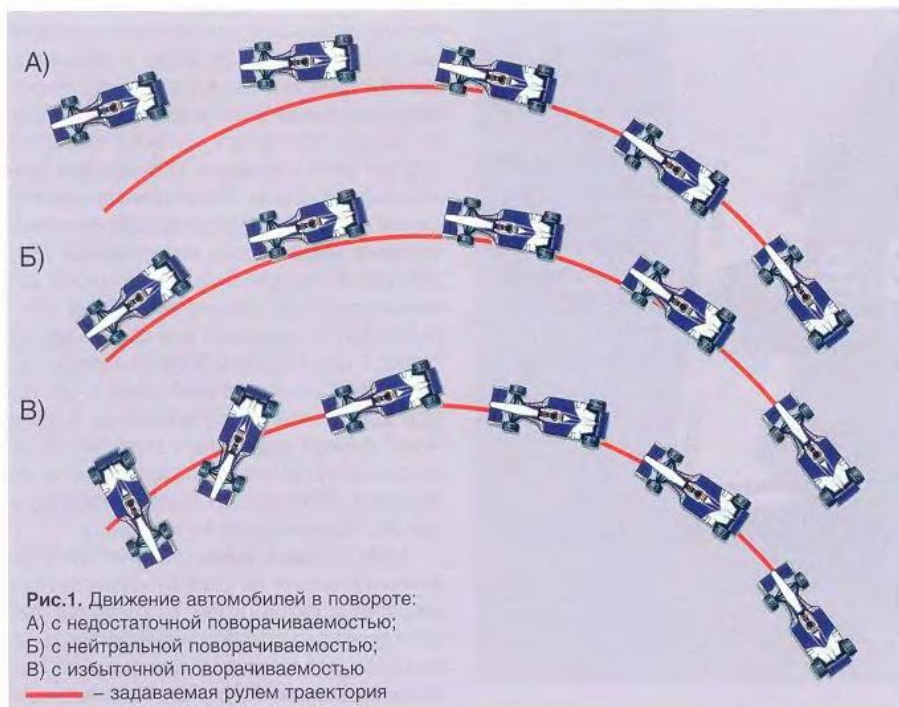


Рис.1. Движение автомобилей в повороте:
А) с недостаточной поворачиваемостью;
Б) с нейтральной поворачиваемостью;
В) с избыточной поворачиваемостью
— задаваемая рулем траектория

ния). Однако при движении в повороте на автомобиль действует центробежная сила инерции. Эта сила искушает как передние, так и задние колеса машины сорваться в боковое скольжение. Понятно, что по мере увеличения скорости рано или поздно одна из пар колес начнет боковое скольжение.

Если первыми сдались передние колеса машины, то ее носовая часть начинает разворачиваться наружу поворота, и машина стремится спрямить траекторию (рис. 1, А). Такое поведение называется **недостаточной управляемостью (поворачиваемостью)**. Когда слабым звеном оказываются задние колеса, то уже "задок" машины начинает скользить наружу поворота, провоцируя машину ввинчиваться в поворот сильнее, чем ей предписано рулем (рис. 1, В). Возникает так называемая **избыточная управляемость (поворачиваемость)**. Возможен и третий вариант, когда обе пары колес начинают скользить в боковом направлении одновременно. Машина смещается к наружной стороне поворота, но при этом

все время остается параллельна траектории, задаваемой рулем (рис. 1, Б). Этот тип поведения машины получил название **нейтральной управляемости (поворачиваемости)**.

Какой из этих трех типов управляемости предпочтительней? По правде говоря, это зависит от типа автомобиля, конфигурации трассы и многих других факторов, включая личные предпочтения водителя. Например, пилоты раллийных машин, обожающие проходить повороты с сильными заносами автомобиля, часто специально провоцируют избыточную управляемость автомобиля. При этом задняя часть машины эффектно забрасывается на внешнюю сторону поворота, и автомобиль нацеливается на следующую за поворотом прямую. Во время маневра пилот контролирует машину рулем и педалями, удерживая ее в управляемом заносе. Такой способ прохождения особенно эффективен на трассах с плохими сцепными свойствами, где движение "как по рельсам" оказывается неоправданным и для быстрого прохождения

специалитов приходится не только ехать, но и скользить по трассе.

Однако такой стиль вождения совершенно непригоден для "формул". Бешеные скорости в поворотах и гораздо большее сцепление колес с трассой делают срывы в занос резкими и трудноконтролируемыми. Интенсивные скольжения колес быстро погубят шины. А главное, для эффективной работы антикрыльев и других аэродинамических устройств автомобилей очень важно, чтобы воздух обтекал их не сбоку, не наискосок, а точно спереди. При попытке пройти медленный поворот "шпильку" "по-раллийному" пилот Формулы-1 может потерять своего верного союзника — прижимную силу — и не только не улучшить времени прохождения круга, но и оказаться за пределами трассы.

Поэтому движение автомобилей Формулы-1 мало напоминает раллийный слалом, а инженеры и пилоты стремятся добиться от машины управляемости, близкой к нейтральной. Нейтральная управляемость позволяет лучше контролировать машину, двигаясь ближе к пределу ее возможностей. Представьте себе автомобиль с ярко выраженной избыточной управляемостью. Если пилот такой машины слишком активно давит на педаль "газа" в повороте, задние колеса срываются в занос, и машину начинает разворачивать поперек трассы. Усугубляет положение нарушенная аэродинамика. Лишь большое мастерство и хладнокровие может помочь пилоту сохранить контроль над машиной, хотя в любом случае время на круге вряд ли будет впечатляющим. В итоге гонщик просто не станет рисковать, чтобы, не дай бог, не спровоцировать разворот автомобиля. Гораздо комфортнее будет чувствовать себя пилот машины с нейтральной управляемостью, ведь за гранью сцепных возможностей шин его ждет одновременное скольжение всех четырех колес, при котором машина остается параллельной выбранному пилотом курсу и не стремится развернуться поперек трассы или выехать за ее пределы. Пилот может позволить себе ехать не только близко к грани скольжения, но и за этой гранью. Телезрители часто могут видеть, как, выходя из очередного поворота,



В повороте
"внутренние" колеса
разгружаются, а
иногда даже теряют
контакт с трассой

Боковой снос задних
колес приводит к
возникновению
избыточной
управляемости





Особенность автомобилей Ф-1 – малый предельный угол поворота управляемых колес. Гонимые траектории в своем стремлении спрямлять виражи редко требуют от машин особой "поворотливости"

ровной бразильской трассе слишком жесткая настройка подвески приводит к снижению сцепных свойств шин с трассой за счет постоянных колебаний колес и шасси относительно дороги, что влечет за собой снижение средней силы сцепления. Поэтому при возникновении, скажем, недостаточной управляемости "смягчение" передней подвески может оказаться эффективным мероприятием. Другой пример: на Гран При Италии многие команды применяют достаточно жесткие настройки задних подвесок. В результате в крутых "эсках" Prima Variante и Seconda Variante, где происходит активная атака бордюров, при наезде заднего колеса автомобиля на бордюр "круп" машины подсакивает вверх, что вызывает заметную избыточную управляемость автомобиля, облегчающую гонщику прохождение этих замысловатых частей трассы.

3. Изменение аэродинамического баланса. Позволяет по-разному распорядиться прижимной силой, меняя ее составляющие, действующие на передние и задние колеса. Таким способом влияют на управляемость машины на больших скоростях. Учитывая высокую гибкость аэродинамических настроек автомобилей Формулы-1, проблем с достижением нужного баланса машины на высоких скоростях обычно не возникает.

4. Изменение сцепных свойств передних и задних шин. Может принести результат, например, когда не удастся избавиться от избыточной управляемости машины другими средствами. Тогда, поставив вперед слегка изношенные покрышки, удастся ухудшить цепкость передней части автомобиля, снизив тем самым вертлявость его "кормы". Думается, пилоты много отдали бы за наличие на руле автомобиля рычажка, позволяющего изменять сцепные свойства передних и задних шин прямо во время гонки.

Недостаточность руля

Помимо перечисленных факторов тип управляемости автомобиля очень сильно зависит от режима его движения. Одно дело, когда, поворачивая, пилот не давит на педали "газа" и тормоза, и автомобиль катится свобод-

автомобиль Формулы-1 вылетает на внешний бордюр трассы, скользя всеми колесами, как бы подтверждая, что пилот выжимает из машины все, что можно.

Следует оговориться, что в некоторых поворотах предпочтительней оказывается настройка машины на небольшую избыточную или недостаточную управляемость. Например, в крутых "эсках" легкая избыточная управляемость может оказаться на руку. Однако в любом случае для внешнего наблюдателя автомобиля Формулы-1 не совершают столь эффектных кульбитов, как раллийные машины, и слишком явная избыточная или недостаточная управляемость вряд ли доставляет пилотам большое удовольствие. Хотя многие гонщики часто говорят, что предпочитают настройки с небольшой избыточной управляемостью. Управляемость является характеристикой, определяющей терпимость машины к попыткам гонщика "прыгнуть выше головы". А вкус к избыточной управляемости в среде пилотов считается признаком мастерства и, в известной степени, лихости.

Как управиться с автомобилем

Есть четыре основных способа получения нужной сбалансированности автомобиля Формулы-1.

1. Изменение положения центра масс. Таким образом можно изменить распределение центробежной силы инерции между передними и задними колесами. Ограничение минимального веса автомобиля с гонщиком 600 кг приводит к тому, что автомобиль современной Формулы-1 таскает на себе порядка 80 кг балласта, что было бы фактом довольно прискорбным, если бы не возможность менять положение центра масс машины за счет смещения точек крепления балласта. Избыточную управляемость обычно лечат смещением центра масс машины вперед, недостаточную – обратным действием.

2. Изменение настроек передней и задней подвесок. Позволяет изменить эффективность сцепления колес с трассой. Особенно эффективен этот прием в медленных поворотах. Например, на относительно не-



Борьба Монтои и Култхарда в первом повороте "Нюрбургринга"...

...кончилась для кolumбийца срывом заднего моста



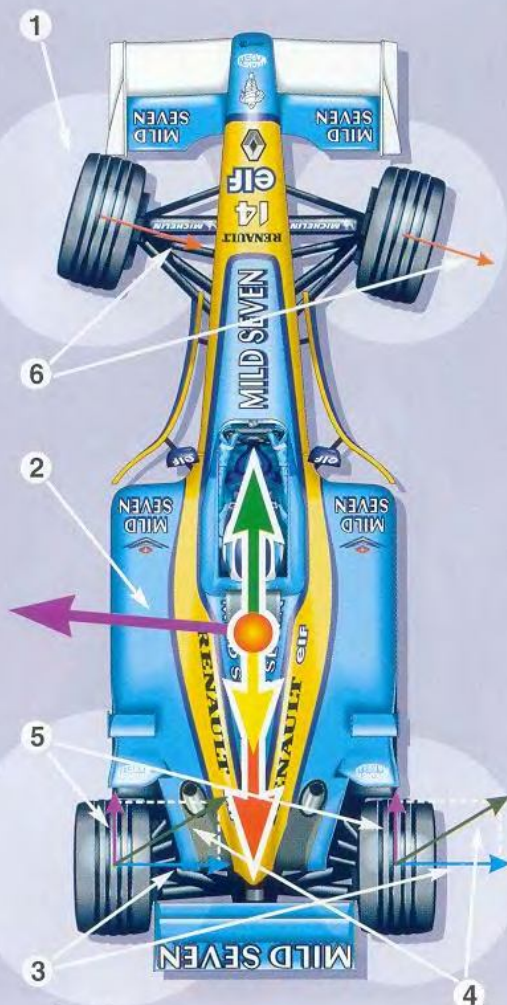


Рис. 2.

1 Светло-серый круг – векторная диаграмма предельной силы трения шины. Она зависит от многих факторов, в том числе и от величины нагрузки на колесо, которая в свою очередь определяется положением центра тяжести, аэродинамическим балансом и т.д. Поэтому предельная сила трения задних колес больше, чем передних. А при прохождении поворотов – более нагруженными оказываются "внешние" колеса, следовательно, увеличивается их предельная сила трения. Суммарная сила, действующая на колесо, не может превзойти предельную силу трения.

2 Суммарный вектор центробежной силы инерции (фиолетовый) действует на центр масс автомобиля. Там же прилагаются и суммарные вектора сил инерции прямолинейного движения (зеленый), аэродинамического (красный) и механического (желтый) сопротивления движению.

3 Поперечные составляющие сил трения, действующих в пятнах контакта колес с трассой. Они противостоят силе инерции, препятствуя боковому скольжению колес.

4 Суммарная сила трения, действующая в пятне контакта. В данном случае для правого заднего колеса она оказалась равна предельной силе трения. Значит, колесо находится на грани скольжения. Его пробуксовка в отдельности от левого колеса воспрепятствует дифференциалу. Однако очевидно, что задние колеса приближаются к тому пределу, за которым ситуация может выйти из-под контроля.

5 Продольная составляющая сил трения, равная силе тяги, которая передается на колеса через трансмиссию от двигателя. Именно она зачастую делает задние колеса слабым звеном, провоцируя избыточную управляемость.

6 В векторе сил трения передних колес при разгоне не возникает никаких дополнительных продольных сил трения. А вот при торможении они, как и задние шины, нагружаются продольной силой, возникающей в результате работы тормозов. Однако перераспределение массы на передние колеса при торможении увеличивает их предельную "несущую способность".

но. В этом случае силы трения между колесами и поверхностью трассы направлены в поперечном направлении, и поведение машины определяется в основном четырьмя изложенными выше факторами.

При нажатии на педаль "газа" ведущие задние колеса догружаются помимо поперечной еще и продольной составляющей силы – тяговой силой (рис. 2). Векторная сумма этих двух составляющих всегда больше каждой из них,

поэтому задние колеса оказываются перегруженными и более склонны к неповиновению. И автомобиль, который при свободном качении вел себя достаточно пристойно, может обнаружить склонность к избыточной управляемости, как только пилот начинает терзать педаль "газа". Более того, педаль "газа" может выступать порой даже более эффективным средством управления, чем руль. Вы все видели, как в случае необходимости (например,

чтобы быстро вернуться на трассу после вылета) гонщики лихо разворачивают свои автомобили практически на месте, вывернув руль и дав полный "газ". На большой же скорости педаль "газа" выступает в качестве достаточно эффективного регулятора, позволяющего в случае необходимости быстро создать избыточную управляемость и "вернуть" автомобиль без использования руля. Однако занятие это весьма рискованное, требующее поистине акробатического чувства равновесия и ловкости.

При торможении ситуация еще сложнее, ведь тормоза нагружают обе пары колес, причем в определенном соотношении, называемом тормозным балансом. Добавьте сюда явление переноса массы с задних колес на передние, а также резкое снижение аэродинамической прижимной силы по мере торможения. Поворот руля при торможении на большой скорости, скорее всего, приведет к возникновению избыточной управляемости (причем вряд ли поддающейся контролю). При невысокой скорости на торможении обычно в первую очередь блокируются передние колеса, то есть автомобиль склонен к недостаточной управляемости. Вообще, усилия, действующие на колеса при торможении, столь велики, что вертеть рулем во время этого ураганного процесса становится более чем рискованно, поэтому зона торможения обычно предшествует моменту, когда пилот, поворачивая руль, нацеливается на апекс поворота.

Таким образом, машина безоговорочно подчиняется рулю только при относительно неторопливом движении. При движении на грани сцепных возможностей положение руля оказывается лишь одной из составляющих, которые определяют движение машины в повороте. В зависимости от настройки меняется и оптимальная траектория движения в повороте. Например, пилоту, машина которого даже при свободном качении обладает явно выраженной избыточной управляемостью, придется повременить с нажатием на педаль "газа" при выходе из поворота, дождавшись момента, когда автомобиль минует "кривую" часть траектории.

Сложность достижения хорошего баланса машины заключается и в постоянном изменении параметров, за него отвечающих. Так, машина, хорошо сбалансированная в начале гонки, может начать проявлять склонность к недостаточной управляемости из-за уменьшения массы топлива в ее баке или износе передних покрышек.

Словом, над этой непростой проблемой приходится попотеть. Но это того стоит: хорошо сбалансированный автомобиль позволит пилоту в полной мере реализовать свой "творческий потенциал", несбалансированная же машина повергнет гонщика в уныние, сопровождающееся пространственными рассуждениями о нервности автомобилей Формулы-1, кризисе этого вида автоспорта и несправедливом устройстве мира в целом.

И таинственная избыточная управляемость быстро превратилась в банальный занос



Артем Краснов



ЧЕРНАЯ СОТНЯ

Всякая случайность есть лишь непознанная закономерность.
Приписывается Карлосу Кастанеде

По ходу прошедшего чемпионата мира сразу четверо пилотов — Жак Вильнев, Мика Сало, Джанкарло Физикелла и Ральф Шумахер — в сотый раз вышли на старт гонки Ф-1. И надо ж такому случиться — никто из этой четверки не смог добраться до финиша. Это обстоятельство и легло в основу небольшого исследования, которое выявило удивительную вещь — уже пятидесяти одному гонщику удалось провести в Формуле-1 сто гонок (а пятеро перешагнули и отметку “200”), но лишь в редких случаях юбилейный этап заканчивался успешно.

Прежде всего, надо отметить, что и сам факт попадания в “Клуб Джека Брэбэма” (а именно австралиец первым в Ф-1 провел сто гонок в рамках ЧМ) уже доказывает несомненный талант пилота. В этот престижный “клуб” вступили 18 чемпионов мира из 27, а уж Гран При выигрывал почти каждый из его членов. Конечно, есть здесь и феномены вро-

де Андреа де Чезариса, который ухитрился продержаться в Формуле-1 15 сезонов, за это время ни разу не победив и даже не поднявшись по итогам сезона выше восьмого места. Но то исключение.

Каковы же итоги выступлений “юбилеров”? Оказывается, лишь пятерым из них удалось закончить сотую гонку в первой тройке, а больше половины стартов закончились сходом или аварией. Начиналось же все 20 июля 1968 года, когда “всего” через 13 лет после своего дебюта Брэбэм провел сотую гонку в рамках чемпионата (Ральфу Шумахеру, например, на это потребовалось лишь шесть сезонов). Но британский Большой Приз сложился для Черного Джека неудачно — стартовав с восьмой позиции, австралиец уже на первом круге выбыл из борьбы из-за отказа двигателя. Тогда, конечно, еще никто и предположить не мог, что именно в этот дождливый день будет заложено начало одной из самых неприятных для пилотов традиций.

Следующий “звонок” прозвенел в том же 1968 году в Монце, где состоялась сотая гонка Грэма Хилла. Для британца все закончилось уже на 11-м круге — отвалилось колесо. И, что называется, покатилося. Вот лишь наиболее примечательные случаи, произошедшие с пилотами во время сотой гонки: в 1980 году Джону Уотсону впервые в карьере не удалось преодолеть квалификационный барьер, и юбилей состоялся лишь две недели спустя. Точно так же оказался испорчен праздник для Йохена Массы в сезоне-82. Не смог выйти на старт гонки, которая должна была стать сотой, и Алан Джонс — утром в воскресенье у австралийца поднялась температура. Но если эти трое хоть и с задержкой, но все же провели сотую гонку, то Джеки Стюарт решил завершить карьеру после того, как в субботней тренировке ГП США 1973 года разбился его товарищ по команде Франсуа Север. На старт шотландец не вышел, поэтому на его счету так и осталось 99 гонок Гран При.

Не удались "юбилей" даже таким асам как Ален Прост и Айртон Сенна. Француз неизменно добирался до финиша в девяти гонках до злополучного этапа в Венгрии, но именно этот, 100-й Гран При обернулся для него сущим бедствием – сначала сбой в электронике вынудил Алена посетить боксы, а затем, пытаясь наверстать упущенные позиции, Прост зацепил машину одного из соперников и выбыл из борьбы с поврежденной подвеской. Бразилец же лидировал в Мехико-90, когда незадолго до финиша возник медленный прокол, а несколько кругов спустя задняя покрышка на McLaren и вовсе лопнула. Зато семь следующих гонок Айртон неизменно заканчивал на пьедестале почета.

Можно вспомнить и не столь давние события. Джонни Херберт на Гран При Монако '97 выиграл пятничную тренировку, но уже на 10-м круге гонки разбил машину. Мику Хаккинена в Имоле-98 подвел не знающий в том сезоне проблем McLaren, а Stewart Рубенса Баррикелло остановился лишь за несколько кругов до финиша в Монако годом спустя.

Конечно, в истории отмечены и случаи, когда пилот наперекор статистике первым пересекал линию финиша в сотой гонке – это удалось Найджелу Мэнселлу в 1987 году и Михаэлю Шумахеру ровно через десять лет. Но надо ли напоминать, как сложился для обоих пилотов тот сезон – оба буквально в последний момент потеряли уже, казалось, завоеванный чемпионский титул, так что для каждого победа в юбилейной гонке оказалась, по сути, пирровой.

Не лучше обстоят дела с 200-й гонкой. Из пятирех спортсменов, достигших этого рубежа, один лишь Нельсон Пике заработал в юбилейной гонке очко. Жан Алези значился на шестой позиции Гран При США 2001 года лишь до тех пор, пока судьи не оправдали дисквалифицированного было Ярно Трулли, а Риккардо Патрезе, Герхард Бергер и Андреа де Чезарис и вовсе не добрались до финиша.

Однако главный вопрос остается без ответа – почему же именно "круглый" Гран При заканчивается для гонщиков столь неудачно? Было бы глупо думать, что сотая гонка для пилота чем-то отличается от 99-й или 101-й (не считая, разумеется, праздничного пирога и вечеринки в пятницу или субботу), и именно груз ответственности не позволяет ему выступить достойно. Ален Прост в свое время сказал: "Когда ты садишься в кокпит, то забываешь обо всем, кроме трассы, машины и борьбы с соперниками. И лишь увидев финишный флаг, замечаешь заполненные болельщиками трибуны, флаги, плакаты..." "Во время гонки не остается времени на то, чтобы думать обо всей этой статистике", – вторит француз Михаэль Шумахер. Так что выходит, что здесь мы имеем дело со случайностью. А точнее – с пока не познанной закономерностью.

Александр Кабановский



Механик копается в моторе машины Бразма перед стартом юбилейной гонки. Кто знает, быть может, именно этот безвестный бедолага и стоял у истоков "черной" традиции...

...а очередной ее "жертвой" стал Ральф Шумахер в последней гонке сезона-02 (вверху)

Взрыв покрышки в Мехико '90 лишает Айртона Сенну верной победы



ГП Великобритании 1990 года. 200-й старт закончился для Риккардо Патрезе так же, как и 100-й – сходом с трассы

Михаэль Шумахер выиграл 100-ю гонку, а в 101-й уступил титул Жаку Вильневу



Клуб "100" Джека Брэбэма

Распределение по странам

№	Страна	Кол-во
1	Великобритания	10
2	Франция	8
3	Италия	6
4	Бразилия	4
=	Германия	4
6	Финляндия	3
7	Австрия	2
=	Бельгия	2
=	Швейцария	2
=	США	2
=	Австралия	2
=	Новая Зеландия	2
13	Аргентина	1
=	Швеция	1
=	Канада	1
=	Южная Африка	1

Распределение по времени дебюта

Годы дебюта	Кол-во
1950–1959	4
1960–1969	4
1970–1979	18
1980–1989	13
1990–2002	12

Результаты 100-х гонок

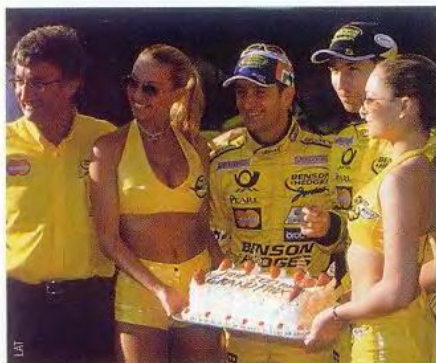
Финиши вне шестерки	9
Финиши в шестерке	14
Финиши в призовой тройке	5
Победы	2

В наступающем сезоне лишь Ярно Трулли имеет все шансы пересечь "несчастливый" рубеж – итальянец уже 97 раз выходил на старт. Быть может, компанию гонщику Renault составит Йос Ферстаппен, которого называют в числе претендентов на место в Minardi (на счету голландца сейчас значится 90 гонок). Подтвердят они невеселую тенденцию или опровергнут – предсказать сейчас невозможно. Но стоит ли вообще пытаться заглянуть в будущее, если и в прошлом слишком много неразгаданных загадок?

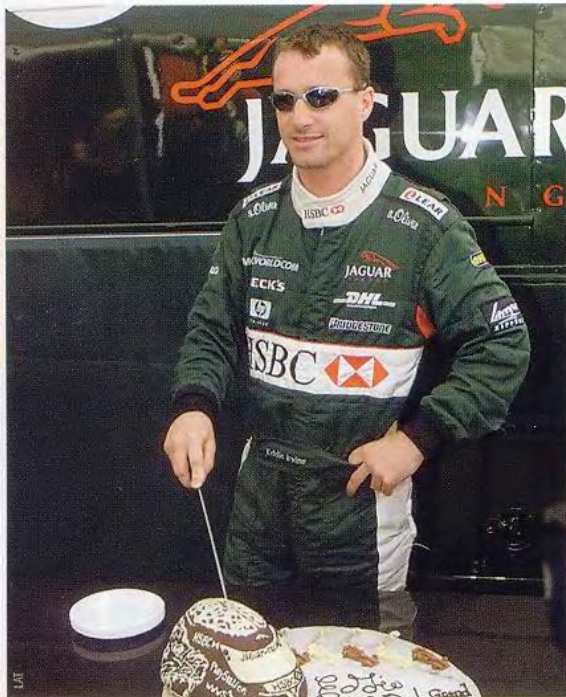
Гонщики, стартовавшие в 100 и более Гран При Ф-1

№	Пилот	СГ	Дебют	100-я гонка	Результат
1	Р. Патресе (I)	256	1977 г.	1984 г., ГП Сан-Марино	сход
2	Г. Бергер (A)	210	1984 г.	1991 г., ГП США	сход
3	А. де Незарис (I)	208	1980 г.	1987 г., ГП Португалии	сход
4	Н. Пике (BR)	204	1978 г.	1985 г., ГП США-Детройт	6
5	Ж. Алези (F)	201	1989 г.	1995 г., ГП Пасифик	5
6	А. Прост (F)	199	1980 г.	1986 г., ГП Венгрии	авария
7	М. Альборето (I)	194	1981 г.	1987 г., ГП Италии	сход
8	Н. Манселл (GB)	187	1980 г.	1987 г., ГП Австрии	1
9	М. Шумахер (D)	177	1991 г.	1997 г., ГП Японии	1
10	Г. Хилл (GB)	176	1958 г.	1968 г., ГП Италии	сход
=	Ж. Лаффит (F)	176	1974 г.	1981 г., ГП Испании	2
12	Н. Лауда (A)	171	1971 г.	1978 г., ГП Канады	сход
13	Т. Бутсен (B)	163	1983 г.	1989 г., ГП Бельгии	4
14	А. Сенна (BR)	161	1984 г.	1990 г., ГП Мексики	20*
=	М. Хаккинен (FIN)	161	1991 г.	1998 г., ГП Сан-Марино	сход
=	Р. Баррикелло (BR)	161	1993 г.	1999 г., ГП Монако	9*
17	Дж. Херберт (GB)	160	1989 г.	1997 г., ГП Монако	авария
18	М. Брандл (GB)	158	1984 г.	1993 г., ГП Южной Африки	сход
19	Дж. Уотсон (GB)	152	1973 г.	1980 г., ГП Франции	7
20	Р. Арну (F)	149	1978 г.	1986 г., ГП Монако	5
21	К. Рейтеманн (RA)	146	1972 г.	1978 г., ГП Канады	3
=	Д. Уорик (GB)	146	1981 г.	1989 г., ГП Бразилии	5
=	Э. Ирвайн (GB)	146	1993 г.	2000 г., ГП Сан-Марино	7
24	Э. Фиттипальди (BR)	144	1970 г.	1978 г., ГП Аргентины	9
25	Д. Култхард (GB)	141	1994 г.	2000 г., ГП Австрии	2
=	Х.-Х. Френтцен (D)	141	1994 г.	2000 г., ГП Сан-Марино	сход
27	Ж.-П. Жарье (F)	134	1971 г.	1981 г., ГП Великобритании	8
28	К. Регассони (CH)	132	1970 г.	1977 г., ГП США	5
=	Э. Чивер (USA)	132	1978 г.	1987 г., ГП Мексики	4
30	Мар. Андресетти (USA)	128	1968 г.	1980 г., ГП США-Запад	авария
31	Дж. Брэбэм (AUS)	126	1955 г.	1968 г., ГП Великобритании	сход
32	О. Панис (F)	124	1994 г.	2001 г., ГП Франции	9
33	Р. Петерсон (S)	123	1970 г.	1977 г., ГП Швеции	сход
34	П. Мартини (I)	119	1984 г.	1994 г., ГП Канады	9
35	А. Джонс (AUS)	116	1975 г.	1985 г., ГП Австралии	сход
=	Жак Вильнев (CDN)	116	1996 г.	2002 г., ГП Австралии	сход
37	Д. Хилл (GB)	115	1992 г.	1999 г., ГП Австралии	авария
38	Ж. Икс (B)	114	1967 г.	1976 г., ГП Италии	10
=	П. Тамбэ (F)	114	1977 г.	1985 г., ГП Австралии	сход
=	К. Росберг (FIN)	114	1978 г.	1986 г., ГП Испании	4
41	Д. Хьюм (NZ)	112	1965 г.	1974 г., ГП Южной Африки	9
42	Дж. Сертис (GB)	111	1960 г.	1971 г., ГП Южной Африки	сход
=	Дж. Шектер (ZA)	111	1972 г.	1980 г., ГП Бразилии	сход
44	Ф. Альбо (F)	109	1984 г.	1993 г., ГП Канады	сход
=	М. Сало (FIN)	109	1994 г.	2002 г., ГП Канады	сход
46	Э. де Анджелис (I)	108	1979 г.	1985 г., ГП Италии	6
47	Дж. Физикелла	107	1996 г.	2002 г., ГП Европы	авария
48	И. Боннье (CH)	104	1956 г.	1969 г., ГП Германии	сход
=	И. Масс (D)	104	1973 г.	1982 г., ГП США-Детройт	7
50	Б. Мак-Ларен	100	1958 г.	1970 г., ГП Монако	сход
=	Р. Шумахер (D)	100	1997 г.	2002 г., ГП Японии	11*

Примечание: СГ – стартов в гонках ЧМ; * – классифицирован, но не финишировал



Юбилей трудно представить без вечеринки и традиционного пирога. Вот только в последние годы редко кому из гонщиков удается запить его призовым шампанским. Так, Jordan Хайнца-Харальда Френтцена в Имоле '00 остановился уже после четырех кругов гонки с отказавшей КП



Эдди Ирвайн, сотая гонка которого также пришлось на ГП Сан-Марино 2000 года, добрался до финиша, но на самом обидном для гонщика седьмом месте

Праздник Нельсону Пике в Монце '91 испортил проводивший второй ГП в Ф-1 Михаэль Шумахер, который опередил бразильца и в квалификации, и в гонке





НЕ В СВОЕЙ ТАРЕЛКЕ

Стихия автомобилей Формулы-1 — скорость. 300–350 км/ч — обычное дело для гонок Гран При. Но прежде чем достигнуть таких цифр, нужно тронуться с места. И вот тут могут возникнуть проблемы — моторы норовят перегреться, первая передача решительно отказывается включаться, а умная электроника так и норовит дать сбой. И сверхмощный гоночный снаряд, за рулем которого сидит гонщик экстра-класса, глохнет при попытке тронуться точно так же, как выдавшая виды "шестерка" вчерашнего выпускника автошколы. Ситуация эта возникает в гонках Гран При довольно часто, поэтому и прописана она в правилах столь подробно.

Спортивный регламент Ф-1

Статья 140

Гонщик, который не может начать установочный круг, должен поднять вверх руку. После того как все машины покинут стартовое поле, его механики могут попытаться устранить проблему под контролем судей.

Если автомобиль по-прежнему не может начать установочный круг, его следует по кратчайшему пути откатить на пит-лейн, где механики могут продолжить работу.

Статья 144

Если по возвращении на стартовую решетку после установочного круга пилот обнаруживает проблемы с автомобилем, которые могут представлять опасность на старте, он должен немедленно поднять руки, а судье, отвечающему за данный ряд стартового поля, следует тут же начать размахивать желтым флагом.

Если в результате старт откладывается, судье с желтым флагом следует встать перед автомобилем и не позволять ему двигаться, пока все остальные машины не покинут стартовое поле, чтобы совершить новый установочный круг. Гонщик может стартовать в гонке с последней позиции на стартовой решетке, а его место остается пустым.

Если подобное происходит с несколькими автомобилями, их новые позиции в последних рядах стартовой решетки определяются соответственно позициями на исходном стартовом поле.

Если проблема не может быть устранена до завершения нового установочного круга, машину следует по кратчайшему пути откатить на пит-лейн. Команда может затем попытаться устранить неисправность, и если это удастся, гонщик может стартовать с пит-лейн. Если подобное происходит более чем с одним

автомобилем, их порядок на выезде с пит-лейн определяется порядком, в котором они своим ходом достигли выезда с пит-лейн.

Статья 145

Если проблемы возникли, когда автомобиль находится на стартовой решетке, завершив установочный круг, то применяется следующая процедура:

а) если гонка еще не стартовала, зажигается сигнал отмены старта, гонщикам следует заглушить двигатели, а новый установочный круг стартует через 5 минут. Дистанция гонки сокращается на один круг. Следующим подается сигнал "три минуты до старта";

б) если гонка уже началась, судьям, находящимся вдоль стартового поля, следует размахивать желтыми флагами, чтобы предупредить пилотов о неподвижной машине;

в) если после старта автомобиль остался на месте, судьи должны по кратчайшему пути откатить его на пит-лейн. Если гонщику удастся начать движение своим ходом, пока его толкают, он может включаться в гонку;

г) если гонщику не удастся начать движение, механики могут попытаться устранить неисправность на пит-лейн. Если им это удастся, машина может стартовать с пит-лейн. Гонщик и механики должны следовать инструкциям судей по ходу вышеописанной процедуры.

Статья 146

Если была применена статья 145, гонка считается состоявшимся этапом чемпионата вне зависимости от того, сколько раз пришлось применять описанную выше процедуру и насколько в результате сократилась дистанция.

Надо признать, выбор у гонщика небогат. Остается только надеяться, что машина заглохнет где-нибудь поближе ко входу на пит-лейн, а механики быстро вычислят неисправность и устранят ее. Ну а самому пилоту в этот момент остается только верить в удачу и, пожалуй, завидовать выпускнику автошколы — у того-то стартер всегда под рукой.

Александр Кабановский



ПОСЛЕДНЯЯ ГОНКА СЕЗОНА

Давно в Мехико не наблюдалось подобного ажиотажа. В последний раз столько людей собралось в одном месте во время боя легендарного мексиканского боксера Хулио Сесара Чавеса. В сентябре 1993 года чаша стадиона "Ацтека" смогла вместить 132 247 любителей бокса. Годом раньше в Мехико прошел последний Гран При Ф-1. С тех пор на автодроме им. Братьев Родригес серьезных соревнований международного уровня не проводилось. Естественно, что предстоящий этап Всемирной серии CART в столице Мексиканских Соединенных Штатов ждали с особым волнением.

В пятницу, когда до конца квалификационной сессии оставалось чуть больше десяти минут, неожиданно пошел дождь. Но находящийся как раз в этот момент на быстром круге Бруно Жункейра в итоге показал лучшее время: 1'25.941 (188 км/ч). "Воды становилось все больше, но мой автомобиль вытворял просто чудеса, удерживаясь на грани срыва в "эсках", — бразилец был и сам немало удивлен таким результатом. Но самое удивительное произошло в субботу: никому не удалось приблизиться к "дождевому" временному пятничной квалификации. И это в солнечную жаркую погоду! Разреженный воздух высокогорья (свыше 2000 м над уровнем моря) сыграл злую шутку с мощностью "чампкар-овских" моторов.

Последнюю гонку 2002 года пришли посмотреть 174 866 жителей и гостей Мехико. Не только участие местных пилотов привлекло зрителей на трибуны. Так и не разыгранные полмиллиона долларов за второе место также подогревали интерес к финальному этапу.

На старте, как всегда, отличились Пол Трейси и Джимми Вассер. Канадец, резво проскочивший сразу несколько машин, встретился с американцем, неторопливо набравшим скорость в первом повороте. Естественно, что так просто эта встреча приверженцев двух противоположных манер езды закончиться не могла: Lola Трейси лишилась носового обтекателя, а над трассой появились желтые флаги. Этим попытались воспользоваться аутсайдеры гонки, тут же свернувшие на пит-лейн. Однако тактический пит-стоп в дальнейшем не принес никому из них существенной пользы.

Внимание мексиканской публики сосредоточилось на борьбе за звание вице-чемпиона. Бруно Жункейра, проиграв старт, держался позади своих главных конкурентов на призовые полмиллиона — Патрика Карпентье, Дарио Франкитти и Кристиана Фит-

типальди. Франкитти удалось выйти на первое место благодаря ошибке лидировавшего всю первую половину дистанции Тони Канаана. Гонщик Mo Nunn Racing во время дозаправки устроил пожар, тронувшись с места до того, как механики выдернули шланг из горловины (на фото сверху). Несколько человек получили ожоги, а судьи наказали Канаана проездом через пит-лейн.

Но и Франкитти не воспользовался своим шансом. На последнем пит-стопе шотландец промахнулся мимо боксов Team Green и потерял сразу несколько мест. В этот момент трибуны заметно оживились. Не участвовавший в массовом посещении мест общего пользования (гаражей) на старте Мишель Журден возглавил гонку и какое-то время в гордом одиночестве наматывал круги по автодрому. Но мексиканское счастье быстро закончилось. Так же, как и канадское: Патрик Карпентье уступил бразильскому напору Жункейры и за 15 кругов до финиша дал себя обогнать. Бруно, финишировав третьим, обеспечил себе второе место в общем зачете и неплохие перспективы на следующий сезон. От закончившего гонку вторым чемпионом CART 2002 года Кристиано да Матты, чье место в команде Newman/Haas Racing займет в следующем сезоне молодой бразилец, его отделила всего секунда. А победителем последнего этапа стал другой гонщик Chip Ganassi Racing Кенни Брак, для которого эта победа стала первой в 2002 году.

Сезон завершен. Скандалы, неудачи, отмененные этапы остались позади. Сейчас вряд ли кто даст ответ на вопрос "Что дальше?" По планам первый этап чемпионата 2003 года должен состояться уже в феврале. Все зависит от того, наберется ли достаточное количество желающих выйти на старт. Пока точно подтвердили свое участие только семь команд, а это в лучшем случае 14 машин (некоторые "конюшни" заявляют по од-

ному гонщику, другие — сразу по три), при том, что на стартовом поле должно стоять минимум 18 автомобилей. Но даже не это самое страшное. От некогда лучшей американской серии продолжают отворачиваться спонсоры. Ушел многолетний партнер CART международная корпорация FedEx. Почти не осталось производителей сигарет и других крупных американских фирм. Но во всем этом есть и свой плюс. CART продолжает оставаться самой демократичной мировой гоночной серией, где не все определяют деньги. Здесь остался спортивный дух, и, может быть, именно отсюда начнется оздоровление мирового автоспорта.

Дмитрий Ситник

15-17/11/2002

XIX этап

Мексика, Мехико-Сити

Автодром Братьев Родригес

Дистанция: 4.484x73=327.332 км

Gran Premio Telmex-Gigante Presented by Banamex/Visa

Пилот	Шасси, двигатель	С	Время
1. К. Брак	Lola B02K Toyota	6	1:56'48.475
2. К. да Матта	Lola B02K Toyota	12	+3.987
3. Б. Жункейра	Lola B02K Toyota	1	+5.073
4. П. Карпентье	Reynard K2i Cosworth	7	+10.842
5. Д. Франкитти	Lola B02K Honda	3	+12.548
6. Т. Такаги	Reynard K2i Toyota	11	+16.762
7. С. Диксон	Lola B02K Toyota	15	+23.622
8. Т. Канаан	Lola B02K Honda	4	+25.846
9. О. Сервия	Reynard K2i Toyota	16	+28.034
10. А. Тальяни	Reynard K2i Cosworth	14	+29.949
11. Дж. Вассер	Lola B02K Cosworth	5	+30.628
12. А. Лоттерер	Lola B02K Cosworth	18	+31.426
13. М. Журден-мл.	Lola B02K Cosworth	17	+32.055
14. С. Накао	Lola B02K Honda	13	+35.219
15. К. Фиттипальди	Lola B02K Toyota	2	+6 кр. мотор
16. П. Трейси	Lola K2i Honda	8	+12 кр. механ.
17. М. Андресетти	Lola B02K Honda	10	+23 кр. авария
18. М. Домингес	Lola B02K Cosworth	9	+57 кр. прокол
19. Л. Диас	Lola B02K Honda	19	+1 кр. мотор

Последнее столкновение
сезона: Трейси и Вассер



Пилот	Кристиано да Матта (Бразилия)		Патрик Карпентье (Канада)		Кристиан Фиттипальди (Бразилия)		Джимми Вассер (США)		Майкл Андресетти (США)		Пол Трейси (Канада)	
												
	1		3		5		7		9		11	
Команда/Мотор/Автомобиль	Newman/Haas Racing Toyota/Lola		Player's/Forsythe Racing Ford/Reynard		Newman/Haas Racing Toyota/Lola		Team Rahal Ford/Lola		Team Motorola Honda/Lola		Team KOOL Green Honda/Lola	
Монтерей	5/1*БК	7/11*	17/7*	2/2*	4/3*	8/18	10/19	3/5*	16/12*	6/4*	19/8*	13/16
Лонг-Бич	2/8*	3/17БК	20/19	16/9*	9/13	4/4*	1/2*	11/16	15/1*	10/5*	8/7*	6/20
Япония	8/13	1/1*	6/4*	5/3*	16/12*	4/17	9/20	12/2*	7/16	13/5*	3/19	2/15БК
Милуоки	7/11*	5/10*	3/15	9/12	15/4*	14/8*БК	12/9*	11/19	13/7*	18/5*	2/1*	8/16
Лагуна-Сека	1/1*БК	3/4*	6/5*	14/19	5/2*	2/3*	15/8*	7/10*	19/11*	11/9*	16/17	4/12*
Портленд	1/1*	3/2*БК	13/5*	7/3*	5/13	2/15	10/16	4/12*	12/9*	17/6*	9/17	14/8*
Чикаго	3/1*	5/2*	7/16	1/3*	11/14	12/18	10/17	2/7*	14/15	18/10*	13/9*БК	4/8*
Торонто	1/1*БК	3/14	14/10*	6/13	5/3*	4/2*	8/6*	11/7*	18/11*	15/12*	2/16	10/17
Кливленд	1/16	8/13	2/1*	3/14	4/12	9/4*	7/6*	14/5*	5/2*	16/9*	11/3*БК	6/8*
Ванкувер	1/12БК	12/9	16/5*	3/1*	7/13	10/18	9/17	8/7	5/6*	18/4*	2/2*	6/3*
Мид-Огайо	3/13*БК	6/4*	1/1*	11/17	2/2*	4/6*	13/8*	7/7*	8/3*	16/11*	9/18	5/14
Элкарт-Лейк	2/1*	1/3*БК	12/7*	6/12	11/6*	7/14	15/5*	3/2*	14/10*	16/9*	4/13	18/4*
Монреаль	1/2*	3/13	4/15	2/1*БК	11/7*	5/18	6/5*	8/11*	18/8*	15/6*	10/4*	13/3*
Денвер	7/3*	1/1*	8/17	14/18	5/5*	6/7*БК	11/10*	12/12*	17/13*	10/9*	15/8*	9/6*
Рокингем	3/2*	6/5*	10/3*	5/1*	12/17	1/8*	13/7*БК	9/18	2/10*	19/11*	7/19	8/15
Майами	6/1*	10/5*	17/16	7/10*	8/2*БК	4/13	12/3*	5/4*	14/8*	15/6*	16/12	1/9*
Серферз-Парадайз	1/8*БК	2/14*	14/2*	8/7*	12/11*	4/4*	10/12*	13/6*	15/9*	11/10*	5/3*	3/5*
Фонтана	3/11	2/9*	8/3*	9/10	13/7*	15/12	6/1*	7/8*	4/2*	11/13	5/17	1/4*
Мехико-Сити	12/2*	1/3*	7/4*	3/5*	2/15	6/1*	5/11*	14/10*	10/17	17/13*	8/16	4/8*
Очки	237	164	157	148	122	114	114	111	110	105	101	99
Команда/Мотор/Автомобиль	Target Chip Ganassi Racing Toyota/Lola		Team KOOL Green Honda/Lola		Target Chip Ganassi Racing Toyota/Lola		Player's/Forsythe Racing Ford/Reynard		Team Rahal Ford/Lola		Mo Nunn Racing Honda/Lola	
												
	2		4		6		8		10		12	
Пилот	Бруно Жункейра (Бразилия)		Дарио Франкитти (Шотландия)		Кенни Брак (Швеция)		Александр Тальяни (Канада)		Мишель Журден (Мексика)		Тони Канаан (Бразилия)	

Общие показатели активности

Место/Пилот	Всего	Гонок	Фини	Лучш то на	Очко трека	Очко трасс	ПП в	ПП на	ПП на	Побе	Побе на тр	Побе на тр	Кл в	Кл на	Кл на	Кл на	ПК в (2,411)	ПКМ (6955)	ПК на (1,162)	ПК на (1,249)	Сумм приз в год
1. Кристиано да Матта	237	19	15	1	41	196	7	0	7	7	1	6	619	96	523	2,245	6436,650	1,127	1,118	\$1053000	
2. Бруно Жункейра	164	19	13	1	54	110	4	1	3	2	1	1	196	58	138	2,297	6584,380	1,158	1,139	\$679750	
3. Патрик Карпентье	157	19	13	1	40	117	1	0	1	2	0	2	159	0	159	1,823	5649,037	808	1,015	\$651500	
4. Дарио Франкитти	148	19	11	1	53	95	1	1	0	3	1	2	252	148	104	2,023	5746,697	1,091	932	\$701000	
5. Кристиан Фиттипальди	122	19	12	2	19	103	0	0	0	0	0	0	18	11	7	2,025	6032,714	877	1,148	\$534500	
6. Кенни Брак	114	19	10	1	13	101	1	1	0	1	0	1	268	197	71	1,678	4955,529	797	881	\$511000	
7. Джимми Вассер	114	19	14	1	31	83	1	0	1	1	1	0	162	148	14	1,751	5364,595	748	1,003	\$502250	
8. Александр Тальяни	111	19	15	2	27	84	0	0	0	0	0	0	115	102	13	1,978	6035,080	779	1,199	\$460750	
9. Майкл Андресетти	110	19	15	1	25	85	0	0	0	1	0	1	90	40	50	2,114	6299,821	903	1,211	\$518750	
10. Мишель Журден	105	19	18	4	25	80	0	0	0	0	0	0	24	14	10	2,368	6821,523	1,125	1,243	\$409250	
11. Пол Трейси	101	19	9	1	25	76	0	0	0	1	1	0	314	237	77	1,648	4624,712	681	967	\$493750	
12. Тони Канаан	99	19	11	3	19	80	2	1	1	0	0	0	145	82	63	1,975	5912,968	879	1,096	\$419000	
13. Скотт Диксон	97	19	12	2	29	68	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2,027	5691,983	1,156	871	\$408000	
14. Адриан Фернандес	59	15	9	2	23	36	2	1	1	0	0	0	15	0	15	1,748	4512,736	876	872	\$309000	
15. Тораносукэ Такаги	53	18	9	4	25	28	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,773	5064,820	855	918	\$317750	
16. Ориоль Сервия	44	13	7	4	30	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,234	3839,354	659	575	\$230250	
17. Синдзи Накано	43	19	12	4	13	30	0	0	0	0	0	0	10	10	0	1,890	5782,172	754	1,136	\$302500	
18. Марио Домингес (R)	37	19	10	1	4	33	0	0	0	1	0	1	5	1	4	1,603	4472,526	836	767	\$341000	
19. Массимилиано Папис	32	7	4	3	14	18	0	0	0	0	0	0	1	0	1	866	2400,023	558	308	\$166500	
20. Таунсенд Белл (R)	19	9	3	4	1	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	862	2072,755	515	347	\$143750	
21. Даррен Мэннинг (R)	4	1	1	9	4	0	0	0	0	0	0	0	18	18	0	211	502,226	211	0	\$17500	
22. Андре Лоттерер (R)	1	1	1	12	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	73	327,305	0	73	\$14250	
23. Луис Диас (R)	0	1	0	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	4,484	0	1	\$11000	

ПП – пол-позиции; КП – кругов лидирования; ПК – пройдено кругов; R – новичок CART

CART FedEx Championship Series

СЕЗОН-2002

Скотт Диксон (Новая Зеландия)	Тораносукэ Такаги (Япония)	Синджи Накано (Япония)	Массимилиано Папис (Италия)	Даррен Мэннинг (R) (Англия)	Луис Диаз (R) (Мексика)						
											
13	15	17	19	21	23						
PWR Group/ Toyota/Lola	Walker Racing Toyota/Reynard	Fernandez Racing Honda/Lola	Sigma Racing/ Ford/Lola	Dale Coyne Racing Ford/Lola	Fernandez Racing Honda/Lola	Отрыв победителя гонки от второго призера					
14/6*	1/13*	15/14*	11/10*	20/15*	12/17	18/9*	9/20	—	—	—	1.679
19/18	7/10*	12/6*	13/11	14/12	17/14	18/3*	5/15	—	—	—	0.466
15/9*	14/7*	11/8*	20/6*	18/10*	19/11*	17/18	10/14	—	—	—	12.282
4/6*	1/2*	10/14	—	6/18	16/17	17/3*	19/13	—	—	—	0.747
9/6*	13/18	8/16	—	18/14*	12/15*	17/13*	10/7*	—	—	—	19.087
11/7*	15/14	8/18	—	16/11*	18/10*	—	6/4*	—	—	—	0.625
9/6*	6/13*	8/4*	—	16/5*	15/11*	—	17/12*	—	—	—	0.660
9/5*	13/9*	12/8*	—	7/4*	17/18	—	16/15	—	—	—	4.398
12/15	17/11*	10/7*	—	18/10*	13/17	—	15/18	—	—	—	17.059
4/16	11/8	14/15	15/14	13/11	17/10*	—	—	—	—	—	1.239
15/5*	—	10/12*	12/10*	17/9*	18/16	14/15	—	—	—	—	3.213
5/17	8/18	13/15	9/16	10/11*	17/8*	—	—	—	—	—	0.805
7/10	16/12	12/14	14/16	9/9*	17/17	—	—	—	—	—	2.588
4/2*	2/4*	18/15	13/11*	3/16	16/14*	—	—	—	—	—	0.282
16/12*	11/14	4/6*	14/4*	15/16	18/13*	—	—	17/9*	—	—	0.986
2/18	9/7*	3/15	13/17	11/14	18/11*	—	—	—	—	—	0.734
6/15	17/18	18/17	9/16	7/13*	16/1*	—	—	—	—	—	2.177
14/6*	—	16/18	18/5*БК	12/15	17/16	10/14	—	—	—	—	0.400
15/7*	—	11/6*	16/9*	13/14*БК	9/18	—	—	—	18/12*	19/19	3.987
97	59	53	44	43	37	32	19	4	1	0	
Fernandez Racing Honda/Lola	PWR Group/ Toyota/Lola	Herdez Competition Ford/Lola	Patrick Racing Toyota/Reynard	Dale Coyne Racing Ford/Lola	Команда/Мотор/Автомобиль						
					ПП – полн-позиции; КЛ – кругов лидирования; ПК – пройдено кругов; * – пилоты, добравшиеся до финиша; R – новичок CART						
14	16	18	20	22							
Адриан Фернандес (Мексика)	Ориоль Сервия (Каталония)	Марио Домингес (R) (Мексика)	Таунсенд Белл (R) (США)	Андре Лоттерер (R) (Германия)							

Кубок наций		Всего очков	Очков на треках	Очков на трассах
1. Бразилия		325	84	241
2. Канада		247	71	176
3. США		164	34	130
4. Шотландия		148	53	95
5. Мексика		142	32	110
6. Швеция		113	13	100
7. Новая Зеландия		96	29	67
8. Япония		73	25	48
9. Каталония		44	30	14
10. Италия		32	14	18
11. Англия		4	4	0
12. Германия		1	0	1

“Лучший новичок года” (Rookie of the Year)			
Пилот	Всего очков	Очков на треках	Очков на трассах
1. Марио Домингес	37	4	33
2. Таунсенд Белл (R)	19	1	18
3. Даррен Мэннинг (R)	4	4	0
4. Андре Лоттерер (R)	1	0	1
5. Луис Диаз (R)	0	0	0

Чемпионат производителей (двигателей)

Конструктор	Всего очков	Очков на треках	Очков на трассах
1. Toyota	332	82	250
2. Honda	283	89	194
3. Ford-Cosworth	259	71	188

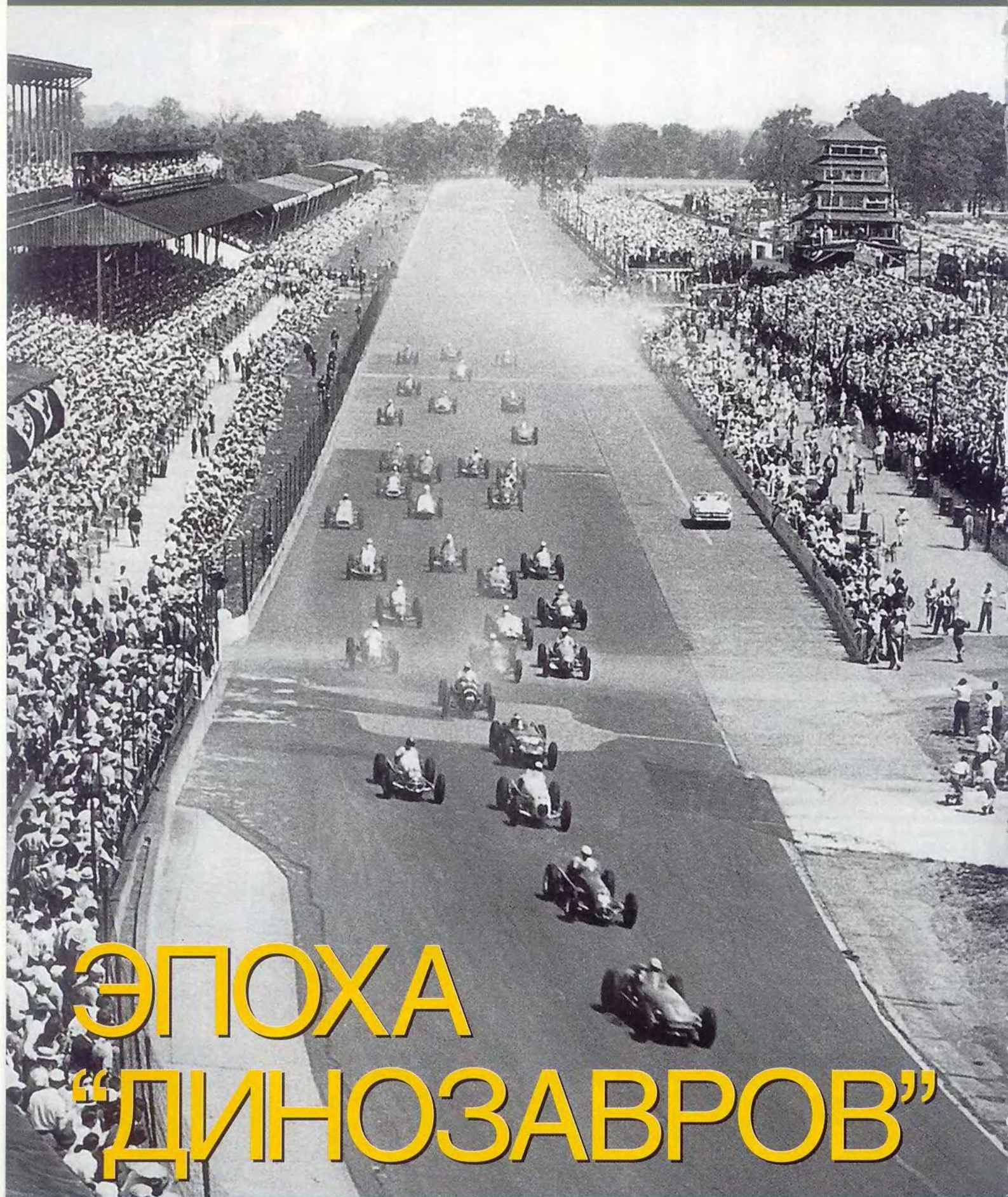
Чемпионат конструкторов

Конструктор	Всего очков	Очков на треках	Очков на трассах
1. Lola	401	109	292
2. Reynard	235	57	178

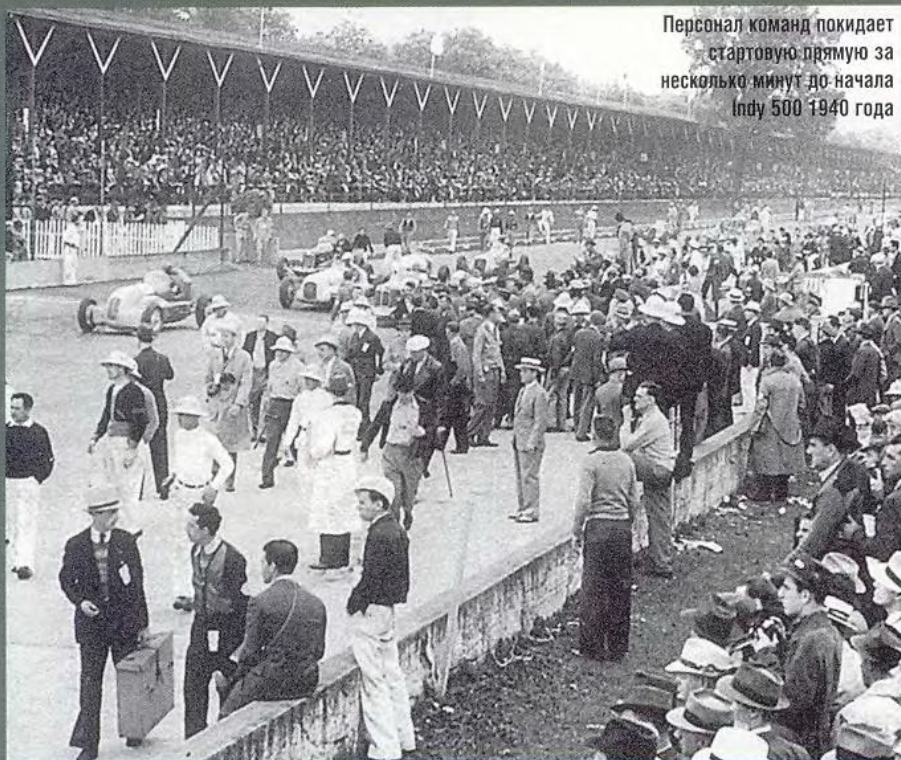
Всего очков — общее число очков; очков на треках — число очков, набранных на профилированных гоночных трассах (овальных треках); очков на трассах — очков, набранных на трассах европейского типа

Newman/Haas Racing — чемпион
серии CART 2002 г.





ЭПОХА “ДИНОЗАВРОВ”



Персонал команд покидает
стартовую прямую за
несколько минут до начала
Indy 500 1940 года



Первый президент
Индианаполис мотор спидвей
Карл Фишер открывает гонку
1 мая 1909 года



Дарио Реста (№ 1) и
Эдди Паллен (№ 4)
стартуют из первого
ряда этапа AAA
в Санта-Монике,
16 ноября 1916 года

Несмотря на свой солидный возраст, нынешняя "королева автоспорта" появилась на свет достаточно поздно – лишь через пятьдесят с лишним лет после проведения первых автомобильных гонок. А учрежденный в 1950 году чемпионат мира стал своего рода наследником первенства мира и Европы, проводившихся AIACR (Международной ассоциацией признанных автомобильных клубов) еще до Второй мировой войны. Однако задолго до разыгранного в 1925 году первого чемпионата мира среди автомобильных марок в Соединенных Штатах стартовал старейший многоэтапный гоночный чемпионат планеты, "правопреемницей" которого сегодня является мировая серия CART.

Таинство рождения

Поскольку первый кольцевой чемпионат планеты зародился еще в доисторические по меркам автоспорта времена, когда на трассах властвовали "гоночные динозавры", даже отдаленно не напоминающие своим видом современные "формулы", споры о времени образования этого первенства не утихают до сих пор. Формально первый, состоявшийся из 15 этапов Национальный чемпионат, учрежденный Американской автомобильной ассоциацией (AAA), прошел в 1916 году, и выиграл его итальянский гонщик Дарио Реста. Следующий же титул был разыгран уже после Первой мировой войны, в 1920 году, и достался Гастону Шевроле, выступавшему на автомобиле Frontenac, сконструирован-

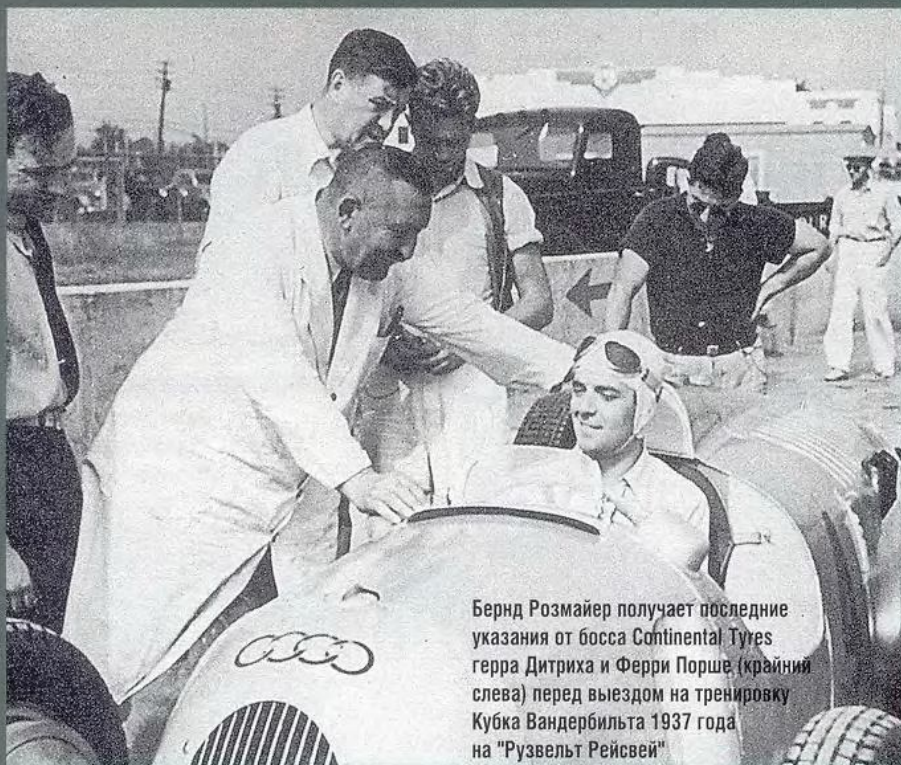
ном его знаменитым братом Луи. Но поскольку гонки под эгидой AAA проводились еще с 1909 года (но не были объединены в чемпионат), в 1926–1927 годах секретариат AAA задним числом решил, пересчитав их результаты, объявить и чемпионов 1909–1915, а задом и 1917–1919 годов. При этом из-за заочного добавления в чемпионат еще шести гонок волшебным образом изменилось и имя чемпиона AAA 1920 года: вместо Гастона Шевроле победителем был объявлен Томми Милтон. А первым чемпионом AAA – Берт Дингли. Но и на этом дело не закончилось.

Еще четверть века спустя автомобильный историк Расс Кетлин, воспользовавшись созданным Ассоциацией прецедентом, пересчитал результаты гонок с 1902 года – момента основания AAA, заявив, что первым чемпионом серии нужно считать Гарри Харкнесса, а победителем первенства 1909 года вовсе не Дингли, а Джорджа Робертсона. Впрочем, путаница в начале века царил не только в правилах AAA, но и в самих гонках. Так, из-за сложности системы хронометража, который в те годы вели около 100 человек, до сих пор достоверно неизвестно имя первого победителя Indy 500, да и результаты некоторых других гонок AAA вызывали немало споров.

В то же время технический регламент первенства AAA уже в те годы был гораздо более прогрессивен, нежели правила европейских гонок, где ограничивался в основном вес автомобилей. В Америке уже с начала века во главу угла ставился максимальный рабочий объем двигателя. Причем, если на первых порах машины, стартовавшие в серии, серьезно отличались от автомобилей Гран При, то в 20-х годах функционеры AAA приблизили свой регламент к стандартам AIACR, что позволило в 1925–1927 годах



Старт гонки в Индианаполисе 1937 г.
Слева направо в первом ряду: Уиллбур
Шоу и Билл Каммингз



Бернд Розмайер получает последние указания от босса Continental Tyres герра Дитриха и Ферри Порше (крайний слева) перед выездом на тренировку Кубка Вандербилта 1937 года на "Рузвельт Рейсвей"



Джимми Мерфи и Эдди Олсон. Такома, 4 июля 1920 года



Уилбур Шоу укрощает свою машину на трассе в Мейнс-Филд. Февраль 1934 года

даже включить Indy 500 в зачет проводимого под эгидой Международной ассоциации чемпионата мира среди автомобильных марок. Однако, как позднее и с Формулой-1, это мало что дало обоим чемпионатам. Большинство европейских команд игнорировали Indy, да и визиты за океан сильных европейских пилотов были не так часты. Хотя, справедливости ради, надо отметить, что порой выступлениями не только на "Старой кирпичнице", но и в других гонках чемпионата ААА не гнушались и звезды Старого Света.

Помимо Дарио Ресты, ставшего первым официальным чемпионом серии, в ААА блистали Жюль Гу (второе место в серии в 1913), Тацио Нуволари, Жан-Пьер Вимилье (пятое и

седьмое места в 1936 году) и Берндт Розмайер (третье место в 1937 году). Причем Дарио Реста в 1915–1916 годах, а затем Нуволари и Розмайеру два десятилетия спустя даже удалось четыре раза выиграть Кубок Вандербилта – тот самый, который сегодня вручается победителям первенства CART. Правда, в те годы 20-килограммовый серебряный кубок, учрежденный в 1904 году миллионером Уильямом Вандербилтом, еще не имел такого престижного статуса и разыгрывался, как и вручаемый за победу в Индианаполисе "Борг Уорнер Трофи", в одной гонке, которая в последние перед Первой мировой годы была чем-то вроде гонки поддержки американского Гран При.

В собственном соку

Несмотря на периодические набеги европейцев, американские гонки все-таки варились в собственном соку, хотя и были, по сути своей, довольно прогрессивны и значительно отличались от европейских соревнований. Именно американцы еще в конце XIX века впервые превратили автоспорт в шоу. Если в Европе ставки были сделаны на длинные марафонские гонки между городами, за которыми на протяжении коротких промежутков времени могли наблюдать десятки тысяч жителей раскиданных вокруг трассы деревень, то в США для удобства зрителей уже тогда начали проводить гонки по овальным трекам. Первая овальная гонка, прошедшая в 1896 году на грунтовом ипподроме в Провиденском Наррагансетт-парке, стала, как считают большинство историков, и первой в истории автоспорта гонкой на замкнутой кольцевой трассе. Позднее почти все гонки ААА также стали проводиться на овальных треках, "королевой" которых была трасса в Индианаполисе. Построенная в 1909 году по образцу и подобию британского Бруклендса, первого стационарного автодрома в Европе, свое легендарное прозвище "кирпичница" получила на следующий год, когда ее покрытие было выложено из трех с лишним миллионов кирпичей.

Однако в своем стремлении сделать из гонок шоу американцы порой переходили границы разумного. Так, до Второй мировой нередко были случаи, когда в один день проводилось по несколько гонок чемпионата ААА в разных городах, и пилоты даже теоретически не могли принять участие во всех гонках серии. Еще одним спорным моментом было проведение в один день до пяти этапов на одной трассе, что, конечно, нравилось



5 июля 1937 года Auto Union C Бернда Розмайера первым пересекает финишную линию Кубка Вандербилта на треке "Рузвельт Рейсвей" в Нью-Йорке



Тацио Нуволари за рулем Alfa Romeo 12C-36 лидирует в гонке за Кубок Вандербилта 1936 года в Нью-Йорке



Самый экзотический автомобиль серии AAA шестиклассный Pat Clapsy Special Билли де Вора



28 августа 1955 г. Пат Флахерти получает приз за победу в Миллуоки

зрителям, но было не совсем справедливо со спортивной точки зрения: если у кого-то из пилотов в первом заезде отказывал автомобиль, он практически наверняка пропускал и все остальные гонки. Окончательно от подобной практики американцы отказались лишь незадолго до Второй мировой войны. Кстати, в Америке гонки проводились даже в годы мировых войн. Как говорится, show must go on — шоу должно продолжаться.

Фактически, начиная с 1909 года чемпионат AAA прерывался лишь в период с 1942 по 1945 год, когда многие американские гонщики оказались в армии. Даже осенью 1941 года, когда Европа уже захлебывалась кровью, на гоночных трассах Соединенных Штатов

еще кипела куда более мирная, но тоже весьма кровопролитная борьба за победу. Из-за огромных скоростей, развиваемых гоночными машинами в тогда еще слабопрофилированных овалных поворотах, в довоенный период в гонках AAA гибло по несколько пилотов в год, да и после войны число жертв не уменьшилось. О безопасности в те времена заботились очень мало. Только за шесть лет с 1950 по 1955 год, когда самый престижный этап AAA — Indy 500 — номинально входил в зачет чемпионата мира Формулы-1, в гонках серии разбилось восемь пилотов, что намного превосходило смертность в гонках Гран При ЧМ Ф-1 тех лет, где за этот же период погиб только один гонщик.

Эпоха гоночных "динозавров" в автомобильной Америке закончилась лишь в 1956 году, когда серия была переименована в Национальный чемпионат Автоклуба США (USAC). С этой формальной на первый взгляд "смены вывески" начался новый период в развитии американского автоспорта.

Владимир Маккавеев



Из-за того, что после Второй мировой войны многие гоночные трассы, включая трек в Индианаполисе, нуждались в реконструкции, национальное первенство удалось возобновить лишь в 1946 года

Технический регламент серии AAA 1909–1955 гг.:

1909–1910 гг. — свободная формула
 1911–1912 гг. — $V_{\max}$ двигателя 9800 см³
 1913–1914 гг. — $V_{\max}$ двигателя 7400 см³
 1915–1919 гг. — $V_{\max}$ двигателя 4900 см³
 1920–1922 гг. — $V_{\max}$ двигателя 3000 см³
 1923–1925 гг. — $V_{\max}$ двигателя 2000 см³
 1926–1929 гг. — $V_{\max}$ двигателя 1500 см³
 1930–1933 гг. — серийные компрессорные моторы, $V_{\max}$ двигателя — 6000 см³
 1934 г. — серийные компрессорные моторы, $V_{\max}$ двигателя — 6000 см³, макс. лимит топлива — 45 галлонов
 1935 г. — серийные компрессорные моторы, $V_{\max}$ двигателя — 6000 см³, макс. лимит топлива — 42,5 галлонов
 1936 г. — сняты ограничения по объему двигателя, макс. лимит топлива — 37,5 галлонов
 1937 г. — макс. лимит топлива — 37,5 галлонов, обязательное использование серийных бензонасосов
 1938–1955 гг. — $V_{\max}$ двигателя с компрессором — 3000 см³, без компрессора — 4500 см³
 Примечание: $V_{\max}$ — максимальный объем.

Победители "чемпионатов" AAA 1902–1909 гг. по версии историка Расса Кетлина

Год	Чемпион	Нац.
1902	Гарри Хакнесс	USA
1903	Барни Олдфилд	USA
1904	Джордж Хит	USA
1905	Виктор Эмери	F
1906	Джо Трейси	USA
1907	Эдди Болд	USA
1908	Луис Стрэнг	USA
1909	Джордж Робертсон	USA

Дата	Гонка	Победитель	Нац.	Автомобиль	Вср (км/ч)
1909	ЧЕМПИОН	Берт Дингли	USA	Chalmers-Detroit	
12/06	Портленд	Ховард Кави	USA	Cadillac	89,732
12/06	Портленд	Чарльз Арнольд	USA	Pole-Hartford	92,177
12/06	Портленд	Берт Дингли	USA	Chalmers-Detroit	94,308
18/06	Краун-Поинт	Джо Мэтсон	USA	Chalmers-Detroit	82,822
19/06	Краун-Поинт	Луи Шверле	USA	Buick	79,321
05/07	Денвер	Итон Мак-Миллан	USA	Colburn	62,729
10/07	Санта-Моника	Харрис Ханшу	USA	Apperson	103,727
10/07	Санта-Моника	Берт Дингли	USA	Chalmers-Detroit	89,204
19/08	Индианаполис	Боб Бармен	USA	Buick	86,538
20/08	Индианаполис	Луи Шверле	USA	Buick	104,187
21/08	Индианаполис	Лиг Лич	USA	Jackson	93,315
06/09	Лоуэлл	Боб Бармен	USA	Buick	89,341
07/09	Лоуэлл	Уильям Книппер	USA	Chalmers-Detroit	82,881
07/09	Лоуэлл	Луи Шверле	USA	Buick	87,226
08/09	Лоуэлл	Джордж Робертсон	USA	Simplex	87,228
29/09	Риверсайд	Ральф де Пальма	USA	Fiat	100,471
29/09	Риверсайд	Франк Лескаутт	USA	Palmer Singer	99,779
29/09	Риверсайд	Уильям Шерр	USA	Sharp Arrow	107,032
29/09	Риверсайд	Луи Шверле	USA	Buick	113,137
29/09	Риверсайд	Артур Си	USA	Maxwell	96,561
09/10	Филадельфия	Джордж Робертсон	USA	Simplex	89,294
24/10	Сан-Андреас	Джек Флеминг	USA	Pole-Hartford	123,141
30/10	Лонг-Айленд (КВ)	Харри Грант	USA	Alco	101,060
06/11	Лос-Анджелес-Финикс	Джо Киркент	USA	Buick	40,180
1910	ЧЕМПИОН	Рей Харроун	USA	Marmion	
05/05	Атланта	Рей Харроун	USA	Marmion	105,808
06/05	Атланта	Сол Эддикотт	USA	Cole	92,756
06/05	Атланта	Харри Литтл	USA	American	119,703
07/05	Атланта	Т. Кинкейд/Дж. Айткен	USA	National	105,876
27/05	Индианаполис	Том Кинкейд	USA	National	115,340
28/05	Индианаполис	Рей Харроун	USA	Marmion	115,966
30/05	Индианаполис	Рей Харроун	USA	Marmion	113,341
02/07	Индианаполис	Боб Бармен	USA	Marquette-Buick	117,811
04/07	Индианаполис	Джо Доусон	USA	Marmion	118,235
26/08	Элгин	Дэвид Бьюкс	USA	Marmion	88,845
26/08	Элгин	Эл Ливингстон	USA	National	97,932
27/08	Элгин	Ральф Малфорд	USA	Lozier	101,019
03/09	Индианаполис	Эдди Херн	USA	Benz	120,749
03/09	Индианаполис	Хэди Уилкоккс	USA	National	116,256
05/09	Индианаполис	Джон Херн	USA	Cole	126,889
05/09	Индианаполис	Джонни Айткен	USA	National	115,013
01/10	Лонг-Айленд	Билл Эддикотт	USA	Cole	88,401
01/10	Лонг-Айленд	Франк Гельман	USA	Falcar	94,055
01/10	Лонг-Айленд (КВ)	Харри Грант	USA	Alco	104,899
1911	ЧЕМПИОН	Ральф Малфорд	USA	Lozier	
22/02	Окленд	Чарльз Бигелоу	USA	Merced	91,963
22/02	Окленд	Чарльз Мерц	USA	National	107,506
22/02	Окленд	Берт Дингли	USA	Pole-Hartford	105,823
28/03	Джонсвилл	Джо Доусон	USA	Pole-Hartford	128,036
30/05	Индианаполис-500	Р. Харроун/С. Патрик	USA	Marmion Wasp	120,060
04/07	Бейкерсфилд	Харри Херрик	USA	National	78,208
25/08	Элгин	Хьюго Хьюз	USA	Merced	104,324
25/08	Элгин	Дон Херн	USA	National	105,953
26/08	Элгин	Лен Зендел	USA	National	107,192
09/09	Цинцинати	Джон Пинкнекс	USA	Cole	87,059
09/09	Цинцинати	Эдди Херн	USA	Fiat	91,224
09/10	Филадельфия	Ирвин Бергдолл	USA	Benz	98,413
09/10	Филадельфия	Ральф Малфорд	USA	Lozier	96,857
09/10	Филадельфия	Луи Шверле	USA	National	93,842
09/10	Филадельфия	Хьюго Хьюз	USA	Merced	93,221
14/10	Санта-Моника	Брюс Кин	USA	Marmion	110,681
14/10	Санта-Моника	Чарльз Мерц	USA	National	119,775
14/10	Санта-Моника	Луис Никент	USA	Buick	95,291
14/10	Санта-Моника	Харри Херрик	USA	National	120,104
27/11	Саванна (КВ)	Ральф Малфорд	USA	Lozier	119,214
30/11	Саванна (ГП США)	Дэвид Брюс-Браун	USA	Fiat S74	119,973
1912	ЧЕМПИОН	Ральф де Пальма	USA	Mercedes/Merced	
14/05	Санта-Моника	Джордж Джорменн	USA	Maxwell	99,572
04/05	Санта-Моника	Ральф де Пальма	USA	Merced	111,917
14/05	Санта-Моника	Тедди Теулаф	USA	Fiat	126,889
05/05	Индианаполис-500	Дж. Джорменн/Херр	USA	National	128,686
05/07	Такома	Эдди Поллен	USA	Merced	100,074
05/07	Такома	Ол Купер	USA	Stutz	107,647
05/07	Такома	Тедди Теулаф	USA	Fiat	111,656
06/07	Такома	Тедди Теулаф	USA	Fiat	105,703
25/08	Колумбус	Спенсер Уишерт	USA	Merced	92,814
30/08	Элгин	Хьюго Хьюз	USA	Merced	105,027
30/08	Элгин	Чарльз Мерц	USA	Stutz	106,745
31/08	Элгин	Ральф де Пальма	USA	Mercedes	110,367
31/08	Элгин	Ральф де Пальма	USA	Mercedes	111,246
02/10	Милуоки (КВ)	Ральф де Пальма	USA	Mercedes	111,013
03/10	Милуоки	Билл Эддикотт	USA	Mason	89,639
03/10	Милуоки	Мартин Робертс	USA	Mason	90,628
05/11	Брайтон-Бич	Ральф Малфорд	USA	Mason	94,497
1913	ЧЕМПИОН	Ол Купер	USA	Stutz	
01/03	Сан-Диего	Джордж Хилл	USA	Fiat	74,345
01/03	Сан-Диего	Уильям Карлсон	USA	Benz	95,349
30/05	Индианаполис-500	Жюль Гу	F	Peugeot L76	122,202
04/07	Колумбус	Ральф Малфорд	USA	Mason	95,700
05/07	Такома	Ол Купер	USA	Stutz	113,573
07/07	Такома	Ол Купер	USA	Stutz	114,706
28/07	Галвестон	Луи Дибороу	USA	Simplex	114,976
29/07	Галвестон	У. И. Фергусон	USA	Peugeot	114,976
30/07	Галвестон	Луи Дибороу	USA	Simplex	111,202
09/08	Санта-Моника	Ол Купер	USA	Stutz	119,038
29/08	Элгин	Ральф де Пальма	USA	Merced	108,652
30/08	Элгин	Гил Андерсон	USA	Stutz	116,489
30/08	Корона	Ол Купер	USA	Stutz	120,751
09/09	Корона	Ол Купер	USA	Stutz	119,376
1914	ЧЕМПИОН	Ральф де Пальма	USA	Mercedes	
26/02	Санта-Моника (КВ)	Ральф де Пальма	USA	Mercedes	120,701
28/02	Санта-Моника (ГП США)	Эдди Поллен	USA	Merced	124,441
30/05	Индианаполис-500	Рене Томас	F	Delage	132,729
03/07	Такома	Хьюго Хьюз	USA	Maxwell	119,550
04/07	Такома	Ол Купер	USA	Stutz	117,999
04/07	Сиу-Сити	Эдди Рикенбахер	USA	Duesenberg	126,480
30/07	Галвестон	Ральф Малфорд	USA	Peugeot	142,029
01/08	Галвестон	Ральф Малфорд	USA	Peugeot	146,400
03/08	Галвестон	Ральф Малфорд	USA	Peugeot	101,535
21/08	Элгин	Ральф де Пальма	USA	Mercedes	120,595
22/08	Элгин	Ральф де Пальма	USA	Mercedes	119,965
26/09	Каламазу	Боб Бармен	USA	Peugeot	102,192
22/10	Галесбург	Ральф Малфорд	USA	Duesenberg	103,931
24/10	Миннеаполис	Томми Милтон	USA	Duesenberg	105,531
26/11	Корона	Эдди Поллен	USA	Merced	141,505
1915	ЧЕМПИОН	Ол Купер	USA	Stutz	
08/01	Сан-Диего	Ол Купер	USA	Stutz	105,146
13/02	Глендейл	Эдди О'Доннелл	USA	Duesenberg	76,494
07/02	Эскот-парк	Эдди О'Доннелл	USA	Duesenberg	95,119
27/02	Сан-Франциско (ГП США)	Дарио Реста	I	Peugeot EX3	90,332
06/03	Сан-Франциско (КВ)	Дарио Реста	I	Peugeot EX3	106,880
17/03	Венис	Барни Оффилд	USA	Maxwell	108,056
20/03	Такома	Барни Оффилд	USA	Maxwell	108,021
29/04	Оклахома-Сити	Боб Бармен	USA	Peugeot	109,447
31/05	Индианаполис-500	Ральф де Пальма	USA	Mercedes	144,583
09/06	Галесбург	Эдди О'Доннелл	USA	Duesenberg	100,584
26/06	Мэйвуд Спидвей, Чикаго	Дарио Реста	I	Peugeot EX3	157,043
03/07	Сиу-Сити	Эдди Рикенбахер	USA	Maxwell	120,226
04/07	Такома	Гроров Ресмилл	USA	Merced	136,347
05/07	Такома	Эдди Поллен	USA	Merced	136,740
05/07	Омаха Спидвей	Эдди Рикенбахер	USA	Maxwell	146,647
09/07	Барлингтон	Боб Бармен	USA	Peugeot	75,737
07/08	Дес-Моисес	Ральф Малфорд	USA	Duesenberg	139,883
07/08	Мэйвуд Спидвей, Чикаго	Дарио Реста	I	Peugeot EX3	163,931
20/08	Элгин	Ол Купер	USA	Stutz	120,689
21/08	Элгин	Гил Андерсон	USA	Stutz	124,261
28/08	Каламазу	Ральф де Пальма	USA	Stutz	103,247
04/09	Твин-Сити	Ол Купер	USA	Stutz	138,941

Дата	Гонка	Победитель	Нац.	Автомобиль	Вср (км/ч)
18/09	Провиденс	Эдди Рикенбахер	USA	Maxwell	107,995
09/10	Шипсхед-Бей	Гил Андерсон	USA	Stutz	165,101
02/11	Шипсхед-Бей	Дарио Реста	I	Peugeot EX3	169,617
20/11	Финикс	Ол Купер	USA	Stutz	103,626
25/11	Сан-Франциско	Ол Купер	USA	Stutz	92,404
1916	ЧЕМПИОН	Дарио Реста	I	Peugeot	
13/05	Шипсхед-Бей	Эдди Рикенбахер	USA	Maxwell	154,883
30/05	Индианаполис-500	Дарио Реста	I	Peugeot	135,187
10/06	Мэйвуд Спидвей, Чикаго	Дарио Реста	I	Peugeot	158,705
24/06	Дес-Моисес	Ральф де Пальма	USA	Mercedes	149,930
04/07	Твин-Сити	Ральф де Пальма	USA	Mercedes	146,571
15/07	Омаха Спидвей	Дарио Реста	I	Peugeot	159,637
05/08	Такома	Эдди Рикенбахер	USA	Maxwell	143,642
04/09	Цинцинати	Джонни Айткен	USA	Peugeot EX3	156,201
09/09	Индианаполис	Джонни Айткен	USA	Peugeot EX3	143,940
30/09	Шипсхед-Бей	Джонни Айткен	USA	Peugeot EX3	168,733
14/10	Мэйвуд Спидвей, Чикаго	Дарио Реста	I	Peugeot	167,317
28/10	Шипсхед-Бей	Джонни Айткен	USA	Peugeot EX3	170,520
16/11	Санта-Моника (КВ)	Дарио Реста	I	Peugeot	140,262
18/11	Санта-Моника (ГП США)	Х. Уилкоккс/Дж. Айткен	USA	Peugeot EX3	137,958
30/11	Эскот-парк	Эдди Рикенбахер	USA	Duesenberg	106,692
1917	ЧЕМПИОН	Ол Купер	USA	Stutz	
04/03	Эскот-парк	Ол Купер	USA	Stutz	110,020
10/05	Юнионтаун	Уильям Тейлор	USA	Newman-Stutz	143,628
30/05	Цинцинати	Луи Шверле	USA	Frontenac	164,444
16/06	Мэйвуд Спидвей, Чикаго	Ол Купер	USA	Stutz	165,935
04/07	Омаха Спидвей	Ральф Малфорд	USA	Hudson	162,956
14/07	Твин-Сити	Ол Купер	USA	Stutz	156,584
14/07	Твин-Сити	Айра Вейл	USA	Hudson	154,922
04/08	Такома	Ол Купер	USA	Stutz	140,248
03/09	Мэйвуд Спидвей, Чикаго	Ральф де Пальма	USA	Packard 299	171,511
03/09	Мэйвуд Спидвей, Чикаго	Луи Шверле	USA	Frontenac	170,928
08/09	Юнионтаун	Франк Эллиотт	USA	Delage-Miller	145,943
15/09	Провиденс	Ральф Малфорд	USA	Frontenac	121,715
15/09	Провиденс	Томми Милтон	USA	Duesenberg	122,125
22/09	Провиденс	Томми Милтон	USA	Duesenberg	113,989
22/09	Шипсхед-Бей	Луи Шверле	USA	Frontenac	177,665
13/10	Мэйвуд Спидвей, Чикаго	Том Элли	USA	Ailey-Miller	169,876
13/10	Мэйвуд Спидвей, Чикаго	Ральф Малфорд	USA	Frontenac	170,526
13/10	Мэйвуд Спидвей, Чикаго	Пит Хендерсон	USA	Roamer	176,397
29/10	Юнионтаун	Эдди Херн	USA	Duesenberg	149,436
29/11	Эскот-парк	Луи Шверле	USA	Frontenac	123,007
29/11	Эскот-парк	Эдди Херн	USA	Duesenberg	115,190
1918	ЧЕМПИОН	Ральф Малфорд	USA	Frontenac	
16/05	Юнионтаун	Томми Милтон	USA	Duesenberg	163,028
16/05	Юнионтаун	Ральф Малфорд	USA	Frontenac	156,885
16/05	Юнионтаун	Эдди Херн	USA	Frontenac	154,935
16/05	Юнионтаун	Луи Шверле	USA	Frontenac	152,810
16/05	Юнионтаун	Ральф Малфорд	USA	Frontenac	155,989
04/07	Такома	Клифф Дорант	USA	Stutz	159,270
04/07	Такома	Клифф Дорант	USA	Stutz	157,642
04/07	Такома	Клифф Дорант	USA	Stutz	151,749
18/07	Юнионтаун	Луи Шверле	USA	Frontenac	152,199
28/07	Мэйвуд Спидвей, Чикаго	Ральф де Пальма	USA	Packard 299	178,211
28/07	Мэйвуд Спидвей, Чикаго	Ральф де Пальма	USA	Packard 299	171,274
17/08	Шипсхед-Бей	Ральф де Пальма	USA	Packard 299	178,927
17/08	Шипсхед-Бей	Ральф де Пальма	USA	Packard 299	175,353
17/08	Шипсхед-Бей	Ральф де Пальма	USA	Packard 299	175,050
02/09	Юнионтаун	Ральф Малфорд	USA	Frontenac	154,775
1919	ЧЕМПИОН	Хауди Уилкоккс	USA	Peugeot	
15/03	Санта-Моника	Клифф Дорант	USA	Chevrolet	131,976
23/03	Эскот-парк	Роско Сарлес	USA	Duesenberg	114,019
19/05	Юнионтаун	Томми Милтон	USA	Duesenberg	154,843
30/05	Индианаполис-500	Хауди Уилкоккс	USA	Peugeot	141,703
14/06	Шипсхед-Бей	Томми Милтон	USA	Duesenberg	160,939
14/06	Шипсхед-Бей	Ральф Малфорд	USA	Frontenac	177,246
04/06	Шипсхед-Бей	Ральф де Пальма	USA	Packard 299	177,868
04/07	Такома	Луи Шверле	USA	Frontenac	156,611
04/07	Шипсхед-Бей	Гастон Шверле	USA	Frontenac	177,876
19/07	Юнионтаун	Томми Милтон	USA	Duesenberg	162,368
19/07	Юнионтаун	Дейв Льюис	USA	Duesenberg	158,200
19/07	Юнионтаун	Айра Феттерман	USA	Peerless	160,736
04/07	Юнионтаун	Роско Сарлес	USA	Miller	151,227
19/07	Юнионтаун	Томми Милтон	USA	Duesenberg	162,946
23/08	Элгин	Томми Милтон	USA	Duesenberg	118,681
01/09	Юнионтаун	Г. Шверле/Дж. Бойе	USA	Frontenac	150,533
20/09	Шипсхед-Бей	Гастон Шверле	USA	Frontenac	175,415
12/10	Цинцинати	Джо Бойе	USA	Frontenac	163,860
1920	ЧЕМПИОН/ЧЕМПИОН	Г. Шверле/Т. Милтон	USA	Frontenac/Duesenberg	
28/02	Бевебли-Хиллз	Джimmy Мерфи	USA	Duesenberg	166,154
10/04	Бевебли-Хиллз*	Арт Клейн	USA	Peugeot	178,375
19/04	Бевебли-Хиллз*	Джimmy Мерфи	USA	Duesenberg	177,501
10/04	Бевебли-Хиллз*	Томми Милтон	USA	Duesenberg	179,926
30/05	Индианаполис-500	Гастон Шверле	USA	Frontenac	141,889
19/06	Юнионтаун*	Томми Милтон	USA	Duesenberg	152,209
05/07	Такома	Томми Милтон	USA	Duesenberg	151,438
28/08	Элгин*	Ральф де Пальма	USA	Ballot	126,612
05/09	Юнионтаун*	Томми Милтон	USA	Duesenberg	165,598
02/10	Херш	Джimmy Мерфи	USA	Duesenberg	155,076
25/11	Бевебли-Хиллз	Роско Сарлес	USA	Duesenberg	166,083
1921	ЧЕМПИОН	Томми Милтон	USA	Durant-Duesenberg Frontenac/Durant-Miller	
27/02	Бевебли-Хиллз	Ральф де Пальма	USA	Ballot	171,411
27/02	Бевебли-Хиллз	Роско Сарлес	USA	Duesenberg	172,636
27/02	Бевебли-Хиллз	Джimmy Мерфи	USA	Duesenberg	167,060
27/02	Бевебли-Хиллз	Томми Милтон	USA	Durant-Duesenberg	167,834
27/02	Бевебли-Хиллз	Ральф де Пальма	USA	Ballot	172,642
10/04	Бевебли-Хиллз	Ральф де Пальма	USA	Ballot	173,207
10/04	Бевебли-Хиллз	Эдди Поллен	USA	Duesenberg	179,671
10/04	Бевебли-Хиллз	Джо Томас	USA	Duesenberg	170,401
10/04	Бевебли-Хиллз	Джimmy Мерфи	USA	Duesenberg	172,842
10/04	Бевебли-Хиллз	Джimmy Мерфи	USA	Duesenberg	175,885
30/04	Фресно	Джо Томас	USA	Duesenberg	161,593
30/05	Индианаполис-500	Томми Милтон	USA	Frontenac	144,271
18/06	Юнионтаун	Роско Сарлес	USA	Duesenberg	157,321
04/07	Такома	Томми Милтон	USA	Durant-Miller	166,755
14/08	Санта-Роса	Эдди Херн	USA	Duesenberg	178,113
05/09	Юнионтаун	Айра Феттерман	USA	Duesenberg	160,617
01/10	Фресно	Ол Купер	USA	Duesenberg	162,196
23/10	Санта-Роса	Роско Сарлес	USA	Duesenberg	177,573
06/11	Бевебли-Хиллз	Эдди Херн	USA	Duesenberg	177,610
11/12	Сан-Карлос	Джimmy Мерфи	USA	Duesenberg	178,570
1922	ЧЕМПИОН	Джimmy Мерфи	USA	Duesenberg-Miller	
05/03	Бевебли-Хиллз	Томми Милтон	USA	Durant-Miller	178,375
02/04	Бевебли-Хиллз	Пьетро Бордино	I	Fiat 802	184,983
02/04	Бевебли-Хиллз	Томми Милтон	USA	Durant-Miller	185,456
02/04	Бевебли-Хиллз	Джimmy Мерфи	USA	Duesenberg	183,808
02/04	Бевебли-Хиллз	Франк Эллиотт	USA	Miller	184,276
02/04	Бевебли-Хиллз	Томми Милтон	USA	Durant-Miller	184,575
02/04	Сан-Карлос	Гарри Хартц	USA	Duesenberg	179,629
27/04	Фресно	Джimmy Мерфи	USA	Duesenberg	165,532
07/05	Санта-Роса	Пьетро Бордино	I	Fiat 802	184,127
07/05	Санта-Роса	Джimmy Мерфи	USA	Duesenberg-Miller	185,620
30/05	Индианаполис-500	Джimmy Мерфи	USA	Duesenberg-Miller	152,057
17/06	Юнионтаун	Джimmy Мерфи	USA	Duesenberg-Miller	164,568
06/08	Санта-Роса	Джimmy Мерфи	USA	Duesenberg-Miller	176,077
06/08	Санта-Роса	Франк Эллиотт	USA	Miller	186,929
06/08	Санта-Роса	Франк Эллиотт	USA	Miller	182,191
17/09	Канзас-Сити	Томми Милтон	USA	Miller	172,551
30/09	Фресно	Беннетт Хилл	USA	Miller	165,024
03/12	Бевебли-Хиллз	Джimmy Мерфи	USA	Miller	184,440
1923	ЧЕМПИОН	Эдди Херн	USA	Miller	
25/02	Бевебли-Хиллз	Джimmy Мерфи	USA	Miller	186,085
26/04	Фресно	Джimmy Мерфи	USA	Miller	166,675
30/05	Индианаполис-500	Т. Милтон/Х. Уилкоккс	USA	Miller	146,376
04/07	Канзас-Сити	Эдди Херн	USA	Miller	170,780
04/09	Аттуна	Эдди Херн	USA	Miller	179,443
29/09	Фресно	Гарри Хартц	USA	Miller	166,801

серии AAA 1909—1955 гг.

Дата	Гонка	Победитель	Нац.	Автомобиль	Vcp (км/ч)	Дата	Гонка	Победитель	Нац.	Автомобиль	Vcp (км/ч)
21/10	Канзас-Сити	Хэрлан Финглер	USA	Miller	181,610	24/08	Спрингфилд	Рекс Мейз	USA	Stevens-Miller	140,760
29/11	Бeverly-Хиллз	Беннет Хилл	USA	Miller	180,939	02/09	Сиракузы	Рекс Мейз	USA	Stevens-Miller	137,226
1924.	ЧЕМПИОН	Джимми Мерфи	USA	Miller		1941	ЧЕМПИОН	Рекс Мейз	USA	Stevens-Miller	
24/02	Бeverly-Хиллз	Хэрлан Финглер	USA	Miller	186,780	30/05	Индианаполис-500	Флойд Дейвис/Мори Роз	USA	Wetteroth-Offenhauser	185,263
30/05	Индианаполис-500	Эл-Эп Карлс-Джо Боле	USA	Duesenberg	158,092	30/05	Индианаполис-500	Рекс Мейз	USA	Stevens-Miller	132,965
04/06	Аттуна	Джимми Мерфи	USA	Miller	184,347	01/09	Сиракузы	Рекс Мейз	USA	Stevens-Miller	136,097
04/07	Канзас-Сити	Джимми Мерфи	USA	Miller	184,143	1946	ЧЕМПИОН	Тед Хорн	USA	Horn-Offenhauser/Maserati	
01/09	Аттуна	Джимми Мерфи	USA	Miller	184,080	30/05	Индианаполис-500	Джордж Робсон	USA	Adams Sparks	184,667
05/10	Сиракузы	Ред Шайфер	USA	Duesenberg	126,588	30/06	Лангхорн	Рекс Мейз	USA	Stevens-Winfield	137,026
02/10	Фресно	Ол Купер	USA	Miller	189,968	02/09	Лейквуд-парк, Атланта	Джордж Коннор	USA	Kurtis-Offenhauser	н.д.
25/10	Шарлотта	Томми Милтон	USA	Miller	190,178	15/09	Рынок штата Индиана	Рекс Мейз	USA	Stevens-Winfield	126,958
14/12	Сильвер-Сити	Беннет Хилл	USA	Miller	204,042	22/09	Милуоки	Рекс Мейз	USA	Stevens-Winfield	136,495
1925.	ЧЕМПИОН	Питер де Паоло	USA	Duesenberg		06/10	Гошен	Тони Беттенхаузен	USA	Wetteroth-Offenhauser	124,956
01/03	Сильвер-Сити	Томми Милтон	USA	Miller	204,203	1947	ЧЕМПИОН	Тед Хорн	USA	Horn-Offenhauser/Maserati	
30/04	Фресно	Питер де Паоло	USA	Duesenberg	168,780	30/05	Индианаполис-500	Мори Роз	USA	Deidt-Offenhauser	187,228
11/05	Шарлотта	Ол Купер	USA	Miller	196,395	08/06	Милуоки	Билл Холланд	USA	Wetteroth-Offenhauser	140,464
30/05	Индианаполис-500	П. де Паоло/Н. Баттен	USA	Duesenberg	162,740	22/06	Лангхорн	Билл Холланд	USA	Wetteroth-Offenhauser	141,185
13/06	Аттуна	Питер де Паоло	USA	Duesenberg	186,048	04/07	Лейквуд-парк, Атланта	Уолт Адор	USA	Adams-Offenhauser	121,061
11/07	Лаурель	Питер де Паоло	USA	Duesenberg	198,432	13/07	Байнбридж	Тед Хорн	USA	Horn-Offenhauser	137,403
07/09	Аттуна	Роберт Мак-Донаг	USA	Miller	202,218	27/07	Милуоки	Чарльз ван Ахер	USA	Stevens-Offenhauser	138,339
26/10	Лаурель	Роберт Мак-Донаг	USA	Miller	202,782	17/08	Гошен	Тони Беттенхаузен	USA	Stevens-Offenhauser	128,847
31/10	Салем	Питер де Паоло	USA	Duesenberg	202,787	24/08	Милуоки	Тед Хорн	USA	Horn-Offenhauser	135,726
11/11	Шарлотта	Томми Милтон	USA	Duesenberg	201,121	01/09	Пайкс-Пик	Луис Анзер	USA	Maserati	73,383
29/11	Сильвер-Сити	Фрэнк Эллиотт	USA	Miller	205,793	28/09	Спрингфилд	Тони Беттенхаузен	USA	Stevens-Offenhauser	148,895
1926.	ЧЕМПИОН	Гарри Хартц	USA	Miller		02/10	Арлингтон-Даунс, Даллас	Тед Хорн	USA	Horn-Offenhauser	136,950
22/02	Майами	Питер де Паоло	USA	Duesenberg	208,082	1948.	ЧЕМПИОН	Тед Хорн	USA	Horn-Offenhauser/Maserati	
21/03	Сильвер-Сити	Беннет Хилл	USA	Miller	211,299	25/04	Арлингтон-Даунс, Даллас	Тед Хорн	USA	Horn-Offenhauser	126,396
01/05	Атлантик-Сити	Гарри Хартц	USA	Miller	215,800	30/05	Индианаполис-500	Мори Роз	USA	Deidt-Offenhauser	192,822
10/05	Шарлотта	Фрэнк Локарт	USA	Miller	193,263	06/06	Милуоки	Эмил Эндрикс	USA	Kurtis-Offenhauser	137,309
31/05	Индианаполис-500	Фрэнк Локарт	USA	Miller	184,343	20/06	Лангхорн	Уолт Браун	USA	Kurtis-Offenhauser	144,276
12/06	Аттуна	Дэйв Льюис	USA	Miller	180,947	15/06	Милуоки	Джонни Мантц	USA	Offenhauser	187,320
05/07	Салем	Питер де Паоло	USA	Duesenberg	206,397	21/08	Спрингфилд	Тед Хорн	USA	Horn-Offenhauser	145,678
07/07	Салем	Ол Купер	USA	Miller	187,588	29/08	Милуоки	Т. Беттенхаузен/М. Фор	USA	Marchese-Offenhauser	139,585
17/07	Атлантик-Сити	Гарри Хартц	USA	Miller	207,057	04/09	Дю-Коин	Ли Уоллард	USA	Mayer-Offenhauser	142,245
17/07	Атлантик-Сити	Норман Баттен	USA	Miller	206,336	06/09	Лейквуд-парк, Атланта	Мел Хансен	USA	Wetteroth-Offenhauser	127,586
17/07	Атлантик-Сити	Фред Канело	USA	Miller	200,753	06/09	Пайкс-Пик	Эл Роджерс	USA	Offenhauser	75,744
23/08	Шарлотта	Ол Купер	USA	Miller	198,611	19/09	Спрингфилд	Мирон Фор	USA	Marchese-Offenhauser	142,736
23/08	Шарлотта	Дэйв Льюис	USA	Miller	201,683	10/10	Дю-Коин	Джонни Парсонз	USA	Kurtis-Offenhauser	134,494
23/08	Шарлотта	Фрэнк Локарт	USA	Miller	197,223	1949.	ЧЕМПИОН	Джонни Парсонз	USA	Kurtis-Offenhauser	
18/09	Аттуна	Фрэнк Локарт	USA	Miller	184,534	24/02	Арлингтон-Даунс, Даллас	Джонни Парсонз	USA	Deidt-Offenhauser	н.д.
02/10	Фресно	Беннет Хилл	USA	Miller	213,315	30/05	Индианаполис-500	Билл Холланд	USA	Wetteroth-Offenhauser	195,257
02/10	Фресно	Фрэнк Локарт	USA	Miller	162,124	05/06	Милуоки	Мирон Фор	USA	Marchese-Offenhauser	134,565
12/10	Салем	Беннет Хилл	USA	Miller	209,178	19/06	Трентон	Мирон Фор	USA	Marchese-Offenhauser	121,932
12/10	Салем	Леон Дарей	USA	Miller	209,847	20/08	Спрингфилд	Мел Хансен	USA	Lesovsky-Offenhauser	141,481
12/10	Салем	Гарри Хартц	USA	Miller	198,369	28/08	Милуоки	Джонни Парсонз	USA	Kurtis-Offenhauser	138,109
11/11	Шарлотта	Фрэнк Локарт	USA	Miller	191,432	03/09	Дю-Коин	Тони Беттенхаузен	USA	Kurtis-Offenhauser	144,950
11/11	Шарлотта	Дэйв Льюис	USA	Miller	204,578	09/09	Пайкс-Пик	Эл Роджерс	USA	Offenhauser	75,427
11/11	Шарлотта	Гарри Хартц	USA	Miller	208,254	10/09	Сиракузы	Джонни Парсонз	USA	Kurtis-Offenhauser	138,719
11/11	Шарлотта	Леон Дарей	USA	Miller	196,412	11/09	Детройт	Тони Беттенхаузен	USA	Kurtis-Offenhauser	130,782
1927.	ЧЕМПИОН	Питер де Паоло	USA	Miller		25/09	Спрингфилд	Джонни Парсонз	USA	Kurtis-Offenhauser	147,609
06/03	Сильвер-Сити	Леон Дарей	USA	Miller	200,705	16/10	Лангхорн	Джонни Парсонз	USA	Kurtis-Offenhauser	150,672
07/05	Атлантик-Сити	Дэйв Льюис	USA	Miller	209,310	30/10	Сакраменто	Фред Агабашьян	USA	Kurtis-Offenhauser	135,967
30/05	Индианаполис-500	Джордж Судерс	USA	Duesenberg	156,963	06/11	Дель-Мар	Джимми Дейвис	USA	Ewing-Offenhauser	137,372
11/06	Аттуна	Питер де Паоло	USA	Miller	187,593	1950.	ЧЕМПИОН	Генри Бэнкс	USA	Maserati/Moore-Offenhauser	
04/07	Салем	Питер де Паоло	USA	Miller	206,106	30/05	Индианаполис-500	Джонни Парсонз	USA	Kurtis-Offenhauser	189,562
05/09	Аттуна	Фрэнк Локарт	USA	Miller	187,818	11/06	Милуоки	Тони Беттенхаузен	USA	Wetteroth-Offenhauser	136,838
19/09	Шарлотта	Фрэнк Локарт	USA	Miller	205,256	25/06	Лангхорн	Джек Мак-Грат	USA	Kurtis KK3000-Offenhauser	142,454
19/09	Шарлотта	Питер де Паоло	USA	Miller	202,858	19/08	Спрингфилд	Пол Руссо	USA	Nichols-Offenhauser	146,898
19/09	Шарлотта	Бейв Стапп	USA	Miller	192,984	27/08	Милуоки	Уолт Фолкер	USA	Kurtis KK2000-Offenhauser	140,520
12/10	Салем	Фрэнк Локарт	USA	Miller	202,357	04/09	Пайкс-Пик	Эл Роджерс	USA	Coniff-Offenhauser	76,632
12/10	Салем	Фрэнк Локарт	USA	Miller	203,905	09/09	Сиракузы	Джек Мак-Грат	USA	Kurtis KK3000-Offenhauser	140,578
1928.	ЧЕМПИОН	Луис Мейер	USA	Miller		09/09	Сиракузы	Генри Бэнкс	USA	Offenhauser	133,339
30/05	Индианаполис-500	Луис Мейер	USA	Miller	160,101	10/10	Спрингфилд	Тони Беттенхаузен	USA	Kurtis-Offenhauser	141,038
10/06	Детройт	Рей Кич	USA	Miller	124,388	15/10	Сакраменто	Джек Дилшур	USA	Kurtis KK2000-Offenhauser	132,729
04/07	Салем	Леон Дарей	USA	Miller	210,423	12/11	Финикс	Джонни Дейвис	USA	Ewing-Offenhauser	125,561
04/07	Салем	Рей Кич	USA	Miller	197,534	26/11	Бей-Мидоуз	Тони Беттенхаузен	USA	Kurtis-Offenhauser	138,666
19/08	Аттуна	Луис Мейер	USA	Miller	187,709	10/12	Дарлингтон	Джонни Парсонз	USA	Nichols-Offenhauser	168,242
01/09	Сиракузы	Рей Кич	USA	Miller	121,206	1951.	ЧЕМПИОН	Тони Беттенхаузен	USA	Kurtis-Offenhauser/Deidt-Offenhauser	
12/10	Салем	Клифф Вудвери	USA	Miller	188,301	30/05	Индианаполис-500	Ли Уоллард	USA	Kurtis-Offenhauser	203,170
1929.	ЧЕМПИОН	Луис Мейер	USA	Miller		10/06	Милуоки	Тони Беттенхаузен	USA	Kurtis-Offenhauser	144,907
30/05	Индианаполис-500	Рей Кич	USA	Miller	157,048	24/06	Тони Беттенхаузен	Тони Беттенхаузен	USA	Kurtis-Offenhauser	148,662
09/06	Детройт	Клифф Вудвери	USA	Miller	122,671	04/07	Дарлингтон	Уолт Фолкер	USA	Kuzma-Offenhauser	168,529
16/06	Аттуна	Луис Мейер	USA	Miller	191,512	18/08	Спрингфилд	Тони Беттенхаузен	USA	Kurtis-Offenhauser	144,928
31/08	Сиракузы	Уилбур Шоу	USA	Miller	130,463	26/08	Милуоки	Уолт Фолкер	USA	Kuzma-Offenhauser	147,001
02/09	Аттуна	Луис Мейер	USA	Miller	176,185	01/09	Дю-Коин	Тони Беттенхаузен	USA	Kurtis-Offenhauser	142,123
1930.	ЧЕМПИОН	Билли Арнольд	USA	Summers-Miller		03/09	Дю-Коин	Тони Беттенхаузен	USA	Kurtis-Offenhauser	140,697
03/05	Лангхорн	Билл Каммингз	USA	Miller	124,434	08/09	Сиракузы	Эл Роджерс	USA	Offenhauser	н.д.
30/05	Индианаполис-500	Билли Арнольд	USA	Summers-Miller	161,655	09/09	Детройт	Пол Руссо	USA	Nichols-Offenhauser	134,604
09/06	Детройт	Уилбур Шоу	USA	Smith-Miller	109,847	23/09	Центриал-парк, Денвер	Тони Беттенхаузен	USA	Kurtis-Offenhauser	139,438
14/06	Аттуна	Билли Арнольд	USA	Summers-Miller	178,916	21/10	Сан-Хосе	Тони Беттенхаузен	USA	Kurtis-Offenhauser	129,786
22/06	Экрон	"Шорти" Кантлон	USA	Stevens-Miller	109,087	04/11	Финикс	Джонни Парсонз	USA	Kurtis KK4000-Offenhauser	136,192
04/07	Брайдиэль	Уилбур Шоу	USA	Miller	107,498	11/11	Бей-Мидоуз	Джонни Парсонз	USA	Kurtis KK4000-Offenhauser	141,152
01/09	Аттуна	Билли Арнольд	USA	Summers-Miller	182,276	1952.	ЧЕМПИОН	Чак Стивенсон	USA	Kurtis KK4000-Offenhauser	
06/09	Сиракузы	Билл Каммингз	USA	Duesenberg	134,354	30/05	Индианаполис-500	Трой Реттмен	USA	Kuzma-Offenhauser	207,480
1931.	ЧЕМПИОН	Луис Шнайдер	USA	Stevens-Miller		16/06	Милуоки	Трой Реттмен	USA	Kurtis-Offenhauser	148,470
30/05	Индианаполис-500	Луис Шнайдер	USA	Stevens-Miller	155,509	04/07	Репейл	Трой Реттмен	USA	Kuzma-Offenhauser	143,407
14/06	Детройт	Луис Мейер	USA	Stevens-Miller	121,460	16/08	Спрингфилд	Билл Шайлер	USA	Nichols-Offenhauser	151,819
04/07	Аттуна	Лой Мур	USA	Miller	181,619	24/08	Милуоки	Чак Стивенсон	USA	Kurtis KK4000-Offenhauser	130,988
07/09	Аттуна	Джимми Глизон	USA	Duesenberg	189,582	30/08	Детройт	Билл Вукович	USA	Kuzma-Offenhauser	131,256
07/09	Аттуна	"Шорти" Кантлон	USA	Stevens-Miller	183,575	01/09	Пайкс-Пик	Джордж Хаммонд	USA	Kurtis-Offenhauser	77,083
07/09	Аттуна	"Шорти" Кантлон	USA	Stevens-Miller	134,474	03/09	Дю-Коин	Чак Стивенсон	USA	Kurtis KK4000-Offenhauser	142,280
12/09	Сиракузы	Лой Мур	USA	Miller	119,215	09/09	Сиракузы	Джек Мак-Грат	USA	Kurtis KK4000-Offenhauser	143,949
1932.	ЧЕМПИОН	Боб Кари	USA	Stevens-Miller		28/09	Центриал-парк, Денвер	Билл Вукович	USA	Kuzma-Offenhauser	140,587
30/05	Индианаполис-500	Фред Фрэн	USA	Wetteroth-Miller	167,604	02/11	Сан-Хосе	Бобби Болл	USA	Kurtis KK4000-Offenhauser	н.д.
05/06	Детройт	Боб Кари	USA	Stevens-Miller	115,269	11/11	Финикс	Джонни Парсонз	USA	Kurtis KK4000-Offenhauser	138,207
19/06	Роби	"Стабби" Стаббсфилд	USA	Adams-Miller	122,746	1953.	ЧЕМПИОН	Сэм Ханкс	USA	Kurtis KK4000-Offenhauser	
02/07	Сиракузы	Боб Кари	USA	Stevens-Miller	130,611	30/05	Индианаполис-500	Билл Вукович	USA	Kurtis KK500A-Offenhauser	207,187
10/09	Детройт	Мори Роз	USA	Stevens-Miller	119,827	07/06	Милуоки	Джек Мак-Грат	USA	Kurtis KK4000-Offenhauser	150,689
13/11	Окленд	Билл Каммингз	USA	Miller	145,568	21/06	Спрингфилд	Роджер Уорд	USA	Kurtis-Offenhauser	144,009
1933.	ЧЕМПИОН	Луис Мейер	USA	Miller		04/07	Детройт	Роджер Уорд	USA	Kurtis-Offenhauser	132,380
30/05	Индианаполис-500	Луис Мейер	USA	Miller	167,632	08/07	Спрингфилд	Сэм			

Девичьи мечты



"Широкие массы" любителей автоспорта в Европе о существовании Сары Фишер узнали лишь после того, как эта девушка проехала в Индианаполисе несколько кругов за рулем McLaren. Однако в Америке уже давно не считают ее ни феноменом, ни, тем более, курьезом.

Уже три года Сара Фишер выступает в одной из сильнейших гоночных серий США. Причем к ее присутствию уже настолько привыкли, что сам факт ее появления на старте гонок удивления не вызывает. Более того, чемпионат 2002 года, например, считается для нее неудачным на том основании, что впервые с тех пор, как еще совсем маленькой девочкой Сара стала принимать участие в гонках, она ни разу не смогла подняться на пьедестал почета. Но и в этом "неудачном" сезоне американке есть, чем гордиться: она стала первой женщиной в истории кольцевых гонок, сумевшей победить в квалификации на столь высоком уровне. И пусть после этапа в Кентукки, где произошло знаменательное событие, большинство специалистов лишь разводили руками и с презрительной ухмылкой говорили о "слабой сильной половине серии" IRL, в которой возможны подобные казусы, но факт остается фактом: на сегодняшний день Сара Фишер наряду с чемпионом IRL Сэмом Хоршем является самой большой надеждой американского автоспорта.

В отличие от своих предшественниц, пытавшихся освоить такую сугубо мужскую забаву как автоспорт, не без известной хитрости, Сара Фишер прошла путь, никак не отличающийся от того, по какому идут к своим победам гонщики-мужчины. "Я росла среди машин", — вспоминает свое детство Сара. К

этому можно добавить, что и на свет будущая гонщица появилась благодаря гонкам. Ее родители — Дейв и Реба — познакомились на трассе во время соревнований по автомобильному спринту. Между прочим, ту гонку Реба выиграла, чем и сразила будущего мужа. Так что скорость была заложена в генах женской половины семьи Фишер. Даже бабушка Сары по материнской линии — личность неординарная: на заре авиации она стала одной из первых женщин-летчиков.

От отца Сара переняла любовь к технике. В качестве гонщика-любителя Дэвид Фишер мог похвастаться лишь тем, что когда-то ему удалось выступать в соревнованиях с будущей звездой IndyCar Скоттом Гулиром. Отсутствие гоночного дарования Дейва с лихвой компенсировал инженерным талантом. И это было еще одной семейной традицией, но уже со стороны отца, чьи предки основали небольшую тоiningовую компанию Fisher Fabrication. Дейв сам подготавливал автомобили к гонкам, а со временем создал собственную команду по картингу и автоспринту.

Вместо кукол и игрушками маленькой Сары стали детали машин, а читать она училась по протоколам соревнований, в которых принимали участие ее родители. В пять лет девочка впервые села за руль карта. Впрочем, ни мать, ни отец не настаивали на том, чтобы их ребенок непременно занимался автоспортом. Это произошло как бы само собой, на примере родителей. Позже, когда стало понятно, что Сара не просто быстрейшая среди сверстников, но и очень одаренная спортсменка, отец все-таки настоял, чтобы девушка продолжила карьеру.

С восьми лет Сара Фишер начала принимать участие в различных чемпионатах по картингу. "Впервые я ощутила настоящий гоночный азарт, когда мне исполнилось лет 12", — утверждает спортсменка. — Это была гонка Национального первенства по картингу в Нью-Йорке. По решению судей мне пришлось стартовать с последнего места, но на одном выезде я сумела пройти всех соперников и победить! Это действительно наиболее памятное событие моего детства".

Основа картинг, Сара в 15 лет перешла в чемпионат по спринту, где ей пришлось сесть за руль 800-сильного автомобиля. В это же время она закончила школу водительского мастерства в Индианаполисе. Примечательно, что на торжественном обеде в честь окончания курсов Фишер говорила об особенностях различных трасс и настройках автомобиля, а то время как другие девочки выступали с речами о начале женской эры в автоспорте.

В 1999 году Сара Фишер получила уникальный шанс пробиться на вершину автоспорта. Ее пригласили на ежегодный смотр новичков, проводимый серией IRL на автодроме в Лас-Вегасе. Сару заметили, и в октябре того же года она вышла на старт уже настоящей гонки "лиги Indy". Это был последний этап сезона на невероятно быстром трассе в Техасе. Фишер не закончила ту гонку, но все равно внесла свою имя в книгу рекордов серии как самая молодая гонщица (мужчина или женщина) за всю историю IRL.

В следующем году самый, пожалуй, экстравагантный хозяин команды в американском автоспорте Деррик Уокер решил выставить свои машины сразу в двух гоночных сериях: CART и IRL. В поисках молодых талантов он и обратил внимание на Сару. И в первом же сезоне 20-летняя девушка провела фулл, финишировав третьей в Кентукки. Она выходила на старт и главной гонки США "500 миль Индианаполиса". В 2001 году новый успех: второе место в Майами и звание "Самого популярного пилота серии".

Начало нынешнего сезона Фишер пришлось пропустить: Деррик Уокер не смог найти спонсоров для команды, но затем ее взяли в "Кокошню" Dreyer&Reinhold Racing вместо травмированного Робби Бала. И на первом же этапе в Назарете Фишер доказала, что хозяйка команды не ошиблась, пригласив ее. Саре не хватило совсем немного, чтобы третий раз в карьере приехать в тройку лучших. Однако первая в карьере позиция говорит о том, что Сара Фишер может смело мечтать и о грядущих победах. Может быть, уже в следующем сезоне девичьи мечты станут явью.

Дмитрий Ситник



Сара Фишер

"Я не феминистка"

Сара, почему ты выбрала гонки, а не какой-нибудь более традиционный для вашего пола вид спорта?

Сложно сказать, кто сделал этот выбор — я или мои родители. Скорее всего, родители — они сами были связаны с автомобилями. Я начала ездить в пять лет, но в итоге, когда достигла сознательного возраста, у меня уже не было возможности и желания отказаться. Карьера просто продолжалась. И, наверное, довольно успешно...

В родном городе ты, наверное, знаменитость?

Не совсем. Я никогда не стремилась к популярности. Конечно, когда я училась в школе, мое участие в гонках казалось экзотическим, но особого внимания к своей персоне я не испытывала. Сегодня, когда я выступаю в IRL, я более известна. Но, уверяю вас, специальной цели стать суперзвездой я никогда перед собой не ставила.

И, тем не менее, тебя узнают на улицах?

Узнают, конечно, особенно там, где я родилась. Много людей просят у меня автографы здесь, в Индианаполисе. Но этот город, по-моему, сходит с ума по гонкам еще с начала прошлого века, так что это не удивительно. В любом случае, каждый может получить мой автограф — просто пошлите мне письмо. Сегодня ты являешься одним из самых перспективных гонщиков в чемпионате IRL. Именно ты на квалификации перед Индианаполисом промчалась со скоростью 367,102 км/ч, завоевав неофициальное звание самой быстрой женщины мира...

О, я не думаю, что этот результат такой уж выдающийся. А вообще прошедший сезон в IRL получился довольно насыщенным. Вначале команда Walker Racing, с которой я

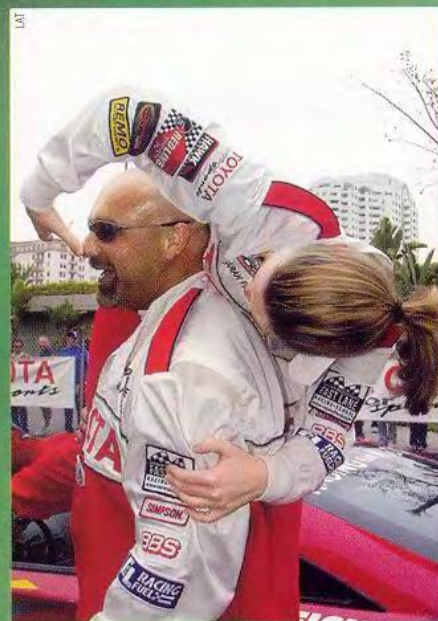
должна была выступить в 2002 году, не смогла выйти на старт первых трех гонок, и мне пришлось в спешном порядке искать другое место.

Достигнув определенных успехов в IRL, не собираешься ли ты попробовать свои силы в другой серии?

Не знаю, что случится в следующем году, но я определенно останусь в IRL. Куда-либо переходить я не хочу, и вовсе не считаю, что я уже "переросла" эти автогонки.

Сара, в прошлом году ты поступила в университет Батлера в Индианаполисе. Легко ли совмещать спорт и учебу?

Это очень трудно, зачастую я вынуждена концентрироваться исключительно на гонках, и это серьезно отвлекает меня от учебы. Естественно, это отражается на результатах. Например, когда я не выступала на гонках, я училась в основном на "хорошо" и "отлично", но при регулярном участии в соревнованиях у меня иногда проскакивали удовлетворительные оценки. В целом в этом году чемпионат IRL был очень удобно спланирован — он закончился 15 сентября и у меня было время для сдачи сессии. Надеюсь, все и дальше пройдет успешно и в спорте, и в учебе.



Родители не против такого "совместительства"?

Вообще-то, именно папа настоял на том, чтобы я занялась автоспортом, так что особых проблем не наблюдается.

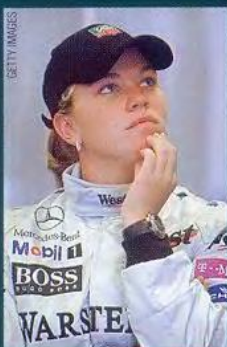
Ты наверняка сталкивалась с мужским шовинизмом. Как ты относишься к высказываниям о том, что женщины в принципе не могут водить гоночный автомобиль?

Я не желаю комментировать утверждения подобного рода. Я не феминистка и "силу женщин" доказывать на практике не собираюсь, но хочу отметить одну вещь: девушки для гонок — настоящая экзотика. А так как в IRL, и, как я подозреваю, в любом другом автогоночном чемпионате успех на начальной стадии зависит от количества спонсоров — то мне повезло чуть больше, поскольку спонсоры заметили, что я привлекаю повышенное внимание. Теперь мне не приходится волноваться за финансовую поддержку моих выступлений.

Во время ГП США 2002 года ты проехала три круга на McLaren. Каковы твои впечатления от Формулы-1?

Мне показалось, что в Ф-1 гораздо строже дисциплина. Но, честно говоря, мне не пришлось очень плотно сотрудничать с McLaren, поэтому я не могу с точностью оценить весь процесс работы команды на ГП. Но он сильно отличается от того, что я наблюдаю в IRL. В Ф-1 применяются технологии гораздо более высокого уровня, и гонщики тут кажутся весьма продвинутыми. Мне говорили, что лет десять назад в Ф-1 выступала девушка — наверное, ей было очень тяжело приспособиться к этому миру. Формула-1, как я понимаю, вовсе не приспособлена для женщин...

Максим Моськин



Сара Фишер

(США)

Дата рождения.....4 октября 1980 г.
Место рождения.....Колумбус, Огайо, США
Место жительства.....Индианаполис, США
Рост.....158 см
Вес.....54 кг
Семейное положение.....не замужем
Хобби.....бег, шейпинг, сквош
Любимый вид спорта, помимо автогонок.....хоккей
Любимые блюда.....продукты моря
Любимая музыка.....рок и блюз
Любимый фильм.....сериал "Друзья"

Карьера:

1985–1994 гг.картинг
1995–1998 гг.автоспринт
1999 г.подготовительные чемпионаты ARCA, NAMARS и USAC. Приняла участие в заключительной гонке сезона IRL
2000–2002 гг.серия IRL

Всего за карьеру:

Этапов серии IRL.....32
Побед.....— (п. р. 2-е место)
Полу-позиций.....1 (Кентукки, 2002 г.)
Кругов лидирования.....39



РАЗВЯЗКА!

5 декабря в московском Новом манеже, всего в паре минут ходьбы от Красной площади, состоялся финал виртуальной гоночной серии "Гран При Pentium 4". Сезон продолжался восемь долгих месяцев, и наконец десять победителей региональных соревнований начали очный поединок за победу.

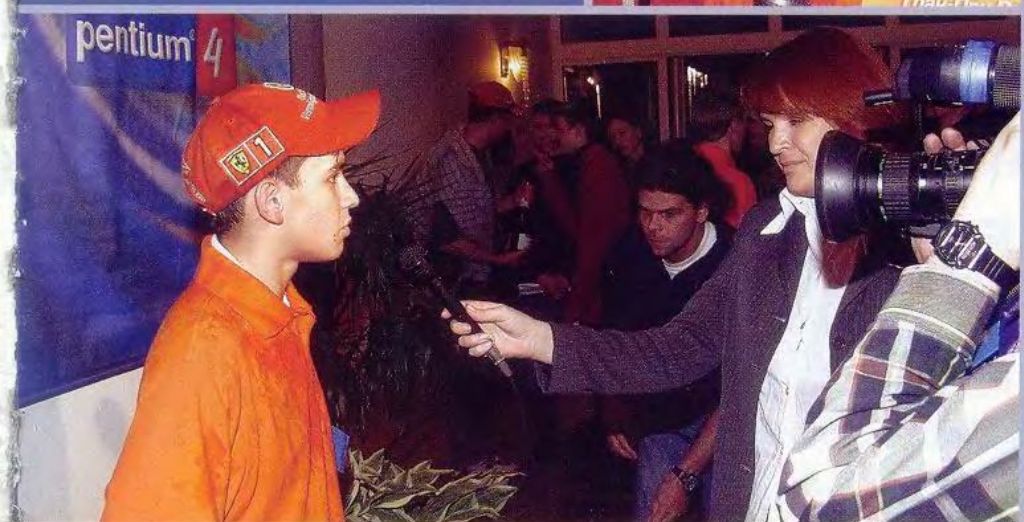
Между прочим, финал проходил почти по тем самым правилам, какие будут использоваться в квалификации Ф-1 в наступающем сезоне. За день до гонки все претенденты на победу совершили тренировочную попытку, по результатам которой (в обратном порядке) и стартовали в решающем заезде. Правда, чтобы исключить случайности, каждому претенденту предоставлялось по две попытки. Таким образом, напряжение все время нарастало. Первый серьезный результат показал Владислав Демченко из Новосибирска – 1'12.978 во второй попытке. Однако представителям группы сильнейших еще только предстояло показать себя. Первым это сделал Сергей Пономарев из Воронежа. Первый круг – 1'13.0, второй – 1'12.646.

Напряжение достигло предела, когда предпоследним в копилку "виртуальной" "Эстонии-26" сел москвич Владислав Аксенов (он последним пробился в финал, выиграв питерский этап "Гран При Pentium 4"). Первый круг он



проехал, чуть осторожничая (1'12.897), а второй – за 1'12.401, гарантировал себе "серебро". Опередить 15-летнего школьника теперь мог лишь его ровесник Александр Пономарев – брат Сергея. И вновь все развивалось по знакомому сценарию – 1'12.723 в первой попытке, и вот наступает решающий момент. Огромный зал затих, все глаза прикованы к секундомеру, и – даром, что гонки "виртуальные" – учашенно забились сердца настоящих поклонников автоспорта. Круг Александр начал здорово, точно и быстро пройдя "шпильки" "A1-Ринга". Казалось, что вот он, сладкий миг победы! Но перед самым последним поворотом австрийской трассы – несложным вроде бы среднескоростным левым Mobilkom, молодой пилот зацепил траву на внешней стороне полотна и смог показать лишь 1'12.642.

Все остальное – душ из шампанского на пьедестале почета, поздравления гостей, вручение ценных призов – уже не имело в тот день для двух гонщиков никакого значения. Ибо среди нескольких сотен людей, наполнивших Новый манеж, не было в тот день человека счастливее, чем Владислав Аксенов, и несчастней, чем Александр Пономарев. Таковы гонки, такова жизнь.



Чемпионат мира по ралли



14-й этап: 14-17.11.2002
Network Q Rally of Great Britain
Дистанция: 1648,27 км/393,69 км - 17 СУ

Пилот	Автомобиль	Время
1 П. Сольберг (N)	Subaru Impreza	3:30:36,4
2 М. Мартин (EE)	Ford Focus RS	+24,4
3 К. Сайнс (E)	Ford Focus RS	+1:35,7
4 Т. Мякинен (FIN)	Subaru Impreza	+2:37,5
5 К. Мак-Рей (GB)	Ford Focus RS	+3:01,5
6 М. Хиггинс (GB)	Ford Focus RS	+5:01,9

Итоговый зачет	Командный зачет
Пилот	Команда
1 М. Гренхольм	1 Peugeot
2 П. Сольберг	2 Ford
3 К. Сайнс	3 Subaru
4 К. Мак-Рей	4 Hyundai
5 Р. Бернс	5 Skoda
6 Ж. Паницци	6 Mitsubishi

NASCAR: "Кубок Уинстона"



36-й этап: 17.11.2002

Ford 400
400,5 миль/267 кругов по 1,5 мили
П: 3:26:20, 267 кругов, 187,387 км/ч
ПП: К. Буш: 34,982, 248,373 км/ч

Пилот	Автомобиль	Очки
1 К. Буш (USA)	Ford	180
2 Дж. Немечек (USA)	Chevrolet	180
3 Дж. Бертон (USA)	Ford	165

Итоговый зачет
Пилот
1 Т. Сноарт
2 М. Мартин
3 К. Буш
4 Дж. Гордон
5 Дж. Джонсон
6 Р. Ньюман

ГП Кореи Формулы-3

24.11.2002

Korea Superprix
Городская трасса "Чангвон Рейсвей", Чангвон, Корея
ПП: О. Пла: 1:11.584, 151.576 км/ч

Предварительная гонка:
75,350 км/25 кругов по 3,014 км

Пилот	Автомобиль	Время
1 О. Пла (F)	D F302 Renault	30:41.423
2 Х. Ковалайнен (FIN)	D F302 Renault	+2.170
3 К. Мацуура (J)	D F302 Opel	+3.048

БК: О. Пла: 1:12.598, 149.459 км/ч

Основная гонка:
72,336 км/24 круга по 3,014 км

Пилот	Автомобиль	Время
1 О. Пла (F)	D F302 Renault	32:14.653
2 Т. Когуре (J)	D F302 Mugen Honda	+0.804
3 К. Мацуура (J)	D F302 Opel	+1.746

БК: Б. Жуанни: 1:12.406, 149.855 км/ч

ГП Макао Формулы-3

17.11.2002

The 49th Macao Grand Prix
Макао, городская трасса
Две гонки по 91,800 км/15 кругов по 6,120 км

ПП: П. Монти: 2:14.995, 163,206 км/ч
БК: Т. Гомменди: 2:14.036, 164,374 км/ч

Пилот	Автомобиль	Круги
1 Т. Гомменди (F)	D F302 Renault	30
2 Х. Ковалайнен (FIN)	D F302 Renault	30
3 Т. Когуре (J)	D F302 Mugen Honda	30



Примечание: D - Dalfia



ЗНАТОКИ ФОРМУЛЫ-1

Уважаемые поклонники Формулы-1!

Поздравляем вас с завершением очередного конкурса знатоков Ф-1. Настало время подвести итоги первенства и назвать имя нового чемпиона. Им стал 17-летний московский школьник Сергей Беднарук, сумевший верно ответить на 79 из 100 вопросов конкурса. Благодаря победам в трех первых турах Сергей на старте вырвался далеко вперед и на финише защитил свое первое место от атак двукратного чемпиона наших конкурсов питерца Евгения Жмарина, которому не хватило всего трех очков до третьего чемпионского титула. Евгений остался вторым, на одно очко обогнав Константина Рыбакова из Томска, который лишь на последнем этапе опередил провалившегося в заключительных турах Арсения Ковшикова, на протяжении семи этапов делившего с Беднаруком лидерство в чемпионате. Пожалуй, каждый из тройки наших призеров был достоин победы, и сегодня мы хотим познакомить вас с людьми, которые, как оказалось, ближе всех в России знакомы с "королевой автоспорта".

Призы победителям от NIVEA for Men:

- Поездка на один из этапов чемпионата мира Ф-1 2003 г.
- Годовой запас средств серии Nivea for Men для мужчин или Nivea Visage для женщин
- Подарочный набор средств серии Nivea for Men для мужчин или Nivea Visage для женщин



Товар сертифицирован

ПРИЗЕРЫ КОНКУРСА



Сергей Беднарук

17 лет, учащийся 11-го класса, Ф-1 интересуется с 1994 г., л.р. в конкурсах знатоков Ф-1 журнала "Формула" до 2002 г. - 7-е место в 2001 г.

"В конкурсах знатоков Ф-1 участвую с 11 лет. В 1997 году получил звание "Надежда-97" в конкурсе журнала АМС. В 2000 году я не попал даже в первую шестерку конкурса "Формулы" и лишь в VII туре следующего конкурса впервые "засветился", заняв 2-е место. В оставшихся турах неизменно занимал второе место, и сезон-01 закончил 7-м. Но я и подумывать не мог, что в 2002 году попаду в тройку призеров. Некоторые вопросы не вызвали трудностей, а ответы на другие приходилось искать в старых журналах, книгах и Internet. Каждый найденный ответ доставлял огромную радость. Но были и разочарования. Тем не менее конкурс 2002 года мне понравился: он оказался самым интересным и, возможно, самым сложным - много вопросов было с подвохами".



Евгений Жмарин

29 лет, специалист в области цветных металлов, Ф-1 интересуется с начала 80-т., двукратный чемпион конкурсов знатоков Ф-1 журнала "Формула" 2000 и 2001 гг.

"Все, что связано с гонками, меня привлекает с детства. Возможно, толчком стало посещение в 1979 году этапа ЧМ по спидвею. О Ф-1 узнал из документальных фильмов и журнала "За рулем", а "прорыв" в историю произошел после знакомства с одним из самых уважаемых энтузиастов-историков Ф-1 А.Л. Кульчицким в 1995 году. В конкурсе знатоков дебютировал в 1996 году (конкурс АМС), заняв 4-е место. Конкурсы привлекают тем, что при поиске ответов на каверзные вопросы невольно натываешься на неизвестные факты. Этим мне и запомнился конкурс '02".



Константин Рыбаков

32 года, сотрудник предприятия по производству мебели, Ф-1 интересуется с 1985 г., л.р. в конкурсах знатоков Ф-1 журнала "Формула" до 2002 г. - 5-е место в 2000 г.

"В 1991 году я впервые участвовал в конкурсе АМС. Потом были еще попытки, но они закончились безуспешно. Подводили и, увы, продолжают подводить недостаточный объем моего архива и отсутствие доступа к Internet. В конкурсах участвую потому, что мне интересна история Ф-1 и увлекает возможность проверить и расширить свои знания. Конечно, привлекает и главный приз - ведь поездка на ИП - мечта каждого любителя Ф-1".

ПРАВИЛЬНЫЕ ОТВЕТЫ НА ВОПРОСЫ 10-го ТУРА

- 1...Atolls A11C Porsche, октябрь '90, "Сильверстоун" (тесты нового мотора)
- 2...Двои (отец Джека и шурин (муж сестры) Майк Такуэлл)
- 3...Однажды (ГП Монако '73)
- 4...Продолжительность - не менее 10 ч.
- 5...Хушк фон Ханштайн
- 6...F51 (Фаджиоли); RA'56 (Муосо); GB'57 (Брукс); I78 (Лауда); BR'82 (Прост); RSM'85 (де Анжелис); B'94 (Д. Хилл)
- 7...Курт Шумахер (немецкий политик)
- 8...ГП Европы '84 (Пише и Альборето)
- 9...Для снятия статического заряда
- 10...Д. Култхард и М. Хаккинен (№12 '98)

РЕЗУЛЬТАТЫ 10-го ТУРА

Участник	Город	Очки
1 П. Лифинцев	Видное	10
2 К. Рыбаков	Томск	8
3 В. Четкасов	Москва	7
= А. Бондарев	Москва	7
= Е. Жмарин	С.-Петербург	7
= Н. Агафонов	Москва	7

ИТОГОВЫЙ ЗАЧЕТ

Участник	Город	Очки
1 С. Беднарук	Москва	79
2 Е. Жмарин	С.-Петербург	76
3 К. Рыбаков	Томск	75
4 П. Лифинцев	Видное	73
5 А. Ковшиков	Кострома	71
6 К. Павленко	Харьков	69
7 В. Четкасов	Москва	62
8 А. Круглов	Н. Новгород	52
9 И. Максимов	Борисов	51
= О. Наркевич	Минск	51
11 В. Коваленко	Томск	50
12 Е. Кострыкина	Киев	41
13 Ю. Веселков	Кирово-Чепецк	38
14 Е. Арапов	Москва	37
15 М. Некрасов	Новоуральск	35
16 М. Призов	Москва	34
17 А. Аблов	Москва	33
= В. Богданов	Москва	33
19 А. Бондарев	Москва	32
20 Н. Агафонов	Москва	30
= П. Голубович	Москва	30
= А. Курчаев	Самара	30
23 Д. Гришин	Москва	27

С более полными итогами конкурса вы можете ознакомиться на нашем сайте в Internet: www.formula-one.ru
Тем же, кому не повезло в прошедшем сезоне, мы желаем успехов в 2003 году.