

ФОРМУЛА

МИКА ХАККИНЕН

возвращается за руль гоночного автомобиля, чтобы бросить вызов арктическим морозам, северным оленям и Санта-Клаусу



март 2003

ЗАЩИТНЫЙ ШЛЕМ

От "чепчиков" до "звездных войн"

"ДЕШЕВАЯ" Ф-1

Во что обойдутся новые правила?

ДЖАСТИН УИЛСОН

В Ф-1 пришел великан

ПРЕЗЕНТАЦИЯ RENAULT

Откуда дует ветер?

ЭТОТ АВТОМОБИЛЬ В WILLIAMS

ждали три года

СЕРИЯ CART

Представление сезона

ВСЕ ЭТАПЫ,
ВСЕ ТРАССЫ,
ВСЕ КОМАНДЫ

СЕЗОН 2003

ISSN 1560-3571
9 771560 357002 >

СОДЕРЖАНИЕ

- | | | | |
|----|---|----|----------------------------------|
| 4 | Парад | 72 | Хроника головной боли |
| 8 | Новости | | Не стоит биться головой о стену |
| 16 | Калейдоскоп | 73 | HANS: обязательное "страхование" |
| 18 | Контрреволюция | | шеи и головы |
| | Меньше денег – больше гонок! | | Решение самой головной боли |
| 20 | "Формула" в эфире | 74 | Все гонщики чемпионов мира Ф-1 |
| | Редакция журнала прибегает к непечатному слову... | | |
| 22 | Мика против Санты | | |
| | Хакинен сражается с морозом, оленями и Санта-Клаусом... | | |
| | Тема | | |
| 30 | Чемпионат мира Ф-1 2003 года | | |
| | Календарь и трассы чемпионата | | |
| 35 | Грядут перемены | | |
| | Аллан Мак-Нэш и слава Герострата | | |
| 37 | Участники чемпионата мира Ф-1 2003 года | | |
| | Все команды и все гонщики | | |
| 58 | Шлем – всему голова | | |
| | Все начиналось с "чепчиков" | | |
| 66 | Спасительный HANS | | |
| | Как гонщиков "охлаждали?" | | |

- | | |
|----|---|
| 76 | Команда |
| | Мистраль особого назначения |
| | Переход нового автомобиля Repault |
| 80 | Ожидание обещанного |
| | ...компаний BMW и командой Williams длится уже три года |
| | Один на один |
| 84 | Мечта великана |
| | В Ф-1 Джастин Уилсон выше всех на голову |
| | Большие гонки |
| 90 | CART |
| | Представление сезона-2003 |
| 96 | Статистика мирового автоспорта |



Зарегистрирован 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
Вадим Катлеров
v_katlerov@formula-one.ru
Зам. главного редактора
Денис Ситник
i_sitnik@formula-one.ru

Редактор-корректор
Ольга Кропоткина
Технический редактор
Владимир Макавеев
v_mak@formula-one.ru

Ответственный редактор
Борис Мурахов
b_muradov@formula-one.ru

Обозреватели
Александр Кабановский
Максим Бородин
Пресс-менеджер
Вадим Устинов
v_ustinov@formula-one.ru

Рекламное обеспечение
Михаил Шейнман
Юрий Колесников
Сергей Козорук
Тел.: (095) 449-0220, 445-1753
adv@formula-one.ru

PR-обеспечение
Владимир Безукладников
pr1@formula-one.ru
Юридическое обеспечение
Юрий Растегин
Тел.: (095) 449-0395

Служба распространения
adv@formula-one.ru
Подписка производится
в любом почтовом отделении
РФ, СНГ и стран Балтии на
1-е полугодие 2003 г. по объединенному
каталогу "Пресса России".

индекс 29068
(карточная подписка),
индекс 79180
(подписная подписка).
Для зарубежных подписчиков по адресу:
129110, Москва, ул. Тимирязевская, 39
тел. +7-495-591-0132, 281-9345,
факс: +7-495-281-3788

Адрес для писем:
105007, Москва, яв. 54
E-mail: formula@formula-one.ru

Представительство:
Санкт-Петербург
Тел./факс: (812) 274-8938

Адрес: ул. Марсовская, 8
Отпечатано в Финляндии
FORSSAN KIRJAPAINO OY

Подписано в печать 14.02.2003 г.
Тираж 85000 экз.
Цена свободная

Редакция не несет ответственности
за содержание рекламных материалов

Мнение редакции не всегда
совпадает с мнением авторов статей

Перепечатка без разрешения
редакции запрещена

© "Формула" 2003

ПАРАД

Линия судьбы

бывает извилистой, как траектория, которую вычерчивает по трассе гоночный автомобиль. Но только упрямо следуя этой линии, можно как-то повлиять на судьбу грядущего чемпионата. Ведь для каждой команды ее будущее на ближайший год уже, по сути, предопределено возможностями нового автомобиля. Остается лишь напряженно работать, а потом, когда придет час, выйти на старт и не упустить свою долю удачи. И тогда судьба, возможно, будет благосклонной.





Jordan выбирает новичка

Ральф стал претендентом на место в Jordan лишь в конце декабря, когда, как утверждает Эдди Джордан, они случайно встретились на одном из карибских курортов, где оба проводили рождественские каникулы. Перед этим свежееиспеченный чемпион успел принять участие в тестах команды BAR, однако тогда никто и не думал, что он будет выступать в Формуле-1 в 2003 году. За вакансию в Jordan боролись Фелипе Масса, Эдди Ирвайн, Такума Сато и даже Энрике Бернольди. Точнее – боролись их кошельки. Но один за другим все они сошли с дистанции (Масса – за пару дней до объявления Фермана пилотом Jordan). Между тем кандидатура 27-летнего Ральфа пришлось по нраву единственному крупному спонсору команды – «табачникам» из Benson & Hedges, которые хотели видеть в Jordan британского гонщика. Так и была решена судьба последней вакансии в пелотоне Формулы-1 сезона-03.

Эдди Джордан:

«В Ф-1 ни у кого не было столь успешной карьеры в «младших» Формулах, как у Ральфа. В Ф-3 он выигрывал у многих сегодняшних звезд Ф-1. Уверен, что он сможет «побить» их еще раз».

За команду будет выступать Ральф Ферман

Считающийся главным открывателем талантов в Формуле-1 Эдди Джордан решил не изменять своему реноме и пригласил в напарники Джанкарло Физикелле малоизвестного (а точнее – позабытого) в европейских гоночных кругах Ральфа Фермана. Последнее не удивительно, поскольку с 1997 года британец ирландского происхождения выступал в Японии, где в минувшем сезоне выиграл престижный чемпионат Формулы-Nippon. До своего отъезда в Страну восходящего солнца Ферман отметился громкими успехами в Формуле-3, а среди поверженных им соперников были Монтойя, да Матта и Трулли.



Эдди Ирвайн: «Я давно мечтаю прокатиться на сноуборде, но пока оставалась вероятность того, что я буду выступать за Jordan, мне приходилось воздерживаться от этого – ведь можно получить травму. На протяжении всей моей карьеры я был вынужден во многом себе отказывать. Теперь наверстаю упущенное».

Общественное мнение:

Более 50% участников опроса на сайте журнала «Формула» (www.formula-one.ru) хотели бы видеть вторым пилотом Jordan Эдди Ирвайна.

Эдди Джордан: «Мы не могли выполнить требования Ирвайна. Ведь он не выступал бы за нас бесплатно. И вообще, я бы не сказал, что мы были близки к подписанию контракта с Эдди».

Безработный и беззаботный: Ирвайн уходит из Ф-1

Спокойно и без ненужной шумихи объявил об окончании своей карьеры в Формуле-1 один из самых колоритных пилотов «большого цирка» – Эдди Ирвайн. Зимующий в Майами 37-летний ирландец не стал собирать пресс-конференцию или записывать сентиментальное «обращение к человечеству» на видео. Вице-чемпион мира 1999 года, которого долгое время считали главным претендентом на вакансию в Jordan, ограничился коротким интервью своей любимой газете Sun, рассказав, как он остался без работы. Эдди рассматривался к Jordan, где в 1993 году состоялся его дебют в Формуле-1, еще с лета прошлого года. Но переживающей не лучшие времена команде был нужен пилот не только с опытом и скоростью, но и с деньгами. А спонсорам, как позже подтвердили и представители самой Jordan, не импонировал такой великовозрастный гонщик как Ирвайн.

Однако не стоит думать, будто бы Эдди впал в тоску. Заявив, что теперь он чувствует себя настоящим свободным, жизнелюб-ирландец пообещал заняться всем тем, до чего у него не доходили руки, когда он был профессиональным автогонщиком.



Добро пожаловать на пит-лейн

Организаторы испанского этапа чемпионата Ф-1 объявили о том, что в этом году каждый, кто купит билет на весь уик-энд Гран При, получит возможность посетить пит-лейн и боксы команд на автодроме "Каталунья". Сделать это можно будет в четверг, за день до официального начала Гран При. Акция испанцев – первая в своем роде в современной Ф-1.



Подмосковье принимает эстафету

Похоже, Москва окончательно отказалась от планов строительства автодрома в районе Ногинской поймы, и теперь все надежды увидеть Формулу-1 в столичном регионе связаны с областью. В настоящее время выбирается участок под строительство крупного автоспортивного комплекса на юге ближнего Подмосковья, в районе городов Подольск и Домодедово. Кстати, Берни Экклстоун, несмотря на неудачный опыт общения с московскими властями, все еще включает Россию в число тех стран, куда в недалеком будущем приедет его "большой цирк". Правда, в этом списке наша страна значится лишь четвертой, после Бахрейна, Китая и Турции.

Ф-1 уедет из Австрии

...но может вернуться в Бельгию



"Хозяин" Формулы-1 Берни Экклстоун заявил о досрочном расторжении контракта с организаторами Гран При Австрии после гонки в мае 2003 года. "Большой цирк" уезжает с "А1-Ринга" по той же причине, по которой в этом сезоне не проводится Гран При Бельгии – из-за рекламы сигарет. "Во всем виноват их министр здравоохранения, это он согласился перенести вступление запрета на рекламу сигарет на более ранний срок", – пояснил

Экклстоун. Австрия поддалась давлению Евросоюза и согласилась ввести запрет на табачную рекламу не в конце 2006 года, а в середине 2005-го.

Зато другая, более достойная трасса – бельгийская "Спа" – имеет шанс вернуться в календарь в следующем сезоне, даже несмотря на ожидающееся пополнение в виде гонок в Китае и Бахрейне. Экклстоун обещает в случае чего уговорить команды на чемпионат из 18 этапов.

Ислам против Ф-1

Парламент Бахрейна, где в 2004 году должен пройти Гран При Ф-1, заранее негативно относится к гастролям "большого цирка" в этой ближневосточной стране. Депутаты выступили против выделения из казны на уже начавшееся строительство 200 миллионов долларов, назвав гонки вызовом исламской культуре. Однако в руководстве проекта уверены, что трудности будут преодолены, поскольку среди членов правящей семьи немало страстных поклонников скоростных автомобилей.



Бразильская рокировка

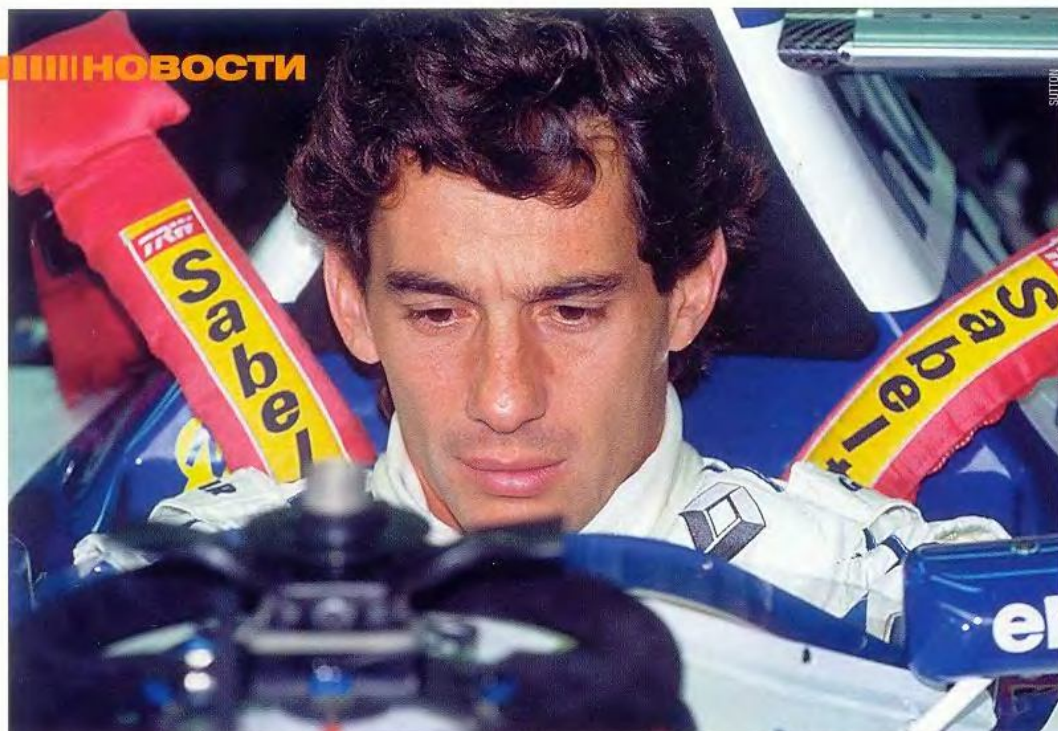
Отработав год тест-пилотом Ferrari, Лучано Бурти попросился в отставку, хотя имел контракт с командой на сезон-03 и даже гулял на традиционных горнолыжных каникулах Scuderia в январе. Бразилец объяснил свое решение желанием вернуться в гонки, но пока не определился, в какой серии он будет выступать.

Престижная работа испытателя алых болидов досталась его молодому соотечественнику Фелипе Массе, который перешел в Ferrari из ее подшефной команды Sauber. Рутинная работа на тестах позволит перспективному бразильцу поумерить свой молодецкий пыл, который чаще вредил, а не помогал ему в дебютном сезоне в Ф-1. Фелипе надеется вернуться в пелотон через год-другой, а в кулуарах уже поговаривают, что Ferrari взяла на воспитание своего будущего чемпиона.

Сюрпризы от FIA

Международная автомобильная федерация (FIA) придумала еще один способ сделать Гран При Ф-1 увлекательнее: командам предлагается заправлять свои машины бензином перед началом субботней квалификации и с этим количеством топлива (за вычетом расхода на трех кругах в квалификации) выходить на старт гонки в воскресенье.





Дело Сенны рассмотрят заново

Обстоятельства гибели Айртона Сенны на Гран При Сан-Марино 1994 года будут рассмотрены заново. Верховный суд Италии удовлетворил апелляцию прокурора Ринальдо Росини, который утверждает, что при рассмотрении дела Сенны были допущены серьезные ошибки. В частности, тогда суд не настоял на приобщении к делу показаний бортового самописца с разбитой машины — «черный ящик» был признан неработоспособным. Напомним, что в конце 1999 года со всех подозреваемых по делу Сенны, в числе которых руководство команды Williams и представители автодрома в Имоле, было снято обвинение в неумышленном убийстве. Когда состоятся новые слушания, пока неизвестно.

Размечтался...

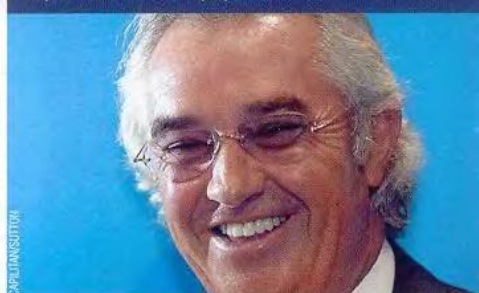
Лишившийся места в Jaguar Педро де ла Роса решил, что обладает достаточным опытом, чтобы работать не где-нибудь, а в самой McLaren. Испанец предложил «серебряным стрелам» свои услуги в качестве тест-пилота и даже записался на прием к Рону Деннису, но получил вежливый отказ. Как пояснила команда, ее основным испытателем остается Алекс Вурц, а другие, преимущественно молодые и британские пилоты будут привлекаться к испытательной работе по мере необходимости.



Олигарх

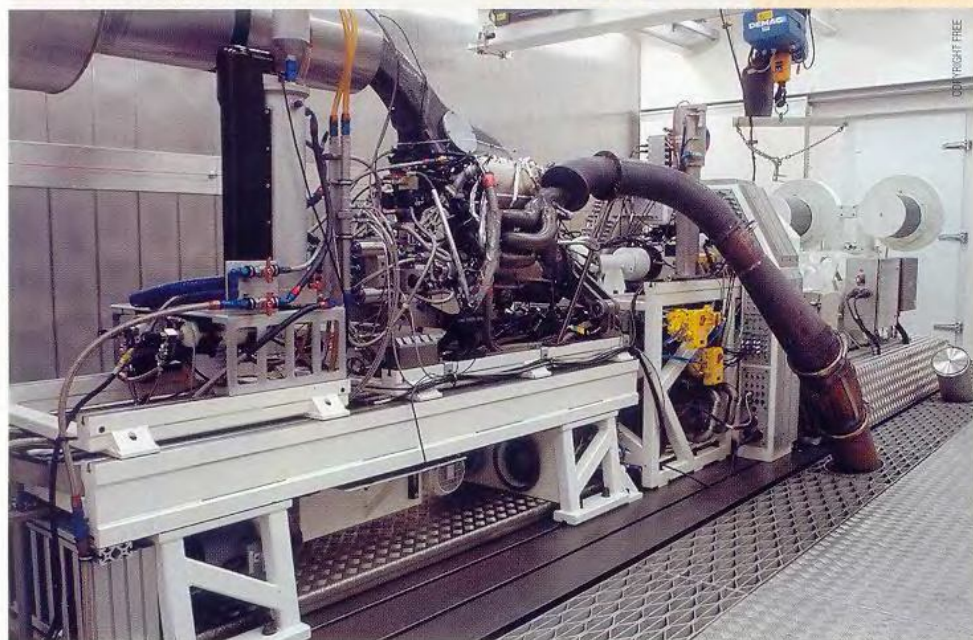
Михаэль Шумахер стал самым высокооплачиваемым спортсменом в мире по итогам 2002 года. По данным журнала Sports Business немецкий гонщик заработал в прошлом году 103 миллиона долларов. А в общей сложности карьера в «большом цирке» принесла Михаэлю уже около миллиарда долларов.

Второе место по доходам среди пилотов Ф-1 занимает Жак Вильнев, чья зарплата почти в пять раз меньше, чем у Шумахера.



Испытательный реализм

Отныне «формульные» партнеры компании Cosworth — а это, между прочим, целых три команды — могут быть уверены в том, что слова британских мотористов не будут расходиться с делом. К сезону-03 Cosworth обзавелась испытательным стендом нового поколения, который позволяет проводить испытания сразу трех двигателей в условиях, максимально приближенных к боевым, имитируя различные дорожные условия. «Теперь стендовые испытания позволяют нам получать информацию существенно более высокой достоверности», — пообещал руководитель Cosworth Ник Хейс. До сих пор принадлежащей концерну Ford компании приходилось проводить испытания на «фордовских» стендах в Детройте.





Скончался Джанни Аньелли

В конце января в возрасте 81 года скончался почетный председатель совета директоров автомобильного концерна FIAT Джанни (Джованни) Аньелли. Причиной смерти итальянца стал рак. Джанни приходился внуком основателю FIAT и непосредственно руководил автогигантом с 1966 по 1996 год. Вся Италия и весь автомобильный мир скорбят по одному из величайших деятелей автомобильного бизнеса, чья компания в последнее время погрязла в долгах и переживает не лучшие времена.

Обещали, но не дали

Президент FOA Берни Экклстоун пытается уговорить команды, пользующиеся поддержкой автогигантов, поделить долю разорившейся Arrows в доходах от чемпионата-02 между неблагополучными "частниками" Jordan и Minardi. Речь идет о сумме от 20 до 30 миллионов долларов. Правда, собственно денег три "конюшни" пока не получили: "богачи" не горят желанием финансировать своих соперников. А ведь для Jordan и Minardi от этого зависит, дотянут ли они до конца сезона-03.



Электронщики приручают "дикую кошку"

Команда Jaguar Racing завершила кадровую реформу, назначив на вакантное место директора по инженерным вопросам 44-летнего Яна Покока. Ему доверено административное обеспечение технического развития "дикой кошки". Примечательно, что Покок пришел в команду из компьютерной компании Pi Research, чей бывший шеф Тони Парнелл теперь возглавляет вышестоящую структуру PPD, куда входят Jaguar Racing, Pi и Cosworth. В свете недавних запретов на использование вспомогательной электроники на машинах Ф-1 такой подбор управленцев вызывает некоторое недоумение.

Френтцен "добил" Arrows

Экс-пилот Arrows Хайнц-Харальд Френтцен стал автором точки в незавидной судьбе разорившейся команды. Именно по его иску о невыплаченной зарплате британский суд официально объявил команду банкротом, постановив распродать ее имущество с аукциона.



Российский оператор сотовой связи МТС (Мобильные ТелеСистемы) стал одним из основных спонсоров команды Sauber. На протяжении последних нескольких лет МТС спонсировала трансляции Ф-1 на нашем телевидении, а теперь, как говорят в самой компании, пришла пора сделать шаг от наблюдения к участию. Контракт между швейцарской "конюшней" и российской компанией, чью стратегию бизнес-аналитики называют самой агрессивной среди сотовых операторов во всем мире, подписан сроком на три года. Отныне логотипы МТС украшают ярко-желтые вертикальные боковые дефлекторы автомобиля Sauber C22, а также гоночные комбинезоны пилотов Ника Хайдфельда и Хайнца-Харальда Френтцена. Один из них, возможно, в недалеком будущем придет в Россию — в МТС планируют совместные с Sauber рекламные акции как на основном рынке Ф-1, в Западной Европе, так и в нашей стране.



Иго

В годовщину банкротства команды Prost один из ее бывших сотрудников поведал о том, что Ален Прост брал самую настоящую дань с собственной "конюшней". "Каждый сезон Ален выставлял счет на несколько миллионов долларов за использование командой его имени", — рассказал он.

Троим экс-пилотам Ф-1 — Марку Бланделлу, Джонни Херберту и Дэвиду Брэбэму — доверено возродить восходящую к двадцатым годам прошлого века славу марки Bentley на "24 часах Ле-Мана". После ухода заводской команды Audi в этом году Bentley считается одним из фаворитов на победу в "абсолюте".



Bentley Boys из Ф-1

ПРЕЗЕНТАЦИИ КОМАНД

Jaguar Racing 21.01.03

Презентация автомобиля Jaguar R4 по праву может претендовать на звание самой необычной в истории Ф-1. Новая модель была представлена на сайте "конюшни" в сети Интернет. В Jaguar объяснили такое решение необходимостью не отвлекаться понапрасну от подготовки к новому сезону, однако в действительности реально представить машину было попросту некому: совсем недавно в команде сменилось все руководство.

Как бы там ни было, но миллионы людей по всему миру имели редкую возможность впервые увидеть абсолютно новую машину не неподвижной – на сцене, а в движении: специально для виртуальной презентации на закрытом полигоне в Бельгии был снят видеоролик.

Ferrari 7.02.03

Год из года презентации новых гоночных автомобилей Ferrari проходят по одному и тому же сценарию с минимальными вариациями. Представленная в родном городе Scuderia, в Маранелло машина образца 2003 года не стала исключением: Михаэль Шумахер и Рубенс Баррикелло сняли с алого болида алое покрывало, явив миру очередной шедевр непобедимой "конюшни". Исключительным является лишь наименование новой модели – F2003-GA. Последние две буквы – это инициалы почетного председателя совета директоров автомобильного концерна FIAT Джанни Аньелли, который скончался в конце января.

Sauber 9.02.03

Представление нового Sauber C22 состоялось в Цюрихе и сопровождалось уже традиционным шоу на льду, попасть на которое мог любой желающий – достаточно было просто купить билет. Тесты самой машины начались еще в январе, и потому единственной подлинной новинкой стала ее боевая раскраска.

О других презентациях читайте в рубрике "Команда"



Самая нереальная



Самая традиционная



Самая демократичная

Вести с тестов

Работа команд на тестах

(26.11.2002 – 05.02.2003 гг.)

Команда	Дистанция, км	Дни
Ferrari	17117	29
Williams	17840	27
McLaren	10489	21
Renault	8997	19
Sauber	8244	21
Jordan	1096	7
Jaguar	7948	22
BAR	8285	21
Minardi	847	4
Toyota	6770	17

MICHEL/SUTTON



Нынешние межсезонные тесты в Формуле-1 проходили в куда более спокойной обстановке, чем год назад, даже несмотря на эпопею с новыми правилами. Дело в том, что команды приступили к испытательной работе еще в конце прошлого года, а в 2001 году, напомним, тесты были запрещены с последней гонки сезона и до конца декабря.

Несомненным фаворитом тестов стала чемпионская Ferrari. Ее пилоты, как правило, задавали темп на любой сессии, в которой участвовали, при этом зачастую никому не удавалось даже вклиниться в их плотные ряды. Михаэль Шумахер начал испытательную работу с небольшой аварии в Барселоне, но уже чуть ли не через день установил новый рекорд трассы. А за рулем новой F2003-GA чемпион мира в первый же день ее испытаний побил рекорд круга во Фьорано!

Williams первой из топ-команд приступила к испытаниям своего автомобиля образца 2003 года в самом начале февраля, и сперва машина FW25 была одной из самых медленных. Однако с появлением нового аэропакета дела пошли на поправку: Хуан-Пабло Монтоя даже установил новый рекорд трассы в Валенсии. Начиная сезон с прошлогодним автомобилем McLaren доводила до ума переходное шасси модификации D, храня молчание насчет того, когда же стартуют испытания новой машины.

Renault, начавшая испытания своего нового автомобиля через две недели после его презентации, а также ее главные соперники из Sauber, приступившие к тестам машины образца 2003 года за месяц до ее официальной презентации, сделали упор на работу над надежностью техники. С последней возникли проблемы у Jordan, которая не участвовала в тестах в конце прошлого года и в середине января начала работу сразу с новой машиной. Джанкарло Физикелле пришлось пережить массу поломок – апогеем которых стало оторвавшееся на скорости антикрыло – прежде чем автомобиль начал демонстрировать приличную скорость. Jaguar вела тесты своей новинки с переменным успехом, но по крайней мере без тех фундаментальных проблем с конструкцией машины, которые преследовали команду год назад. BAR первой из всех команд провела испытания своего автомобиля без вспомогательной электроники, но при этом огорчила Жака Вильнева невысокой мощностью нового мотора Honda.

Пожалуй, единственным возмутителем спокойствия на тестах стала Minardi, решившая сменить поставщика шин с Michelin на Bridgestone. Команда приехала на первые в новом году тесты с машиной образца 2001 года, но не успела подписать контракт с японскими шинниками и была вынуждена использовать слики Avon для Ф-3000!

Основательная Toyota выглядела настоящим антиподом Minardi и порадовала своих пилотов быстрым новым автомобилем. На нескольких сессиях автомобиль TF103 даже под управлением новичка Ф-1 Кристиано да Матты оказывался лучшим, если не считать Ferrari.

Для шинников главной заботой на тестах стала подготовка универсальных дождевых покрышек, которых требуют новые правила. Но из-за низкой температуры на тестах большую часть испытаний пришлось проводить при помощи компьютерного моделирования.

ИНДИВИДУАЛЬНЫЕ ПОЕЗДКИ НА ВСЕ ГП ФОРМУЛЫ-1
 Бронирование гостиниц и авиабилетов
 Билеты на трибуны с доставкой в Москву

Ассорти-ТУР

Москва, ул. Земляной вал, д. 27, стр. 3, оф. 15
 (м. Курская, 3 мин)
 тел.: 916-0606, 916-1220, 916-1331, 916-1033
 e-mail: assortitur@mail.cnt.ru

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



«Варшавка» — напряжение нарастает

Среди множества картинговых соревнований, проводимых нынешней зимой как на открытом воздухе, так и под крышей, самым представительным по составу участников является, несомненно, чемпионат «Формула-Русь – Варшавка». К моменту подписания этого номера журнала в печать состоялось три этапа, причем два последних – уже на новой трассе. После перестройки одного из участков кольцо стало несколько длиннее и получило очень хитрый поворот. Лидером же серии стал 17-летний Юрий Байбородов, сумевший переиграть соперников и на втором, и на третьем этапах чемпионата. Чемпион России по картингу на самую малость опережает Илью Каменского, а на третью строчку вышел известный кольцевик Алексей Павловский. Завершится чемпионат в середине апреля.

Россиян ждут в Дубае

Победой команды в составе Ильи Каменского, Дениса Будько и Олеси Наседкиной закончился финал картингового кубка «DLS-10 Дюймов». В составе российской команды победители примут участие в международной 24-часовой гонке в Дубае.



Чемпион Европы – лучший в России

Чемпион Европы по автокроссу Айрат Шаймиев был признан лучшим автогонщиком России по версии журнала «За рулем».

Награды и должности

На отчетно-выборной конференции Федерации автомобильного спорта и туризма (ФАСТ) России ее новым президентом сроком на четыре года был избран Игорь Ермилин (до сего момента – вице-президент по спорту).

В начале февраля ФАСТ провела торжественное награждение призеров чемпионатов и Кубков России 2002 года по автомобильному спорту. Наградами ФАСТ и дипломами Госкомспорта РФ, подписанными лично председателем комитета Вячеславом Фетисовым, были награждены 142 спортсмена.



Последний из титанов

В начале февраля в возрасте 97 лет скончался Манфред фон Браунхич – последний из великих гонщиков предвоенной эпохи. Прославившийся своей невероятно дерзкой манерой езды немец блистал за рулем Mercedes-Benz и сохранял связи с «трехлучевой звездой» до настоящего времени, несмотря на то, что после войны прожил много лет в Восточной Германии.

Злобин на улице

Тест-пилот Minardi Сергей Злобин потерпел поражение в гонке «стрит-рейсеров» по улицам Москвы. За рулем Audi S6 он преодолел дистанцию за 25 минут, уступив победителям 9 минут. Правда, Злобин утверждает, что исправно останавливался на всех светофорах в ожидании зеленого света. В Minardi не приветствовали развлечения россиянина.



Под новыми знаменами к новым успехам



Сезон-03 слетанная пара российских гонщиков-кольцевиков – Алексей Васильев и Николай Фоменко – начала в цветах нового спонсора – нефтяной компании «ЮКОС». В первый уик-энд февраля уже знакомый болельщикам автомобиль Porsche 996 GT3-R под номером 77 в новой желто-зеленой боевой раскраске вышел на старт престижной гонки на выносливость «24 часа Дайтоны». В экипаж машины, подготовленной немецкой командой RWS Motorsport, также вошли японец Тецуя Танака и австриец Вальтер Лехнер. Старт марафона был очень многообещающим: начинавший гонку Васильев сумел прорваться на шестое место в общем зачете и занять лидирующую позицию в классе GTS. В течение всей первой половины дистанции экипаж имел реальные шансы завершить гонку на призовом месте, однако водительская ошибка Фоменко на 362-м круге свела на нет достигнутое преимущество. Автомобиль получил серьезные повреждения, и в итоговой классификации экипаж YUKOS-RWS занял 28-е место в общем зачете и 9-е в классе GTS.

Впрочем, лиха беда начало! В сезоне-03 команда планирует наряду с гонками первенства FIA GT выступить в таких престижных марафонах как «24 часа Ле-Мана», «12 часов Себринга» и «24 часа Спа».



Гран-При Испании

Барселона (Монтмело, 2, 3, 4 мая 2003)

Гарантированные места на трибуны "D" (низ и верх) и "F"

Входные билеты на гонку

туры, отели, авиабилеты

аренда автомобилей

Отдых в Испании:

Коста Брава,
Коста Дорада,
Коста дель Соль,
Коста де ла Лус,
Канары,
Бенидорм,
Майорка

Горные лыжи:

Испанские Пиренеи,
Андорра

Экзотический отдых:

Доминикана, Сейшелы

Бронирование отелей в любом городе Испании

Аренда автомобилей в Испании

м.Белорусская

(095) 250-9031

250-5846

251-0207

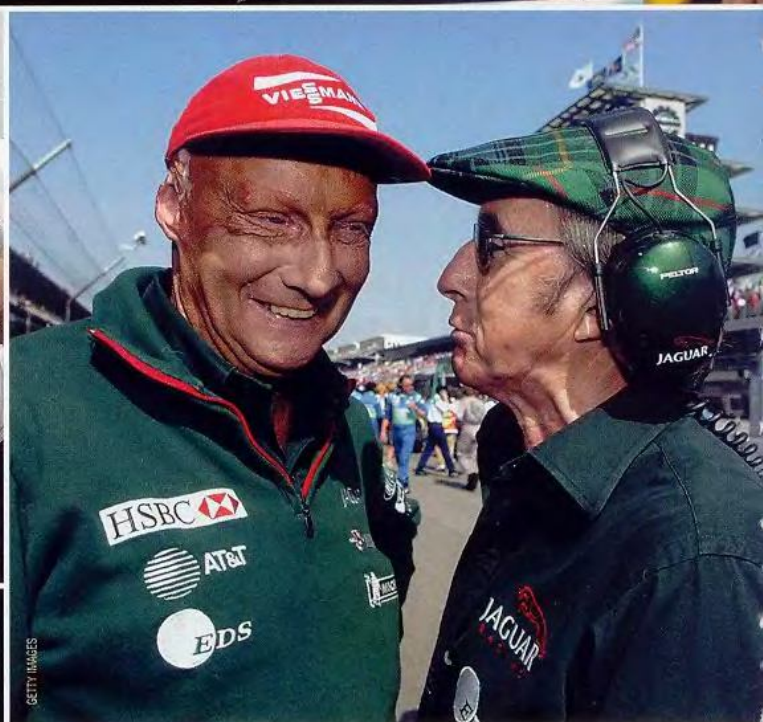
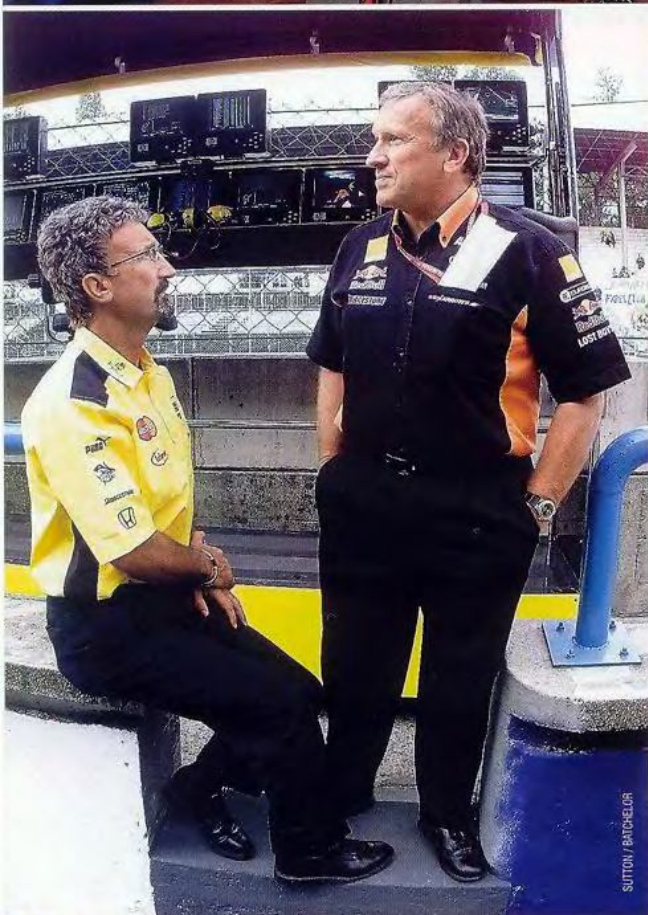
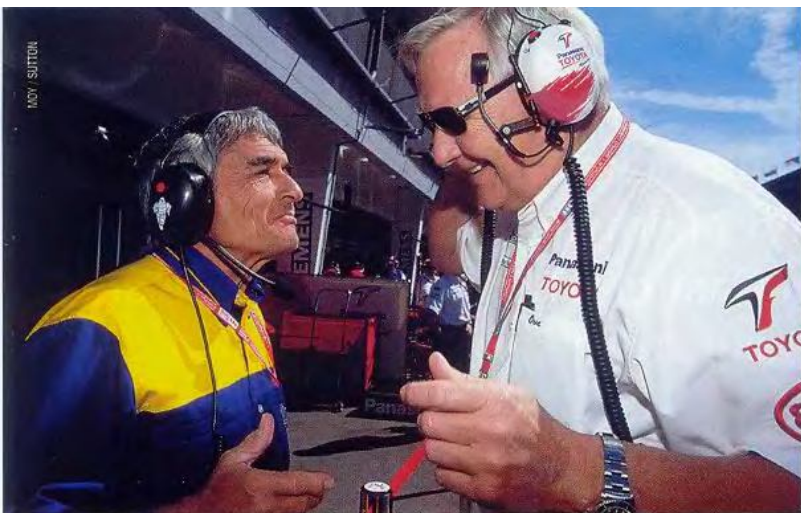
251-6103

RUSIBER

лиц. ТД № 0000303

www.rusiber.ru

e-mail: rusiber@rusiber.ru



CD - Михаэль, скажи ему, что я не Такума Сато!
Мазур Марина, Россия, Владивосток

Условия конкурса "Калейдоскоп" изложены на нашем сайте
www.formula-one.ru.
Подпись победителя очередного тура - на фото со знаком





При всем своем внешнем благополучии Формула-1 переживает не самый простой момент в своей истории. Падение интереса со стороны зрителей, затянувшееся доминирование одной команды, тревожные экономические тенденции. Потому-то лица облеченных автоспортивной властью людей в последнее время чаще выражают озабоченность и сомнение, чем что-либо иное. Ведь от их решений зависит будущее Формулы-1. О чем они говорят, сталкиваясь друг с другом в паддоке Гран При, редко становится известно публике. И лишь через несколько месяцев мы вдруг узнаем о кардинальных изменениях в правилах, меняющих облик "королевы автоспорта". Впрочем, не обязательно слышать слова. Эти фотографии достаточно красноречивы и сами по себе.





КОНТРРЕВОЛЮЦИЯ

В сезоне-03 Формула-1 снова станет соревнованием людей, а не электронных систем. Этого требует суровая экономическая реальность последних лет...

С недавних пор идея фикс для Международной автомобильной федерации (FIA) стало стремление удешевить Формулу-1, оттеснив на второй план даже повышение безопасности гонок. Впрочем, с последней все более или менее в порядке, а вот финансовое благополучие команд "большого цирка" вызывает все больше беспокойства. И как ни странно, озабоченными этим обстоятельством в первую очередь оказались организаторы чемпионата мира. Дело в том, что недавние банкротства Prost и Arrows свели количество участников первенства до минимума, который "хозяин" Формулы-1 Берни Экклстоун обязуется выставлять на каждом Гран При. И если финансовый крах потерпит еще одна команда (Jordan и Minardi вполне могут стать следующими), то над отлаженным механизмом "большого цирка" нависнет угроза коллапса.

FIA (устаи которой говорит Берни) не раз предлагала "конюшням" договориться об из-

менениях в техническом регламенте, которые сократили бы их расходы. В начале декабря технические директора команд даже провели заседание на эту тему, но так и не приняли никаких конкретных решений (что символично, по пути техдиректора застряли в лифте). На следующей встрече, 15 января, явившись к президенту FIA Макс Мосли с пустыми руками, боссы команд получили от него "Уведомление о порядке применения действующих правил в 2003 году и новых правилах в 2004, 2005 и 2006 годах". В документе на девяти страницах сначала объясняются причины, по которым Федерация не может сидеть сложа руки, а затем перечисляются собственно изменения в правилах.

"Будучи регулирующим органом, FIA обычно не вмешивается в коммерческие дела команд Формулы-1. Но необходимость принять меры назрела, так как расходы продолжают расти, а доходы — падают. Поскольку командам так и не удалось найти решение, ответственность за это лежит на FIA, — с такой преамбулы начинался ультиматум Федерации. — Телевизионной аудитории не важно, развивает двигатель 12, 16



Хисао Шиганума (Bridgestone):

"Возможно, для машин без антипробуксовочной системы понадобится более жесткая резина, но не обязательно: ведь за последнее время износостойкость наших шин возросла".

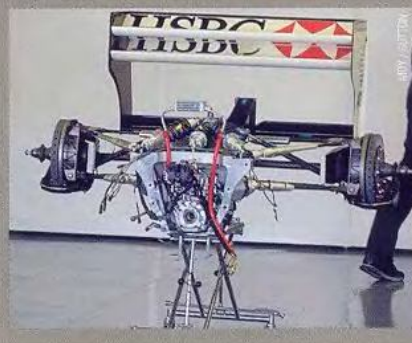
Планы FIA по сокращению расходов в Ф-1

(вынесены на рассмотрение команд)

С 2004 года: обязательное использование стандартизированной тормозной системы и стандартного заднего антикрыла, а также узлов и агрегатов с длительным ресурсом; автопроизводители, связанные с Ф-1, должны быть в состоянии обеспечить двигателями все команды-участницы.

С 2005 года: каждый двигатель должен будет иметь ресурс не менее двух гонок (с 2004 года вступает в силу правило "один двигатель на весь уик-энд"), ресурс основных узлов и агрегатов будет увеличен, а за замену двигателя или узлов до истечения ресурса будут введены новые штрафы.

С 2006 года: ресурс двигателей будет увеличен до шести гонок.



Решения Технической рабочей группы Ф-1

– телеметрическая связь в направлении “боксы – автомобиль” (позволяет дистанционно регулировать настройки – прим. ред.) запрещается немедленно;

– телеметрическая связь в направлении “автомобиль – боксы” (позволяет дистанционно считывать данные с автомобиля на трассе – прим. ред.) запрещается с 2004 года. С этого же времени будет введена стандартная система загрузки данных в автомобиль. (Немедленное введение этого запрета не приведет к денежной экономии из-за ограничивающего фактора в виде системы приема данных. Демонтировать эту систему с автомобиля в короткие сроки невозможно);

– радиосвязь между командой и гонщиком разрешена при соблюдении следующих условий:

1) радиосистема не связана с другими системами автомобиля и не позволяет передавать данные;

2) радиобмен является открытым и доступным FIA и транслирующим компаниям. Рассматривается возможность использования стандартной системы, позволяющей доступ к ней зрителей на Гран При;

– использование третьего автомобиля разрешено только в том случае, если основной не подлежит ремонту. Если автомобиль выходит из строя непосредственно перед стартом, запасной автомобиль может стартовать только с пит-лейн. То же самое относится и к запасному автомобилю, используемому в случае остановки гонки по прошествии менее двух кругов;

– в период между квалификационными заездами и гонкой автомобили должны находиться в закрытом парке, но также могут находиться под контролем представителей FIA в гараже команды. Любые работы над автомобилем, выходящие за рамки строго ограниченного перечня, разрешены только по особому разрешению;

– использование антипробуксовочных систем и автоматических коробок передач запрещается с середины сезона, т.е. начиная с ГП Великобритании 2003 года;

– в те же сроки вступает в силу запрет на использование системы оптимизации старта, при условии, что на всех автомобилях возможно ручное управление сцеплением;

– FIA согласна с тем, что контроль за соблюдением запрета на использование антипробуксовочных систем, систем оптимизации старта и полностью автоматических коробок передач может осуществляться при помощи новых технологий и устанавливаемых FIA дополнительных датчиков. Контроль при помощи программного обеспечения остается возможным как дополнительная мера. По этой причине нет необходимости вводить стандартный блок управления двигателем с 2004 года.

или 20 тысяч оборотов в минуту. Это лишь один пример того, как большая часть денег в Формуле-1 сознательно тратится на вещи, которые не делают гонки интереснее для зрителей. Более того, эти деньги не просто расходуются впустую, но еще и снижают спортивную зрелищность соревнований”.

При этом все запреты были преподнесены FIA как изменения не в техническом, а в спортивном регламенте. К примеру, антипробуксовочную систему, систему оптимизации старта и автоматические коробки передач следовало запретить, поскольку одна из статей спортивного регламента требует, чтобы пилот управлял автомобилем самостоятельно и без какой-либо помощи. Федерация назвала свой подход по-тоталитарному жестко – “нулевой допуск”.

С немедленным запретом на всю электронику в документе соседствовали и вовсе фантастические требования вроде отказа от радиосвязи и запасного автомобиля. В данном случае FIA действовала методом пробного шара, который уже был успешно опробован ею минувшей осенью, когда были приняты новый порядок квалификаций и новая система начисления очков. Самые крутые нововведения неизбежно оказываются отвергнутыми, но отвергнуть все команды не смогут – такой была



Михаэль Шумахер:

“Лично я предпочитаю автомобиль, в котором используются все технические возможности, потому что не люблю компромиссов. Я люблю ехать как можно быстрее, и электроника помогала мне в этом”.

логика Мосли. Единственным аргументом для команд были возможные доказательства того, что предложенные нововведения не позволяют сократить их расходы.

Одна неделя и еще две встречи понадобились FIA и “конюшням”, чтобы расставить все точки над i. На решающем заседании Технической рабочей группы присутствовали специалисты-электронщики команд и независимые эксперты. По итогам дискуссии было принято компромиссное решение перенести вступление запрета на вспомогательную электронику на середину сезона-03.

Техническая контрреволюция FIA победила. Говорить о том, какими будут ее послед-

ствия, наверное, еще рано. А кричать, что теперь Формула-1 изменится до неузнаваемости, и вовсе не стоит. В конце концов, когда весной 2001 года электроника вернулась в “большой цирк” на неполные два сезона, никаких серьезных перемен в расстановке сил не произошло. Куда важнее то, насколько успешно FIA будет воплощать свою политику “нулевого допуска” на практике. Ведь в свое время отказаться от запретов на вспомогательную электронику пришлось именно из-за невозможности уследить за соблюдением этих самых запретов.

Максим Бордунов





“ФОРМУЛА” В ЭФИРЕ

Захватывать почту, телеграф и телефон, как это делали в свое время Ульянов, он же Ленин со товарищи – это, что ни говори, уже прошлый век. Тем более что телефонов у нас в редакции и без того хватает, телеграф как-то без надобности, а почта и так уже “захвачена”, исправно доставляя наш журнал подписчикам. Да и с интернетом у “Формулы” все в порядке – наш сайт доносит до пользователей сети самую полную информацию о событиях в мире Ф-1 и не только. Но было бы несправедливо обделять тех, для кого основным окном в мир традиционно остаются радио и телевидение.

Под “Дождем”

Радиостанция “Серебряный дождь” отличается от большинства радиостанций FM-диапазона наличием в сетке вещания чрезвычайно популярных программ разговорно-публицистического жанра, которые посвящаются самым актуальным темам. Специальный корреспондент “Формулы” побывал в качестве гостя двух таких программ – утренней “Соловьиные трели” (рубрика “Авточас”) и вечерней “Ужин с провинциалом” (рубрика “О чем не пишут путеводители”). Слушатели у каждой из этих программ свои, во многом разные, но в большинстве своем это люди просвещенные, думающие и неординарные, каковыми являются и наши читатели, и это стало залогом взаимоприятного общения в эфире.

Четырехчасовое утреннее шоу “Соловьиные трели”, которое на одном дыхании и на высокой профессиональной ноте ведет один из наиболее заметных сегодня теле- и радиожурналистов, мастер полемики Владимир Соловьев, можно с полным на то основанием назвать “зеркалом нашей жизни”. И это зеркало, что приятно, отразило огромный интерес сограждан к Формуле-1. Усилиями корреспондента “Формулы” сей интерес был максимально удовлетворен, а Владимир Соловьев придал этому процессу

свойственную всем его выступлениям остроту и яркую драматургию.

Столь же плодотворно прошел и эфир в программе “Ужин с провинциалом”, где тема “Формулы-1” освещалась в более прикладном плане: речь, главным образом, шла об организации поездок на этапы ЧМ Ф-1. Так что теперь есть все основания полагать, что число российских туристов, посещающих Гран При Ф-1, изрядно возрастет. “Ужин”, кстати, на днях исполнилось три года, с чем мы и поздравляем его автора и ведущего Михаила Плотникова, сумевшего за короткий срок создать одно из наиболее востребованных в вечернем эфире радишоу!

И главное: учитывая столь высокий интерес слушателей “Серебряного дождя” к Формуле-1, было решено, что подобные совместные выходы в эфир будут продолжены на регулярной основе. Так что слушайте радиостанцию “Серебряный дождь”, читайте “Формулу”, заходите на наш сайт, и вы всегда будете в курсе самой свежей, полной и достоверной информации о Формуле-1.

Как мы “сыграли в ящик”

Что же касается телевидения, то тут редакция “Формулы” решила совместить приятное с полезным и сразилась в

Слева направо: ответственный редактор “Формулы” Борис Мурадов, ведущий программы “Сто к одному” Александр Гуревич, редактор-корректор Ольга Кропотова, главный редактор Вадим Котляров, обозреватели Дмитрий Ситник и Александр Кабановский

честном поединке с командой соперников в любимой народом игре “Сто к одному”. Игра эта – одна из наиболее долгоживущих на нашем ТВ, она выходит уже восемь лет. И, что стоит особо отметить, в отличие от игровых шоу последнего поколения, сплошь и рядом культивирующих принцип “человек человеку враг”, это игра не злая, веселая (во многом благодаря удивительно органичному чувству юмора ее бессменного ведущего Александра Гуревича), а главное – командная и основанная на честном соперничестве, что роднит ее со спортом, в том числе и автомобильным. Поэтому мы сыграли в “Сто к одному” с большим удовольствием.

При кажущейся простоте вопросов и ответов добиться успеха в игре “Сто к одному” – не такая уж и простая задача, и тут как раз важна командная тактика и спаянность, а уж этого коллективу “Формулы” не занимать. Поэтому, хоть мы, подобно гонщикам, и допускали порой досадные ошибки, влекущие “сходы” и



Михаил Плотников и корреспондент “Формулы” в прямом эфире “Серебряного дождя”

В компании с Владимиром Соловьевым и Катей Шевцовой многие тысячи радиослушателей начинают свой день

“вылеты”, но могли противопоставить им эффектные “слип-стримы”, которыми обходили соперников, буквально вырывая из их рук заветные очки. Так что “Формула” прошла дистанцию игры достойно, а как именно и с каким результатом – вы сможете узнать, посмотрев программу “Сто к одному” утром 29 марта по каналу “Россия”. Болейте за нас, и не пожалеете!



Мика

против

Санты

Несмотря на свои более чем скромные размеры и арктические, сильные даже по нашим российским меркам морозы, когда столбик термометра порой опускается ниже 40-градусной отметки, Рованиеми — маленький и, наверное, самый северный в Европе курортный городок, затерянный на снежных просторах Лапландии в восьми километрах от Полярного круга, известен в мире едва ли не больше, чем сама столица Финляндии Хельсинки.



Своей огромной популярностью, привлекающей ежегодно сотни тысяч туристов, Рованиemi обязан Санта-Клаусу – лапландцы называют его Йолу-Пуки – штаб-квартира которого расположена всего в нескольких километрах от города. Именно сюда каждую зиму со всех уголков земного шара сыплются потоки писем для Санты, именно отсюда финский Дед Мороз развозит по всему миру свои подарки. Не удивительно, что нет в Лапландии человека популярнее Йолу-Пуки. Вернее, не было до недавних пор. В последний уик-энд января 2003 года на три дня «королем» Лапландии стал Мика Хаккинен, своим дебютом в арктик-ралли задвинувший на второй план самого Санта-Клауса!

В канун гонки Рованиemi встретил нас заснеженными дорогами, тремя огромными – каждый высотой с трехэтажный дом – снеговиками перед зданием аэропорта и гигантскими очередями у ресторанов. Несмотря на значительное число питейных и закусочных заведений и жестокие морозы (а может, именно благодаря им), с наступлением темноты у каждого рестораника выстраивались многометровые вереницы переминающихся с ноги на ногу туристов, с возделением глядевших на закрытые двери, из-за которых струилась громкая музыка, смешанная с ароматом горячей пищи – мест внутри катастрофически не хватало. Последний раз нечто подобное мне доводилось видеть лет пятнадцать назад, когда в середине 80-х такие же очереди осаждали двери московских кафе и ресторанов. Остается только догадываться, что же творится в Рованиemi на Рождество, когда здесь собирается в несколько раз больше туристов, если даже в дни Арктик-ралли – этапа чемпионата Европы, проводящегося в снегах Лапландии с 1966 года – в городе просто не протолкнуться.

Впрочем, в этом году снежная лапландская гонка вызвала повышенный интерес публики, поскольку в числе участников, львиную долю которых составляют, естественно, местные гонщики, значились и оба финских чемпиона мира Формулы-1. Но если к ежегодным, хоть и безуспешным стартам в Арктическом сафари Кеке Росберга все давно привыкли, то раллийный дебют двукратного чемпиона мира Мики Хаккинена, ставший следствием покупки компанией DaimlerChrysler части акций Mitsubishi Motors (на чьих машинах Томми Мякинен четырежды подряд в 1996–1999 годах выигрывал чемпионат мира по ралли), спровоцировал огромную волну интереса к этой гонке. Тем более что этот старт в Арктик-ралли должен был стать первым выступлением финна в автогонках за полтора года, что минули со времени его ухода из Формулы-1.

За эти полтора года Мика заметно изменился. Немного погрузнел, начал курить, но зато, словно отдохнув от навязчивого внимания журналистов, стал чуть более открытым в общении с представителями масс-медиа, в чем довелось убедиться уже во время нашей первой встречи в ресторане отеля «Санта-Клаус», где Хаккинен и приглашенные Mitsubishi журналисты разместились на все три дня гонки.

Мика, насколько сложно тебе было переосмыслить роль раллийного автомобиля?

Не скажу, что это было так уж просто. Ралли сильно отличается от кольцевых гонок. Здесь ты не можешь заранее досконально изучить трассу, поэтому приходится учиться работать в связке со штурманом, слушать его. Это не так просто, как может показаться на первый взгляд, но спасибо команде Mitsubishi Ralliart – они настоящие профессионалы, знающие, что делать в любой ситуации, и они сделали все, чтобы процесс обучения не показался мне слишком уж трудным. Напротив, было очень интересно. Пришлось заново учиться тормозить – рассчитывать скорость в поворотах и искать точки торможения, ведь здесь, в отличие от Формулы-1, нет жестких, хорошо изученных ориентиров в поворотах. Тут очень важно безраздельно доверять штурману и понимать его указания. Во многом успех зависит именно от этого взаимопонимания и доверия.

Насколько велики различия в технике пилотирования раллийной машины и автомобиля Ф-1?

Различия огромны! Кардинально отличаются сами трассы, двигатели, автомобили – ведь Lancer WRC имеет полный привод. Все это обуславливает и кардинальные различия в технике управления. Не могу сказать, что автомобилем Ф-1 управлять легче, чем раллийной машиной, или наоборот. Они просто совершенно разные. Но и в том, и в другом случае вести машину на пределе возможнос-

тей одинаково сложно. К тому же мне пришлось вспомнить уже почти забытую технику работы с ручной коробкой передач с отрывом руки от руля, ведь в Ф-1 я долгое время ездил с полуавтоматической коробкой, а на моей дорожной машине и вовсе стоит автомат.

Расскажи, как ты впервые сел за руль раллийной машины.

Мои первые тесты я провел в декабре на ледяной трассе на замерзшем озере. Для начала мне надо было понять, как машина ведет себя в повороте, на торможении, почувствовать ее предел. Но должен заметить, что первый день оказался не таким уж сложным в смысле обучения, последующие дались мне гораздо сложнее.

Ты живешь в Монако, а как часто бываешь в Финляндии и Лапландии?

Довольно часто. По крайней мере, Рождество стараюсь проводить на родине. Несколько раз я бывал и на Арктик-ралли в Лапландии, правда, до сих пор только в качестве зрителя, но и со стороны эта гонка выглядела весьма захватывающе.

Когда ты впервые задумался об участии в Арктик-ралли?

В душе я давно мечтал принять участие в этом ралли, и сейчас, когда альянс между DaimlerChrysler и Mitsubishi Motors позволил моей мечте воплотиться в реальность, я просто счастлив и хотел бы от всей души поблагодарить эти компании. Для меня как для гонщика это все равно, что вновь оказаться дома – впервые с тех пор, как я покинул



Формулу-1. К тому же ралли очень популярно в Финляндии, может быть, даже более популярно, чем Формула-1. Недаром наша страна дала миру столько великих чемпионов в ралли. Как бы то ни было, это неплохое испытание для меня. Всегда интересно окунуться во что-то новое.

Не мог бы ты более детально остановиться на различиях между ралли и Ф-1 с точки зрения пилота?

Формула-1 гораздо более требовательна в физическом плане. Скорости, а главное – боковые и фронтальные перегрузки там несопоставимо больше. Управление тоньше, цена ошибки выше. Напряжение и стресс во время гонки тоже. Однако при этом сам формат гонки гораздо короче. Ведь фактически по ходу сезона вы целых две недели идете к гонке продолжительностью полтора-два часа. В ралли же все иначе. Тут с одной стороны не такие высокие скорости и перегрузки, но с другой – более рваный темп и масса неожиданностей, которые может таить в себе почти незнакомая трасса. Хотя подчас эта самая трасса прощает куда больше ошибок, чем капризные кольца Ф-1.

Что ты думаешь о новых правилах Ф-1?

Очевидно, что изменения в правилах Формулы-1 в этом году слишком глобальны, чтобы их можно было оценить одной-двумя фразами. Это тема для отдельного большого разговора, но я не хотел бы вдаваться в подобную дискуссию. По крайней мере, сейчас, до того как эти правила начали действовать.

Ведь никто точно не знает, что они в итоге принесут Формуле-1. Мы можем только предполагать. Лучше вернемся к разговору о ралли. Тут все гораздо проще.

ОК! Ты волнуешься перед стартом?

А как же – как и всякий раз перед стартом ралли! – расплывается в улыбке Мика.

Большого ли прогресса ты достиг за эти недели тестов?

В обучении – конечно, но никто не знает, что будет в гонке.

Ты уже определил для себя самые сложные спецучастки?

Каждый спецучасток здесь требует огромной концентрации, для меня нет особой разницы между ними. Думаю, с моим опытом главное – делать как можно меньше ошибок на каждом участке и в каждом повороте. К тому же Арктик-ралли совсем не похоже на остальные этапы чемпионата мира и Европы. Механикам здесь, честное слово, не позавидуешь: работать с машиной под открытым небом при –30 °С, когда руки примерзают к металлу... Бр-р-р. Зато гонщикам дебютировать в Лапландии в какой-то мере даже немного проще, поскольку здесь машине по большому счету просто некуда деваться из высокого снежного “коридора”.

В России есть такой анекдот: немец и русский поспорили, чьи дороги лучше. “У нас можно выехать на автобан и не трогать руль до поворота”, – говорит немец. “А у нас можно, выехав на дорогу, не трогать руль даже в поворотах”, – отвечает рус-

ский. – Куда она из колеи денется”?! Похоже, с Арктик-ралли та же история!

Да, что-то вроде того. Конечно, не все так уж просто, но какие-то ошибки снежные сугробы прощают, и в случае серьезного вылета они куда более безопасны, нежели скалы Монте-Карло или стальные рельсы.

Ты хочешь сказать, что ралли безопаснее для пилота, нежели Формула-1?

Нет, в Формуле-1 и ралли очень разные меры безопасности, я бы даже сказал, разный подход к безопасности, но все же думаю, что быть раллистом ничуть не безопасней, чем быть пилотом Ф-1. В ралли скорости несравнимо ниже, но зато тут гораздо более длинные трассы и практически невозможно обеспечить тот уровень безопасности, что есть в Формуле-1. Другое дело, что Арктик-ралли выгодно отличается от многих других: сугробы играют роль своего рода мягких отбойников, в какой-то мере они схожи с поребриками в поворотах трасс Ф-1, поскольку не дают тебе сильно увлечься и позволяют в последний момент почувствовать, что ты уже на грани. Но тут тоже есть свои заморочки. К примеру, олени, которые иногда выбегают на трассу, что, согласитесь, достаточно опасно.

“Олени – настоящий бич Арктик-ралли, – признается после финиша штурман Мики Арто Капанен, для которого, в отличие от Хаккинена, это ралли стало уже десятой гонкой в Лапландии. – Они постоянно выбегают на трассу. Вот и на этот раз на 12-м спецучастке в Ханхикоски мы увидели пять-шесть оленей. И это на одном из самых скоростных спецучастков, где столько прямых с трамплинами”. Лучшим подтверждением правоты Арто служит тот факт, что именно на этом спецучастке олени стали причиной схода лидера Юсо Пикалисто. Впрочем, мы несколько отвлеклись, вернемся к беседе с Микой.

Можно ли рассматривать эту гонку как возвращение Мики Хаккинена в автоспорт? Не мечтаешь прибавить к своей чемпионской короне в Ф-1 титул в WRC?

Нет, ни в коем случае. Для меня это лишь приключение, не больше. Будет ли это иметь продолжение, я пока не знаю; возможно, через год я снова приму участие в гонке по Лапландии. Но в любом случае, о карьере раллиста я и не помышляю. Так что, может быть, я и стану чемпионом мира в WRC, но только в другой жизни!

Доволен ли ты своей сегодняшней жизнью?

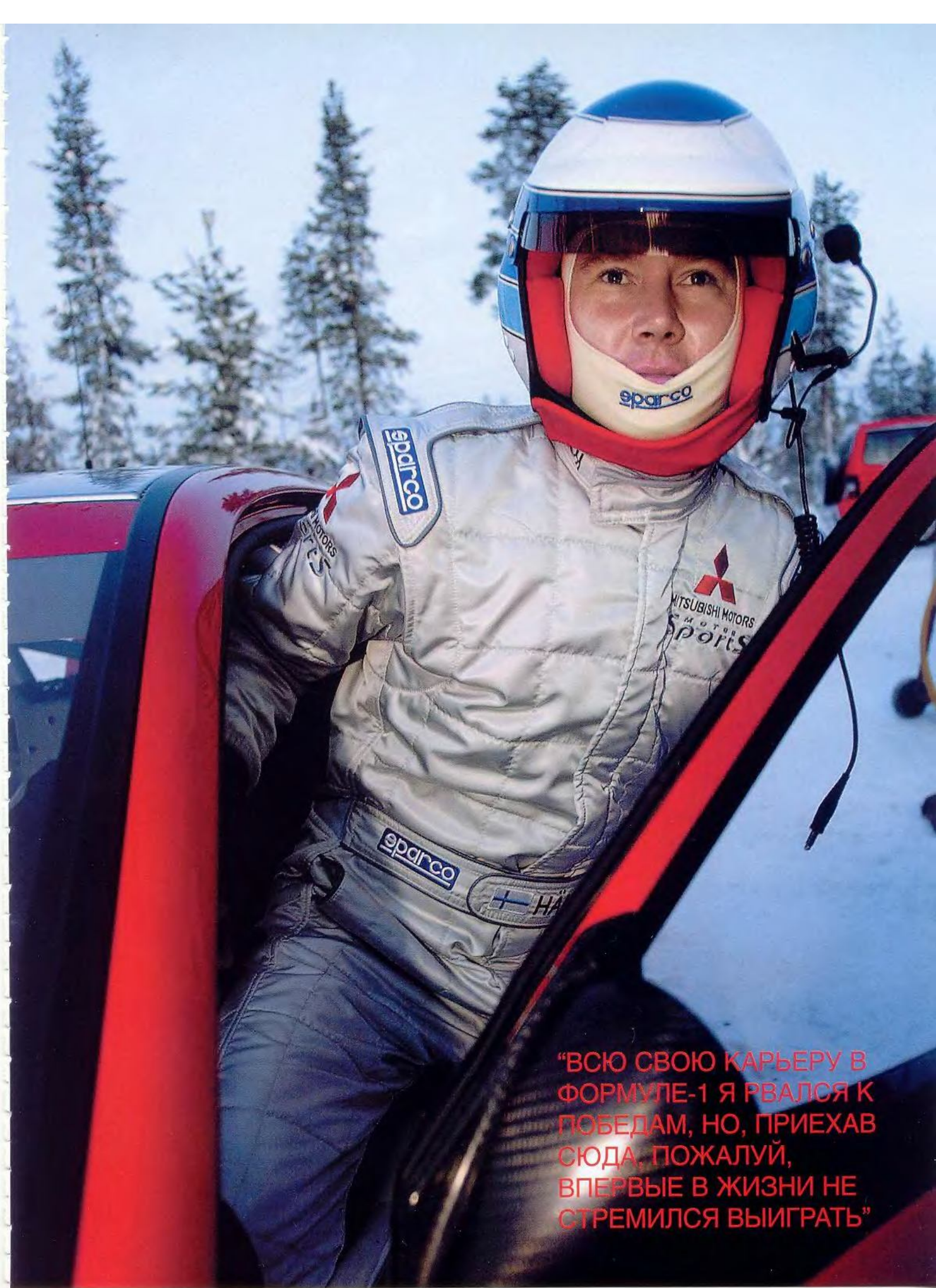
Вполне. У меня есть все, что нужно для счастливой жизни.

Кроме интересной работы! Или это тебе уже не нужно?

В будущем – возможно. Но сейчас я просто наслаждаюсь жизнью после одиннадцати трудных лет в Ф-1.

Но при этом иногда ты все же комментируешь гонки Гран При для финского телевидения...





“ВСЮ СВОЮ КАРЬЕРУ В
ФОРМУЛЕ-1 Я РВАЛСЯ К
ПОБЕДАМ, НО, ПРИЕХАВ
СЮДА, ПОЖАЛУЙ,
ВПЕРВЫЕ В ЖИЗНИ НЕ
СТРЕМИЛСЯ ВЫИГРАТЬ”



“РАЛЛИ ОЧЕНЬ ПОПУЛЯРНО В
ФИНЛЯНДИИ, МОЖЕТ БЫТЬ,
ДАЖЕ БОЛЕЕ ПОПУЛЯРНО,
ЧЕМ ФОРМУЛА-1”

Да нет, это было всего один раз: в прошлом году я действительно помогал вести репортаж из Индианаполиса. Но, как и участие в ралли, это был единичный случай – я вовсе не считаю себя великим комментатором. Этим должны заниматься профессионалы, и в Финляндии они есть.

И что же, тебе не очень понравился этот опыт?

Отнюдь, все прошло замечательно, и возможно, когда-нибудь, но не сейчас, я еще вернусь к нему. Ведь у нас очень телевизионная семья: Эрья много лет проработала на финском ТВ.

Кстати, как она отнеслась к твоему участию в этом ралли?

Эрья оказывает мне огромную поддержку во всех моих начинаниях и очень позитивно отнеслась к этой идее, она считает, что лучше уж я буду развлекаться за рулем раллийной машины, чем в казино.

Ты что, часто посещаешь казино?

Нет, я, конечно, шучу!

А часто ли ты играешь с Хьюго? Знаешь, к примеру, какая его любимая игра?

Вот это да! Странный вопрос... По правде говоря, не знаю, что и ответить. Хьюго всего два года – он еще совсем малыш и играет в обычные детские игры, вернее, игрушки. Разве что он очень любознательный и любит, когда я ему читаю книги.

Если через полтора десятка лет твой сын захочет стать автогонщиком, как ты к этому отнесешься?

Ну, до этого еще далеко, хотя если он изъяснит такое желание, сопротивляться я не стану и, конечно, поддержку своего сына, так же впрочем, как если он выберет и любой другой вид спорта.

Гонщики обычно не любят делать прогнозов, но поскольку, как ты сам только что сказал, ты теперь уже бывший гонщик, может, тогда все-таки рискнешь назвать имена чемпионов мира 2003 года в ралли и Формуле-1?

Ferrari и Михаэль сегодня выглядят настолько сильно, что я не думаю, что в ближайшие год-два кто-нибудь сможет достичь того же уровня. Что же касается ралли, то тут конкуренция гораздо острее, и я не рискну назвать имя чемпиона. Надеюсь только, что это будет финн!

Насколько можно понять, сейчас ты в какой-то мере ищешь новых ощущений и приключений, и именно поэтому, а не только из уважения к DaimlerChrysler ты согласился принять участие в этом ралли. Чего же нам ждать от Мики Хаккинена в будущем? Как насчет того, чтобы принять участие в марафоне, вроде ралли "Париж-Дакар"?

Идея неплохая, и, возможно, когда-нибудь я ее даже реализую. По крайней мере, это более реально, чем выиграть чемпионат мира по ралли. Но не стоит переоценивать мою тягу к острым ощущениям. Я не такой уж искатель приключений, как, возможно, могло показаться.



Значит, не зря в Ф-1 ты считался эдаким спокойным меланхоличным финном!

Ну, это уже другая крайность, хотя, наверное, она ближе к истине: эти черты характера у нас в крови.

Ты ставишь себе какие-то спортивные задачи на эту гонку?

Абсолютно никаких. Пока для меня главное – просто финишировать. Гонку мне, конечно, не выиграть, но, думаю, в тридцатке лучших мы будем.

Помимо тебя здесь стартует еще один финский чемпион мира Ф-1 Кеке Росберг, для которого это уже не первый опыт участия в Арктик-ралли. Ты надеешься поспорить с ним?

С Кеке? Не думаю, что он сможет составить мне такую уж серьезную конкуренцию. Другие – безусловно, но не Росберг!

Удивительно, но несмотря на куда более солидный опыт выступлений в ралли, Росберг, штурманом которого, кстати, был однофамилец Мики Кай Хаккинен, действительно не смог оказать двукратному чемпиону мира достойного сопротивления, уже по итогам первого дня ралли проиграв Мике – в распоряжении последнего, правда, была куда более совершенная Mitsubishi Lancer Evo WRC2 группы A8, в то время как Росберг управлял Mitsubishi Lancer Evo7 группы N4 – более 12 минут. И хотя третьему финскому экс-пилоту Ф-1, также стартовавшему в лапландском ралли в группе N – Юрки Ярвилехто, Мика в свою очередь ус-

тупил более полуминуты, тем не менее, и 40-я позиция по итогам первого дня в 6'40 от лидера вполне удовлетворила Хаккинена. По крайней мере, потягивая после финиша последнего, шестого спецучастка (который из-за жуткого снежного бурана, обрушившегося на Рованими поздно вечером, смогли посмотреть лишь самые стойкие зрители) чай в автобусе Mitsubishi Ralliart, финн выглядел вполне удовлетворенным.

Тебе понравился первый день Арктик-сафари-ралли?

Сегодня я сделал огромный шаг вперед по сравнению с тем, что было утром. Мне ужасно понравилось, но, думаю, завтра будет гораздо сложнее: пойдут длинные спецучастки, которые потребуют гораздо большей концентрации. Но в целом все идет замечательно: машина отлично держит дорогу, мотор очень динамичен – словом, к автомобилю у меня претензий нет.

А к самому себе? Как тебе кажется, сколько процентов возможностей ты сегодня выжал из автомобиля?

Думаю, процентов 50, но завтра, уверен, будет больше. Сегодня были короткие спецучастки и, поскольку у меня нет опыта выступления в ралли, рисковать особенно смысла не было. Я не рассчитываю на победу, для меня самое главное завтра добраться до финиша, чтобы не разочаровать команду Mitsubishi, которая столько сделала для моего выступления здесь.

За счет чего ты собираешься завтра прибавить?

Сегодня я иногда бил по тормозам немного раньше, чем надо, чтобы автомобиль продемонстрировал 100% возможностей. Дело в том, что из-за сложных характеристик покрытия в разных поворотах шины работают по-разному, и с непривычки гораздо труднее, нежели в Формуле-1, предугадать, как поведет себя автомобиль в следующем повороте. Думаю, я мог бы ехать и побыстрее, но при этом был риск вообще не доехать до финиша.

Ты успеваешь сегодня замечать зрителей по обочинам?

А они там были? Нет, если серьезно, я почти никого не видел, настолько я был поглощен управлением машины. Я только успевал крутить руль влево-вправо и, думаю, если бы я еще обращал внимание на болельщиков, оказался бы в сугробе уже во втором повороте.

На следующий день Мике действительно пришлось нелегко: на более длинных и скоростных спецучастках ему было совсем уж не до болельщиков, окопавшихся в сугробах на обочинах не хуже снайперов Маннергейма, тем более что эти самые снежные обочины оказались вовсе не такими гостеприимными, как он ожидал. Еще утром примерно на середине 25-километрового девятого спецучастка под Кейхуавазарой он зацепил правым передним колесом спрятавшийся под снегом бу-

льжник и пропорол покрышку. По иронии судьбы в этот же день и примерно в это же самое время на другом конце Европы близ княжества Монако другой чемпион мира финского происхождения – раллист Маркус Гренхольм – практически в аналогичной ситуации сломал о скалу правое колесо своего Peugeot 206 и лишился лидерства и верной победы в Ралли Монте-Карло. Мике и Арто, правда, повезло немного больше: показав лишь 73-е время на девятом спецучастке, они откатились всего на восемь позиций назад в общем зачете. Однако после этого инцидента Хаккинен, словно сбросив с себя некий психологический груз, полетел как на крыльях и к финишу, как и обещал, прорвался-таки в тридцатку лучших, показав итоговое 29-е время, чем несказанно обрадовал своих многочисленных болельщиков, собравшихся в Рованиemi, чтобы поддержать любимца.

Всю свою карьеру в Формуле-1 я рвался к победам, это всегда было единственной моей целью, но, приехав сюда, пожалуй, впервые в жизни не стремился выиграть, – признался на послефинишной пресс-конференции несколько утомленный, но вполне довольный собой Мика. – Я понимал, что это практически невозможно, хотел просто доехать до финиша и считать это своей личной победой и победой Mitsubishi. Мы победили все обрушившиеся на нас стихии, снежные вьюги, солнце, ночную мглу, даже оленей! И я безмерно рад этому.

Как тебе понравилась гонка?

У меня было несколько опасных моментов, когда лишь с огромным трудом удалось удержать машину на трассе, но зато были и моменты, когда я получил истинное удовольствие от гонки. Самым неприятным оказался эпизод, случившийся на девятом спецучастке, когда разрыв правого переднего колеса стоил нам шести секунд и отбросил в итоге на 43-е место.

Мика, ты хотел сказать шесть минут, мы потеряли шесть минут, – смеется сидящий рядом Арто Капанен, – это тебе не Формула-1.

И правда, мы потеряли шесть минут! Божь мой, это такая пропасть для Формулы-1! – Хаккинен в показном ужасе закрывает лицо руками. – Но это была только моя вина. Мне тысячу раз говорили: не режь повороты, а я срезал, наткнулся на камень и в итоге пробил правое переднее колесо, после чего нам пришлось проехать целых три километра, прежде чем я смог найти подходящее место, где можно было остановиться.

Арто, Мика был хорошим учеником?

Да, очень хорошим, он слушал меня просто... просто...

Замечательно, – улыбаясь, подсказывает Мика Хаккинен.

Да, замечательно, он потрясающе быстро учился и, думаю, мы составили очень неплохую команду.

Впрочем, справедливости ради нужно заметить, что какое бы место в итоге ни занял Хаккинен в Лапландии, он бы все равно остался главным героем этой гонки. Недаром овации в его честь во время церемонии награждения по количеству децибелов намного превсили овации, коими зрители наградили победителя Янни Тухоино.

Съехав с подиума, Мика попал в объятия жены и сына Хьюго, которого Эрья подала ему для поцелуя прямо в кабину его Lancer WRC. Может, подобная традиция придется Хаккинену по душе, и ему захочется одарить сына еще и победным поцелуем? В таком случае у нас еще появится шанс увидеть его за рулем раллийного (а может, и не только) автомобиля. Пока же Мика, покинув арену Арктик-ралли и вернувшись в родную Хельсинки, где в отличие от скованного 30-градусными морозами Рованиemi с носов выставленных на улицах ледяных оленей уже начали капать первые весенние капли, и далее – домой в теплое Монако. Как знать, быть может, в январе 2004 года именно ралли Монте-Карло станет следующим этапом его раллийной карьеры. Если только Мика не решится еще раз попытать счастья в Лапландии, померившись в популярности с Санта-Клаусом или не найдет себе нового развлечения, скажем, в ралли-рейдах.

Владимир Маккавеев

Редакция благодарит за помощь в подготовке этого материала компанию "Рольф Халдинг" – дистрибьютора Mitsubishi Motors в России





“Механикам здесь не
позавидуешь: работать
с машиной под
открытым небом при
–30 °С, когда руки
примерзают к
металлу...”

ARCTIC LAPLAND RALLY
Этап чемпионата Европы по ралли
24.01–25.01.2003, Рованиеми, Финляндия
Дистанция: 732,96 км/257,86 км – 15СУ

Поз.	Пилот/Штурман	Автомобиль	Группа	Время
1	Янни Туохино/Макку Туохино (FIN)	Ford Focus WRC	A8	2:16'48.1
2	Яуни Ампуя/Мика Оваскайнен (FIN)	Toyota Corolla WRC	A8	+3'02.3
3	Себастьян Линдхольм/Лауно Хейнонен (FIN)	Peugeot 206 WRC	A8	+4'51.9
15	Юрки Ярвилехто/Яри Яркийайнен (FIN)	Mitsubishi Carisma GT	N4	+11'20.5
29	Мика Хаккинен/Арто Капанен (FIN)	Mitsubishi Lancer WRC	A8	+20'02.0
44	Кеке Росберг/Кай Хаккинен (FIN)	Mitsubishi Lancer Evo 7	N4	+30'42.4
НК	Григорий Березкин/Валерий Диндин (RUS)	Subaru Impreza	A8	НФ

ЧЕМПИОНАТ МИРА 2003

ФОРМУЛА-1



Календарь сезона

Дата	Гран При	Трасса
07/03–09/03	Австралия	Мельбурн, Альберт-парк
21/03–23/03	Малайзия	Куала-Лумпур, "Сепанг"
04/04–06/04	Бразилия	Сан-Паулу, "Интерлагос"
18/04–20/04	Сан-Марино	Имола, Автодром им Энцо и Дино Феррари
02/04–04/04	Испания	Барселона, "Каталунья Монтмело"
16/05–18/05	Австрия	Шпильберг, "А1-Ринг"
29/05–01/06	Монако	Монако, Монте-Карло
13/06–15/06	Канада	Монреаль, Автодром им. Жюль Вильнева
27/06–29/06	Европа	Нюрбург, "Нюрбургринг"
04/06–06/06	Франция	Невер, "Маньи-Кур"
18/07–20/07	Великобритания	Сильверстоун, "Сильверстоун"
01/08–03/08	Германия	Хоккенхайм, "Хоккенхаймринг"
22/08–24/08	Венгрия	Будапешт, "Хунгароринг"
12/09–14/09	Италия	Монца, "Аутодромо Национале"
26/09–28/09	США	Индианаполис, "Индианаполис Мотор Спидвей"
10/10–12/10	Япония	Сузука, "Сузука Интернашнл"

Новое расписание уик-энда Гран При (неофициальное)

ПЯТНИЦА:
8:45–10:45 – тесты с участием команд Renault, Jordan и Minardi
11:00–12:00 – тренировка
14:00–15:00 – предварительная квалификация
СУББОТА:
9:00–9:45 – тренировка
10:15–11:00 – тренировка
13:30–13:45 – разминка
14:00–15:00 – финальная квалификация
ВОСКРЕСЕНЬЕ:
9:00–9:15 – разминка
13:30–13:45 – установочный круг
14:00 – гонка

Изменения в правилах

В сезон-2003 Формула-1 вступает с новыми правилами, причем изменения можно, пожалуй, назвать наиболее радикальными за всю историю проведения чемпионатов мира. Мы уже писали подробно обо всех новшествах, поэтому теперь лишь перечислим самые важные из них. Прежде всего, изменены правила квалификации – теперь места на старте гонки пилотам предстоит распределять в течение двух дней, причем у каждого спортсмена и в пятницу, и в субботу будет возможность преодолеть всего один быстрый круг по абсолютно пустой трассе. После квалификации все автомобили вплоть до старта гонки помещаются в закрытую техническую зону, где представители команд смогут работать лишь под жестким контролем представителей FIA, а замена целых узлов и вовсе запрещена. Также существенно ограничена возможность использования запасного автомобиля, запрещена телеметрическая связь между боксами и машиной. Начиная с середины сезона – а точнее, с британского ГП – вступает в силу запрет на применение большинства электронных систем, в том числе полностью автоматических КП, систем старта и контроля тяги.

Чемпионы мира и обладатели Кубков конструкторов

Год	Чемпион мира	Обладатель КК	Год	Чемпион мира	Обладатель КК
1950	Дж. Фарина	—	1977	Н. Лауда	Ferrari
1951	Х. М. Фанхио	—	1978	М. Андретти	Lotus-Ford
1952	А. Аскари	—	1979	Дж. Шектер	Ferrari
1953	А. Аскари	—	1980	А. Джонс	Williams-Ford
1954	Х. М. Фанхио	—	1981	Н. Пике	Williams-Ford
1955	Х. М. Фанхио	—	1982	К. Росберг	Ferrari
1956	Х. М. Фанхио	—	1983	Н. Пике	Ferrari
1957	Х. М. Фанхио	—	1984	Н. Лауда	McLaren-TAG Porsche
1958	М. Хоторн	Vanwall	1985	А. Прост	McLaren-TAG Porsche
1959	Дж. Брэбэм	Cooper-Climax	1986	А. Прост	Williams-Honda
1960	Дж. Брэбэм	Cooper-Climax	1987	Н. Пике	Williams-Honda
1961	Ф. Хилл	Ferrari	1988	А. Сенна	McLaren-Honda
1962	Г. Хилл	BRM	1989	А. Прост	McLaren-Honda
1963	Дж. Кларк	Lotus-Climax	1990	А. Сенна	McLaren-Honda
1964	Дж. Сертиз	Ferrari	1991	А. Сенна	McLaren-Honda
1965	Дж. Кларк	Lotus-Climax	1992	Н. Мэнселл	Williams-Renault
1966	Дж. Брэбэм	Brabham-Repco	1993	А. Прост	Williams-Renault
1967	Д. Хьюм	Brabham-Repco	1994	М. Шумахер	Williams-Renault
1968	Г. Хилл	Lotus-Ford	1995	М. Шумахер	Benetton-Renault
1969	Дж. Стюарт	Matra-Ford	1996	Д. Хилл	Williams-Renault
1970	Й. Риндт	Lotus-Ford	1997	Ж. Вильнев	Williams-Renault
1971	Дж. Стюарт	Tyrell-Ford	1998	М. Хаккинен	McLaren-Mercedes
1972	Э. Фиттипальди	Lotus-Ford	1999	М. Хаккинен	Ferrari
1973	Дж. Стюарт	Lotus-Ford	2000	М. Шумахер	Ferrari
1974	Э. Фиттипальди	McLaren-Ford	2001	М. Шумахер	Ferrari
1975	Н. Лауда	Ferrari	2002	М. Шумахер	Ferrari
1976	Дж. Хант	Ferrari			



Организаторы и официальные лица



Макс Мосли
Президент FIA



Берни Экклстоун
Президент FOA,
вице-президент FIA



Чарльз Уайтинг
Директор гонок



Сидней Уттингс
Глава медицинской
комиссии



Джо Бауэр
Технический делегат

Производители шин

BRIDGESTONE

Команда основана:1931 г.
Дебют в ЧМ Ф-1:ГП Австралии (1997 г.)
Сезонов в Ф-1:6
Гонок в Ф-1:102
Победы:70
Полу-позиции:69
Лучшие круги:64
Кубки конструкторов:5 (1998–2002 гг.)
Чемпионаты мира:5 (1998–2002 гг.)
Штаб-квартира:Лэнгли, Великобритания
Команды в сезоне 2003 г.:Ferrari, BAR,
Jordan, Sauber, Minardi

www.bridgestone.com



Команда основана:1889 г.
Дебют в ЧМ Ф-1:ГП Великобритании (1977 г.)
Сезонов в Ф-1:10
Гонок в Ф-1:145
Победы:65
Полу-позиции:68
Лучшие круги:72
Кубки конструкторов:2 (1979, 1984 гг.)
Чемпионаты мира:3 (1979, 1983, 1984 гг.)
Штаб-квартира:Клермон-Ферран, Франция
Команды в сезоне 2003 г.:McLaren,
Williams, Renault, Jaguar, Toyota

www.michelinfr1.com



ГРАН ПРИ АВСТРАЛИИ

Qantas Australian Grand Prix

07/03–09/03



1

Альберт-парк, Мельбурн

Количество кругов:58
Длина круга:5,303 км
Общая длина:307,574 км
Финиш/старт:0,000 км
Старт гонки (время московское):07:00
Расположение: центр Мельбурна

www.grandprix.com.au

Год назад...

...за два дня до начала уик-энда ГП Австралии '02 неизвестный проник на территорию трассы и открыл стрельбу, убегая от пытавшихся его задержать охранников.



Победитель 2002 г.:Михаэль Шумахер/Ferrari F2002: 1:35'26.792
Рекорд круга в квалификации:1'25.843 (2002 г., Рубенс Баррикелло/Ferrari F2001)
Рекорд круга в гонке:1'28.214 (2001 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F2001)



ГРАН ПРИ МАЛАЙЗИИ

Petronas Malaysian Grand Prix

21/03–23/03



2

Автодром "Сепанг", Куала-Лумпур

Количество кругов:56
Длина круга:5,543 км
Общая длина:310,408 км
Финиш/старт:0,000 км
Старт гонки (время московское):11:00
Расположение: 64 км к югу от Куала-Лумпура

www.malaysiangp.com.my

Год назад...

...в дни ГП Малайзии '02 в 15 километрах от "Сепанга" горели торфяники, из-за чего автодром по утрам оказывался в дымке.



Победитель 2002 г.:Ральф Шумахер/Williams FW24: 1:34'12.912
Рекорд круга в квалификации:1'35.220 (2001 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F2001)
Рекорд круга в гонке:1'38.049 (2002 г., Хуан-Пабло Монтойя/Williams FW24)



ГРАН ПРИ БРАЗИЛИИ

Gran Premio do Brazil

04/04–06/04



3

Автодром "Интерлагос", Сан-Паулу

Количество кругов:71
Длина круга:4,309 км
Общая длина:305,909 км
Финиш/старт:0,030 км
Старт гонки (время московское):21:00
Расположение: 16 км к югу от центра Сан-Паулу
www.gpbrasil.org

Год назад...

...на ГП Бразилии '02 в связи с высоким уровнем преступности в Сан-Паулу сотрудникам команд было рекомендовано покидать автодром, сняв с себя "формульную" экипировку.



Победитель 2002 г.:Михаэль Шумахер/Ferrari F2002: 1:31'43.663
Рекорд круга в квалификации:1'13.114 (2002 г., Хуан-Пабло Монтойя/Williams FW24)
Рекорд круга в гонке:1'14.755 (2000 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F1-2000)



ГРАН ПРИ САН-МАРИНО

Gran Premio Warsteiner di San Marino

18/04–20/04



4

Автодром им. Энцо и Дино Феррари, Имола (Италия)

Количество кругов:62
Длина круга:4,933 км
Общая длина:305,609 км
Финиш/старт:0,237 км
Старт гонки (время московское):16:00
Расположение: Имола, Эмилия-Романья
www.autodromoimola.com

Год назад...

...на ГП Сан-Марино '02 команда McLaren впервые привезла свой не имеющий аналогов дворец-моторхузм.



Победитель 2002 г.:Шумахер/Ferrari F2002: 1:29'10.789
Рекорд круга в квалификации:1'21.091 (2002 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F2002)
Рекорд круга в гонке:1'24.170 (2002 г., Рубенс Баррикелло/Ferrari F2002)



ГРАН ПРИ ИСПАНИИ Gran Premio Marlboro de Espana

02/05-04/05

5



Автодром "Каталунья Монтмело", Барселона

Количество кругов:65
Длина круга:4,730 км
Общая длина:307,323 км
Финиш/старт:0,127 км
Старт гонки (время московское):16:00
Расположение: 20 км к северу от Барселоны
www.circuitcat.com

Год назад...

...команда Minardi была вынуждена отказаться от участия в гонке на ГП Испании '02 из-за неоднократных поломок антикрыльев на тренировках.



Победитель 2002 г.:Михаэль Шумахер/Ferrari F2002: 1:30'29.981
Рекорд круга в квалификации:1'16.364 (2002 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F2002)
Рекорд круга в гонке:1'20.355 (2002 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F2002)



ГРАН ПРИ АВСТРИИ Grosser Preis von Osterreich

16/05-18/05

6



Автодром "А1-Ринг", Шпильберг

Количество кругов:71
Длина круга:4,326 км
Общая длина:307,146 км
Финиш/старт:0,000 км
Старт гонки (время московское):16:00
Расположение: 6 км к западу от Книттельфельда
www.a1ring.at

Год назад...

...команда Ferrari была оштрафована на миллион долларов за то, что приказала Рубенсу Баррикелло подарить победу на ГП Австрии '02 Михаэлю Шумахеру.



Победитель 2002 г.:Михаэль Шумахер/Ferrari F2002: 1:33'51.562
Рекорд круга в квалификации:1'08.082 (2002 г., Рубенс Баррикелло/Ferrari F2002)
Рекорд круга в гонке:1'09.298 (2002 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F2002)



ГРАН ПРИ МОНАКО Grand Prix Automobile de Monaco

29/05-01/06

7



Монте-Карло

Количество кругов:78
Длина круга:3,370 км
Общая длина:262,860 км
Финиш/старт:0,000 км
Старт гонки (время московское):16:00
Расположение: центр княжества Монако
www.acm.mc

Год назад...

...на ГП Монако '02 Дженсон Баттон "припарковал" свою личную яхту в самом укромном уголке гавани, чтобы избежать упреков в том, что он ведет слишком роскошный образ жизни.



Победитель 2002 г.:Дэвид Култхард/McLaren MP4-17: 1:45'39.055
Рекорд круга в квалификации:1'16.676 (2002 г., Хуан-Пабло Монтойя/Williams FW24)
Рекорд круга в гонке:1'18.023 (2002 г., Рубенс Баррикелло/Ferrari F2002)



ГРАН ПРИ КАНАДЫ Grand Prix Air Canada

13/06-15/06

8



Автодром им. Жилья Вильнева, Монреаль

Количество кругов:70
Длина круга:4,361 км
Общая длина:305,270 км
Финиш/старт:0,000 км
Старт гонки (время московское):21:00
Расположение: Монреаль
www.grandprix.ca

Год назад...

...на ГП Канады '02 инженеры McLaren при помощи телеметрии снизили расход топлива на машине Кими Райкконена, и лишь благодаря этому финн смог дотянуть до финиша.



Победитель 2002 г.:Михаэль Шумахер/Ferrari F2002: 1:33'36.111
Рекорд круга в квалификации:1'12.836 (2002 г., Хуан-Пабло Монтойя/Williams FW24)
Рекорд круга в гонке:1'15.960 (2002 г., Хуан-Пабло Монтойя/Williams FW24)



ГРАН ПРИ ЕВРОПЫ Grosser Warsteiner Preis Von Europa

27/06–29/06

9



Автодром "Нюрбургринг", Нюрбург (Германия)

Количество кругов:60
Длина круга:5,146 км
Общая длина:308,356 км
Финиш/старт:0,017 км
Старт гонки (время московское):16:00
Расположение: 60 км к западу от Кобленца
www.nuerburgring.de

Год назад...

...на ГП Европы '02 главной темой для разговоров в пaddock были отнюдь не гонки, а чемпионат мира по футболу.



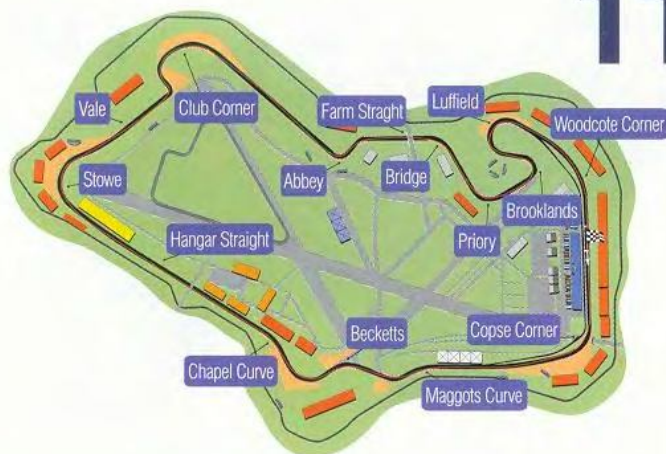
Победитель 2002 г.:Рубенс Баррикелло/Ferrari F2002: 1:35'07.426
Рекорд круга в квалификации:1'29.906 (2002 г., Хуан-Пабло Монтойя/Williams FW24)
Рекорд круга в гонке:1'32.226 (2002 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F2002)



ГРАН ПРИ ВЕЛИКОБРИТАНИИ Foster's British Grand Prix

18/07–20/07

11



Сильверстоун

Количество кругов:60
Длина круга:5,141 км
Общая длина:308,356 км
Финиш/старт:0,104 км
Старт гонки (время московское):16:00
Расположение: 5 км к югу от Таучестера
www.silverstone-circuit.co.uk

Год назад...

...на ГП Великобритании '02 началась агония разорившейся команды Agnelli, которая в Сильверстоуне в самый последний момент смогла оплатить поставку моторов Cosworth.



Победитель 2002 г.:Михаэль Шумахер/Ferrari F2002: 1:31'45.015
Рекорд круга в квалификации:1'18.998 (2002 г., Хуан-Пабло Монтойя/Williams FW24)
Рекорд круга в гонке:1'23.083 (2002 г., Рубенс Баррикелло/Ferrari F2002)



ГРАН ПРИ ФРАНЦИИ Mobil 1 Grand Prix de France

04/07–06/07

10



Автодром "Маньи-Кур", Невер

Количество кругов:70
Длина круга:4,411 км
Общая длина:308,584 км
Финиш/старт:0,186 км
Старт гонки (время московское):16:00
Расположение: 12 км к югу от Невера
www.magny1.com

Год назад...

...на ГП Франции '02 Михаэль Шумахер досрочно стал чемпионом мира, установив новый рекорд по скорости завоевания титула.



Победитель 2002 г.:Михаэль Шумахер/Ferrari F2002: 1:32'09.837
До 2003 г. гонки Ф-1 на трассе в данной конфигурации не проводились.



ГРАН ПРИ ГЕРМАНИИ Grosser Mobil 1 Preis von Deutschland

01/08–03/08

12



Автодром "Хоккенхаймринг", Хоккенхайм

Количество кругов:67
Длина круга:4,574 км
Общая длина:306,458 км
Финиш/старт:0,000 км
Старт гонки (время московское):16:00
Расположение: 25 км от Хайдельберга
www.hockenheimring.de

Год назад...

...на ГП Германии '02 команда McLaren объявила о том, что Мика Хаккинен решил не возвращаться в Ф-1 в 2003 году.



Победитель 2002 г.:Михаэль Шумахер/Ferrari F2002: 1:27'52.078
Рекорд круга в квалификации:1'14.389 (2002 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F2002)
Рекорд круга в гонке:1'16.462 (2002 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F2002)



ГРАН ПРИ ВЕНГРИИ Marlboro Hungarian Grand Prix

22/08–24/08



13

Автодром "Хунгароринг", Будапешт

Количество кругов:70
Длина круга:4,384 км
Общая длина:306,880 км
Финиш/старт:0,000 км
Старт гонки (время московское):16:00
Расположение: близ Мадьяророда, 20 км к северо-востоку от Будапешта
www.hungaroring.hu

Год назад...

...на ГП Венгрии '02 Minardi объявила о подписании контракта с компанией "Газпром", и Сергей Злобин стал первым российским тест-пилотом команды Ф-1.



Победитель 2002 г.:Рубенс Баррикелло/Ferrari F2002: 1:41'49.001
До 2003 г. гонки Ф-1 на трассе в данной конфигурации не проводились.



ГРАН ПРИ США SAP United States Grand Prix

26/09–28/09



15

Автодром "Индианаполис Мотор Спидвей", Индианаполис

Количество кругов:73
Длина круга:4,192 км
Общая длина:306,016 км
Финиш/старт:0,000 км
Старт гонки (время московское):22:00
Расположение: Индианаполис
www.usgindy.com

Год назад...

...на ГП США '02 впервые за последние десять лет за руль автомобиля Ф-1 села женщина: американка Сара Фишер провела показательные заезды за рулем McLaren



Победитель 2002 г.:Рубенс Баррикелло/Ferrari F2002: 1:31'07.934
Рекорд круга в квалификации:1'10.790 (2002 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F2002)
Рекорд круга в гонке:1'12.738 (2002 г., Рубенс Баррикелло/Ferrari F2002)



ГРАН ПРИ ИТАЛИИ Gran Premio Campari d'Italia

12/09–14/09



14

Автодром "Аутодромо Национале", Монца

Количество кругов:53
Длина круга:5,793 км
Общая длина:306,764 км
Финиш/старт:0,265 км
Старт гонки (время московское):16:00
Расположение: 15 км к северу от Милана
www.monza.net.it

Год назад...

...третье место Эдди Ирвайна (Jaguar) на ГП Италии '02 стало единственным за весь сезон подиумом пилота, не представляющего одну из трех топ-команд.

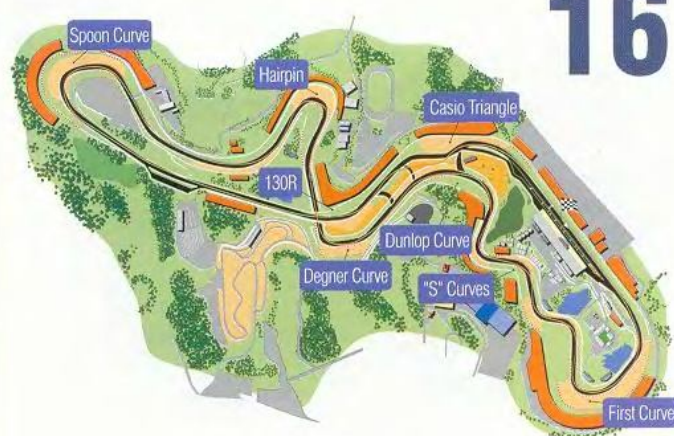


Победитель 2002 г.:Рубенс Баррикелло/Ferrari F2002: 1:16'19.982
Рекорд круга в квалификации:1'20.264 (2002 г., Х.-П. Монтойя/Williams FW24)
Рекорд круга в гонке:1'23.657 (2002 г., Рубенс Баррикелло/Ferrari F2002)



ГРАН ПРИ ЯПОНИИ Fuji Television Japanese Grand Prix

10/10–12/10



16

Автодром "Сузука Интернэшнл", Сузука

Количество кругов:53
Длина круга:5,824 км
Общая длина:308,476 км
Финиш/старт:0,196 км
Старт гонки (время московское):09:30
Расположение: 50 км к юго-западу от Нагои
www.suzukacircuit.co.jp

Год назад...

...из-за проблем со здоровьем технический директор Ferrari Росс Браун не смог приехать на ГП Японии '02 и руководил работой команды из своего дома в Англии по спутниковой связи.



Победитель 2002 г.:Михаэль Шумахер/Ferrari F2002: 1:26'59.698
До 2003 г. гонки Ф-1 на трассе в данной конфигурации не проводились.

ГРЯДУТ ПЕРЕМЕНЫ

Complexe du Lycee

Автодром "Маньи-Кур" меняется столь серьезно впервые с момента дебюта в календаре чемпионата мира в 1991 году

Первый поворот "Хунгароринга" стал гораздо "острее". К тому же поверхность в этом месте имеет значительный уклон

Возможность обогнать в 11-м повороте теперь гораздо выше, но связка 12-го и 13-го получилась достаточно скучной

Casio Triangle

Теперь поворот 130R уже не будет иметь радиус 130 метров, но вряд ли хозяева "Сузуки" станут менять его название

В сезоне-02 заметно изменили свои очертания оба немецких автодрома, принимающих Гран При. Пример немцев оказался заразительным. Вслед за своими соседями решили провести "фейс-лифтинг" и французы – обновлению подвергнется автодром "Маньи-Кур". Надо сказать, что французская трасса вызвала нарекания главным образом из-за своего местонахождения – вдалеке от больших городов и аэропортов – а ее конфигурация считается достаточно интересной. Изначально автодром создавался весьма нетрадиционным способом – были исследованы все действующие трассы, и их наиболее интересные повороты и составили "Маньи-Кур". Нельзя сказать, что получившийся "коктейль" оказался изумительным на вкус, но несколько изюминок у французской трассы, безусловно, есть. Прежде всего это, конечно, "шпилька" Adelaide – место самого серьезного торможения в современной Ф-1 – а также связки Imola-Chateaux d'Eau и Lycee. Последняя и подверглась изменениям.

Дело в том, что именно в "Лицее" расположен съезд с трассы на пит-лейн, и расположен он достаточно неудачно. Готовясь посетить боксы, пилот сбрасывает скорость, что зачастую создает проблемы двигающимся позади.

Теперь на месте старой связки будет построена новая. Для этого даже придется пожертвовать одной из парковок автодрома. Новый Complexe du Lycee будет скроен по традиционному рецепту, который резко увеличивает вероятность обгона: среднескоростной поворот – прямая – медленный поворот. Чтобы реализовать такую возможность, прямая, идущая от Chateau d'Eau, плавно изогнется влево, а затем резко обернется правым поворотом. Дальше последует короткий "прямик" и медленная финальная "эска" наподобие той, что находится на монреальской трассе.

Второй автодром, на асфальт которого по ходу межсезонья выйдут бульдозеры – "Сузука". Причины перестройки трассы здесь те же – повышение безопасности, а вот повод более конкретен – авария Аллана Мак-Ниша во время субботней квалификации в 2002 году. Тогда Toyota шотландца не удержалась в самом, пожалуй, интересном повороте японского автодрома – скоростном левом 130R. В результате автомобиль пробил ограждение, а гонщика врачи не рекомендовали выходить на старт.

Чтобы избежать подобных происшествий в будущем, поворот решено перестроить. Таким образом теперь место 130R – поворота, который требовал от пилота решительности, а от инженеров команд – умения филигранно настраивать автомобиль, займет более плавный вираж. Планируется передвинуть полотно трассы внутрь поворота, первая его часть будет иметь радиус закругления всего 85 метров, зато вторая – целых 340. Преодолевать новую

связку гонщики смогут, не сбрасывая "газа". Внешняя сторона нового поворота получит, в соответствии с последними веяниями, асфальтовую зону безопасности, которая поможет погасить скорость и "поймать" машину будущим последователям Мак-Ниша.

Также будет перестроена и следующая сейчас прямо за 130R "эска" Casio. Именно она частенько в последние годы становилась как местом обгона, так и ареной многочисленных столкновений, ну а в историю эта связка навсегда вошла благодаря столкновению партнеров по McLaren Алена Проста и Айртон Сенны в борьбе за чемпионский титул 1989 года. Теперь прежний "треугольник" будет смещен назад по ходу движения машин и станет гораздо более скоростным.

К чему же приведут такие изменения японской трассы? В теории пилоты смогут набрать перед "эской" чуть большую скорость, но вот возможность обгона в самой связке несколько уменьшится. Такое сочетание обещает весьма интересные плоды. Может даже статься, что авария Мак-Ниша по сравнению с ними покажется сущим пустяком.

Будет перестроен и еще один автодром, реконструкция которого назрела уже давно. Конфигурация "Хунгароринга" остается практически неизменной с 1989 года, и за это время трасса заслужила репутацию сколь безопасной (именно эта цель и ставилась во главу угла при ее создании), столь и скучной. Существование проблемы признавали все, но разрешить ее, не меняя природного ландшафта окрестных холмов, представлялось делом непростым. В итоге было найдено компромиссное решение, которое обещает, с одной стороны, сделать гонки на "Хунгароринге" более интересными, а с другой – не потребует слишком уж серьезных земляных работ.

Прежде всего, на 350 метров длиннее станет стартовая прямая, а первый поворот получит иную форму – вместо дуги постоянного радиуса гонщикам предстоит преодолевать "шпильку", которую владельцы трассы обещают сделать достаточно широкой. На "Нюрбургринге" такое решение себя оправдало – похожий по конфигурации поворот получился весьма зрелищным. Изменится и еще один участок венгерского автодрома: в районе бывших 11-го и 12-го поворотов возникнет еще один участок, где возможно обогнать соперника. Правда, затем гонщикам придется "в расплату" преодолевать не слишком интересный отрезок, похожий на серпантин.

На фоне "Маньи-Кюра" и "Сузуки" венгерская трасса меняется наиболее масштабно – длина круга увеличится на 412 метров. Теперь "Хунгароринг" более не будет самой короткой после Монако трассой чемпионата, передавая эту "честь" американскому "Индианаполису".

Scuderia Ferrari Marlboro



Ferrari F2003-GA

Михаэль Шумахер

Германия

Первый старт в Ф-1:
ГП Бельгии (1991 г.)
Выступал за команды:
Jordan (1991 г.);
Benetton (1991–1995 гг.);
Ferrari (1996–2002 гг.)
ЛР в ЧМ:1 (1994–1995,
2000–2002 гг.)
Участие в ГП/гонках:
179/177
Победы:64
Полу-позиции:50
Быстрые круги:51
Очки:945



1

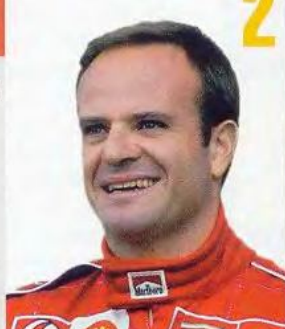


Рост:174 см
Вес:74,5 кг
Дата рождения:03.01.69
Место рождения:Керпен,
Германия
Место жительства: Швейцария
Семейный статус: женат, жена
Коринна, двое детей: дочь
Джина Мария, сын Мик
www.michael-schumacher.de

Рубенс Баррикелло

Бразилия

Первый старт в Ф-1:
ГП Южной Африки (1993 г.)
Выступал за команды:
Jordan (1993–1996 гг.);
Stewart (1997–1999 гг.);
Ferrari (2000–2002 гг.)
ЛР в ЧМ:2 (77 очков,
2002 г.)
Участие в ГП/гонках:
165/161
Победы:5
Полу-позиции:6
Быстрые круги:8
Очки:272



2



Рост:172 см
Вес:71 кг
Дата рождения:23.05.72
Место рождения:Сан-Паулу,
Бразилия
Место жительства:Монако
Семейный статус: женат, жена
Сильвана, сын Эдуардо
www.barrichello.com.br

Команда основана:1929 г.
Дебют в ЧМ Ф-1:ГП Монако (1950 г.)
Сезонов в Ф-1:53
Гонки в Ф-1:670
Победы:159
Первая победа в Ф-1:1951 г. Гран При
Великобритании (Хосе Фройлан Гонзалес)
Последняя победа в Ф-1:2002 г. Гран При
Японии (Михаэль Шумахер)
Полу-позиции:158
Быстрые круги:159
Очки:3829,8
Кубки конструкторов: 12 (1961, 1964, 1975,
1976, 1977, 1979, 1982, 1983, 1999, 2000,
2001, 2002 гг.)
Чемпионаты мира:12 (1952 г., 1953 г.,
1956 г., 1958 г., 1961 г., 1964 г., 1975 г., 1977
г., 1979 г., 2000 г., 2001 г., 2002 г.)
Штаб-квартира:Маранелло, Италия
www.ferrari.it

Двигатель Ferrari 052

Производитель:Ferrari
Дебют в Ф-1:1950
Гонки в Ф-1:672
Победы:159
Полу-позиции:158
Быстрые круги:159
Очки:3837,8
Кубки конструкторов:12 (1961, 1964,
1975–1977, 1979, 1982–1983, 1999–2002 гг.)
Чемпионаты мира:12 (1952–1953, 1956,
1958, 1961, 1964, 1975, 1977, 1979,
2000–2002 гг.)
Штаб-квартира:Маранелло, Италия

Руководящий и технический состав

Президент
Лука Кордеро ди Монтеземоло (И)31.08.47
Генеральный директор
Жан Тодт (Ф)25.02.46
Технический директор
Росс Браун (GB)23.11.54
Спортивный директор
Стефано Доменикали (И)11.05.65
Главный конструктор
Рори Бирн (ЗА)10.01.44
Главный моторист
Паоло Мартинелли (И)29.09.52
Технический менеджер на гонках
Найджел Степни (GB)
Тим-менеджер на тестах
Луиджи Маццолла (И)16.02.62
Главный гоночный инженер
Игнацио Лунетта (И)25.05.56
Гоночные инженеры
Лука Балдиссерри/№ 1 (И)
Карло Кантони/№ 2 (И)



Лука ди Монтеземоло



Жан Тодт



Росс Браун



Рори Бирн



Паоло Мартинелли

тест-пилот Лука Бадеро

Италия

Дата рождения:25.01.71
Место рождения:
Монтебеллуна, Италия
Место жительства:
Монако
Семейный статус: холост



Участие в ГП/гонках:56/48
ЛР в ЧМ:
Очки:
www.felipemassa.com

тест-пилот Фелипе Масса

Бразилия

Дата рождения:25.04.81
Место рождения:
Сан-Паулу, Бразилия
Место жительства:
Сан-Паулу, Бразилия
Семейный статус: холост
www.felipemassa.com



Участие в ГП/гонках:16/16
ЛР в ЧМ:13 (2002 г.)
Очки:4

ЛУЧШЕ НЕКУДА



Задняя подвеска новой машины абсолютно новая и потому особо тщательно скрывается от посторонних глаз



Нижний край боковых дефлекторов, с которыми у Ferrari были проблемы в 1999 году, получил необычную "зубастую" форму



Нынешнее положение команды Ferrari поистине уникально: все, за исключением разве что ее сотрудников и самых преданных фанатов, ждут от Scuderia поражения. И даже нововведения в правилах были приняты как реакция на тотальное доминирование Ferrari в минувшем сезоне, в надежде, что Шумахер и компания начнут хоть изредка проигрывать. Но насколько оправданы эти надежды?

Сегодня Ferrari – это эталон успешной команды Формулы-1 на все времена. Пожалуй, сильнейшая пара пилотов и, несомненно, лучший автомобиль делают "конюшню" из Маранелло очень крепким орешком для Williams и McLaren, которые пока лишь претендуют на то, чтобы стать ее соперниками. Конкуренты не могут (пока) клонировать пилотов Ferrari. Рассчитывать на сбой в годах отлаживаемой системе командной работы тоже не приходится, и даже в самой Ferrari, забыв об обычной осторожности в оценках, уверены, что ничто не заставит их сделать шаг назад. "Эра Ferrari рано или поздно закончится, но мы сделаем все возможное, чтобы этот конец наступил как можно позже", – такое заклинание уже не первый год повторяют в Маранелло. Соперникам остается лишь соревноваться на техническом фронте. Когда же их автомобили смогут хотя бы поровняться с алыми "жеребцами"?

Даже если Williams и McLaren удастся навязать Ferrari борьбу, шансы чемпионов будут заведомо выше. Сезон-03 команда, как и год назад, планирует начать с прошлогодней машиной: а зачем спешить с новой, если старая фантастически быстра и более надежна? Соперники Ferrari, увы, не в том положении, чтобы придерживаться такой логики: чтобы сократить отставание, им придется балансировать на тонкой грани между надежностью и скоростью.

Есть, правда, один важный нюанс, связанный с новшествами в правилах. Случайно или нет, но превосходство Ferrari из ощутимого переросло в тотальное примерно тогда же, когда весной 2001 года в Ф-1 была разрешена вспомогательная электроника. Логично предположить, что поскольку Ferrari – это лучшая команда, то и возможности электронных помощников она использует лучше всех. Стало быть, когда с середины сезона-03 электроника вновь окажется под запретом, отрыв Ferrari от соперников уже за счет этого может немного сократиться. Но все же, пока борьба со Scuderia для ее оппонентов – скорее, из области желаемого, нежели действительного.

Куда более реальным источником интриги может стать соперничество между пилотами самой Ferrari. Ведь формально командная тактика с 2003 года запрещена. Да и сколько бы ни говорили о жесткой субординации между Шумахером и Баррикелло, есть основания полагать, что в сезоне-03 она будет нарушена. В 2002 году Рубенс не просто распробовал вкус побед, но и стал привыкать к ним. Для бразильца, которому долгие годы так не хватало уверенности в своих силах, это мощнейший источник мотивации, своеобразный наркотик, от которого он теперь вряд ли откажется так, как это было на ГП Австрии '02. На самом деле, чтобы окончательно выйти из образа оруженосца Шумахера, Рубенсу нужно всего лишь бросить вызов Михаэлю на первых же гонках нового сезона. Задача не из легких, но среди всех соперников пятикратного чемпиона мира шансы Рубиньо самые высокие.

И если в сезоне-03 победная монополия немца сменится дуэлью Шумахера и Баррикелло, то Формула-1 вновь станет захватывающим зрелищем и без так желаемых многими поражений Ferrari.



BMW.WilliamsF1 Team



BMW.WilliamsF1 Team



Williams FW25

Хуан-Пабло Монтоя

Колумбия

Первый старт в Ф-1:
ГП Австралии (2001 г.)
Выступал за команды:
Williams (2001–2002 гг.)
ЛР в ЧМ:3 (50 очков,
2002 г.)
Участие в ГП/гонках:
34/34
Победы:1
Полу-позиции:10
Быстрейшие круги:6
Очки:81

3



Рост:168 см
Вес:72 кг
Дата рождения:20.09.75
Место рождения:Богота,
Колумбия
Место жительства:Монако
Семейный статус: ..женат, жена
Конни
www.jpmontoya.com



Ральф Шумахер

Германия

Первый старт в Ф-1:
ГП Австралии (1997 г.)
Выступал за команды:
Jordan (1997–1998 гг.);
Williams (1999–2002 гг.)
ЛР в ЧМ:4 (49 очков,
2001 г.; 42 очка, 2002 г.)
Участие в ГП/гонках:
100/100
Победы:4
Полу-позиции:1
Быстрейшие круги:6
Очки:177

4



Рост:178 см
Вес:73 кг
Дата рождения:30.06.75
Место рождения:Хоерт-
Хермольхайм, Германия
Место жительства: ..Зальцбург,
Австрия
Семейный статус: ..женат, жена
Кора, сын Дэвид
www.ralf-schumacher.de



Команда основана:1968 г.
Дебют в ЧМ Ф-1:ГП Великобритании
(1972 г.)
Сезонов в Ф-1:31
Гонки в Ф-1:412
Победы:108
Первая победа в Ф-1:1979 г.,
ГП Великобритании (Клей Регацони)
Последняя победа в Ф-1:2002 г.,
ГП Малайзии (Ральф Шумахер)
Полу-позиции:119
Быстрейшие круги:122
Очки:2203,5
Кубки конструкторов:9 (1980, 1981, 1986,
1987, 1992–1994, 1996, 1997 гг.)
Чемпионаты мира:7 (1980, 1982, 1987,
1992, 1993, 1996, 1997 гг.)
Штаб-квартира:Гроу, Великобритания
www.bmw.williamsf1.com

Двигатель

BMW P83

Производитель:BMW Motorsport
Дебют в ЧМ:1952
Гонки в Ф-1:148
Победы:14
Полу-позиции:26
Быстрейшие круги:25
Очки:415
Кубки конструкторов:1
Чемпионаты мира:1 (1983 г.)
Штаб-квартира:Мюнхен, Германия
www.bmw-motorsport.com

Руководящий и технический состав

Совладелец и управляющий директор
Фрэнк Уильямс (GB)16.04.42
Совладелец и технический директор
Патрик Хед (GB)05.06.46
Главный конструктор
Гэвин Фишер (GB)30.08.64
Главный инженер
Сэм Майкл (AUS)29.04.71
Руководитель отдела аэродинамики
Джон Дэвис (GB)24.06.56
Содиректора BMW Motorsport
Герхард Бергер (AUT)27.08.59
Марио Тайссен (GER)17.08.52
Директор отдела развития моторов Ф-1
Хайнц Пашен (GER)07.02.64
Гоночный тим-менеджер
Дики Стенфорд (GB)09.01.56
Тим-менеджер на тестах
Тим Ньютон (GB)22.06.62

третий пилот Марк Жене

Испания

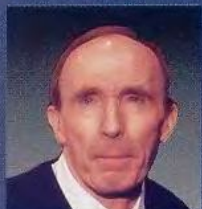
Дата рождения:29.03.74
Место рождения:
Сабадель, Испания
Место жительства:
Сан-Куис-дель-Вальез,
Испания
Семейный статус: холост
www.marcgene.com



Участие в ГП/гонках:34/33
ЛР в ЧМ:17 (1999 г.)
Очки:1

Знаете ли вы, что...

...команда Фрэнка Уильямса участвует в ЧМ на автомобилях собственной конструкции на протяжении уже 30 лет, и за это время было использовано 12 разных официальных названий "кошки".



Фрэнк Уильямс



Патрик Хед



Гэвин Фишер



Герхард Бергер



Марио Тайссен

УСПЕТЬ ПОБЕДИТЬ



В Williams надеются, что аэродинамика новой машины не будет сводить на нет мощь мотора BMW, как это было в прошлом году



Новый сезон команда Williams начинает формальным лидером шинного "лагеря" Michelin



Оценивая прогресс команды Williams за последние два года, неизбежно приходишь к выводу, что в сезоне-03 именно она должна будет стать главным соперником Ferrari в борьбе за чемпионство. Потеснив McLaren, бело-синие автомобили вышли на "дистанцию атаки", и теперь осталось "лишь" одолеть непобедимую вот уже три года Ferrari. Но последний шаг к успеху – самый тяжелый, о чем в Williams, на счету которой девять Кубков конструкторов и семь чемпионских титулов, знают лучше многих.

К многообещающему сезону альянс формальных "частников" Фрэнка Уильямса и Патрика Хеда с мотористами BMW сделал ставку на тщательно просчитанный риск. Иного не дано, ибо в прошлом году и сама команда признала, что ее техника пока уступает Ferrari. Конструкторы во главе с Гевинем Фишером проектировали новый автомобиль FW25, принципиально отказавшись от многих решений, использовавшихся на прошлогодней машине. Тем временем в BMW, поддерживая имидж баварских движков как самых-самых, создавали самый мощный мотор Ф-1. При этом на обоих фронтах соблюдалась предельная осторожность: дизайнеры шасси руководствовались успешным опытом Ferrari (позаимствовав, в частности, низкую "корму"), а мотористы начали дорожные испытания своего нового детища за семь (!) месяцев до его гоночного дебюта. Поэтому в Williams и не спешат возвещать о скорой победе над Ferrari: для начала нужно обезопасить себя от обидных неудач по причине ненадежности.

В сезоне-02 техника не раз подводила, пожалуй, самых непримиримых напарников в сегодняшней Ф-1 – Ральфа Шумахера и Хуана-Пабло Монтою, но еще чаще команде вредило их поведение на трассе. Стычки и отчасти на-

думанное противостояние между ними уже стали притчей во языцех, но пока не дали ответа на вопрос о лидерстве. Боссы Williams знают себе подстрекают обоих, утверждая, что ни тому, ни другому пока не удалось полностью раскрыться. Однако, завоевав в прошлом году семь поулов, Монтоя вполне доходчиво раскрыл свои намерения – стать главным соперником Михаэля Шумахера. Для реализации своих амбиций колумбийцу не хватает только более конкурентоспособной в гонках, а главное – надежной машины. И если Ральф ничего не сможет противопоставить натиску напарника, то вопрос о внутрикомандном лидерстве будет решен, как это любят в Williams, по факту. Кстати, Монтоя уже получил от команды поощрение в виде третьего номера на свой автомобиль (Шумахер-младший теперь как бы второй пилот).

Не лишним будет напомнить, что в этой "конюшне" традиционно ценят Кубок конструкторов выше, чем чемпионство в личном зачете. Так что, сколько бы Монтоя и Шумахер-младший ни отбирали очки друг у друга, в конечном итоге они все равно попадут в копилку команды. Лишь бы в пылу борьбы не отдать их соперникам, и прежде всего McLaren.

Ведь положение Williams перед стартом нового сезона – это одновременно положение и догоняющего, и догоняемого. Преследование Ferrari – цель благородная, но более насущной задачей может оказаться бегство от McLaren, где нацелились если не на полный, то хотя бы на частичный реванш, то есть реванш против Williams. Пережить поражение, когда победа уже в пределах прямой видимости, будет особенно тяжело. Так что, несмотря на кажущуюся сдержанность Williams, там, как ни в какой другой команде, жадуют выиграть битву 2003 года.



West McLaren Mercedes



West McLaren Mercedes



**McLaren MP4-17D
(McLaren MP4-18)***

Дэвид Култхард

Великобритания

Первый старт в Ф-1:
ГП Испании (1994 г.)
Выступал за команды:
Williams (1994–1995 гг.);
McLaren (1996–2002 гг.)
ЛР в ЧМ: 2 (65 очков, 2001 г.)
Участие в ГП/гонках:
141/141
Победы:12
Поул-позиции:12
Быстрейшие круги:18
Очки:400

5



Рост:182 см
Вес:72,6 кг
Дата рождения:27.03.71
Место рождения:Твайнолм,
Шотландия, Великобритания
Место жительства:Твайнолм,
Шотландия, Великобритания
Семейный статус:холост,
подруга Симон
www.davidcoulthard.com

Кими Райкконен

Финляндия

Первый старт в Ф-1:
ГП Австралии (2001 г.)
Выступал за команды:
Sauber (2001 г.);
McLaren (2002 г.)
ЛР в ЧМ: 6 (24 очка, 2002 г.)
Участие в ГП/гонках:
34/33
Победы:—
Поул-позиции:—
Быстрейшие круги:1
Очки:33

6



Рост:175 см
Вес:63 кг
Дата рождения:17.10.79
Место рождения:Эспоо,
Финляндия
Место жительства: Швейцария
Семейный статус:холост
www.kimiräikkönen.com



Команда основана:1963 г.
Дебют в ЧМ Ф-1:ГП Монако (1966 г.)
Сезонов в Ф-1:37
Гонок в Ф-1:543
Победы:136
Первая победа в Ф-1:1968 г.,
Гран При Бельгии (Брюс Мак-Ларен)
Последняя победа в Ф-1:2002 г.,
Гран При Монако (Дэвид Култхард)
Поул-позиции:112
Быстрейшие круги:109
Очки:2746,5
Кубки конструкторов:8 (1974, 1984, 1985,
1988, 1989, 1990, 1991, 1998 гг.)
Чемпионаты мира:11 (1974, 1976, 1984,
1985, 1986, 1988, 1989, 1990,
1991, 1998, 1999 гг.)

Штаб-квартира:Уокинг, Великобритания
www.mclaren.co.uk
* — презентация MP4-18 состоится в апреле

Двигатель Mercedes FO 111 M

Производитель:Mercedes-Benz/Ilmor
Engineering LTD
Дебют в Ф-1:1954
Гонок в Ф-1:160
Победы:40
Поул-позиции:41
Быстрейшие круги:49
Очки:892,14
Кубки конструкторов:1 (1998 г.)
Чемпионаты мира:4
(1954–1955, 1998–1999 гг.)
Штаб-квартира: Бриксурт, Великобритания
(Ilmor)
www.mercedes-benz.com/motorsport

Руководящий и технический состав

Директор
Рон Деннис (GB)01.06.47
Управляющий директор
Мартин Уитмарш (GB)29.04.58
Исполнительный директор
Джонатан Нил (GB)
Технический директор
Эдриан Ньюи (GB)26.12.58
Главный конструктор
Нил Оутли (GB)12.06.51
Глава Mercedes-Benz Motorsport
Норберт Хауг (D)
Главный моторист
Марио Иллиен (CH)02.08.49
Руководитель отдела подвесок
Дэвид Нильсон (GB)
Руководитель отдела трансмиссий
Дэвид Норт (GB)



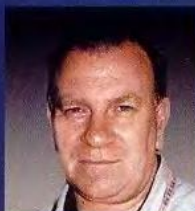
Рон Деннис



Мартин Уитмарш



Эдриан Ньюи



Нил Оутли



Марио Иллиен

третий пилот Александр Вурц

Австрия
Дата рождения:15.02.74
Место рождения:
Вайдхофен, Австрия
Место жительства:
Монако
Семейный статус: холост
www.wurz.com



Участие в ГП/гонках:52/52
ЛР в ЧМ:8 (17 очков, 1998 г.)
Очки:26

Знаете ли вы, что...

...команде McLaren принад-
лежит уникальное достиже-
ние, которое вряд ли удастся
когда-либо повторить — на ГП
США-Запад 1983 года пилоты
Рона Денниса Джон Уотсон и
Ники Лауда, стартовав с 22-й
и 23-й позиций, принесли ко-
манде победный дубль!



ПОДГОТОВКА К РЕВАНШУ



Богатая McLaren была одним из главных противников запрета дорогостоящей вспомогательной электроники



Впервые с 1992 года McLaren начинает сезон с модернизированной версией прошлогоднего автомобиля



Статистика выступлений McLaren показывает, что начиная с 1999 года команда сезон за сезоном сдает свои позиции. Уступив лидерство Ferrari, "серебряные стрелы" затем пропустили вперед Williams, а на пятки уже наступает Renault. Конечно, McLaren испытывает определенные проблемы с двигателем, но, похоже, команда попала в некоторый застой, развивая идеи "гения аэродинамики" Эдриана Ньюи. Поэтому глава "конюшни" Рон Деннис еще в конце 2001 года затеял реформы и пригласил на подмогу Ньюи ряд новых специалистов, в частности Майкла Куглана из Arrows и Джона Саттона из Ferrari. Подготовка к новому старту все еще продолжается, и потому McLaren решила начать сезон-03 с модернизированной прошлогодней машиной.

"Переходный" автомобиль MP4-17D состоит из усовершенствованных узлов и агрегатов, некоторые из которых команда из-за сомнений в их надежности не рискнула использовать в конце прошлого сезона. Но даже несмотря на это, McLaren второй половины 2002 года был быстрее техники Williams, а на межсезонных тестах доработанный автомобиль и вовсе летал. Сочетание высокой надежности и неплохой скорости "как бы старого" автомобиля должно сослужить команде хорошую службу в первых гонках сезона, когда так велик риск растерять очки из-за разного рода недоразумений. Программа-минимум для McLaren состоит в том, чтобы удержаться впереди Williams и не отпустить в отрыв Ferrari.

Новая машина, дебют которой запланирован на Гран При Сан-Марино в середине апреля, естественно, должна быть еще быстрее, но вот окажется ли она достаточно надежна? Дело в том, что официальное представление McLaren MP4-18 будет приурочено к открытию новой штаб-квартиры гоночной империи Рона



Денниса... Нет, конечно, команда не выставит на старт заведомо "сырой" автомобиль, но все же если сезону-03 суждено стать игрой "на троих" (между Ferrari, Williams и McLaren), то это будет игра в надежность, которую вряд ли можно причислить к сильным сторонам "серебряных стрел" в последние годы.

Надежности в виде стабильно высоких результатов ждут в McLaren и от своих пилотов. Как известно, команда традиционно подписывает контракты с гонщиками лишь на один сезон, но при этом предпочитает подолгу сохранять пары неизменными. Связка Култхард-Райкконен образовалась в результате ухода Мики Хаккинена, и пока нет никаких оснований считать ее долгосрочной. Кими, несомненно, является "перспективным проектом" Рона Денниса, а вот Култхарду после восьмого сезона в McLaren, возможно, придется уступить место кому-то еще. Потенциальных кандидатов на замену Дэвиду масса, и потому единственный шанс шотландца остаться в команде — это доказать, что он сможет завоевать титул раньше Райкконена.

Несмотря на прогресс Williams, многие в "формульном" сообществе склоняются к тому, что именно McLaren суждено низвергнуть Ferrari с Олимпа. Ресурсы, которые команда готова затратить на это, и вправду фантастические — чего стоит хотя бы обещанный партнерами из Mercedes-Benz миллиард долларов на "формульную" программу. Поэтому не удивительно, что и в самой Ferrari "серебряные стрелы" все еще называют своими главными соперниками. Вопрос лишь в том, сколько времени понадобится подопечным Рона Денниса на путь к заветной вершине. Ведь чем дольше будет откладываться победа, тем более пирровой будет выглядеть она в глазах болельщиков.



Mild Seven Renault F1 team

RENAULT **F1**



Renault R23

Ярно Трулли

Италия
Первый старт в Ф-1:
ГП Австралии (1997 г.)
Выступал за команды:
Minardi (1997 г.);
Prost (1997–1999 гг.);
Jordan (2000–2001 гг.);
Renault (2002 г.)
ЛР в ЧМ: 8 (9 очков, 2002 г.)
Участие в ГП/гонках:
97/96
Победы:
Поул-позиции:
Быстрейшие круги:
Очки:38



Фернандо Алонсо

Испания
Первый старт в Ф-1:
ГП Австралии (2001 г.)
Выступал за команды:
Minardi (2001 г.)
ЛР в ЧМ: 23 (0 очков, 2001 г.)
Участие в ГП/гонках:
17/16
Победы:
Поул-позиции:
Быстрейшие круги:
Очки:
Победы:
Поул-позиции:
Быстрейшие круги:
Очки:



Рост:171 см
Вес:67 кг
Дата рождения:29.07.81
Место рождения:Овьедо,
Испания
Место жительства:Овьедо,
Испания
Семейный статус:холост
www.fernandoalonso.com

Команда основана:1898 г.
Дебют в ЧМ Ф-1:ГП Великобритании
(1977 г.)
Сезонов в Ф-1:10
Гонок в Ф-1:140
Победы:15
Первая победа в Ф-1:1979 г., ГП Франции
(Жан-Пьер Жабуй)
Последняя победа в Ф-1:1983 г.,
ГП Австрии (Ален Прост)
Поул-позиции:31
Быстрейшие круги:18
Очки:335
Лучший результат в КК:2 (1983 г.)
Лучший результат в ЧМ:2 (1983 г.)
Штаб-квартира:Энстоун, Великобритания
www.renaultf1.com

Двигатель Renault RS23

Производитель:Renault F1 Team France
Дебют в Ф-1:1977 г.
Гонок в Ф-1:320
Победы:95
Поул-позиции:135
Быстрейшие круги:105
Очки:2034
Кубки конструкторов:6 (1992–1997 гг.)
Чемпионаты мира:5
(1992–1993, 1995–1997 гг.)
Штаб-квартира:Вири-Шатийон, Франция
www.renaultf1.com



Рост:173 см
Вес:60 кг
Дата рождения:13.07.74
Место рождения:Пескара,
Италия
Место жительства:Монако
Семейный статус:холост,
подруга Алессандра
www.jarnotrulli.com



Патрик Фор



Флавио Бриаторе



Жан-Жак Ис



Майк Гаскойн



Пэт Симондс

ТЕСТ-ПИЛОТ Аллан Мак-Ниш

Великобритания
Дата рождения:29.12.69
Место рождения:
Дамфрис, Шотландия,
Великобритания
Место жительства:
Вэрфилд, Великобритания
Семейный статус: холост
www.allanmcnish.com



Участие в ГП/гонках:17/16
ЛР в ЧМ:19 (0 очков, 2002 г.)
Очки:

ТЕСТ-ПИЛОТ Франк Монтань

Франция
Дата рождения:05.01.78
Место рождения:
Форс, Франция
Место жительства:
Форс, Франция
Семейный статус: холост
www.franck-montagny.com



Участие в ГП/гонках:
ЛР в ЧМ:
Очки:

Руководящий и технический состав

Президент Renault F1
Патрик Фор (F)12.05.46
Управляющий директор Renault F1
Флавио Бриаторе (I)12.04.50
Технический директор
Майк Гаскойн (GB)02.04.68
Главный инженер
Пэт Симондс (GB)11.06.53
Главные конструкторы
Тимоти Даншам (GB)31.03.55
Марк Смит (GB)
Заместитель технического директора
Боб Белл (GB)
Директор по развитию Renault F1 France
Жан-Жак Ис (F)16.03.47
Ведущий моторист
Дени Шеврие (F)08.06.54
Руководитель отдела исследований
Тэд Цапски (GB)27.05.57
Главный механик
Джонатан Уитли (GB)

ЧЕТВЕРТЫЙ – НЕ ЛИШНИЙ



В Renault отказываются говорить о своей новой подвеске, как пару лет назад молчали о «широких» моторах



Аэродинамический пакет R23 будет окончательно определен только перед отъездом команды на первую гонку

На сезон-03 Renault ставит перед собой вполне четкую цель – из лидеров «второго эшелона» вырасти в одну из топ-команд Ф-1. Совершив в 2002 году рывок в Кубке конструкторов с восьмого места на четвертое, Renault хочет сохранить набранный темп. «Нам нужны подиумы, именно подиумы – во множественном числе», – напутствовал «конюшню» ее президент Патрик Фор, давая понять, что теперь соперники Renault – это команды Ferrari, Williams и McLaren. Кстати, до середины девяностых Benetton, предшественница Renault, входила в так называемую «большую четверку» Ф-1, которая с тех пор успела превратиться в «двойку», а сейчас представляет собой «тройку», притом с явным лидером – Ferrari. Так как же команда Renault собирается вернуться в «формульную» элиту?

Несмотря на широкие финансовые возможности, команда отказалась от приглашения «звезд» со стороны, предпочитая растить своих собственных героев. Ярно Трулли, которому за шесть сезонов в Ф-1 пока так и не довелось сесть за руль автомобиля, способного претендовать на победу, и совсем молодой Фернандо Алонсо – два протеже шефа Renault Флавио Бриаторе, их личного менеджера. Именно Бриаторе убедил высшее руководство Renault отказаться от услуг Дженсона Баттона, который был так результативен в 2002 году. Но не стоит сводить интригу к банальному желанию Флавио пристроить «своих» пилотов: слишком уж высоки ставки.

Опытный Ярно Трулли прослыл мастером квалификаций, и новые правила должны сыграть ему на руку. Его 22-летнему напарнику пока отводится роль второго номера: отработав год тест-пилотом Renault, Алонсо готовится к своему второму «боевому» сезону в Ф-1, так что сразу ждать от него громких успехов не

приходится. Правда, Бриаторе вовсю нахваливает испанского гонщика и называет его не иначе как своим вторым Михаэлем Шумахером. Добавляя при этом, что и Шумахер в Benetton не выигрывал, пока у него не было достойной техники.

В Renault убеждены, что копирование автомобилей соперников – занятие, недостойное лидеров. Оригинальные технические решения были коньком команды еще два десятилетия назад, когда она первой оборудовала свои моторы Ф-1 турбонаддувом. Быть впереди всех на техническом фронте стремятся в Renault и сегодня. Едва утихла шумиха вокруг ее революционных двигателей с большим углом развала цилиндров, как несколько месяцев назад «конюшня» вновь привлекла к себе внимание новой подвеской с системой оптимизации пятна контакта. Наглядный пример все тех же «широких» моторов показал, что в Renault умеют решать проблемы с надежностью технических новинок – без этого о лидерстве можно и не мечтать.

В таком важном аспекте подготовки как испытания Renault также совершила миниреволюцию, объявив о намерении участвовать в пятничных тестах перед Гран При (с ограничением тестов в остальное время десятию днями). Отсюда напрашиваются два вывода: либо в команде не собираются серьезно модернизировать свой автомобиль R23 по ходу сезона, либо организуют испытательную работу настолько четко, что уложатся в отведенную с марта по октябрь декаду. «Другие команды попросту не думали о пятничных тестах так серьезно, как мы», – считает Бриаторе. Похоже, «конюшня» французского автогиганта стремится быть на шаг впереди соперников во всем. Главное – чтобы этот шаг был сделан в верном направлении.



Sauber Petronas



Sauber C22

Ник Хайдфельд

Германия

Первый старт в Ф-1:
ГП Австралии (2000 г.)
Выступал за команды:
Prost (2000 г.); Sauber
(2001–2002 гг.)
ЛР в ЧМ: 8 (12 очков, 2001 г.)
Участие в ГП/гонках:
51/50
Победы:
Поул-позиции:
Быстрейшие круги:
Очки:19



Рост:164 см
Вес:59 кг
Дата рождения:10.05.77
Место рождения:
Мюнхен-Гладбах, Германия
Место жительства:Монако
Семейный статус:холост,
подруга Патриция
www.nick-heidfeld.de

Хайнц-Харальд Френтцен

Германия

Первый старт в Ф-1:
ГП Бразилии (1994 г.)
Выступал за команды:
Sauber (1994–96, 2002 гг.);
Williams (1997–98); Jordan
(1999–2001 гг.); Prost
(2001 г.); Arrows (2002 г.)
ЛР в ЧМ: 2 (42 очка, 1997 г.)
Участие в ГП/гонках:
144/141
Победы:3
Поул-позиции:2
Быстрейшие круги:6
Очки:161



Рост:178 см
Вес:64 кг
Дата рождения:18.05.67
Место рождения:
Мюнхен-Гладбах, Германия
Место жительства:Монако
Семейный статус:женат, жена
Таня, дочь Лео
www.hhf.de

Команда основана:1970 г.
Дебют в ЧМ Ф-1: ГП Южной Африки (1993 г.)
Сезонов в Ф-1:10
Гонок в Ф-1:163
Победы:
Лучший финиш в гонке:3
Поул-позиции:
Лучшая стартовая позиция:2
Быстрейшие круги:
Очки:122
Лучший результат в КК:4 (2001 г.)
Лучший результат в ЧМ:8 (2001 г.)
Штаб-квартира:Хинвил, Швейцария
www.sauber.ch

Двигатель

Petronas 03A (Ferrari 051)

Производитель: Sauber Petronas Engineering
/Ferrari
Дебют в Ф-1:1997 г.
Гонок в Ф-1:99
Победы:
Поул-позиции:
Быстрейшие круги:
Очки:63
Кубки конструкторов:
Чемпионаты мира:
Штаб-квартира:Хинвил, Швейцария
www.petronas-motorsports.com.my



Петер Заубер



Вилли Рампф



Осаму Готу



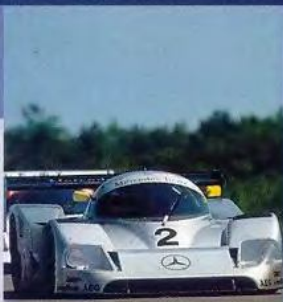
Джеки Экелерт



Бет Цендер

Знаете ли вы, что...

...нумерация моделей машин команды Sauber – "сквозная" и началась с гонок спортпрототипов. "Формульная" программа Петера Заубера стартовала в 1993 году с модели S12. В первой же гонке Юрки Ярвильхто финишировал на ней пятым.



Знаете ли вы, что...

...немецкие гонщики Ник Хайдфельд и Хайнц-Харальд Френтцен стали первой за 10 лет выступлений Sauber в Ф-1 парой пилотов, представляющих одну страну.



Руководящий и технический состав

Президент
Петер Заубер13.10.44
Технический директор
Вилли Рампф20.06.53
Исполнительный директор
Хайнц Халлер
Ведущий моторист
Осаму Готу27.11.48
Главный конструктор
Стефан Тейлор
Тим-менеджер
Бет Цендер
Главный механик
Урс Куратле
Главный гоночный инженер
Джеки Экелерт11.01.55
Начальник клиентского отдела Ferrari
Стефано Говони
Обслуживание моторов на гонках
Винченцо Касторини

МЕЖ ДВУХ ОГНЕЙ



Более изящная, чем прежде, раскраска "носа" нового Sauber выбрана по итогам специального конкурса дизайнеров



В "корме" нового Sauber скрыто немало конструкторских решений, опробованных на прошлогодней Ferrari



Sauber – самая успешная "частная" команда Ф-1 последних лет. Это предмет ее гордости и в этом ее проблема, ибо, как показал минувший сезон, противостоять подшефным "конюшням" автопроизводителей становится все сложнее. И не случайно Петер Заубер уже несколько месяцев "кокетничает" в прессе с концерном Volkswagen, предлагая автогиганту использовать его команду как базу для вхождения в мир Больших Призов. Но даже если этому альянсу не суждено стать реальностью, Sauber даст фору многим куда более обеспеченным командам Ф-1.

По словам Заубера, автомобиль образца 2003 года стал самым дорогим проектом в истории его гоночного предприятия. Под этим, естественно, подразумевается то, что он должен стать и самым успешным. Для совершенствования машины по ходу сезона на базе команды в Хинвиле вот-вот будет сдана в эксплуатацию собственная аэродинамическая труба – непреходящий атрибут каждой уважающей себя "конюшни". Добавьте к этому сплоченный конструкторский коллектив во главе с Вилли Рампфом и получаемый от Ferrari двигатель в сборе с трансмиссией, и получится одна из самых стабильных и конкурентоспособных команд сегодняшней Ф-1.

Но того, что хорошо сегодня, уже завтра может оказаться недостаточно. Понимая это, Петер Заубер решил пересмотреть свой подход к подбору пилотов. Теперь швейцарская команда – это уже не стартовая площадка для перспективной молодежи, какой она была еще пару лет назад. Закаленный в боях Ник Хайдфельд и ветеран Хайнц-Харальд Френтцен – одна из сильнейших пилотских пар в истории Sauber. При этом два трудолюбивых немца как нельзя лучше отвечают той цели, которую ставит перед собой команда: из года в год она остается

неизменной – стабильно набирать очки, а не пытаться удивить публику. В прошлом сезоне Sauber уступила лидерство во "втором эшелоне" соперникам из Renault как раз из-за недостаточно устойчивого потока очков. Но теперь уровень пилотов Sauber явно выше, чем у Renault, а значит, в борьбе за звание "лучшей среди остальных" можно ждать реванша.

На большее Петер Заубер пока не рассчитывает. Увы, "частник" не может позволить себе заявления вроде "в таком-то году мы планируем стать чемпионами". Но, будучи в каком-то смысле подшефной командой Ferrari, Sauber обладает техническими козырями, о которых могут только мечтать ее соперники. Ведь по договоренности со Scuderia для своего нового автомобиля команда получила практически всю "корму" от непобедимого F2002. При проводимом "формульным" начальством курсе на отказ от дорогостоящих технологий ценность такого козыря для небогатой команды становится еще выше. Иначе говоря, пока будет сильна Ferrari, будет сильна и Sauber (кстати, в прогрессе обеих "конюшен" в последние годы заметна явная синхронность).

Вдалеке от автоспортивного "центра мира", Великобритании, Петеру Зауберу удалось создать действительно конкурентоспособную модель команды-середняка, которая по-хорошему обречена играть одну из первых скрипок во "втором эшелоне". Между тем попытки других "конюшен" прорваться на "формульный" Олимп, вне зависимости от количества вложенных в них средств, в последнее время терпят фиаско. А внутреннюю стабильность, которой за долгие годы добилась Sauber, не купить ни за какие деньги. И потому, оставаясь меж двух огней, команда Петера Заубера имеет наибольшие шансы на свой пусть скромный, но успех.



Jordan Ford

JORDAN
Powered By 

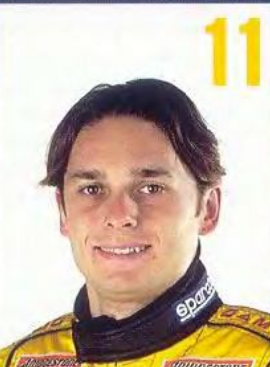


Jordan EJ13

Джанкарло Физикелла

Италия

Первый старт в Ф-1:
ГП Австралии (1996 г.)
Выступал за команды:
Minardi (1996 г.);
Jordan (1997, 2002 гг.);
Benetton (1998–2001 гг.)
ЛР в ЧМ: 6 (18 очков,
2000 г.)
Участие в ГП/гонках:
108/107
Победы:
Пул-позиции:1
Быстрейшие круги:1
Очки:82



Рост:172 см
Вес:64 кг
Дата рождения:14.01.73
Место рождения: ..Рим, Италия
Место жительства:Монако
Семейный статус:холост,
помолвлен с подружкой Луной,
дочь Карлотта, сын Кристофер
www.giancarlofisichella.it

Ральф Ферман

Великобритания

Первый старт в Ф-1:
Выступал за команды:
ЛР в ЧМ:
Участие в ГП/гонках:
Победы:
Пул-позиции:
Быстрейшие круги:
Очки:



Рост:185 см
Вес:78 кг
Дата рождения:20.05.75
Место рождения:Норвич,
Великобритания
Место жительства:
Семейный статус:холост
www.ralphfirman.net

Команда основана:1980 г.
Дебют в ЧМ Ф-1:ГП США (1991 г.)
Сезонов в Ф-1:12
Гонки в Ф-1:197
Победы:3
Первая победа в Ф-1:1998 г., ГП Бельгии
(Дэмон Хилл)
Последняя победа в Ф-1: 1999 г., ГП Италии
(Хайнц-Харальд Френтцен)
Пул-позиции:2
Быстрейшие круги:2
Очки:261
Кубки конструкторов:
Лучший результат в КК:3 (1999 г.)
Чемпионаты мира:
Лучший результат в ЧМ:3 (1999 г.)
Штаб-квартира:Сильверстоун,
Великобритания

www.f1jordan.com

Двигатель Ford Cosworth RS (CR-3)

Производитель: Cosworth Racing LTD
Дебют в Ф-1:1963 г. (Ford)
Гонки в Ф-1:490
Победы:175
Пул-позиции:139
Быстрейшие круги:160
Очки:1296.5
Кубки конструкторов: 10 (1968–1974, 1978,
1980–1981 гг.)
Чемпионаты мира:13 (1968–1974, 1976,
1978, 1980–1982, 1994 гг.)
Штаб-квартира:Нортгемптон,
Великобритания

www.cosworthracing.com

Руководящий и технический состав

Владелец
Эдди Джордан (GB)30.03.48
Финансовый директор
Ричард О'Дрисколл (GB)
Технический директор
Гари Андерсон (GB)09.03.51
Главный конструктор
Анри Дюран (F)21.08.60
Коммерческий директор
Иан Филлипс (GB)09.02.51
Руководитель отдела маркетинга
Марк Галлахер (GB)09.03.62
Тим-менеджер
Тим Эдвардс (AUS)20.03.67
Главный механик
Эндрю Стивенсон (GB)20.09.67
Помощник тим-менеджера
Джерард О'Рейли (GB)



Эдди Джордан



Гари Андерсон



Анри Дюран



Иан Филлипс



Марк Галлахер

Знаете ли вы, что...

...из 16 действующих пилотов, уже имеющих опыт выступлений в Формуле-1, шестеро в прошлом выступали за команду Эдди Джордана. Ни одна другая "конюшня" не может похвастать таким "представительством".



Знаете ли вы, что...

...Ральф Ферман – сын известного в прошлом гонщика Ральфа Фермана-старшего, который сейчас возглавляет компанию Van Driem, производящую шасси для гонок Ф-Форд, а также является совладельцем G-Force – поставляющей машины в серию IRL.



МОМЕНТ ИСТИНЫ



"Когда мы прижаты к стенке, то особенно сильны", — говорил Эдди Джордан несколько месяцев назад в ответ на вопросы о финансовом благополучии носящей его имя команды. Уволив треть персонала, лишившись щедрой спонсорской поддержки Deutsche Post и бесплатных двигателей Honda, Jordan вновь стала подчеркнута независимой "конюшней" с весьма скромным бюджетом. В девяностые годы такая модель принесла команде немало успехов и едва не сделала ее одним из грандов Ф-1. Но обосноваться в "формульной" элите Jordan так и не смогла и потому с сезона-03 начинает новую старую жизнь.

Что символично, работой над автомобилем образца 2003 года руководил Гари Андерсон, отвечавший за техническую подготовку Jordan с момента ее дебюта в Ф-1 и до конца девяностых, когда команда достигла своего пика. В то время как Эдди Джордан искал спонсоров и талантливых пилотов, Андерсон создавал нарочито простые (читай недорогие), но не по деньгам быстрые машины. Так было тогда, и в точности так же обстоят дела сейчас, разве что теперь в паре с Гари работает признанный специалист в области аэродинамики Анри Дюран. Их детище с не сулящим удачу индексом EJ13 получило, как в старые добрые времена, клиентский двигатель Ford Cosworth. Стоит напомнить, что Эдди Джордан собственноручно расторг контракт с Honda, согласившись платить немалые деньги за прошлогодний "ягуаровский" мотор. Хочется верить, что ирландец знает, что делает.

Кто точно знает свое дело, так это лидер команды Джанкарло Физикелла, которого многие считают самым недооцененным из сегодняшних пилотов Ф-1. Итальянец долгие годы пересаживался из одного неудачного автомобиля в другой и очень надеется, что в сезо-

не-03 техника даст ему возможность обратить на себя внимание нужных людей. Ведь мечтой Физикеллы, несмотря ни на что, остается место в топ-команде.

Его новый напарник Ральф Ферман уже осуществил свою мечту, просто став пилотом Формулы-1. У британца ирландского происхождения было немало конкурентов, в том числе и экс-пилот Jordan Эдди Ирвайн, с которым у него поразительно много общего: начиная с национальных корней и заканчивая возрастом дебюта в Формуле-1 и предшествующими успехами в японских гоночных сериях. Так что не стоит считать его появление в составе Jordan случайностью или прихотью спонсоров: быть может, Ферман станет очередным открытием признанного охотника за гоночными талантами Эдди Джордана. Кажется, и в подборе пилотов ирландец решил вернуться к проверенным схемам.

Оценить правильность выбранной стратегии (хотя, по большому счету, выбора и не было) Джордану будет достаточно легко, поскольку у него есть четкие ориентиры. Это две другие частные команды Ф-1, Sauber и Minardi. К уровню первой нужно стремиться, до уровня второй нельзя упасть. В 2003 году в этой нише ожидается серьезная схватка, от успеха в которой зависит будущее Jordan. Ибо предстоящий сезон станет для команды моментом истины, проверкой на жизнеспособность тех принципов, на которых Эдди Джордан более десяти лет строил свое предприятие. Как организатор ирландец (между прочим, один из самых успешных бизнесменов Великобритании) сделал все от него зависящее. Правда, злые языки утверждают, что у команды не полностью профинансирован бюджет на 2003 год и что она рискует повторить печальную судьбу Arrows. Но кто говорил, что будет легко?..

К новому сезону в Jordan отказались от прошлогодней ломаной формы носового обтекателя

Сегодня о громких успехах Jordan конца девяностых напоминает разве что фирменный желтый цвет машин



Jaguar Racing



Jaguar R4

Марк Уэббер

Австралия

Первый старт в Ф-1:
ГП Австралии (2002 г.)
Выступал за команды: Minardi (2002 г.)
ЛР в ЧМ: 16 (2 очка, 2002 г.)
Участие в ГП/гонках: 17/16
Победы:
Полу-позиции:
Быстрые круги:
Очки: 2

14



Рост: 185 см
Вес: 74 кг
Дата рождения: 27.08.76
Место рождения: Куинбиан, Австралия
Место жительства: Марсли, Великобритания
Семейный статус: холост
www.markwebber.com

Антонио Пиццония

Бразилия

Первый старт в Ф-1:
Выступал за команды:
ЛР в ЧМ:
Участие в ГП/гонках:
Победы:
Полу-позиции:
Быстрые круги:
Очки:
www.antonioipizzonia.com.br

15



Рост: 173 см
Вес: 68 кг
Дата рождения: 11.09.80
Место рождения: Манаус, Бразилия
Место жительства: Кембридж, Великобритания; Монако
Семейный статус: холост
www.antonioipizzonia.com.br

Команда основана: 1999 г.
Дебют в ЧМ Ф-1: ГП Австралии (2000 г.)
Сезонов в Ф-1: 3
Гонок в Ф-1: 51
Победы:
Лучший финиш в гонке: 3
Полу-позиции:
Лучшая стартовая позиция: 5
Быстрые круги:
Очки: 21
Лучший результат в КК: 7 (2002 г.)
Лучший результат в ЧМ: 9 (2002 г.)
Штаб-квартира: Милтон-Кейнс, Великобритания

www.jaguar-racing.com



Ричард Пэрри-Джонс



Тони Парнелл



Дэвид Питчфорт



Малькольм Оустлер



Марк Гиллан

тест-пилот Андре Лоттерер

Германия
Дата рождения: 19.11.81
Место рождения: Дуйсбург, Германия
Место жительства: Дуйсбург, Германия
Семейный статус: холост
www.members.aol.com/andrelotterer



Участие в ГП/гонках:
ЛР в ЧМ:
Очки:

тест-пилот Джеймс Кортни

Австралия
Дата рождения: 05.01.78
Место рождения: Сидней, Австралия
Место жительства: Бирмингем, Великобритания
Семейный статус: холост
www.james-courtney.com



Участие в ГП/гонках:
ЛР в ЧМ:
Очки:

Двигатель Ford Cosworth CR-5

Производитель: Cosworth Racing LTD
Дебют в Ф-1: 1963 (Ford)
Гонок в Ф-1: 490
Победы: 175
Полу-позиции: 139
Быстрые круги: 160
Очки: 4616
Кубки конструкторов: 10
(1968-1974, 1978, 1980-1981 гг.)
Чемпионаты мира: 13
(1968-1974, 1976, 1978, 1980-1982, 1994 гг.)
Штаб-квартира: Нортгемптон, Великобритания

www.cosworthracing.com

Руководящий и технический состав

Руководитель программы Ф-1
Ричард Пэрри-Джонс (GB)
Исполнительный директор
Тони Парнелл (GB)
Управляющий директор
Дэвид Питчфорт (GB)
Главный конструктор
Малькольм Оустлер (AUS) 24.04.59
Главный аэродинамик
Бен Агатагилу (GB) 04.11.71
Руководитель отдела развития
Др. Марк Гиллан (GB)
Начальник проектного отдела
Роберт Тейлор (GB)
Главный инженер
Др. Ян Покок (GB)
Управляющий директор Cosworth Racing
Брендан Коннор (GB)
Директор программы Ф-1
Ник Хейс (GB) 09.01.69

КОМАНДА БЕЗ ЛИЦА



Нарочито простая аэродинамика автомобиля Jaguar R4 – результат горького опыта минувшего сезона



Новый гоночный Jaguar рекламирует новый серийный Jaguar XJ – флагман британской марки

В преддверии сезона-03 новый автомобиль команды Jaguar является самым старым элементом принадлежащей концерну Ford "конюшни". Ведь представленная в Интернете машина R4 – это модификация прошлогодней R3B, использовавшейся с середины минувшего сезона. Другое дело – кадровый состав Jaguar: сегодня среди тех, кого принято называть лицом команды, нет ни одного человека, который работал бы в ней год назад. Сменились все – начиная с высшего руководства и начальников отделов и заканчивая пилотами. Неизвестные рядовому поклоннику Ф-1 технократы, собранные из других команд и спортивных подразделений Ford, и молодые гонщики Марк Уэббер и Антонио Пиццония – вот что такое Jaguar образца 2003 года – в каком-то смысле самая новая команда сезона.

Итак, из всего, с чем Jaguar подошла к сезону-03, автомобиль вызывает минимум сомнений. Как объяснил управляющий директор команды Дэвид Питчфорт, кстати, руководивший модернизацией неконкурентоспособного R3 в 2002 году, новый R4 – это простая и весьма консервативная конструкторская концепция. "Нам нужна машина, которая стала бы основой для дальнейшего развития и доезжала бы до финиша, – отметил он. – Звучит незамысловато, но именно этого нам не хватало в начале прошлого года". Если вспомнить о том, как успешно ездил и доезжал до финиша Jaguar Эдди Ирвайна на последних этапах сезона-02 (третье место в Монце и скорость на уровне Ferrari на тренировках), то сформулированный Питчфортом подход нужно признать вполне обоснованным.

Правда, здесь все же есть одно неизвестное – новейший двигатель Cosworth CR-5. Передав старый, но весьма достойный силовой агрегат Jordan и Minardi, британские мото-

ристы предложили своим ключевым партнерам из Jaguar абсолютно новый движок с модным углом развала цилиндров 90 градусов и пониженным центром тяжести. Многочисленные плюсы этой конструкции могут быть обнулены невысокой надежностью, которая свойственна практически всем новым двигателям.

Все это хозяйство предстоит осваивать новобранцам – Уэбберу и Пиццонии. Австралиец имеет за плечами боевой сезон в Ф-1 за Minardi, но не может похвастать навыками работы по совершенствованию машины – на прежнем месте у Марка попросту не было такой возможности. У его напарника, напротив, есть ценнейший опыт испытательной работы в Williams, но сможет ли темпераментный "парень из джунглей" совладать с прессингом, который испытывает дебютант? Новый порядок квалификаций вряд ли окажется ему на руку...

Впрочем, от Уэббера и Пиццонии и не ждут громких успехов, по крайней мере поначалу. "Нам нужны не примадонны, а гонщики, умеющие найти свое место в команде", – заявил еще один "ягуаровский" начальник, шеф вышестоящей структуры PPG Тони Парнелл. В этих словах, пожалуй, наилучшим образом отражена задача, стоящая перед "дикой кошкой" в сезоне-03: добиться слаженной работы безусловно талантливых, но пока не слишком искушенных в "формульных" делах членов команды.

Jaguar действительно ждет очередной переходный период, но это лучшее из того, что могло произойти с командой. В руководстве Ford всерьез подумывали о том, чтобы вовсе закрыть "формульный" проект в его нынешнем виде, стоящий концерну до 150 миллионов долларов в год. И проведенное за последние несколько месяцев обезличивание – это еще и цена, которую пришлось заплатить за то, чтобы марка Jaguar осталась в Ф-1.



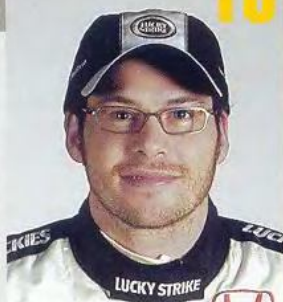
Lucky Strike B·A·R Racing



BAR 005

Жак Вильнев
Канада

Первый старт в Ф-1:
ГП Австралии (1996 г.)
Выступал за команды:
Williams (1996–1998 гг.);
BAR (1999–2002 гг.)
ЛР в ЧМ: 1 (81 очко, 1997 г.)
Участие в ГП/гонках:
116/116
Победы:11
Полу-позиции:13
Быстрейшие круги:9
Очки:213



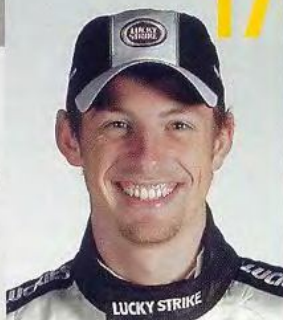
16



Рост:168 см
Вес:67 кг
Дата рождения:09.04.71
Место рождения:Сен-Жан-сюр-Ришелье, Канада
Место жительства:Монако
Семейный статус:холост,
помолвлен с Элли Грин
www.v-world.com

Дженсон Баттон
Великобритания

Первый старт в Ф-1:
ГП Австралии (2000 г.)
Выступал за команды:
Williams (2000 г.);
Benetton (2001 г.);
Renault (2002 г.)
ЛР в ЧМ: 8 (14 очков, 2000 г.)
Участие в ГП/гонках:
51/51
Победы:—
Полу-позиции:—
Быстрейшие круги:—
Очки:28



17



Рост:182 см
Вес:74 кг
Дата рождения:19.01.80
Место рождения:Фром,
Великобритания
Место жительства:Монако;
Бистер, Великобритания
Семейный статус:холост,
подруга Луиза
www.racecar.co.uk/jensonbutton

Команда основана:1998 г.
Дебют в ЧМ Ф-1:ГП Австралии (1999 г.)
Сезонов в Ф-1:4
Гонки в Ф-1:67
Победы:—
Лучший финиш в гонке:3
Полу-позиции:—
Лучшая стартовая позиция:4
Быстрейшие круги:—
Очки:44
Кубки конструкторов:—
Лучший результат в КК:5 (2000 г.)
Чемпионаты мира:—
Лучший результат в ЧМ:7 (2000 г.)
Штаб-квартира:Брэкли, Великобритания
www.barf1.com

Двигатель Honda RA003E
Производитель:Honda Racing
Development (HRD)

Дебют в Ф-1:1964
Гонки в Ф-1:237
Победы:71
Полу-позиции:74
Быстрейшие круги:57
Очки:1296.5
Кубки конструкторов:6 (1986–1991 гг.)
Чемпионаты мира:5 (1987–1991 гг.)
Штаб-квартира:Брэкнелл, Великобритания
www.honda-f1.com

Руководящий и технический состав

Исполнительный директор
Дэйв Ричардс (GB)03.03.52
Технический директор
Джефф Уиллис (GB)23.12.59
Управляющий директор
Ник Фрай (GB)29.06.56
Маркетинговый директор
Хью Чемберс (GB)21.08.57
Главный инженер
Стив Фаррелл (AUS)28.07.58
Тим-менеджер HRD
Шухеи Накамото (J)—
Тим-менеджер
Рон Медоуз (GB)07.02.64
Главный гоночный инженер
Джеймс Робинсон (GB)13.04.60
Ведущий аэродинамик
Уиллем Тот (NL)29.03.52
Главный механик
Алистер Гибсон (ZA)19.08.62



Дэйв Ричардс



Джефф Уиллис



Ник Фрай



Хью Чемберс



Шухеи Накамото

третий пилот
Такума Сато
Япония

Дата рождения:28.01.77
Место рождения:
Токио, Япония
Место жительства:
Мэрлоу, Великобритания
Семейный статус: холост
www.takumasato.com



Участие в ГП/гонках:17/17
ЛР в ЧМ:15 (2002 г.)
Очки:2

тест-пилот
Энтони Дэвидсон
Великобритания

Дата рождения:18.04.79
Место рождения:
Хэмел-Хэмпстед,
Великобритания
Место жительства:
Брэкли, Великобритания
Семейный статус: холост
www.anthonysdavidson.info



Участие в ГП/гонках:2/2
ЛР в ЧМ:23 (2002 г.)
Очки:—

ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР



Крепление дефлектора, "вписанного" в переплетение рычагов передней подвески, выполнено в виде мини-антикрыла



Кожух "иностранного" цвета на презентации, возможно, скрывал очередной эксперимент в конструкции выхлопной системы

В новый сезон команда BAR, несмотря на исходящие от ее шефа Дэвида Ричардса заверения в обратном, вступает в состояние неопределенности. Реорганизованный менеджмент, сильное конструкторское бюро во главе с опытным Джеффом Уиллисом, укрепление альянса с Honda – все эти факторы стабильности могут быть сведены на нет одним-единственным человеком – Жаком Вильневом, для которого сезон-03 – последний по условиям его нынешнего контракта с BAR. Канадец был лидером команды с момента ее создания в 1999 году, однако возглавивший BAR чуть больше года назад Ричардс взял негласный курс на снижение внутрикомандного авторитета Жака. Все попытки чемпиона 1997 года противостоять этой тенденции – включая угрозы уйти из Ф-1 в CART – пока терпят неудачу. Очередным шагом в этом направлении стала январская презентация автомобиля BAR 005, который вывел на сцену новый напарник Вильнева Дженсон Баттон. Британец, недавно подписавший с командой четырехлетний контракт, стал и главным героем презентационного ролика. В общем, как говорится, комментарии излишни...

Нездоровое соперничество между двумя весьма амбициозными гонщиками и перспектива ухода "звездного" Вильнева, скорее всего, будут негативно сказываться на атмосфере в команде на протяжении всего сезона, вне зависимости от результатов отдельных гонок. При всем при этом "конюшня" из Брэкли именно за счет своих пилотов может считаться потенциальным лидером "второго эшелона" Ф-1: при наличии достойного автомобиля пара Вильнев-Баттон будет в состоянии набирать очки куда активнее, чем, например, пилоты прошлогодней обладательницы титула "лучшая из остальных", Renault.

Надеяться на то, что BAR 005 будет конкурентоспособнее своих предшественников, позволяют сразу несколько обстоятельств. Во-первых, это первый созданный Уиллисом с нуля BAR, в котором британец сполна использовал свой опыт успешной работы в Williams, и, по его собственному признанию, некоторые аэродинамические решения Ferrari F2002 – в частности, узкую носовую часть и низкую корму. Во-вторых, мотористы Honda не без оснований утверждают, что их двигатель будет конкурентоспособен с самого начала чемпионата. Дело в том, что во второй половине минувшего сезона "хондовцам" наконец удалось довести до ума свой движок (что не замедлило отразиться на результатах), и сделанные находки легли в основу новой модели RA003E. Не подвела бы надежность – давний бич всех BAR.

Уиллис обещает, что за рулем BAR 005 Вильнев и Баттон смогут бороться за места на подиуме. Несмотря на кажущуюся амбициозность этого заявления, оно вполне осуществимо (ведь поднимался Жак на подиум в 2001 году). Все будет зависеть от того, насколько близко в техническом отношении BAR удалось приблизиться к топ-командам.

Говоря о шансах пилотов BAR, стоит остановиться и еще на одном моменте – новом порядке квалификационных заездов. Единственный зачетный круг – это фактор риска прежде всего для Вильнева, привыкшего ездить, балансируя на грани, но также и для Баттона, которого в его 23 года пока нельзя назвать опытным пилотом. Негатив во внутрикомандной атмосфере лишь усугубит эту проблему, а стало быть, мы возвращаемся к тому, с чего начали: успехи и неудачи BAR в сезоне-03 будут зависеть от того, насколько успешно ее шеф Дэвид Ричардс сумеет "разрулить" человеческий фактор.



Minardi F1 Team

minardi
F1team



Minardi PS03*

Джастин Уилсон

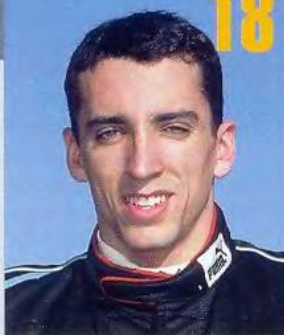
Великобритания

Первый старт в Ф-1:
Выступал за команды:
ЛР в ЧМ:
Участие в ГП/гонках:
Победы:
Пул-позиции:
Быстрейшие круги:
Очки:



Рост:192 см
Вес:80 кг
Дата рождения:31.07.78
Место рождения:Шеффилд,
Великобритания
Место жительства:
Нортгемптон,
Великобритания
Семейный статус:холост
www.justinwilson.co.uk

18



Йос Ферстаппен

Нидерланды

Первый старт в Ф-1:
ГП Бразилии (1994 г.)
Выступал за команды:
Benetton (1994 г.); Simtek
(1995 г.); Arrows (1996,
2000-01 гг.); Tyrrell (1997 г.);
Stewart (1998 г.)
ЛР в ЧМ: 10 (10 очков, 1994 г.)
Участие в ГП/гонках:
91/90
Победы:
Пул-позиции:
Быстрейшие круги:
Очки:17



Рост:175 см
Вес:73 кг
Дата рождения:04.03.72
Место рождения:Монтфорт,
Нидерланды
Место жительства:Монако
Семейный статус:женат, жена
Софи, двое детей: сын Макс,
дочь Виктория
www.verstappen.com

19



Команда основана:1972 г.
Дебют в ЧМ Ф-1:ГП Бразилии (1985 г.)
Сезонов в Ф-1:18
Гонок в Ф-1:287
Победы:
Лучший финиш в гонке:4
Пул-позиции:158
Лучшая стартовая позиция:2
Быстрейшие круги:
Очки:30
Кубки конструкторов:
Лучший результат в КК:7 (1991 г.)
Чемпионаты мира:
Лучший результат в ЧМ:11 (1991 г.)
Штаб-квартира:Фазенца, Италия
www.minardi.it

* - на фото тестовая версия PS01B

Двигатель Ford Cosworth CR-3

Производитель:Cosworth Racing LTD
Дебют в Ф-1:1963 (Ford)
Гонок в Ф-1:490
Победы:175
Пул-позиции:139
Быстрейшие круги:160
Очки:4616
Кубки конструкторов:10
(1968-1974, 1978, 1980-1981 гг.)
Чемпионаты мира:13
(1968-1974, 1976, 1978, 1980-1982, 1994 гг.)
Штаб-квартира:Нортгемптон,
Великобритания
www.cosworthracing.com



Пол Стодарт



Джанкарло Минарди



Габриэле Тредози



Джон Уолтон



Джованни Минарди

тест-пилот

Маттео Бобби

Италия

Дата рождения:02.07.78
Место рождения:Милан, Италия
Место жительства:Монако
Семейный статус:холост
www.matteobobbi.com



Участие в ГП/гонках:
ЛР в ЧМ:
Очки:

тест-пилот

Сергей Злобин

Россия

Дата рождения:29.05.70
Место рождения:Москва, Россия
Место жительства:Москва, Россия
Семейный статус:женат,
жена Ксения, трое детей:
дочь Яна, сыновья Никита и
Егор



Участие в ГП/гонках:
ЛР в ЧМ:
Очки:

Руководящий и технический состав

Президент
Пол Стодарт (AUS)26.05.55
Управляющий директор
Джанкарло Минарди (I)18.09.47
Технический директор
Габриэле Тредози (I)09.09.57
Тим-менеджер
Джон Уолтон (GB)08.04.57
Коммерческий директор
Пол Джордан (GB)
Помощник тим-менеджера
Найджел Стер (GB)19.05.57
Менеджер по снабжению
Джованни Минарди (I)06.11.74

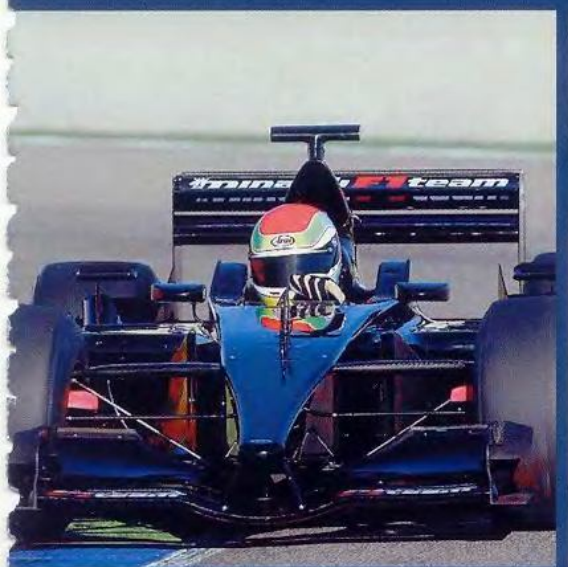
ПОРВАТЬ С ПРОШЛЫМ



В межсезонье свои новые разработки Minardi была вынуждена испытывать на позапрошлом годе шасси



В отличие от старой машины (на фото) в новой у рослого Уилсона не будет проблем с посадкой



Если бы в Ф-1 проводился конкурс на самую экономически эффективную команду, то ей, скорее всего, стала бы Minardi. Судите сами: при бюджете в разы (если не на порядок) меньше, чем у Toyota, в прошлом году "конюшня" набрала те же два очка и по самым разным поводам пользовалась немалым вниманием прессы. Перед сезоном-03 шеф Minardi Пол Стоддарт заявил, что хочет добиться еще большего, а именно — чтобы его команда стала открытием года. Иными словами, Minardi желает раз и навсегда выйти из образа вечного аутсайдера, став крепким середняком-«частником».

Нужно признать, что к новому сезону Стоддарт упаковал свою команду всем необходимым для совершения такой метаморфозы. Прежде всего, Minardi обзавелась отнюдь не второсортным двигателем Cosworth (между прочим, таким же, как у Jordan, в чей костюм стремится влезть Стоддарт), хорошо зарекомендовавшим себя в боях минувшего сезона. Да, надежность техники зачастую была для этой команды более важным козырем в борьбе за очки, чем чистая скорость. Но теперь, если новое шасси не окажется неудачным (а до сих пор конструкторы не были замечены в открывшихся провалах), пилоты Minardi отнюдь не обречены быть навсегда последними в ряду на старте. Тем более что пилотский состав "конюшни" силен как никогда.

Не будет преувеличением сказать, что такой сильный гонщик как Йос Ферстаппен выступает за команду едва ли не впервые в ее истории. Обычно движение пилотов (как правило, молодых) идет в направлении "из Minardi", но опытный голландец повернул эту тенденцию вспять. Йос вполне мог бы вернуться в Ф-1 и в составе другой "конюшни", но по соотношению цена/качество у Minardi нет конку-

рентов. В то же время, команда не отказывается от традиции давать шанс перспективной молодежи: долгожданную возможность проявить себя получил позапрошлогодний чемпион Ф-3000 Джастин Уилсон. Несмотря на многочисленные голоса скептиков, рослый британец уж точно не будет для Minardi такой малополезной обузой как рента-драйвер Алекс Йонг.

При новой системе начисления очков совместных усилий матерого Ферстаппена и амбициозного Уилсона должно хватить на несколько результативных финишей, особенно в начале сезона, когда велик риск технических неполадок у соперников. Но ограничиваться случайными очками команда не намерена. Мотористы Cosworth обещают совершенствовать свой движок по ходу чемпионата, так что теперь Minardi не придется беспомощно наблюдать, как соперники уходят в отрыв. Собственно, в обретении реальных соперников, как ни странно, и состоит главная задача "конюшни" в сезоне-03. Ведь пока ни одна из девяти других команд не называет в числе своих конкурентов Minardi. Если в 2003 году это произойдет, случится то самое открытие, о котором мечтает Стоддарт. Только бы хватило денег. Впрочем, за последние два года австралийский бизнесмен у руля "конюшни" уже доказал, что решать проблемы такого рода он умеет лучше, чем иные корифеи "формульного" бизнеса.

P.S. С тех пор как тест-пилотом Minardi стал Сергей Злобин, у российских поклонников Ф-1 появился дополнительный стимул следить за этой командой. Как известно, в сезоне-03 Minardi будет трудиться на пятничных тестах перед Гран При, для участия в которых, по всей видимости, привлекут и Злобина. Так что у тех, кто планирует в этом году посетить этапы чемпионата, будет возможность вживую увидеть первого русского за рулем автомобиля Ф-1.



Panasonic Toyota Racing



Toyota TF103

Оливье Панис Франция

Первый старт в Ф-1:
ГП Бразилии (1994 г.)
Выступал за команды:
Ligier (1994–1996 гг.);
Prost (1997–1999 гг.);
BAR (2001–2002 гг.)
ЛР в ЧМ: 8 (16 очков, 1995 г.)
Участие в ГП/гонках:
125/124
Победы:1
Поул-позиции:
Быстрейшие круги:
Очки:64



Рост:173 см
Вес:76 кг
Дата рождения:02.09.66
Место рождения:Лион,
Франция
Место жительства:Гренобль,
Франция
Семейный статус:женат, жена
Анна, двое детей
www.olivier-panis.com

Кристиано да Матта Бразилия

Первый старт в Ф-1:
Выступал за команды:
ЛР в ЧМ:
Участие в ГП/гонках:
Победы:
Поул-позиции:
Быстрейшие круги:
Очки:
www.damatta.com



Рост:165 см
Вес:59 кг
Дата рождения:19.09.73
Место рождения:Белу-
Оризонти, Бразилия
Место жительства:Монако
Семейный статус:холост
www.damatta.com

Команда основана1999 г.
Дебют в ЧМ Ф-1ГП Австралии (2002 г.)
Сезонов в Ф-11
Гонок в Ф-117
Победы
Лучший финиш в гонке6
Поул-позиции
Лучшая стартовая позиция8
Быстрейшие круги
Очки2
Кубки конструкторов
Лучший результат в КК10 (2002 г.)
Чемпионаты мира
Лучший результат в ЧМ17 (2002 г.)
Штаб-квартираКельн, Германия
www.toyota-f1.com

Двигатель Toyota RVX-03

Производитель:Toyota (Toyota Motorsport GmbH – TMG)

Дебют в Ф-1:
Гонок в Ф-1:17
Победы:
Поул-позиции:
Быстрейшие круги:
Очки:2
Кубки конструкторов:
Чемпионаты мира:
Штаб-квартира:Кельн, Германия
www.toyota-f1.com

Руководящий и технический состав

Председатель совета директоров TMG
Цутому Томита (J)14.10.43
Глава Panasonic Toyota Racing
Уве Андерссон (S)03.01.38
Заместитель директора
Тоширо Курусу (J)04.02.51
Управляющий производственного отдела
Кейзо Такахаши (J)
Глава моторостроительного отдела
Лука Марморини (I)17.06.61
Главный конструктор
Густав Брюннер (A)12.09.50
Технический директор
Норберт Крейер (D)18.03.52
Тим-менеджер
Анье Паскуали (F)04.09.64
Главный механик
Жерар Ле-Кок (F)
www.toyota-f1.com

Цутому Томита

Уве Андерссон

Лука Марморини

Густав Брюннер

Норберт Крейер

тест-пилот Рикардо Зонта Бразилия

Дата рождения:23.03.76
Место рождения:
Куритиба, Бразилия
Место жительства:
Монако
Семейный статус: холост
www.ricardozonta.com.br



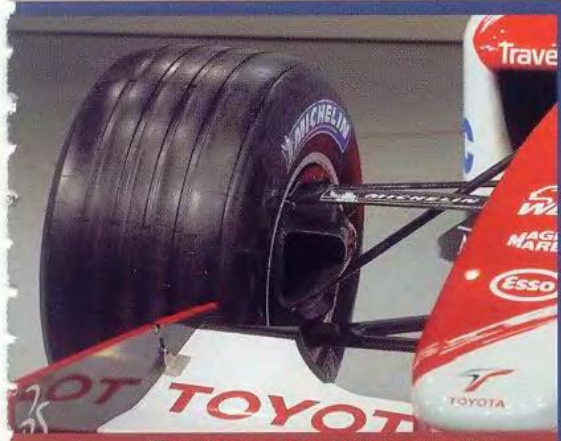
Участие в ГП/гонках:32/31
ЛР в ЧМ:14 (2000 г.)
Очки:3

Знаете ли вы, что...

...дизайн шлема Кристиано да Матты придумал его брат-художник. Но не для самого Кристиано, а для их отца, в прошлом известного автогонщика. А будущий чемпион CART заменил красный цвет на синий и выступает в таком шлеме с 16 лет.



ПРОБЛЕМА ВТОРОГО ГОДА



Мало кто знает, что несколько лет назад именно Toyota надоумила своих давних партнеров Michelin вернуться в Ф-1



Характерный горизонтальный дефлектор на корме перекочевал на новую машину с прошлого года

Перед стартом сезона-03 многие пророчат Toyota, самой молодой команде Ф-1, новые трудности: мол, второй сезон всегда оказывается гораздо сложнее дебютного. Почему это происходит, никто толком не знает, но это действительно так: примеры ряда дебютантов последнего десятилетия вроде Simtek или Prost — тому подтверждение. Однако, в отличие от частных «конюшен», в Toyota в состоянии потратить на решение возможных проблем огромные деньги. И наверняка уже потратили.

Новая Toyota была представлена первой из всех автомобилей 2003 года, в начале января, и сразу после этого отправилась на тесты. При этом начинка машины — мотор и семиступенчатая КПП — испытывались на переходном шасси с начала осени. А еще за несколько месяцев до этого конструкторы приступили к работе над кузовом в новой аэродинамической трубе на базе команды в Кельне. Недостаточно эффективная аэродинамика была самым слабым местом прошлогодней модели, но, по словам Густава Брюннера, новый, более изящный автомобиль все же является эволюцией TF102, а не чем-то революционным. В общем, действовали по принципу «как бы не сделать хуже».

Перед «тойотовским» отделом двигателей не стояла задача исправлять ошибки прошлого, и потому мотористы сосредоточились на том, чем занимаются все их коллеги в Ф-1: снижением веса. Прежний движок прослыл одним из самых добротных и мощных в чемпионате, и остается надеяться, что, сбросив вес, обновленный RVX-03 не стал менее надежным.

Собственно, в качестве технической подготовки Toyota сомневаться не приходится, не зря же команду называют «второй Ferrari». Основные вопросы связаны с пилотским составом. Если приход чемпиона CART Кристиано да Матты

еще можно объяснить желанием заполучить «звезду», пусть и «второй величины», то замена Мики Сало на Оливье Паниса, одного ветерана на другого, до сих пор остается загадкой. В «формульных» кулуарах дали произошедшему одно объяснение: Сало по каким-то причинам недолюбливали «наверху». Поговаривают еще, что в Toyota, как ни в какой другой команде, царят нравы большой корпорации не в лучшем смысле этого слова. Если все действительно обстоит таким образом, то и у двух новобранцев могут оказаться не лучшие условия для работы. Ведь настроение начальства непредсказуемо.

Уве Андерссон ставит перед своей командой задачу регулярно бороться за очки, не уточняя, кому из пилотов это относится в первую очередь. Делать ставку на абсолютного новичка да Матту по меньшей мере наивно: даже предыдущему «пришельцу» из CART Монтею понадобилось несколько месяцев в топ-команде, чтобы обрести хоть какую-то стабильность. А тут еще новый не прощающий ошибок порядок квалификационных заездов. Тогда, быть может, надежда команды — это Панис? Конечно, француз невероятно опытен. Думается, для Toyota Панис — это прежде всего очень компетентный испытатель, и только потом — гонщик, который достаточно стабилен, чтобы «подобрать» очки.

Но Toyota сейчас нужна не столько стабильность, сколько рывок в развитии. Однако пока руководители этой «конюшни» вряд ли могут показать пальцем и сказать: «Вот он, наш будущий чемпион, а вот создатель наших чемпионских машин». Хотя, конечно же, подразумевается, что это да Матта и Брюннер. Им «всего лишь» нужно доказать свою состоятельность. Похоже, для некоторых людей второй сезон Toyota в Ф-1 и вправду будет сложным. Впрочем, первый был столь плох, что хуже, наверное, уже не будет.



Технические характеристики автомобилей

Формулы-1 2003 года

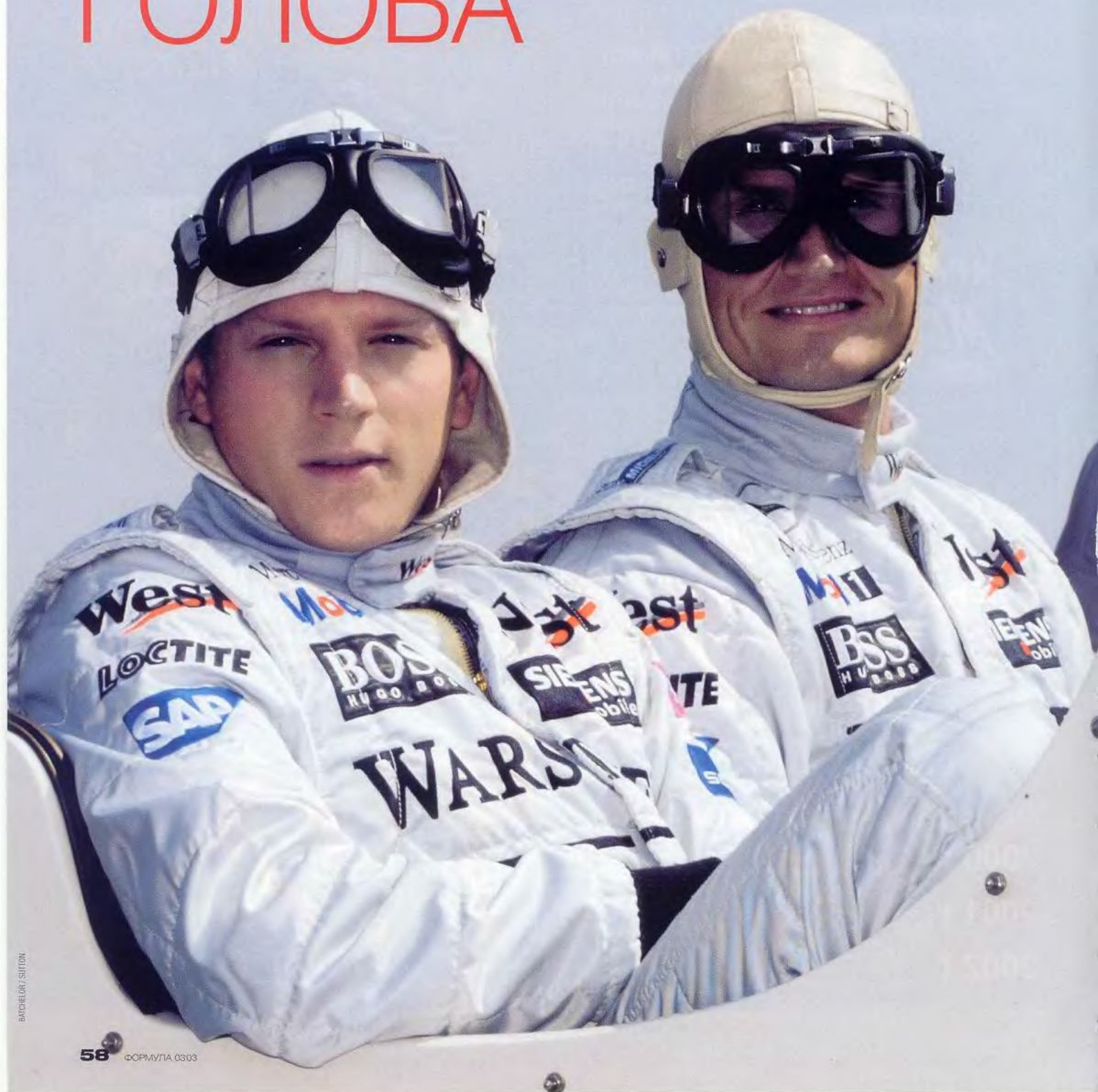
Автомобиль	Ferrari	Williams	McLaren	Renault	Sauber	Jordan	Jaguar	BAR	Minardi	Toyota
Шасси	F2003-GA (YM)	FW25 (YM)	MP4-17D (YM)	R23 (YM)	C22 (YM)	EJ13 (YM)	R4 (YM)	005 (YM)	PS03 (YM)	TF103 (YM)
Подвеска передняя	HT	HT	HT	HT	HT	HT	HT	HT	HT	HT
Подвеска задняя	HT	HT	HT	HT	HT	HT	НПТ	HT	HT	HT
Тормоза	Brembo, Д6	AP Racing, Д6	AP Racing, Д6	AP Racing, Д6	Brembo, Д6	Brembo, Д6	AP Racing, Д6	AP Racing, Д6	Brembo, Д6	Brembo, Д6
Тормозные диски	Brembo, У	CI, У	CI, У	Hitco, У	Brembo, У	Brembo, У	CI, У	Hitco, У	Hitco, У	Brembo, У
Амортизаторы	Sachs	Williams/Penske	McLaren/Penske	Koni	Sachs	Penske	Jaguar/Penske	Koni	Sachs	Sachs
Ремни безопасности	50 мм, 6-точечные	50 мм, 6-точечные	50 мм, 6-точечные	50 мм, 6-точечные	50 мм, 6-точечные	50 мм, 6-точечные	50 мм, 6-точечные	50 мм, 6-точечные	50 мм, 6-точечные	50 мм, 6-точечные
Топливный бак	ATL, К	ATL, К	ATL, К	ATL, К	ATL, К	ATL, К	ATL, К	ATL, К	ATL, К	ATL, К
Колеса передние	BBS, MC 13x12	OZ, MC 13x12	Enkei, MC 13x12	OZ, MC 13x12	OZ, MC 13x12	BBS, MC 13x12	OZ, MC 13x12	BBS, MC 13x12	OZ, MC 13x12	BBS, MC 13x12
Колеса задние	13x13,5	13x13,5	13x13,5	13x13,5	13x13,5	13x13,5	13x13,5	13x13,5	13x13,5	13x13,5
Шины	Bridgestone Potenza	Michelin Pilot	Michelin Pilot	Michelin Pilot	Bridgestone Potenza	Bridgestone Potenza	Michelin Pilot	Bridgestone Potenza	Bridgestone Potenza	Michelin Pilot
Топливо	Shell	Petrobras	Mobil	Elf	Petronas		Castrol	Elf	Mobil	Esso
Смазочные материалы	Shell	Castrol	Mobil 1	Elf	Petronas		Castrol	Nisseki	Mobil 1	Esso
Аккумулятор	CK, 12 В, 5 Ач	CK, 12 В, 5 Ач	CK, 12 В, 5 Ач	CK, 12 В, 5 Ач	CK, 12 В, 5 Ач	CK, 12 В, 5 Ач	CK, 12 В, 5 Ач	CK, 12 В, 5 Ач	CK, 12 В, 5 Ач	CK, 12 В, 5 Ач
Колесная база, мм	3100			3100				3140		3090
Ширина, мм	1796	1800	1800	1800	1800	1800	1800	1800	1800	1800
Высота, мм	950	950	950	950	950	950	950	950	950	950
Масса, кг (с пилотом)	600	600	600	600	600	600	600	600	600	600
Длина, мм	4545			4600				4565		4547
Передняя/задняя колея, мм	1470/1450			1450/1400				1460/1420		1424/1411
Коробка передач	Ferrari, С, ПА	Williams, С, ПА	McLaren, С, ПА	Renault, С, ПА	Sauber, С, ПА	Jordan, С, ПА	Jaguar, С, ПА	BAR – Xtrac, С, ПА	Minardi, С, ПА	Toyota, С, ПА
Число передач	7	7	7	6	7	7	7	7	6	7
Сцепление	AP, 3-ДК	AP, 3-ДК	AP, 3-ДК	AP, 3-ДК	AP, 3-ДК	Jordan/AP, 3-ДК	AP, 3-ДК	AP, 3-ДК	AP, 3-ДК	Sachs, 3-ДК
Двигатель	Ferrari 052	BMW P83, V10	Mercedes FO 111 M, V10	Renault RS23, V10	Petronas 03A (Ferrari 051)	Ford Cosworth RS, V10	Cosworth Racing CR-5, V10	Honda RA003E, V10	Ford Cosworth CR-3, V10	Toyota RVX-03, V10
V двигателя, см³	2997	2998	2998	2998	2997	2998	2998	2998	2998	2998
Угол развала цилиндров	90	90		110	90	72	90		72	90
Масса, кг				90		105			105	
Число клапанов	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Привод клапанов	П	П	П	П	П	П	П	П	П	П
Впрыск	Magneti Marelli	BMW EE	TAG Star	Magneti Marelli	Magneti Marelli	Pi	Pi	Honda PGM-FI	Pi	Magneti Marelli
Зажигание	Magneti Marelli	BMW EE	TAG Star	Magneti Marelli	Magneti Marelli	Cosworth Racing	Cosworth Racing	Honda PGM-IG	Cosworth Racing	Magneti Marelli
Свечи	NGK/Magneti Marelli	Champion	NGK	Champion	NGK	Champion	Champion	NGK	Champion	NGK
Макс. обороты, об/мин	>18800	>18900	>18800	>18500	>18500	>18300	>18700	>18600	>18300	>18500
Дроссель	ЭГ	ЭГ	ЭГ	ЭГ	ЭГ	ЭГ	ЭГ	ЭГ	ЭГ	ЭГ
Блок цилиндров	алюминиевый	алюминиевый	алюминиевый	алюминиевый	алюминиевый	алюминиевый	алюминиевый	алюминиевый	алюминиевый	алюминиевый
Коленвал	стальной	стальной	стальной	стальной	стальной	стальной	стальной	стальной	стальной	стальной



YM – углеволоконный монокок; НПТ – независимая, пружинно-торсионная, на поперечных треугольных рычагах с толкающими штангами; ПА – полуавтоматическая КП; С – секвентальная КП; СК – свинцово-кислотный; ЭГ – электро-гидравлический; Д6 – дисковые, 6-поршневые скобы, гидравлический регулятор ТУ; MC – магниевый сплав; У – углеродные; К – кевлар; 3-ДК – трехдисковое (карбон); П – пневматический;

ШЛЕМ — ВСЕМУ ГОЛОВА

“Я был за рулем 4,9-литрового Ferrari и пытался обогнать машину, шедшую впереди, когда из-под ее заднего колеса выскочил камень, который полетел прямо на меня и пробил насквозь ветровое стекло. Это было похоже, скорее, даже на пулю, чем на камень, и я подумал: “Ого, да он мог здорово меня поранить!” — этот случай, рассказанный легендарным американцем Дэном Герни, стал, пожалуй, той самой точкой отсчета, с которой началась история современных автогоночных шлемов, предусматривающих полную защиту лица гонщика.





В этом шлеме новейшей конструкции, изготовленном фирмой Schuberth, Михаэль Шумахер одержал свою шестую победу в сезоне и 150-ю для Ferrari в Гран При чемпионатов мира. ГП Канады, Монреаль, 9 июня 2002 года



Джеки Стюарт. Гонка чемпионов, Брэндс-Хэтч, 21 марта 1971 года. Шлем уже "правильный" и уже с элементами персональной раскраски и даже логотипом спонсора, но еще без каких-либо "премудростей"

31 год спустя. Другое время, другой британец и уже совсем другой шлем: Дженсон Баттон после тренировок перед ГП Бразилии, "Интерлагос", 31 марта 2002 года



Шлем Жана Алези (от итальянской фирмы Bieffe) с легкой руки попавшего в аварию французского гонщика достался в качестве редчайшего сувенира одному из зрителей. ГП Канады, Монреаль, 13 июня 1999 года



В начале были "чепчики"

На заре автоспорта голову гонщика прикрывал лишь полотняный, в лучшем случае авиационный кожаный шлем "с ушами", который надевался скорее "для фасона" и предохранения волос от моторного масла, нежели из соображений безопасности. В лучшем случае он мог отчасти защитить самую уязвимую часть головы – виски и, как мрачно пошутил один из специалистов по автогонкам, "удержать мозги разбившегося гонщика от выпадения из расколотого черепа ему же в руки – хотя это ему все равно уже не помогло бы".

Посему в гонках Формулы-1 мягкие шлемы были запрещены почти с самого начала ее существования – с 1952 года. Полумеры по приданию тканым шлемам жесткости, вроде пропитки их клеем или обкладки пробкой, должного эффекта не дали, и тогда на свет появились действительно жесткие шлемы. Познакомленные у летчиков реактивной авиации, они выполняли функцию, так сказать, "второго черепа", прикрывая главным образом верхнюю часть головы и благодаря демпфирующей внутренней прокладке смягчая инерционное деформирующее воздействие на мозг при столкновениях. Но и они полной защиты не обеспечивали, поскольку оставляли открытым лицо (такая конструкция давала возможность летчикам использовать кислородную маску). И достаточно посмотреть на черные от грязи и копоти (лишь с двумя белыми овальными следами от защитных очков вокруг глаз) лица гонщиков, запечатленные в кадрах того времени, чтобы понять, что они были уязвимы в равной степени и для камней, как в рассказе Герни, и для обломков машин, летящих навстречу, и для ударов о те или иные поверхности. Выглядели эти "чепчики", конечно, очень романтично, но...

Герни приспособился было гоняться в защитной кожаной маске, пока однажды, побывав на соревнованиях по мотокроссу в Лос-Анджелесе, не узрел уже готового решения в виде интегральных



"Интернэшнл Трофи", Бруклендс, 1934 года. Уже в довоенные годы кое-кем из гонщиков предпринимались попытки более эффективно защитить свое лицо

шлемов фирмы Bell, конструкция которых была разработана специально для подобных гонок. Благодаря наличию широкой дуги "от уха до уха" в нижней передней части такой шлем защищал уже рот, подбородок, а частично и шею гонщика, а прозрачное "забрало" прикрывало нос и глаза.

До Герни шлем Bell в 1967 году уже опробовал в автогонках протеже Дэна и бывший мотогонщик Суид Сэвидж, но всеобщее внимание к такой конструкции привлек именно Герни, когда в следующем году впервые вышел в шлеме Bell на старт Indy 500, а затем и на старт ГП Формулы-1 на "Нюрбургринге". Разницу он ощутил тут же: "Я был далеко не самым низкорослым пилотом в Ф-1, так что раньше получал сполна все то, что летело мне в лицо. В полнозащитном же шлеме я почувствовал себя совсем иначе, гораздо лучше – словно пересел из открытого родстера в закрытое купе. Это, несомненно, был огромный, революционный шаг вперед".

Тем не менее прошла еще пара лет, прежде чем новые шлемы стали использовать большинство гонщиков. "Такова уж человеческая натура, не склонная к переменам, – поясняет Герни. – Кроме того, многие (в том числе и я сам поначалу) сомневались, будет ли такой шлем хорош и в дождь, не запотеет ли изнутри стекло. Но принятие мер, предотвращающих запотевание визира, делало его пригодным и для гонок в сырую погоду. Наконец, кое-кто из гонщиков, полагая, испытывал в таком шлеме чувство клаустрофобии".

Так или иначе, со временем интегральные шлемы (конструкцию которых фирма Bell почему-то не запатентовала, и она стала общедоступной) стали неотъемлемой принадлежностью обмундирования автогонщиков. И автору этих строк однажды лично довелось убедиться в мудрости этого решения: участие в одной из гонок в шлеме старой конструкции (регламент того времени этого не запрещал) даже при наличии ремней безопасности стоило мне изрядной части зубов после удара при



Антонио Бривио, Тацио Нуволари, Рене Дрейфус, Джузеппе Фарина, Рудольф Караччиола и Эрл Хоу перед стартом ГП Монако, 22 апреля 1935 года. По "головным уборам" гонщиков того времени вряд ли можно различить



Юный Гэри Брэбзэм примеряет шлем отца.
ГП Южной Африки, Кьялами, 7 марта 1970 года

столкновении незащищенной частью лица об переднюю стойку кузова. Будь на голове шлем системы Bell с защитным ободом по нижнему периметру – зубы остались бы целы.

Легче, прочнее, удобнее

Современный шлем автогонщика – без всякого преувеличения – это сложное инженерно-техническое сооружение. Да и внешние такой шлем смотрится, как экипировка из “Звездных войн”, но главное, как “пошутит” все тот же специалист, “гонщик в нем имеет все шансы покинуть автоспорт по собственному желанию на своих двоих, а не вперед ногами в деревянном ящике”. Несмотря на прямое родство со шлемами для мотогонки, шлемы, которые используют гонщики Ф-1, выглядят несколько иначе. Лицевой вырез, закрываемый визиром, в них заметно меньше, поскольку в отличие от мотогонщика пилот Ф-1 имеет гораздо меньшую зону обзора, попросту меньше может крутить головой. А раз

меньше вырез, то меньше и вероятности для попадания камней и обломков. Хотя оно и “пуленепробиваемое”, но все же.

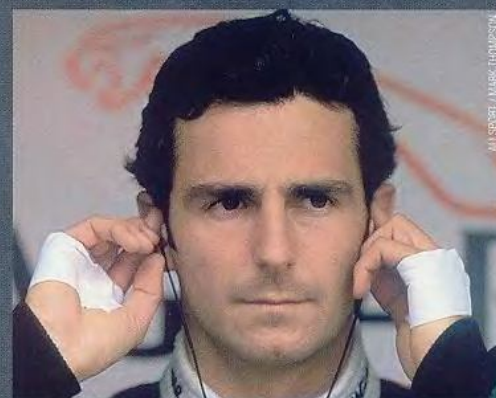
Наружная оболочка шлема, по-прежнему выполняющая функцию “второго черепа”, изготавливается из многослойного материала (CLC – complex laminate construction), включающего кевлар, стекловолокно и углепластик. Визир шлема выдерживает удары камней на скорости свыше 300 км/час, что и впрямь сравнимо с выпущенной из ружья пулей. В солнечную погоду используются затемненные визиры с придиесвым покрытием, в дождь – обычные, но и те, и другие имеют слой, предотвращающий запотевание. Снаружи основной визир прикрывается еще и несколькими гибкими прозрачными “дублерами”, которые гонщик срывает по мере их загрязнения и помутнения от микроцарапин. В течение гонки обычно расходуются три таких гибких накладки, хотя бывает, что доходит и до пяти. Первую гонщик срывает уже после первых кругов дистанции, когда в лицо ему летит больше всего грязи и масла. В дождь накладки,

Джонни Серво-Гевин одним из первых последовал примеру Герни. ГП Канады, “Моспорт-парк”, 29 сентября 1969 года



Грэм Хилл.
“Нюрбургринг”, ГП
Германии, 4 августа
1968 года. В шлеме
такого “фасона”
можно было запросто
недосчитаться зубов

Прежде чем облачиться в шлем, Педро де ла Роса (как, впрочем, и любой другой пилот Ф-1) сначала “затыкает” уши микрофонами системы связи...



...старается попасть головой в “балаклаву”...



...втискивает первую во вторую...



...продолжает втискивать...



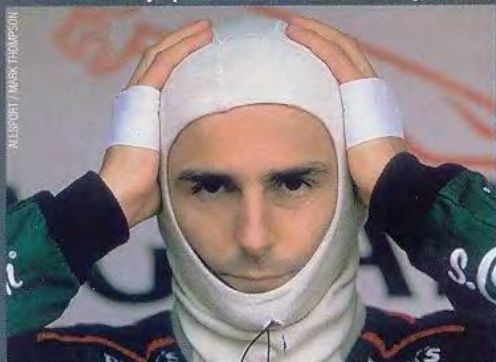
...успешно завершает эту процедуру...



...поправляет прическу...



...устраивается в "балаклаве" поудобнее...



...застегивает воротничок и...



Уф! Наконец-то можно надеть и сам шлем...



Жаки Икс собственноручно усовершенствует шлем перед гонкой.
ГП Нидерландов, Зандфорт, 20 июня 1971 года



Йо Зифферт, 1971 год

как правило, не используются вовсе, поскольку в этом случае более эффективно применение специального водо- и грязеотталкивающего покрытия основного визира.

Застежка изготовлена также из кевлара и титана. Благодаря использованию таких материалов весит современный шлем всего 1,5 кг (непосредственно наружная оболочка без "начинки" – всего 600 г!), что тоже немаловажно при четырехкратных перегрузках (и, соответственно, таком же увеличении веса всего снаряжения) при прохождении поворотов и торможении в современной Ф-1.

Внутреннее покрытие шлема изготавливается из пеноистого полистерена, поглощающего энергию при ударах, точно по форме головы гонщика (так же, как и сиденье), что повышает не только безопасность, но и комфорт. Двойная функция и у огнеупорной "подкладки": помимо того, что она дает гонщику несколько жизненно важных "лишних" секунд в случае воспламенения машины, она также эффективно устраняет пот.

Голова гонщика не меньше мотора нуждается в охлаждении, и для этого под визиром предусмотрены отверстия, направляющие све-

жий воздух внутрь шлема. Еще совсем недавно в жаркую погоду гонщики укрепляли по нижнему краю визирного окна небольшие кусочки резины, чтобы визир закрывался не до конца и сквозь щель проходило больше воздуха. Но после гибели Сенны в 1994 году введены замки, фиксирующие "забрало" в закрытом положении. И роль правильно спроектированной системы охлаждения, таким образом, значительно возросла.

Горячий воздух отводится наружу посредством таких же отверстий, расположенных в верхней части шлема. Но тот же встречный поток воздуха при скорости свыше 300 км/час норовит и сорвать шлем с головы гонщика, поэтому его аэродинамика столь же важна, как и аэродинамика машины в целом. В частности, "аэродинамический пакет" современного шлема для Ф-1 включает "прижимной" элемент (прозванный "утиным носом") по низу лицевого защитного обода и задние "гребни".

Чтобы усилить защиту лица гонщика, конструкторы пытались "врезать очки" в шлем, но развития подобные идеи не получили. Джон Уотсон, ГП Франции, Дижон-Пренуа, 1 июля 1979 года





Михаэль Шумахер готовит шлем к своему первому выступлению в Ф-1. ГП Бельгии, Спа-Франкоршам, 25 августа 1991 года

Кроме того, форма шлема самым существенным образом влияет на аэродинамику всего автомобиля. Например, на работу верхнего воздухозаборника, через который «дышит» двигатель. Неграмотно спроектированный шлем может уменьшить приход воздуха и тем самым «придушить» мотор на 5–10 л.с. А правильно подобранный – наоборот – добавит пятую-другую «лошадок».

Внутри кокпита независимо от погоды температура доходит до 50° С, так что в охлаждении нуждается также и тело гонщика. Поэтому в шлеме, опять же под визиром, предусмотрено еще и отверстие для трубочки, посредством которой гонщик пьет воду из установленной в кокпите бутылки.

Важнейшая функция шлема, без которой немислима современная Формула-1 – коммуникативная. Стационарно вмонтированные системы связи запрещены правилами безопасности, но конструкция шлема учитывает использование микротелефонов, вставляемых в ушные раковины (и в соответствии с этим так-

же изготавливаемых индивидуально) и попутно снижающих чрезвычайно высокий уровень внешних шумов (до 108 децибел, как в хорошей дискотеке), и микрофона, закрепляемого как можно ближе ко рту, чтобы максимально перекрыть те же самые шумы.

И, как говорится, последняя по порядку, но не по значению функция шлема современного пилота Ф-1 – рекламная. «Вторая голова» гонщика – прекрасное, высокорентабельное место для размещения рекламы. И чем больше фирм хотят разместить свои логотипы на шлеме, тем, как правило, лаконичнее его арtdизайн: спонсорские деньги важнее художественных изысков. При этом и все «художества», и спонсорские логотипы – это ни в коем случае не тривиальные стикеры, а исключительно ручная «роспись» посредством аэрографа по компьютерным эскизам. Девяносто процентов времени в этой долгой и кропотливой работе занимает подготовка и размещение на шлеме трафаретов, и лишь оставшиеся десять – собственно нанесение краски.

В течение сезона – учитывая не только Гран При, но и все тесты – гонщик Ф-1 сменяет 10–15 шлемов.

Шлем без боевой раскраски сегодня выглядит, право же, дико. Обратите внимание на сменные аэродинамические элементы в затылочной части



Шлемы Эдди Ирвайна и Педро де ла Росы в гараже Jaguar, тренировка, ГП Австралии, Мельбурн, 2 марта 2002 года



«Последний штрих» перед стартом – прокладка по нижнему краю шлема и сквозь него питьевой трубочки. Жак Вильнев, ГП Испании, Барселона, 28 апреля 2002 года



Айртон Сenna. ГП Мексики, Мехико-Сити, 24 июня 1990 года. Спустя четыре года в Имоле через такое же визирное отверстие в висок бразильскому Волшебнику вопьется убившая его деталь подвески



Элементы персональной раскраски шлема гонщика, бывает, сохраняются независимо от того, за какую команду он выступает. Жан Алези, ГП Европы, «Нюрбургринг», 24 июня 2001 года (вверху) и Бельгии, Спа-Франкоршам, 2 сентября 2001 года (внизу)





На этом снимке можно рассмотреть выходные вентиляционные отверстия шлема. Дэвид Култхард, квалификация ГП Германии, Хоккенхайм, 28 июля 2001 года



Механик Ferrari наклеивает защитную пленку на шлем Михаэля Шумахера. ГП Малайзии, Сепанг, 16 марта 2001 года



Когда гонщик находится в машине, современный шлем выглядит уже как элемент ее конструкции. Что недалеко от истины. Фелипе Масса, тренировка ГП Австралии, Мельбурн, 1 марта 2002 года



В защитном ободке, прикрывающем нижнюю часть лица, видны входные вентиляционные отверстия и отверстие для питьевой трубочки. Эдди Ирвайн, квалификация ГП Бразилии, "Интерлагос", 30 марта 2002 года

Лучшее – враг хорошего

Большинство пилотов ЧМ Ф-1 выступают ныне в шлемах японской фирмы Agai – это Рубенс Баррикелло, Дэвид Култхард, Кими Райкконен, Хуан-Пабло Монтойя, Педро де ла Роса, Такума Сато, Алекс Йонг, Аллан Мак-Ниш. Среди клиентов Agai были также Мика Хаккинен и Йос Ферстаппен. При этом японцы главным образом производят и продают мотоциклетные шлемы, а шлемы для Ф-1 – это штучная продукция, не столько чистой воды коммерция, сколько реклама. Что, правда, в конечном счете – тоже коммерция.

Бельгийские же шлемы Bell, с которых когда-то все и началось, сейчас используют всего шестеро пилотов ЧМ Ф-1 – Оливье Панис, Жак Вильнев, Дженсон Баттон, Ярно Трулли, Энрике Бернольди и Мика Сало. Хотя еще совсем недавно, в начале прошлого года среди клиентов Bell числился и самый желанный – Михаэль Шумахер.

Сегодня Михаэль, равно как и Ральф, а также Ник Хайдфельд "носят" на своих головах шлемы немецкой фирмы Schubert, еще пару лет назад никакого отношения ни к авто-, ни даже к мотоспорту не имевшей, но зато "собаку съевшей" на производстве защитных касок для армии и полиции и поставляющей их по всему миру.

Заняться производством шлемов для Ф-1 немцев побудила авария Шумахера в Сильверстоуне в 1999 году. И хотя в ней их титулованный земляк поранил не голову, а ноги, они решили позаботиться именно о драгоценной голове тогда еще двукратного чемпиона мира. Но начали немецкие оборонщики не с Шумахера, к которому, как известно, на хромой козе не подъедешь, а с куда менее пафосного и более доступного для экспериментов Хайдфельда. И уже спустя пять месяцев, на домашнем "Нюрбургринге" Ник, в то время пилот Ф-3000, щеголял в новеньком немецком шлеме.

"Изучив все используемые на тот момент в Формуле-1 шлемы на предмет того, что и как можно улучшить в их конструкции, исходя из нашего огромного опыта в области производства подобной продукции для армии и полиции, мы нашли несколько таких возможностей", – поясняет Оливер Шимпф, глава отдела исследований и развития фирмы Schubert.

Одна "голова" хорошо, а две разных – лучше. ГП Малайзии, Сепанг, 17 марта 2002 года





Художественный дизайн шлема Эдди Ирвайна
один из самых сложных и впечатляющих.
Квалификация ГП Монако, 25 мая 2002 года

— Мы решили создавать шлем вместе с нашим земляком Ником Хайдфельдом и не просчитались. Именно благодаря Нику и его опыту мы получили много важнейшей информации. Он очень талантливый пилот и очень критичен по отношению ко всем аспектам машины и оснащения, и наш первый прототип QF1 — это во многом реализация именно его идей, советов и поправок. Фактически мы предоставили ему возможность, используя наши технологии и мощности, сделать свой собственный шлем”.

Уже в сентябре того же, 2000 года была изготовлена вторая модель шлема — QF1.1. Новый шлем дали протестировать Ральфу Шумахеру, и тот остался им очень доволен. И лишь тогда представители Schubertth предложили сотрудничество Шумахеру-старшему, который к тому времени сам уже интересовался новым “головным убором”. Специально для него (к осенним тестам) был сконструирован и изготовлен третий прототип, RF1.

Для этого Михаэлю пришлось специально прибыть на завод, где его голову досконально обсняли двумя видеокамерами. Эти сведенные воедино записи и стали основой для конструктивных данных нового шлема. “В нашем распоряжении оказалась 100%-ная компьютерная копия головы Михаэля, так что, можно сказать, мы “извляли” шлем непосредственно вокруг его головы. Как, впрочем, и все другие наши шлемы. При этом Ральф использует шлем того же типа, что и его старший брат, а вот Нику Хайдфельду новая модель не подошла, и он по-прежнему использует шлем той же конструкции, которую мы разработали в самом начале при его непосредственном участии. Проблема в том, что сам он маленький, а голова у него большая, и это диктует совершенно другую форму шлема, в том числе и с точки зрения аэродинамики”.

Немецкие оборонщики, по их словам, могли бы обеспечивать своими шлемами десяток гонщиков, но предпочли сфокусировать свои усилия лишь на трех немцах, способных наиболее плодотворно участвовать в проектировании и доводке новых образцов. Конечно же, в поле зрения компании был и Хайнц-Харальд Френтцен, но он успел уже, можно сказать, к самому шапочному разбору, и ему “шапки” (а вернее — производственных возможностей) не хватило. Зато каждый из трех гонщиков,

Шлемы гонщиков “большой шестерки”. ГП Австрии,
10 мая 2002 года



Защитные шлемы для участия в международных автосоревнованиях

1. Стандарты прочности:

Все гонщики, участвующие в кольцевых соревнованиях, горных гонках или спецучастках ралли, включенных в календарь FIA, должны использовать защитные шлемы, соответствующие одному из нижеследующих стандартов:

- Snell Foundation 1995-SA (США)
- British Standards Institution BS6658-85 type A/FR, включая все поправки (Великобритания)
- SFI Foundation Inc., SFI spec 31.1 и SFI spec 31.2 (США)

2. Изменения в конструкции:

Конструкция шлема может быть изменена лишь в соответствии с инструкциями, утвержденными производителем и одной из организаций по стандартам, перечисленным выше в параграфе 1, которые сертифицировали данную модель. Любые другие изменения в конструкции шлема влекут за собой признание его несоответствующим требованиям данной статьи.

3. Максимальный вес и системы связи:

Вес шлема может быть проверен в любой момент в течение автоспортивного мероприятия и не должен превышать 1800 г для шлема с защитой лица и 1400 г для шлема без защиты лица, включая все принадлежности и дополнительные атрибуты.

Встроенные в шлем радиотелефоны запрещены на всех кольцевых и горных гонках (разрешены микрорадиотелефоны, закрепляемые внутри ушной раковины). Исключения допускаются только по медицинским показаниям, подтвержденным медицинской комиссией национальной автомобильной федерации, к которой относится гонщик. Установка микрофонов может производиться только в соответствии с положениями параграфа 2.

4. Декоративное оформление:

Краска может вступать в реакцию с материалом, из которого изготавливается шлем, поэтому при нанесении на шлем графических изображений должны соблюдаться рекомендации и запреты производителя и, соответственно, использоваться только указанная в спецификации производителя краска (акриловая, полиуретановая эмаль или другие краски для воздушной сушки), и желательно, чтобы эту работу выполнял одобренный производителем специалист. Это особенно важно для шлемов, отформованных впрыскиванием, раскраска которых особенно затруднена.

В процессе окраски шлема должна быть предусмотрена надежная защита его внутреннего покрытия от попадания краски, поскольку она может повлиять на его характеристики.

Не должны применяться краски, требующие термической сушки, и любые процессы, если они предполагают превышение максимальной температуры эксплуатации шлема, предусмотренной соответствующим стандартом.

При использовании стикеров и переводных изображений должны быть также приняты во внимание инструкции производителя.

использующих шлемы Schubert, имеет персонального техника на каждом ГП, отвечающего, в частности, за подбор и установку на шлем небольших пластмассовых аэродинамических элементов, которые, как и оперение самой машины, подбираются применительно к особенностям каждой трассы (для этого имеется три-четыре варианта при том, что форма самого шлема остается неизменной для всех трасс).

Роль главного испытателя новейших типов шлемов сейчас перешла к Ральфу Шумахеру. Он пробует различные специальные модификации – например, для жаркой погоды или для дождливой. Он испытывал и особо выдающееся достижение немецких «шлемостроителей» – сверхлегкую модель, весящую всего 1300 г. Такого радикального снижения веса (ведь в шлеме буквально каждый грамм на счету!) удалось достичь за счет применения не обычного, а сверхлегкого стекловолокна и высокопрочного полиэтилена. Именно конструкторы Schubert первыми применили и более легкую титановую застежку. Экономия в весе дает также и особая, фирменная формовочная технология.

При создании новых шлемов немцы применили все свои знания по пуле- и осколкозащите. В качестве материала использовался тот же кевлар, что и при изготовлении шлемов для спецназа, а технология – та же, что и при производстве ракет и истребителей, а также монококов для автомобилей Ф-1 – то есть эти шлемы (наружную оболочку) попросту «выпекают». Это очень дорогая, сложная и длительная процедура, причем каждый шлем – это ручная работа, в то время как все прочие на сегодняшний день шлемы в Ф-1 – так или иначе серийная продукция. Неудивительно, что каждый шлем Schubert стоит 7500 долларов. Это отнюдь не дешево, но, надо полагать, он стоит этих денег; раз Михаэль Шумахер в прошлом году даже прервал ради возможности выехать в нем на трассу действующий контракт с Bell, несмотря на грозящую ему неустойку в размере 1 млн долларов.



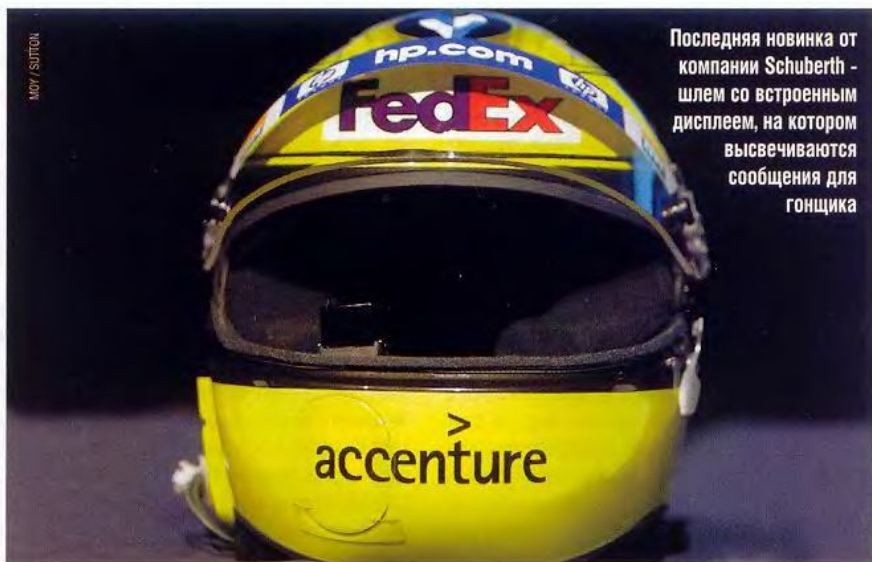
В таком шлеме (для рекордных спусков на горных лыжах), наверное, и черт не страшен. Жан Алези, ГП Австрии, Шпильберг, 25 июля 1999 года

Еще одна новинка – вентиляционная система, способная пропускать до 7 литров воздуха в секунду и понижающая температуру внутри шлема на 5 градусов по Цельсию. Правда, на большой скорости воздух попадает в шлем вместе с углеродной пылью от тормозов и грязью с трассы, поэтому пришлось предусмотреть установку фильтра, после чего объем поступающего в шлем воздуха сократился вдвое (что, впрочем, тоже более чем достаточно), но зато это уже очищенный, свежий воздух. А применение в фильтре активированного угля позволяет очистить воздух и от вредных газов.

Что же касается упомянутой выше аэродинамики, то и здесь немцы сумели установить новые стандарты работы, хотя прежде ни о чем таком и понятия не имели – ну, в самом деле, какое отношение аэродинамика может иметь к голове полицейского? Каждое свое изделие немцы теперь продвигают в собственной аэродинамической трубе вместе с кокпитом машины и очень тесно сотрудничают с инженерами команд, что позволяет наилучшим образом «вписать» контур шлема в аэродинамику машины.

А когда-то все начиналось с обычных «чепчиков»...

Борис Мурадов



Последняя новинка от компании Schubert – шлем со встроенным дисплеем, на котором высвечиваются сообщения для гонщика

СПАСИТЕЛЬНЫЙ HANS

Едва покончив с обедом, профессор вновь вернулся к решению проблемы, хотя казалось, что решения у нее нет вовсе. Он гипнотизировал взглядом первоначальный, оказавшийся неудачным вариант своего изобретения и с досады уже готов был рвать волосы на голове и биться этой головой об стену. Хотя как

раз ради сохранения головы и шеи в целостности он и затеял эту работу. В сердцах ученый муж рванул столь досаждавшие ему задние “фалды” – самое слабое звено своей конструкции и тут же радостно завопил: “Эврика!!!” Его вдруг осенило: надо вообще отказаться от этих деталей сзади, заменив их на жесткую стойку-во-

ротник, представляющую собой единое целое с грудными опорами. Профессор был так возбужден этой идеей, что тут же с помощью своей 12-летней дочери прямо за обеденным столом соорудил из картона и липкой ленты макет усовершенствованного устройства – устройства, известного ныне как HANS.



HANS – это аббревиатура, которая служит для обозначения устройства под названием Head and Neck Support (буквально: “поддержка шеи и головы”). Американец Джим Даунинг – создатель и пилот серии спортпрототипов Mazda с роторным двигателем, выступавший в гонках IMSA и в “Ле-Мане” – еще в начале 80-х обратил внимание на взаимосвязь между тяжелыми травмами головы и шеи при резких ударах большой силы и тем фактом, что, в то время как тело гонщика надежно зафиксировано ремнями безопасности, его голова, хоть и “огороженная” шлемом, находится в “свободном полете”. Он-то и обратился с просьбой помочь найти решение этой серьезнейшей проблемы к своему доверю (то есть брату жены), доктору Роберту Хаббарду – профессору биомеханики инженерного колледжа Мичиганского университета. Тот после раздумий и консультаций с коллегами нарисовал нечто похожее на спасательный жилет, который, прикрепленный к шлему, застегивался бы вокруг шеи и плеч гонщика спереди и сзади. Однако изготовленный прототип на деле оказался отнюдь не так хорош, как на эскизе. Одной из проблем

было то, что при сильном ударе спинные “фалды” этого жилета могли оторваться, да и мешали они гонщику. Тогда-то и случилась описанная выше история.

В 1987 году Хаббард запатентовал свое изобретение сначала в США, а затем и за их пределами, изготовил из углепластика и кевлара прототип, а испытывать его в условиях реальных гонок взялся Даунинг. Все было прекрасно, кроме одного: Даунинг был – вот ведь досада! – не из тех гонщиков, которые часто разбиваются. Но после удачных краш-тестов, проведенных в университете Уэйна при поддержке компании General Motors, стало ясно: изобретение ждет большое будущее.

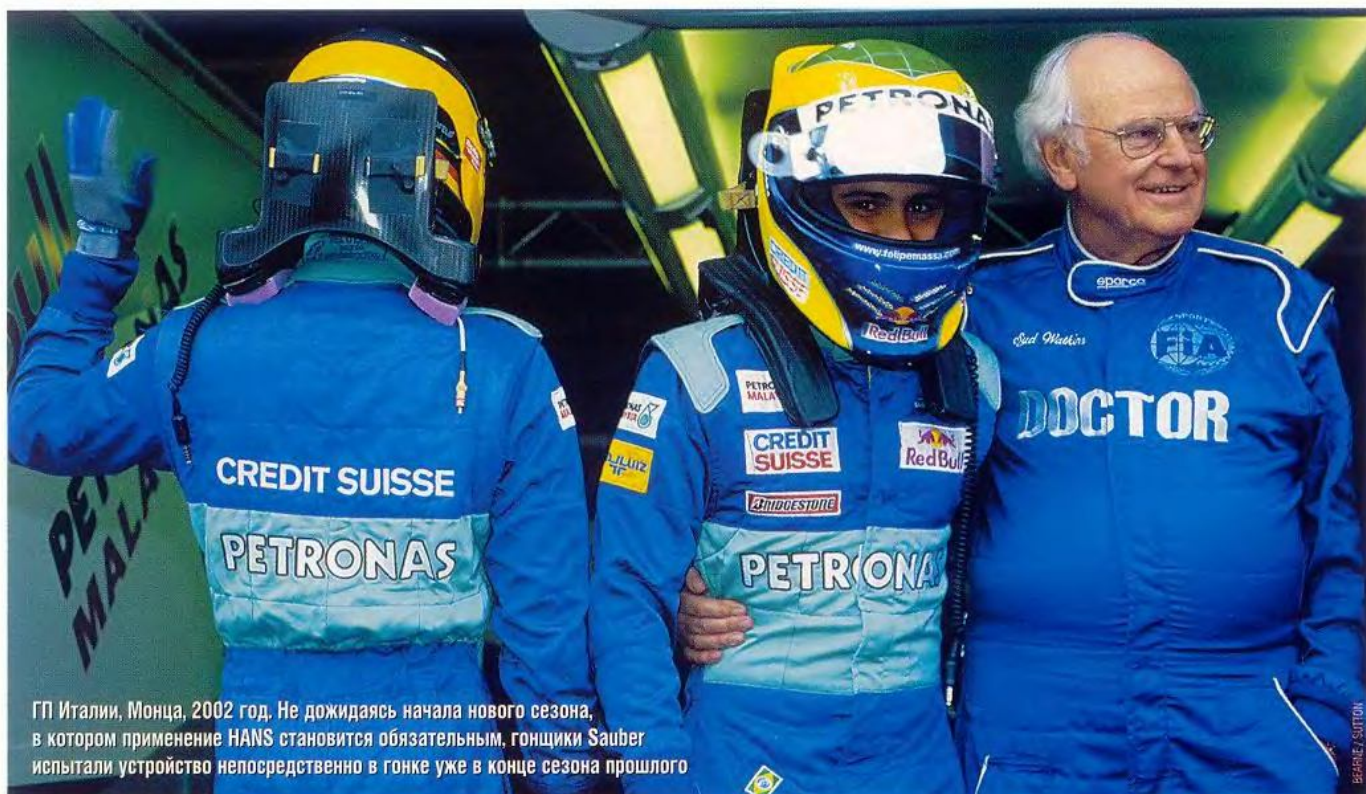
Одним из первых сторонних пользователей еще даже не запущенной в серию новинки стал легендарный актер и гонщик (ныне совладелец одной из топ-команд CART, Newman-Haas Racing) Пол Ньюман. “Кажется, в 1989 году Пол попросил одолжить ему такое устройство, чтобы участвовать в гонках GTP, поскольку из-за травмы шеи и защемления нерва он не мог как следует удерживать голову при перегрузках и из-за этого не мог

должным образом управлять машиной, – вспоминает Хаббард. – Я дал ему один из первых экземпляров. Оригинальный HANS имеет такую систему скользящих ремешков-связок, которые помогают удерживать голову в поворотах, и он, подтянув их, сказал, что получилось здорово”.

Следующим логическим шагом было бы предложить новый продукт крупным производителям гоночной амуниции. Но, к сожалению, производители шлемов Bell и Simpson не проявили интереса к необычному устройству, и для продвижения своего детища на рынок профессору и гонщику пришлось учредить собственную фирму Hubbard Downing Inc., которая в 1991 году и начала производство и торговлю устройством HANS. Хаббард при этом предпочитал не приписывать этому устройству неких волшебных защитных свойств, а предпочитал говорить, что HANS не “защищает” гонщика, а “помогает” ему.

То в лоб, то по шее

В определенном смысле HANS стал логичным завершением процесса по обеспечению



ГП Италии, Монца, 2002 год. Не дожидаясь начала нового сезона, в котором применение HANS становится обязательным, гонщики Sauber испытали устройство непосредственно в гонке уже в конце сезона прошлого



максимально возможной безопасности гонщика с ног до головы. Ведь долгое время было так: с одной стороны интенсивно развивались средства безопасности, защищающие голову гонщика – различного типа защитные шлемы; с другой стороны – появлялись и столь же интенсивно развивались новые устройства как в конструкции монокока, так и в амуниции гонщика, призванные защитить его тело – в частности, ремни безопасности. Так, в 60-х организаторами гонок Формулы-1 было введено правило об использовании “сбруи” с креплением в пяти точках, аналогичной той, которую применяют летчики. А затем, примерно в то же время, как появились интегральные шлемы на композитной основе, крепление ремней безопасности стало уже шеститочечным – дабы предотвратить “сползание” пилота при фронтальном ударе. (Именно так погиб Йохен Риндт в квалификации перед Гран При Италии в Монце. Его Lotus 72 вонзился носовой частью под перекладину металлического ограждения Agmsco, и гонщик по инерции влетел под приборную доску, угодив словно в мясорубку.) Проблема же была в том, что средства защиты головы и

тела гонщика развивались, в общем-то, без всякой взаимосвязи, хотя связь между головой и телом желательна постоянно, а особенно в случае аварии.

И в середине 90-х после серии аварий с ударами “со спины”, которые влекли травмы шеи, был сделан первый косвенный шаг в этом направлении: машины стали оснащаться ударопоглощающими прокладками позади головы гонщика. Затем, в начале сезона-96 группа экспертов во главе с профессором Сидом Уоткинсом, впечатленным аварией Мики Хаккинена, и в тесном контакте с конструкторами машин Формулы-1 разрабатывает окончательный вариант демпфирующей вставки из пенистого материала фирмы Confor толщиной 50–75 мм по верхней кромке кокпита. Аналогичным средством защиты оснащаются также автомобили CART и затем вообще все одноместные машины. “Открытый” дизайн кокпита, из которого “торчала” не одна лишь макушка шлема, как ныне, а целиком голова и даже плечи гонщика, уходит в прошлое. Но установка подобного “амортизатора” впереди, перед лицом пилота для смягчения последствий лобовых и

скошенных ударов невозможна: он просто закроет обзор, да и руль.

Арифметика, потребовавшая появления специального устройства, подобного HANS, проста. Голова человека весит примерно 5 кг; плюс шлем в диапазоне 1,2–1,4 кг, что в сумме составляет в среднем 6,3 кг. При лобовом ударе автомобиля о какое-либо препятствие голова гонщика продолжает движение вперед и, если в свою очередь обо что-нибудь ударяется, испытывает сильнейшее отрицательное ускорение. Предельное значение отрицательного ускорения, которое может выдержать голова, составляет 80g. Большая перегрузка может повлечь за собой травмы, несовместимые с жизнью. На практике факторы, влияющие на вероятность получения такой травмы, гораздо более сложны, чем просто значение g. Многие, в частности, зависят от временного фактора, от того, насколько длительно воздействие на голову линейного и вращательного ускорения. Росс Браун, в то время технический директор чемпионской “конюшни” Benetton, пояснил сложности, с которыми столкнулись инженеры при решении этой проблемы, очень наглядно: “Требуется погасить 0303

Чем ближе начало чемпионата мира-2003, тем больше число гонщиков Ф-1, недовольных устройством HANS. Однако гонщик № 1, испробовав HANS, остался им вполне доволен



Так выглядит HANS



Ремни безопасности с креплением в шести точках



Демпфирующий вкладыш по кромке кокпита



инерционное движение головы, но трудно определить пороговое значение отрицательного ускорения для среднего человека, обеспечивающее сохранность его черепной коробки. Если остановить голову слишком быстро и резко, то у гонщика мозги попросту брызнут из глаз и ушей, а мы этого не хотим. Поэтому мы работаем над тем, чтобы гасить движение головы в прогрессивном режиме. В то же время, если слишком замешкаться с этим, появляется риск повредить шею. Необходимо найти компромисс между степенью замедления, жесткостью и продолжительностью удара. Например, если ударное воздействие относительно слабое, но продолжительное по времени, последствия тоже могут быть очень серьезными. Равно как и более сильное воздействие за короткий промежуток времени".

Проблема шеи, упомянутая Брауном, вскоре стала ключевой. Действительно, в то время как торс пилота зафиксирован по отношению к кокпиту плечевыми ремнями безопасности, единственное, что держит его голову – это его же собственная шея. Таким образом, если лобовое столкновение с ускорением в 80g чрева-

то при последующем ударе головы пусть даже небольшой вероятностью ее травмы, то мышцы шеи должны генерировать усилие в 4,94 кН (то есть почти полтонны!), чтобы противостоять отрицательному ускорению такой величины. Между тем установлено, что предельное значение комбинированной силы растяжения и сжатия, которое может выдержать человеческая шея, составляет всего 3,3 кН – это та сила, которая создается при каком-либо воздействии всего лишь в 50g. Стало быть, для восполнения дефицита размером в 30g требуется альтернативный механизм, искусственный "дублер" шеи.

Что происходит при лобовом столкновении на большой скорости? Голова в шлеме ударяется о рулевое колесо, при этом рулевая колонка деформируется таким образом, чтобы при скорости 7 м/с голова не испытывала перегрузку более 80g. Проблема возникает в том случае, если голова попадает не прямоком в рулевое колесо, а ударяется о край кокпита (ныне защищенный накладкой). Сама-то голова, вероятно, останется целой, но вот шея...

Ситуацию хорошо можно выразить поговоркой – куда ни кинь, всюду клин: уберечь что-то, обо что может "затормозить" голова, и это может повлечь травму шеи. Расположи что-нибудь на пути устремившейся вперед головы прежде, чем травмируется шея, и можно попроситься с самой головой – под действием столь сильного отрицательного ускорения она лопнет как кокос.

Подушка или подпорка?

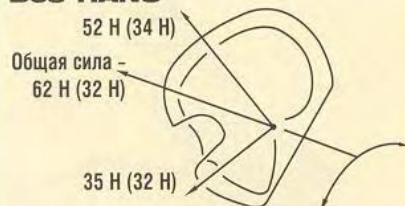
В дорожных машинах эта проблема давно решается при помощи подушек безопасности, и FIA изначально пошла именно этим путем.

Трехмерное компьютерное моделирование и лабораторные испытания на действие ударных нагрузок, проведенные независимым британским исследовательским агентством MIRA, показали, что подушка может защитить голову и шею при условии своевременного разворачивания и может выполнить задачу, опираясь на рулевое колесо столь небольшого диаметра, как в Ф-1. А вот упрятать подушку в такой руль, напичканный к тому же кнопками управления, очень проблематично,



ГП Бельгии, Спа-Франкоршам, 2001 год. Лучано Бурти решил испытать HANS в гонке, и именно это устройство, по мнению экспертов, предотвратило смертельную травму его головы и шеи, когда, врезавшись на огромной скорости в ограждение из покрышек, он оказался "заживо погребенным" под ними

Без HANS



Нагрузки на шею при торможении 40g
(В скобках - порог травмирования)

С HANS



Нагрузки на шею при торможении 40g
(В скобках - порог травмирования)

как и обеспечить сверхбыстрое оперативное срабатывание пускового механизма. У дорожных машин это время составляет 30–40 миллисекунд, а для одностепенной гоночной машины срабатывание должно быть раза в два быстрее. FIA обратилась за решением проблемы к Mercedes-Benz. Эта компания первой оборудовала свои дорожные машины подушками безопасности и также имела опыт оборудования ими спортивных машин класса Touring.

Хайнц Кнолл, трудившийся в Mercedes-Benz с самого начала работ, связанных с подушками безопасности, предложил новый тип подушки – валик, протянутый по переднему краю кокпита и выстреливающий поверх руля, активируемый датчиком от натяжителя ремня безопасности. Срабатывая, эта "колбаса" прикрывает руль и полностью надувается в момент удара головы, а затем калиброванные отверстия в ней позволяют сдуться за то время, которое требуется для поглощения энергии удара. Система была испытана на устройстве для проведения краш-тестов и подготовленном по регламенту Ф-1 монококе Ф-3000 с "участием" мане-

кена Hybrid III, модифицированного для лежащей позиции. Механизм обеспечил ускорение для имитации лобового удара силой 44g с мгновенным перепадом скорости примерно на 55 км/час. Без подушки (но с шеститочечными ремнями и полнозащитным шлемом) значение "порога травмирования" головы было превышено более чем на 50%, шеи – на 40%. С подушкой эти значения не были превышены. Казалось бы, все прекрасно, решение найдено. Но, как всегда, возник ряд "но".

Сами по себе подушки хороши и эффективны, но одно дело – установка их в дорожном автомобиле, и совсем другое – в гоночном, в условиях ограниченного пространства. Датчики и пусковые механизмы требуют слишком много места, очень сложны по своему устройству, и к тому же возрастает риск нештатного срабатывания, что на максимальной скорости не менее опасно для пилота, чем авария. Кроме того, подушка – это одноразовое устройство, срабатывающее при первом ударе, но в гонках за ним часто следует другой. Например, сначала об машину, потом о барьер, или наоборот.

Профессор Уоткинс был сторонником внедрения в Формулу-1 подушек безопасности, но отмечал: "Мы хотим, чтобы они срабатывали как можно быстрее, не мешали эвакуации гонщика из кокпита, чтобы были достаточно маленькими и, опять же, не слишком помешали в случае случайного срабатывания". Шеф McLaren Рон Деннис был более скептичен: "Скорости, на которых происходят подобные аварии, куда более высоки, нежели любые, испытанные на дорожных автомобилях, и наши инженеры считают, что просто нет системы, способной наполнить подушки воздухом достаточно быстро для таких скоростей".

Между тем после аварии Мики Хаккинена в Аделаиде FIA была буквально завалена самыми разными идеями относительно того, как предотвратить подобные травмы. Как и всегда бывает, идеи эти по большей части были весьма далеки от совершенства, а то и здравого смысла, но специалисты FIA обратили внимание на одно устройство, которое уже с успехом использовалось в США, – на устройство Хаббарда и Даунинга. И когда в октябре 1996 года FIA, Mercedes-Benz и McLaren International приступили к совместным исследованиям в области защиты пилота от фронтальных ударов, эти исследования касались не только подушек безопасности, но и устройства HANS.

HANS гасит рывок головы вперед и при этом работает на предотвращение травмы шеи иначе, нежели подушка безопасности. Устройство представляет собой своего рода "ядро на шее". Оно состоит из углеродистого коромысла, которое надевается вокруг шеи гонщика и опирается на его плечи, проходя под ремнями безопасности. Позади шеи оно образует ворот, от которого отходят два прочных ремешка, которые пристегиваются по бокам его шлема. Когда пилот сидит в машине, HANS прижат на месте ремнями, а ремешки достаточно свободны, чтобы гонщик мог совершать необходимые движения головой.

При фронтальном ударе туловище гонщика и его голова устремляются вперед вместе, пока позволяют плечевые ремни. Форма HANS обеспечивает плотное прижатие его натянутыми ремнями и смыкание с плечами и верхней частью туловища гонщика. Избыточное продвижение шлема вперед предотвращают ремешки, пропущенные через ворот устройства, теперь уже "вцепившегося" в туловище. Демпфирующая прокладка внутри шлема надежно фиксирует в нем голову и передает нагрузку отрицательного ускорения непосредственно его туловищу, а через него на плечевые ремни безопасности, почти полностью обходя шею, словно по специально проложенной тропинке. Таким образом, в то время как в подушку гонщик попадает подбородком (более того, поскольку в современных машинах Ф-1 посадка гонщика почти горизонтальная, подушка не может защитить одновременно и голову, и грудную клетку пилота, как в дорожных машинах), в случае с HANS голова самой прочной и большой своей частью (лоб и

макушка) равномерно упирается в верхний свод шлема, и энергия ее движения гасится. А поскольку сочленение головы с телом усилено, шея гонщика не растягивается и не прилагает никаких сверхусилий, чтобы удержать голову, как это имеет место без HANS (да и подушка этого гарантировать не может). Движение головы и тела ограничено расстоянием, на котором вряд ли произойдет удар головой об руль или иную часть края кокпита, разве что в наиболее тяжелой аварии.

Силами специалистов из FIA, Mercedes-Benz и McLaren International в сотрудничестве с авторами изобретения устройство HANS адаптировали к полулежачей позиции гонщика в "формуле", и его характеристики путем испытаний в столкновениях под самыми разными углами были доведены до того же уровня, какой демонстрировала подушка, и при этом не было выявлено каких-либо негативных побочных явлений. Кроме того, для применения в Формуле-1 его модернизировали по размеру, конфигурации и таким образом, чтобы главной его задачей было предотвращение резкого рывка головы вперед при лобовом ударе, в то время как кокпит Ф-1 уже ограничивает рывки вбок и назад.

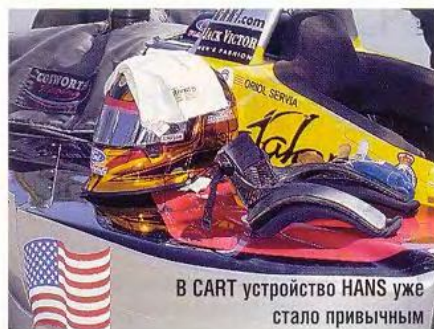
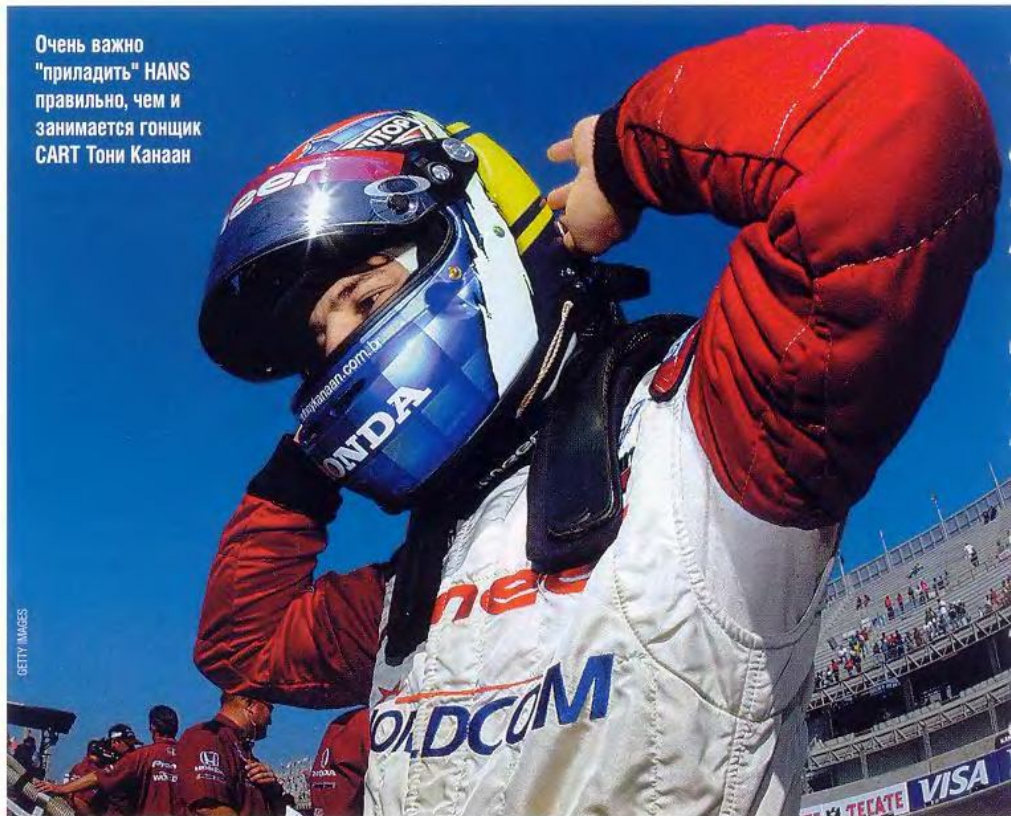
Джим Даунинг, уже тогда знавший, как действует устройство HANS, прокомментировал это очень образно: "Как только вашей голове, которая со шлемом весит 6–7 кг, сообщается неожиданное ускорение, она делает резкое движение вперед и тянет за собой шею. Если растяжение слишком велико, вы получаете перелом шеи или черепа у его основания. Любая из этих травм может быть смертельна. Если же на гонщике устройство HANS, то шея совершает движение вперед, но затем плавно возвращается на свое место без особых повреждений. На той же скорости манекен, пристегнутый всеми ремнями безопасности, но без HANS, ударяется в рулевую колонку лицом с огромной силой. Зрелище, скажу я вам, отталкивающее".

Но устройство HANS полезно не только в аварийных, но и в штатных ситуациях. Например, при прохождении связок поворотов, подбоных той, что следует за первым поворотом трассы "Сузука". Комбинацию "влево-вправо-влево" гонщики Ф-1 проходят на скорости 220 км/час, испытывая перегрузки в 3,5g – то есть в 3,5 раза больше собственного веса. Голова и шея при этом испытывают большее напряжение, именно поэтому гонщики в своей физподготовке уделяют особое внимание тренировке шейной группы мышц. HANS практически снимает и эту проблему.

Неудивительно, что в конце концов в 1998 году компания Mercedes-Benz объявила о прекращении работы над "подушечной" программой – хоть и обошедшейся в миллионы долларов, хоть и очень многообещающей, но все же уступающей устройству HANS: оно проще, оно работает и оно производится.

В свою очередь, опираясь на результаты проведенных исследований, президент FIA Макс Мосли заявил: "Эффективность этих двух систем безопасности оказалось равной, но устройство HANS по совокупности качеств

Очень важно
"приладить" HANS
правильно, чем и
занимается гонщик
CART Тони Канаан



В CART устройство HANS уже стало привычным



Как и в ДТМ, где оно стало еще и "рекламной площадью"

все же предпочтительнее. Однако оно непривычно и создает определенное неудобство, поэтому, как считают сами гонщики, для того, чтобы ими пользовались, надо сделать их применение обязательным".

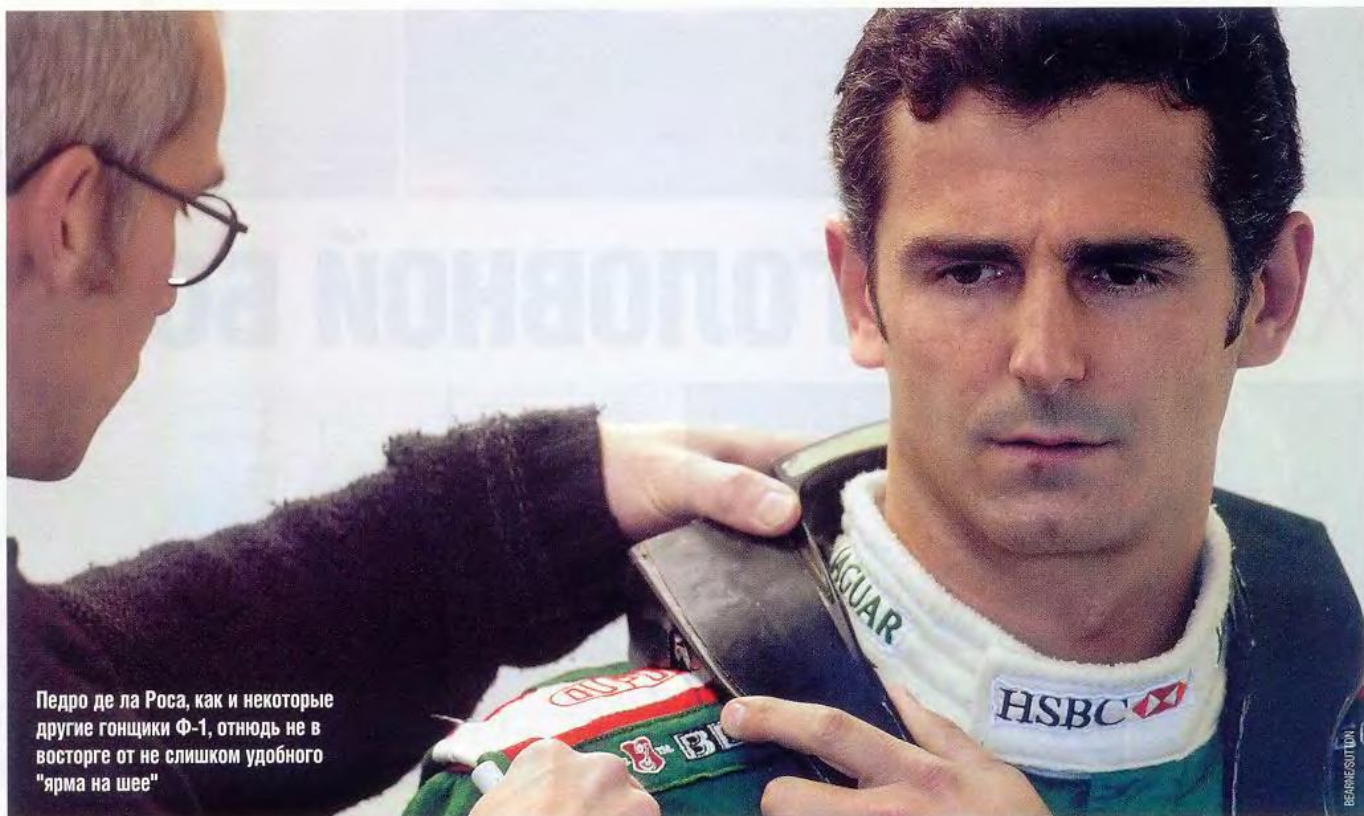
Ярмо на шее: "за" и "против"

Первыми, кто испытал в "боевых" условиях уже серийные образцы HANS, стали выступавшие в чемпионате CART гонщики команды Newman-Haas Racing (не иначе как по рекомендации все того же Пола Ньюмэна) Майкл Андресетти и Кристиан Фиттипальди, а в Формуле-1 первые испытания нового устройства провел Дэвид Култхард за рулем McLaren MP4/14 в ходе предсезонных тестов 2000 года. Он же сразу отметил и основные его недостатки: требовалось кое-что изменить как в конструкции самого HANS, так и в кокпите и сиденье в зоне плеч гонщика.

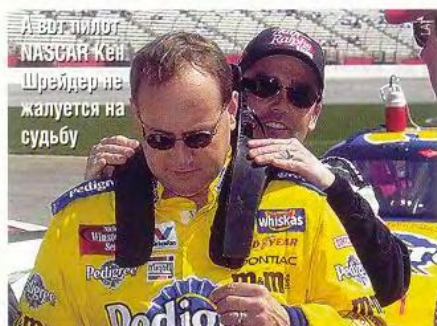
Многие из тех, кто вслед за Култхардом пробовал ездить с HANS, согласились, что устройство и впрямь способно сохранить голову в целостности, но с теми же оговорками: "Оно до-

вольно неудобно, и его обязательное применение без предварительного усовершенствования может изрядно усложнить управление машиной, поскольку его ворот определенно ограничивает движения головы".

Особенно рьяным противником нововведения оказался, как ни странно, бывший "картовец" – Жак Вильнев: "Я неодобрительно отношусь к этому устройству. В нем много плюсов, но оно еще не протестировано полностью, должным образом. Достаточно неправильно его надеть, оно может оказаться весьма болезненным и даже стать причиной травм и к тому же чрезвычайно осложняет управление машиной. В высокоскоростных поворотах мы подвергаемся перегрузкам в 4,5g, но из-за HANS плечевые ремни безопасности оказываются в полутора сантиметрах от тела, и из-за этого ты не можешь как следует удержаться в сиденье и не можешь как следует крутить руль. Просто не хватает пространства. Одно дело – овалы, и совсем другое – "дорожные" трассы. Это устройство очень неудобно. Оно не должно стать обязательным. Я весьма и весьма против этого."



Педро де ла Роса, как и некоторые другие гонщики Ф-1, отнюдь не в восторге от не слишком удобного "ярма на шее"



А-вот пилот НАСКАР Кев Шейдер не жалуется на судьбу



Гонщик CART Дарио Франкитти



Гонщик IRL Хелиу Каштру-Невеш (видна система крепления к шлему)

Если оно плохо отформовано и подогнано, то может касаться задней стороны шеи и при ударе задней частью машины может сломать тебе шею. Так что я не думаю, что оно идеально, и не представляю, как я смогу гоняться с ним. У меня короткая шея, и шлем уже и без того фактически упирается мне в тело, и я боюсь, что при боковом ударе с HANS мне просто снесет челюсть. В общем, сомнений слишком много".

Но так настроены отнюдь не все. Например, Ральф Шумахер придерживается иной позиции: "В целом, я думаю, что все системы и средства, которые повышают безопасность гонщика, это хорошая идея. HANS – одно из них, и я надеюсь, что те гонщики, которые испытывают с ним те или иные проблемы, преодолеют их относительно быстро".

Так или иначе, но в апреле 2000 года на Гран При Сан-Марино были обнародованы последние отчеты о проведенных исследованиях, и с одобрения комитета по безопасности FIA устройство HANS было рекомендовано к применению. Однако Макс Мосли отметил, что хотя и есть намерение ввести обя-

зательное применение HANS с 2001 года, возможно, оно будет отложено именно по той причине, что некоторые гонщики слишком активно этому противостоят, ссылаясь на неудобство и даже потенциальную опасность устройства. Так оно и случилось: устройство должным образом еще раз модифицировали, но новый прототип был готов слишком поздно, чтобы ввести обязательное применение HANS уже с сезона-2001.

Так что испытания устройства в Формуле-1 были продолжены (в частности, несколькими командами в ходе тренировок перед ГП Италии-02), в то время как в чемпионатах CART, IRL, DTM и ряде других оно уже получило самую высокую оценку гонщиков и "постоянную прописку". Но в решении Всемирного совета по автоспорту FIA от 26 июня 2002 года (то есть в том же, в котором был объявлен "приговор" пилотам и команде Ferrari за неспортивное поведение на ГП Австрии) было, наконец, определено: "С учетом дальнейшего обсуждения с компанией DaimlerChrysler AG вопросов распространения HANS, Всемирный совет по

автоспорту решил, что применение названного устройства становится обязательным с 1 января 2003 года".

Остается добавить, что стоимость устройства HANS составляет около 2 тыс. долларов, и в зависимости от модели оно может быть использовано в любом классе гонок. Однако, поскольку оно должно крепиться к шлему, то, как и шлем, изготавливается индивидуально для каждого гонщика. А уже с учетом HANS, учитывая разницу в размерах пилотов, надо подгонять и посадочные размеры кокпита. В общем, понятно, что с введением обязательного применения HANS трудностей и у инженеров, и у гонщиков прибавилось. И, конечно, гонщики к новому устройству будут долго привыкать – но ведь и шлемы, и ремни безопасности не сразу были всеми приняты. Просто пилоты хотят быть уверенными, что HANS не только спасет их от страшных увечий, а то и смерти, но в то же время не станет причиной ослабления контроля над машиной или снижения скорости. Что ж, грядущий сезон все покажет.

Борис Мурадов



1993 год

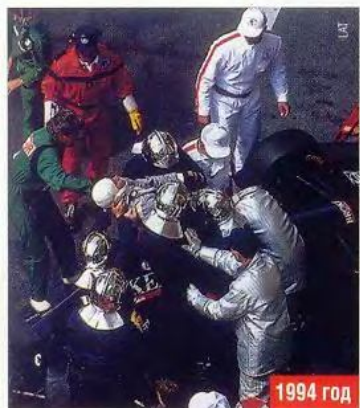


1995 год



1999 год

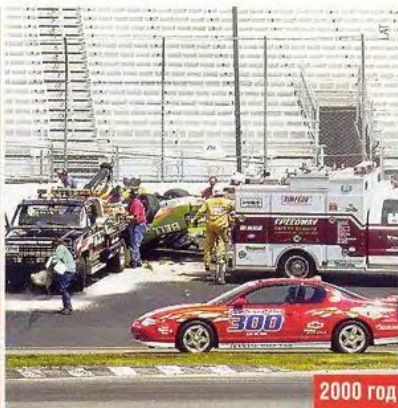
ХРОНИКА ГОЛОВНОЙ БОЛИ



1994 год



1996 год



2000 год



2001 год

1993 год. В ходе разминки перед ГП Бельгии на трассе "Спа-Франкоршам" Алекс Занарди вдребезги разбивает свой Lotus 107B, с силой ударяется при этом передней частью шлема о приборную доску, но все же остается жив и спустя девять долгих месяцев возвращается в Формулу-1.

1994 год. В ходе ГП Сан-Марино на трассе в Имоле погибает Айртон Сenna. Официальная причина его гибели – проникающее ранение мозга осколками подвески. Однако существует мнение, что "параллельной" причиной смерти мог быть перелом основания черепа, полученный в результате сильнейшего удара машины бразильца об ограждение.

Всего двумя неделями позже, в Монако Карл Вендлингер разбивает в "эске" свой Sauber, машина боком бьется об наполненные водой пластиковые отбойники, а сам гонщик головой – о металлическую скрепляющую скобу этих отбойников. Хотя скорость при этом составляет всего около 50 км/час, Карл оказывается в 18-дневной коме. Петер Заубер приступает к разработке программы усиления защиты головы гонщика, и позже в том же году его машины стартуют в ГП уже со смягчающими удар накладками из вспененного материала по верхнему краю кокпита с обеих сторон от головы пилота.

1995 год. В ходе тренировки перед ГП Японии в Сузуке Марк Бланделл разбивает машину, пытаясь на полном "газу" пройти поворот 130R. Ему везет, его McLaren сначала совершает оборот в 360 градусов, что отчасти гасит скорость (которая изначально составляла около 290 км/час), и лишь потом

врезается в ограждение под небольшим углом, подвергшись одновременно фронтальному и боковому удару с перегрузкой 6g. "Как выяснилось, я врезался в барьер на скорости 250 км/час, – вспоминал потом Бланделл. – От этого удара у меня не просто дух перехватило, я даже не смог участвовать в квалификационных заездах из-за частичной потери зрения".

В ходе тренировки перед следующей, финальной гонкой сезона, ГП Австралии в Аделаиде из-за разрыва одной из задних шин McLaren Мики Хаккинена врезается в бетонную стену, прикрытую двумя рядами шин. В результате гонщик ударяется головой об руль с такой силой, что не спас и прочный шлем: перелом основания черепа – и Хаккинен провел несколько дней в коме. "Эта травма наглядно продемонстрировала, насколько растяжимы ремни безопасности и насколько эластично тело, ведь нормальное положение головы и то, в котором она оказалась в результате столкновения, разделяет большое расстояние, – прокомментировал тогда ситуацию Рон Деннис. – И я обратил внимание профессора Уоткина на то, что сила, способная в таких условиях повредить череп, очень и очень велика".

1996 год. Погибает гонщик Скотт Брайтон, выступающий в IRL. На этот раз сомнений уже нет: смерть наступила в результате перелома основания черепа.

Снова довольно серьезная авария в Спа. На сей раз разбивается пилот Arrows Йос Ферстаппен. Позже президент FIA Макс Мосли обнаруживает данные исследовательского анализа, свидетельствующие, что от смертельных травм головы голландца убе-

рег лишь демпфирующий вкладыш, введенный правилами как раз с этого сезона.

1999 год. В ходе тренировки перед этапом CART в Лагуна-Секе гибнет гонщик Гонзало Родригес. Эксперты во главе с доктором Терри Трэмелом, проведя математическое моделирование этой аварии, на основании полученных результатов уверенно заключают: "Устройство HANS спасло бы ему жизнь, предотвратив перелом основания черепа".

В последней гонке чемпионата CART на калифорнийском автодроме "Фонтана", разбившись о бетонную стену, погибает канадец Грег Мур. Причина смерти, помимо прочих фатальных травм головы и шеи, – вновь перелом основания черепа.

2000 год. Погибают гонщики NASCAR Кенни Ирвин и Адам Петти. По мнению экспертов, они могли бы остаться живы, если бы использовали HANS.

2001 год. В ходе гонки "500 миль Дайтоны" погибает легенда NASCAR Дэйл Эрнхардт. Ему бы, по мнению специалистов, не помогло и использование устройства HANS, поскольку подвели ремни безопасности, и он получил обширные травмы головы, от которых его бы спасли, скорее, интегральный защитный шлем и демпфирующие накладки на элементах каркаса автомобиля. Но каким бы парадоксальным это ни было, именно гибель Эрнхардта вновь вызвала волну интереса к HANS, тем более что следующий этап NASCAR на автодроме Лас-Вегаса, проходивший, кстати, в один день с ГП Австралии, выиграл Джефф Гордон – один из тех, кто использовал устройство HANS.

Борис Мурадов

HANS: обязательное "страхование" шеи и головы

С 1 января 2003 года правилами Ф-1 предусмотрено обязательное применение гонщиками устройства HANS (Head And Neck Support – "система поддержки шеи и головы"), призванного ликвидировать последнее "белое пятно" в комплексной защите гонщика – в зоне головы.

До сих пор не существовало средств безопасности, которые бы в случае фронтальных столкновений нейтрализовали резкие рывки головы и шеи гонщика вперед. Но теперь появилось устройство, которое, как полагают эксперты, станет практическим решением этой проблемы.

1: Анатомический каркас опирается на плечи;
2: Подложка подобрана так, чтобы обеспечить комфорт и полное прилегание; 3: Высокопрочные **стяжки** из материала Nomex крепят шлем к каркасу; 4: **Крепление** системы в целом обеспечивается стандартными плечевыми ремнями безопасности шириной 75 мм

Система HANS



Почему не подушка безопасности?

Расчеты подтверждают теоретическую возможность успешного применения подушки безопасности в кокпите машины Ф-1.

Однако, хотя эксперты и полагают, что своевременное срабатывание подушки может быть обеспечено, остаются два ключевых "недостатка", которые делают подушку неприемлемой в качестве единственного средства защиты.

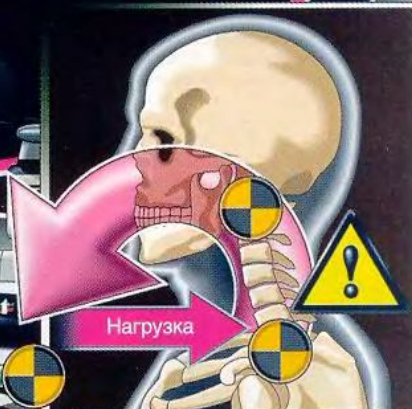


Машина поглощает первую фазу удара



Оставшаяся энергия удара через машину воздействует на гонщика

Надувная подушка может ограничить движение только самой головы



Центр рулевого колеса находится на одном уровне с подбородком гонщика. Поэтому подбородок первым упирается в подушку безопасности (А), что влечет наклон головы вперед и вниз

Как действует HANS...

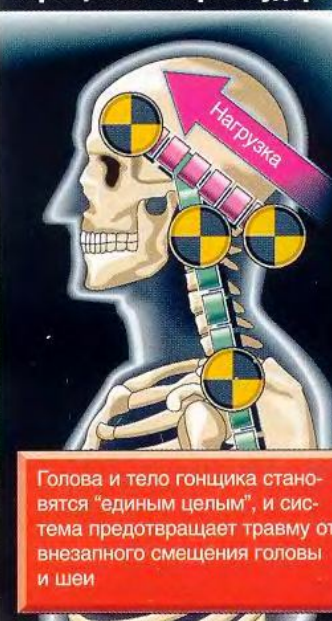
Основное предназначение системы – эффективно обеспечить "механическое единство" головы и тела. Принудительно направляя нагрузку от удара в правильное "русло", шлем гонщика помогает равномерно ее распределить.



Нагрузка посредством HANS перераспределяется на лоб

Система фиксируется на надлежащем месте ремнями безопасности, а стяжки пристегиваются к шлему

Укращение энергии удара



Голова и тело гонщика становятся "единым целым", и система предотвращает травму от внезапного смещения головы и шеи

Обзор нормальный

Стяжки, которыми HANS крепится к шлему, имеют "люфт", достаточный для вполне нормального вращения головы и обзора



© Russell Lewis
Graphic:



ВСЕ ГОНЩИКИ чемпионатов мира Ф-1

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

Карлос (Карлос Альберто) Рейтеманн/Carlos (Carlos Alberto) Reutemann (Аргентина)



Род. 12.04.42 в Санта-Фе, Аргентина

Один из самых успешных аргентинских пилотов. Карьеру автогонщика начал в 1965 г. в национальных гонках легковых автомобилей. Победитель первенства "Туризм-Каретера" 1967 г. В 1968 г. дебютировал в аргентинской серии Темпогада Ф-2. Чемпион Аргентины в Ф-2 1969 г. В 1970–1972 гг. выступал в ЧЕ Ф-2 (10 пьедесталов (0+1+9), 2 ПП, 1 БК, 67 очков); вице-чемпион Европы 1971 г. В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП Аргентины 1972 г. (7-й) за рулем Brabham BT34. В первой же гонке выиграл полу-позицию. Участвовал в 11 ЧМ Ф-1 1972–1982 гг. Выступал на автомобилях: Brabham BT34, BT37, BT42, BT44, BT44B, BT45 (Brabham) в 1972–1976 гг., Ferrari 312T2, 312T3 (Ferrari) в 1976–1978 гг., Lotus 79 (Lotus) в 1979 г., Williams FW07B, FW07C (Williams) в 1980–1982 гг. Вице-чемпион мира 1981 г. После ухода из автоспорта начал политическую карьеру. В 1991 г. был избран губернатором провинции Санта-Фе, позднее баллотировался на пост президента Аргентины, но неудачно.



ГП в Ф-1: 146; гонок в Ф-1: 146; очки: 310; лучший рез. в квал.: 1-е место; лучший рез. в гонке: 1-е место; быстрые круги: 6

Победы в Ф-1: 12 – ГП Южной Африки, ГП Австрии, ГП США 1974 г., ГП Германии 1975 г., ГП Бразилии 1977 г., ГП Бразилии, ГП США-Запад (Лонг-Бич), ГП Великобритании, ГП США-Восток (Уоткинс-Глен) 1978 г., ГП Монако 1980 г., ГП Бразилии, ГП Бельгии 1981 г.

Полу-позиции в Ф-1: 6 – ГП Аргентины 1972 г., ГП США 1974 г., ГП США-Запад (Лонг-Бич), ГП Монако 1978 г., ГП Бельгии, ГП Цезарь-Палас (Лас-Вегас) 1981 г.

Победы в других гонках: не входившие в зачет ЧМ Ф-1 ГП Бразилии 1972 г., ГП Южной Африки 1981 г.



Бэзил ван Роен/Basil van Rooyen (Южная Африка)

Род. 19.04.39 в Йоханнесбурге, Южная Африка

Карьеру автогонщика начал в 1963 г. за рулем Lotus Cortina и на протяжении следующих десяти лет задавал тон в южноафриканских гонках легковых автомобилей. В 1968 г. на ГП Южной Африки (НФ) дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 2 ЧМ Ф-1 1968–1969 гг. Выступал на автомобилях: Cooper T79 (John Love) в 1968 г., McLaren M7A (Lawson) в 1969 г. В 1975 г. попробовал свои силы в Формуле-Атлантик, а вскоре после этого завершил спортивную карьеру и уехал в Австралию, где и живет сейчас в пригороде Сиднея.

ГП в Ф-1: 2; гонок в Ф-1: 2; очки: –; лучший рез. в квал.: 9-е место – ГП Южной Африки 1969 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: –

Тони (Энтони) Ролт/Tony (Anthony) Rolt (Великобритания)

Род. 16.10.18 в Бордоне, графство Гемпшир, Великобритания

Свою спортивную карьеру офицер армии Ее Величества Тони Ролт начал в конце 30-х гг. с победы в "Бритиш Эмпайр Трофи" 1938 г. в Донингтоне за рулем



Джон Роудз/John Rhodes (Великобритания)

Род. 18.08.27 в Уолверхэмптоне, графство Стаффордшир, Англия, Великобритания

Увлечшись автогонками в начале 60-х гг., в 1961 г. Джон выиграл ирландский чемпионат Формулы-Junior (Ф-3). И хотя дальнейшие выступления в этом классе особых лавров ему не принесли, на ГП Великобритании 1965 г. Роудз за рулем Cooper T60 команды Gerard Racing дебютировал в ЧМ Ф-1, но сошел с трассы из-за проблем с зажиганием. Участвовал в 1 ЧМ Ф-1 1965 г. Через три года после своей неудавшейся попытки покорить "большой цирк", Джон выиграл европейское первенство в гонках на легковых автомобилях в классе 1600 см³ и до сих пор периодически участвует в гонках легковых и исторических автомобилей.

ГП в Ф-1: 1; гонок в Ф-1: 1; очки: –; лучший рез. в квал.: 21-е место – ГП Великобритании 1965 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: –

Победы в других гонках: этап ЧМ спортпрототипов "24 часа Ле-Ман" 1953 г.



Рикардо Россет/Ricardo Rosset (Бразилия)

Род. 27.07.68 в Сан-Паулу, Бразилия

В начале 90-х гг. Рикардо считался одним из самых талантливых бразильских пилотов. В 1993 году дебютировал в британской Ф-3, где провел два сезона, и в 1994 году, одержав победу в Снеттертоне, занял 5-е место в чемпионате. Годом позже, выиграв две гонки, в том числе дебютную в Сильверстоуне, стал вице-чемпионом международного Ф-3000 (29 очков) и годом позже на ГП Австралии 1996 г. (9-й) в составе Arrows дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 3 ЧМ Ф-1 1996–1998 гг. Выступал на автомобилях: Footwork FA17 (Arrows) в 1996 г., Lola T97/30 (Lola) в 1997 г., Tyrrell 026 (Tyrrell) в 1998 г. Однако в отличие от младших серий в Ф-1 карьера Рикардо не задвинулась и в 1999 г. несолоно хлебавши он покинул "большой цирк", а заодно и завершил свою активную гоночную карьеру. Сейчас руководит собственным предприятием по производству одежды в Сан-Паулу, в гонках стартует лишь эпизодически.

ГП в Ф-1: 33; гонок в Ф-1: 26; очки: –; лучший рез. в квал.: 17-е место – ГП Великобритании, ГП Португалии 1996 г.; лучший рез. в гонке: 8-е место – ГП Венгрии 1996 г., ГП Канады 1998 г.; быстрые круги: –

Победы в других гонках: этапы МЧ Ф-3000 в Сильверстоуне и Зина-Пергузе в 1995 г.



Хууб (Хубертус) Ротенгаттер/Huub (Hubertus) Rothengatter (Нидерланды)

Род. 08.10.54 в Буссуме, Нидерланды

Спортивную карьеру начал в конце 70-х гг. В 1979 г. дебютировал на рулем Chevron в европейской Формуле-2, где выступал вплоть до 1981 г.: 1 победа, 30 очков, лучший результат в чемпионате Европы – 7-е место в 1980 г. В 1984 г. на ГП Канады (НК) дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 3 ЧМ Ф-1 1984–1986 гг. Выступал на автомобилях: Spirit 101 (Spirit) в 1984 г., Osella FA1G (Osella) в 1985 г., Zakspeed 861 (Zakspeed) в 1986 г. Проведя три года в Ф-1, Хууб так и не завоевав ни одного очка, завершил свою гоночную карьеру и сейчас работает менеджером Йоса Ферстаппена.

ГП в Ф-1: 30; гонок в Ф-1: 25; очки: –; лучший рез. в квал.: 21-е место – ГП Южной Африки 1985 г.; лучший рез. в гонке: 7-е место – ГП Австралии 1985 г.; быстрые круги: –

Победы в других гонках: этап ЧЕ Ф-2 в Зольдере 80

Джон Роудз/John Rhodes (Великобритания)

Род. 18.08.27 в Уолверхэмптоне, графство Стаффордшир, Англия, Великобритания



Увлечшись автогонками в начале 60-х гг., в 1961 г. Джон выиграл ирландский чемпионат Формулы-Junior (Ф-3). И хотя дальнейшие выступления в этом классе особых лавров ему не принесли, на ГП Великобритании 1965 г. Роудз за рулем Cooper T60 команды Gerard Racing дебютировал в ЧМ Ф-1, но сошел с трассы из-за проблем с зажиганием. Участвовал в 1 ЧМ Ф-1 1965 г. Через три года после своей неудавшейся попытки покорить "большой цирк", Джон выиграл европейское первенство в гонках на легковых автомобилях в классе 1600 см³ и до сих пор периодически участвует в гонках легковых и исторических автомобилей.

ГП в Ф-1: 1; гонок в Ф-1: 1; очки: –; лучший рез. в квал.: 21-е место – ГП Великобритании 1965 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: –



Маури Роуз/Mauri Rose* (США)

Род. 26.05.06 в Колумбусе, штат Огайо, США. Умер 01.01.81 в Роял-Оке, штат Мичиган, США

Один из величайших американских пилотов первой половины XX века, карьеру автогонщика Маури начал в конце 20-х гг. с гонок миджетов. В начале 30-х гг. дебютировал в серии AAA и уже в 1932 г. одержал там свою первую победу, а в 1936 г. выиграл чемпионат AAA. Трижды – в 1941, 1947 и 1948 гг. – побеждал в Indy 500. В 1950–1951 гг. участвовал в 2 Indy 500, входивших в зачет ЧМ Ф-1. Выступал на автомобилях: Deidt (Offenhauser/Howard Keck, Pennzoil/Howard Keck). Лучший результат в ЧМ – 9-е место в 1950 г.

ГП в ЧМ: 2; гонок в ЧМ: 2; очки: 4; лучший рез. в квал.: 3-е место – Indy 500 1950 г.; лучший рез. в гонке: 3-е место – Indy 500 1950 г.; быстрые круги: –

Победы в других гонках: этапы AAA (CART) в Детройте (гонка 2) в 1932 г., Сиракузах в 1936, 1939 гг., Индианаполисе в 1941, 1947, 1948 гг.



Ллойд Руби/Lloyd Ruby (США)

Род. 12.01.28 в Уичито-Фолсе, штат Техас, США

Один из лидеров североамериканского автоспорта середины 60-х гг., спортивную карьеру начал после Второй мировой войны с гонок миджетов, затем выступал в серии USAC. В 1960 г. дебютировал во входившей в зачет ЧМ Ф-1 Indy 500 (7-й), а годом позже принял участие в ГП США. Участвовал в 2 ЧМ Ф-1 1960–1961 гг. Выступал на автомобилях: Watson (J.C. Agajanian) в 1960 г., Lotus 18 (J. Frank Harrison) в 1961 г. В 60-е гг. одержал восемь побед на этапах серии USAC, трижды выигрывал этапы чемпионата мира спортпрототипов: два в Дайтоне ("24 часа Дайтоны") и один раз в Себринге ("12 часов Себринга"), однако так ни разу и не смог завоевать чемпионский титул ни в одном из этих престижных чемпионатов. Сейчас живет в своем родном Уичито-Фолсе.

ГП в ЧМ: 2; гонок в ЧМ: 2; очки: –; лучший рез. в квал.: 12-е место – Indy 500 1960 г.; лучший рез. в гонке: 7-е место – Indy 500 1960 г.; быстрые круги: –

Победы в других гонках: этапы USAC (CART) в Милуоки (гонка 2) в 1961 г., Финиксе (гонка 2) в 1964 г., Финиксе (гонка 1), Лэнгхорне (гонка 1) в 1967 г., Милуоки (гонка 1), Милуоки (гонка 2) в 1968 г., Трентоне (гонка 1) в 1970 г.; этапы ЧМ спортпрототипов: "24 часа Дайтоны" 1965 г., "24 часа Дайтоны", "12 часов Себринга" 1966 г.



Жан-Клод Руди/Jean-Claude Rudaz (Швейцария)

Род. 07.07.43 в Ля-Гран-Диксансе, Сьоне, Швейцария

Пилот-любитель, единственное серьезное достижение которого в автоспорте заключалось в

его участии в квалификации ГП Италии 1964 г., по итогам которой Жан-Клод получил право занять последнее место на старте, однако в гонке участия так и не принял, поскольку во время тренировки на его Cooper T60 (Fabre Urban) слетел мотор.

ГП в Ф-1: 1; гонок в Ф-1: –; очки: –; лучший рез. в квал.: 20-е место – ГП Италии 1964 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: –



Пол Руссо/Paul Russo* (США)

Род. 10.04.14 в Кенноше, штат Висконсин, США. Умер 23.06.76 в Дайтона-Бич, штат Флорида, США

Карьеру начал с гонок миджетов в середине 30-х гг. В 1940 г. дебютировал в серии AAA. После войны продолжил выступать в автогонках и в 1950, 1953–1959 гг. стартовал в 8 входивших в зачет ЧМ Ф-1 (Ф-2) Indy 500. Выступал на автомобилях: Nichols (Paul Russo & Ray Nichols) в 1950 г., KK3000 (Federal Engineering) в 1953 г., KK500A (Ansted Rotary/Hoosier Racing) в 1954 г., Kurtis (Novi Vespa/Novi Racing) в 1956 г., KK500F (Novi Auto/Novi Racing) в 1957–1958 гг., KK500G (Bandahl/Fred Gerhardt) в 1959 г. В 1955 г. занял 2-е место в Indy 500, во время гонки подменив в кокпите KK500C (H.A. Chapman) Тони Беттенхаузена. Лучший результат в ЧМ – 13-е место в 1955 г. В 1951, 1958, 1960 гг. не прошел квалификацию Indy 500. В начале 60-х завершив карьеру занялся бизнесом.

ГП в ЧМ: 11; гонок в ЧМ: 8; очки: 8,5; лучший рез. в квал.: 8-е место – Indy 500 1956 г.; лучший рез. в гонке: 2-е место – Indy 500 1955 г.; быстрые круги: 1

Победы в других гонках: этапы AAA (CART) в Спрингфилде (гонка 1) в 1950 г. и Детройте в 1951 г.

Эдди (Эдвард) Руссо/Eddie (Edward) Russo* (США)

Род. 19.11.25 в Чикаго, штат Иллинойс, США

Автоспортом начал заниматься после войны. В середине 50-х гг. дебютировал в серии AAA. В 1955–1957, 1960 гг. участвовал в 4 входивших в зачет ЧМ Ф-1 Indy 500. Выступал на автомобилях: Pawl (Dr. R.N. Sabourin D.C.) в 1955 г., KK500C (Sclavi & A.R.N.) в 1957 г., KK500G (Go-Kart/C.O. Prather) в 1960 г. В 1956 г. во время гонки подменил в кокпите KK500C (Hoyt Machine) Эда Эллиана. В 1954, 1958, 1959 гг. не прошел квалификацию Indy 500.



ГП в ЧМ: 7; гонок в ЧМ: 4; очки: –; лучший рез. в квал.: 13-е место – Indy 500 1955 г.; лучший рез. в гонке: 22-е место – Indy 500 1955 г.; быстрые круги: –

* – пилоты, выступавшие только в Indy 500 (здесь и далее не приводятся пилоты, не прошедшие квалификацию в Indy 500 в 1950–1960 гг.).

Сокращения: НС – не стартовал в гонке; НСК – не стартовал в квалификации; НПК – не прошел квалификацию; НК – не финишировал; НК – не классифицирован в гонке; ЧМ – чемпионат мира; МЧ – международный чемпионат; БК – быстрый круг; ПП – полу-позиция. Примечание: все данные по состоянию на 01.01.03.



МИСТРАЛЬ

особого назначения

В то время как некоторые команды Ф-1 в силу тех или иных причин вообще не стали устраивать традиционного представления новой техники и пилотов перед началом сезона, Renault переоплонула всех и провела аж двойную презентацию: сначала 20 января в подпирющем Альпы швейцарском Люцерне, а три дня спустя – уже близ южной оконечности альпийского хребта, во французском Ле-Кастелле.

Первый акт этого представления имел, главным образом, сугубо утилитарное значение: в Швейцарии, в отличие от Франции, реклама табачных изделий пока не запрещена, поэтому новые автомобили Renault были явлены в полном «наряде» – с логотипами титульного спонсора, табачной марки Mild Seven. Тем самым была подчеркнута особая важность того факта, что владеющая этой маркой компания Japan Tobacco Inc. продлила спонсорское соглашение с французской «конюшней» еще на четыре года (хотя запрет на табачную рекламу в странах европейского содружества вводится уже с 2006 года). «Сезон-2003 станет уже десятым сезоном в Формуле-1 для Mild Seven», – отметил в Люцерне вице-президент Japan Tobacco по маркетингу Кимидзуна Кидашаи. – Значительные успехи в этой области обеспечили еще большую международную известность нашей компании и позволили Mild Seven стать второй в мире маркой сигарет по объемам продаж. Перезаключение нами контракта с командой Renault F1 отражает наше желание и намерение вновь одержать победу в чемпионате мира».

Величественные снежные вершины, составлявшие пейзаж за окнами люцернского Центра культуры и собраний, где проходила церемония, словно олицетворяли те высоты, которые намерена в скором времени покорить Renault в Формуле-1. Но еще больший символизм был заложен французами в представление команды на автодроме «Поль Рикар» – на «высокотехнологичной трассе третьего тысячелетия».

Ветреная затея

Городок Ле-Кастелле расположился между Марселем и Тулоном, всего в десятке километров от Средиземного моря, на самом юге Франции. Однако несмотря на это, несмотря на чистейшее лазурное небо и яркое солнце, на автодроме «Поль Рикар» в день презентации Renault было холоднее, чем даже в Париже: по трассе, как и по всему средиземноморскому побережью Франции в эти дни не просто гулял, а носился и свирепствовал, буквально сбивая с ног, знаменитый мистраль – почти ураганный северный ветер. Дует он именно в это время года и всего несколько дней, так что дата презентации была явно выбрана не случайно. И не иначе как для максимального ассоциативного эффекта «торжественная часть» представления команды была проведена в зале Mistral по соседству с длинным прямым участком трассы, носящим то же имя и названным так в честь все того же ветра. Французское название ветра – Mistral – происходит от латинского слова magistral, что в

перевод означает "руководящий", "главствующий", а в своем сегодняшнем значении символизирует также силу и стремительность. Таким вот метафорическим образом были обозначены приоритеты команды на ближайшие сезоны в Формуле-1.

Французы, надо заметить, уже доказали, что зря слов на ветер не бросают: на прошлогодней презентации было заявлено, что цель команды на дебютный сезон – четвертое место в Кубке конструкторов. Сказано – сделано. Оттеснив назад прошлогоднего лидера "второго эшелона", команду Sauber, Renault заняла "стартовую" позицию непосредственно позади тройки топ-команд в твердом намерении сделать затем решающий рывок вперед.

Шеф проекта Renault F1 Патрик Фор предельно точно сформулировал динамику этого рывка: "По меньшей мере четыре призовых финиша в ближайшем сезоне, если мы хотим сражаться на равных с топ-командами в сезоне-2004". Если по итогам прошлого года предположить, что упоминание цифры 4 в амбициозных планах Renault приносит команде удачу, то соперникам французского автогиганта самое время

Исполнительный вице-президент компании Renault и шеф проекта Renault F1 Патрик Фор настроен очень решительно



тревожно вздрогнуть. Впрочем, команда, уже обладающая в своем "моторном" прошлом целым рядом чемпионских титулов и столь серьезно вооруженная ныне, может с полным основанием рассчитывать на успех и без какой-либо мистики и нумерологии.

Новое, но с учетом старого

Новая машина с индексом R23, первые тесты которой состоялись на той же трассе "Поль Рикар" в дни, предшествующие презентации, сразу пришлась пилотам по вкусу, хотя работа над ней еще отнюдь не завершена. Главный конструктор Renault F1 Майк Гаскойн сообщил по этому поводу следующее: "Создание автомобиля этого года шло по двум отдельным направлениям. Приоритетной была задача изготовить всю новую механику как можно раньше, дабы обеспечить ее надежность к первым гонкам сезона. И лишь затем мы намерены довести до конца работу по аэродинамической конфигурации, оттягивая ее завершение на как можно более поздний срок с целью добиться в этой области как можно более значительного результата. Поэтому мы будем усовершенствовать шасси еще в течение первой половины сезона. Мы ставим себе цель добиться в 2003 году надежности на уровне 80%, а также стать ближе к топ-командам по характеристикам машины. По нашим расчетам, ее аэродинамические показатели должны улучшиться на 15% по сравнению с прошлогодней машиной".

Не меньший оптимизм излучает и шеф моторостроительного отделения Renault F1 Жан-Жак Ис. Новый RS23, по его словам, является очередным логическим шагом в развитии широкоугольной концепции двигателя, в успехе которой французские конструкторы убеждены. Оставаясь внешне и концептуально схожим с прошлогодним, новый мотор в то же время радикально обновлен. В частности, в его основе совершенно новый блок и система управления работой клапанов. В целом мотор разработан в еще большей интеграции с коробкой передач и шасси, стал более экономичным, но при этом повышена его мощность и надежность.

Самым сдержанным и осторожным в оценке ближайших перспектив Renault в Формуле-1 оказался, как, впрочем, и следовало ожидать от такого "тертого калача", спортивный директор команды Флавио

High Tech – "высокие технологии" – основополагающая характеристика трассы "Поль Рикар". Это же словосочетание определяет и подход конструкторов к созданию автомобилей Renault – как гоночных, так и дорожных





Большая команда, новая хорошая машина, дуэт гонщиков, сочетающий в себе опыт и "свежую кровь" – что еще нужно для успеха? Грядущий сезон покажет

Бриаторе. На соответствующий вопрос корреспондента "Формулы" он ответил: "Я реалист. Я знаю достаточно о новой машине, но недостаточно о новом моторе, да и аэродинамический пакет пока не готов. Кроме того, ведь и наши соперники не стоят на месте. Конечно, мы в этом сезоне выступим сильнее, чем в прошлом, но насколько сильнее – понятия не имею. Чтобы выигрывать, нужно больше времени, нежели один год. Посмотрите, как долго работает в Ferrari Жан Тодт, а Фрэнк Уильямс со своей командой еще дольше, а уж Рон Деннис с McLaren целую вечность. Тут нужна последовательность и тесное срабатывание всех членов команды в единый механизм, работающий как хорошие часы. На мой взгляд, главная цель пока в этом. Когда она будет достигнута, тогда можно думать и о победах".

Смешанные чувства

В пилотском составе Renault – никаких сюрпризов, за исключением разве что Аллана Мак-Ниша в роли тест-пилота. Все тот же Ярно Трулли и обещанный еще годом ранее Фернандо Алонсо. Флавио Бриаторе (будучи, кстати, личным менеджером обоих пилотов), прокомментировал этот выбор следующим образом: "Ярно уже давно и хорошо нам известен, хотя должен признать, что в начале прошлого сезона я был не вполне им доволен. Полагаю, что он столкнулся с проблемой акклиматизации в большой команде после маленьких, за которые он раньше выступал, ему трудно было сразу приспособиться к такой программе. Но это временное явление, и я уверен в его потенциале как гонщика. Алонсо же мы выбрали потому, что он уже прекрасно зарекомендовал себя в Minardi, а теперь еще год провел в качестве тест-пилота Renault, хорошо изучив машину и привыкнув к работе в большой команде, и мы рассчитываем на него как на молодого и одаренного пилота".

Что касается самих пилотов, они, как и положено, тоже были полны оптимизма, но проявлялось это по-разному. Ярно Трулли по обыкновению был сдержан и немного меланхоличен, зато Фернандо Алонсо, дождавшийся, кажется, своего звездного часа, не скрывая своего ликования, лучезарно улыбался. "Уволенный в запас" и сменивший бело-красный комбинезон на желто-голубой Аллан Мак-Ниш, судя по всему,



В добрый путь!

тоже был вполне доволен своим новым качеством, второй же тест-пилот, Франк Монтаньи, как и положено совсем зеленому новичку, был и вовсе счастлив. В довершение ко всему руководство Renault представило публике семерку участников программы развития молодых пилотов – бразильца Фабиу Карбоне (22 года, британская Ф-3), голландца Карло ван Дама (17 лет, участник соревнований по картингу), финна Хейки Ковалайнена (21 год, британская Ф-3), аргентинца Хосе Марию Лопеса (19 лет, Еврокубок Ф-Renault), француза Эрика Салиньона (20 лет, победитель Еврокубка Ф-Renault) и испанца Адриана Валлеса (17 лет, чемпион испанской Ф-Renault). Тем самым было еще раз подчеркнуто, что команда Renault пришла в Формулу-1 всерьез и надолго.

Что ж, остается пожелать доблестной французской команде, чтобы в начинающемся сезоне мистраль всегда был для нее попутным, а не встречным.

Борис Мурадов

Редакция благодарит компанию "Автофрамос" за помощь в подготовке этого материала



Ожидание обещанного

К одиннадцати часам солнце уже припекало не на шутку. Его лучи бликовали на выстроившихся ровной шеренгой бело-синих грузовиках с огромными прицепами, а высоко в прозрачном голубом небе на длинных флагштоках развевались полотнища со стилизованным пропеллером, который вот уже скоро как 90 лет символизирует во всем мире баварские автомобили. И лишь пронизывающий ветер, порой налетавший со стороны моря, да поднятые воротники курток теплолюбивых испанцев из обслуживающего персонала трассы «Каталунья» не позволяли забыть, что на дворе всего лишь последний день января.

В отличие от большинства конкурентов команда BMW.Williams в последние годы не стремится участвовать в «гонке презентаций». Представление нового автомобиля традиционно проходит непосредственно на автодроме и не сопровождается выступлениями разнообразных заклинателей змей или наездников-эквилибристов. Все в меру артистично, без излишеств и чрезвычайно практично – можно тут же совершить на представленной машине несколько кругов. После прошлогодней презентации в дождливой и промозглой Англии команда «железного Фрэнка» вновь вернулась туда, где представляла свои машины на протяжении нескольких лет до этого – в Испанию.

И хотя представление нового автомобиля – это прежде всего демонстрация шасси, в случае с Williams сначала все же нужно сказать о другой не менее важной составляющей – моторе. Ведь именно BMW P82 команда обязана большей частью успехов в прошлом сезоне. Неудивительно, что баварские мотористы не стали отказываться от оправдавшей себя схемы блока цилиндров с развалом 90. Сидящий на трассе директор спортивного отделения BMW Марио Тайссен во время торжественной церемонии выглядел явно довольным собой. Еще бы, немцу удалось создать самый мощный двигатель в Формуле-1! В прошлом сезоне P82 перешагнул отметку в 19 000 об/мин и позволил Монтю семь раз первенствовать в квалификации. «Наш новый мотор получился легче, компактнее и мощнее предшественника, – рассказывает Марио. – Причем нас интересовало совсем не абстрактное уменьшение веса, а его более правильное распределение. В верхней части буквально каждый грамм на вес золота, а вот снизу облегчение не приносит столь уж ощутимой выгоды». Однако о 20 000 оборотов в минуту, по мнению Тайссена, говорить еще рано – в связи с изменениями в правилах основной акцент сделан совсем на другом. «Двигателю предстоит пройти квалификационный круг; а затем целую гонку. Представьте, что спринтера, только что закончившего стометровку, тут же заставляют бежать марафон. Разве это дело?» – весьма образно поясняет Марио.

И лишь когда шеф двигателей поглядывал в сторону пилотов, в его взгляде за стеклами очков в тонкой оправе сквозило легкое недоумение – и как это они умудряются постоянно сжигать его замечательные моторы? “При постройке любого гоночного двигателя всегда приходится искать компромисс между мощностью и надежностью, – Марио Тайссен излагает самую суть проблемы. – А в прошлом сезоне сходов было много, поэтому в этот раз мы сделали ставку на надежность, и лишь добившись ее, будем постепенно наращивать количество лошадиных сил. Впереди еще месяц напряженных тестов”. Стоит добавить, что позади – почти четверо больше. Помимо чисто технических характеристик двигателя, баварцы опережают соперников и еще по одному параметру – если P83 был создан в конце лета, а уже в октябре впервые испытан на трассе, то работа над следующим двигателем BMW, по

словам Тайссена, начнется практически сразу же после старта нынешнего сезона.

Достижения конструкторов шасси выглядят, как будто, не столь ярко: если команда обладает лучшим мотором и не может постоянно побеждать – выходит, дело именно в не слишком удачном шасси. Однако в прошедшем сезоне Монтойя стартовал с первой позиции не только в Монце, но и в Монако, где одного лишь мощного двигателя для победы недостаточно. Впрочем, с тем большим интересом ожидался дебют FW25. Любопытно, что покрывало с автомобиля сбросили отнюдь не пилоты. Из-за кулис появился – ни больше ни меньше – самый настоящий заправщик в полном боевом облачении и со шлангом наизготовку. Подойдя к машине, он склонился над ней, после чего возникла неловкая пауза. По залу пролетел было смешок – вспомнились прошлогодние “подвиги” Williams на пит-лейн – как вдруг покрывало зашевелилось и за несколько секунд скрылось “во чреве” шланга, а FW25 засверкал всеми цветами. Белым и синим.

Визуально машина получилась более “поджарой”, с острым и сильно изогнутым “носом”, тонкой и низкой “талией” (надо сказать, что такое решение, примененное в сезоне-02 Ferrari, “приглянулось” конструкторам многих команд). Цветовая гамма осталась неизменной, а единственным серьезным изменением стало появление логотипов часовой компании Otis – нового партнера команды. “По понятным причинам мне не хотелось бы вдаваться в детали, – казалось, что мысли длинноволосого главного конструктора команды Гевина Фишера витают где-то совсем в другом месте. – Но и так видно, что FW25 короче своего предшественника. Есть изменения и внутри, не последнее из них – полностью обновленная трансмиссия. Если же говорить об аэродинамике, то мы решили использовать принципиально новую философию, что отразилось на всем облике автомобиля”.

Что же касается тех, кому предстоит доказывать преимущество новинки над соперниками непосредственно на гоночных трассах, то здесь команда предпочла стабильность, что в данном случае, думается, столь же правильно, как и постоянная эволюция техники. Не слишком модная ныне схема с тремя пилотами (лишь McLaren и Toyota придерживается такой же) неплохо зарекомендовала себя в

На сутки BMW.Williams стала полновластной хозяйкой автодрома. Поскольку грузовиков баварская компания не производит, команда использует тягачи MAN



Сразу после презентации Монтойя и Шумахер проехали по одному кругу. Зато за пять следующих дней пилоты накрутили на FW25 и “гибридном” FW24D более пятисот пятидесяти кругов по “Каталунье”



Фрэнку Уильямсу в этом году исполняется шестьдесят: "По правде говоря, я совсем не стремлюсь просто коллекционировать достижения. Я просто люблю этот спорт. Конечно, победы приносят удовлетворение, ну а если не удалось чего-то добиться, значит, нужно всего лишь удвоить усилия"

прошлые годы. Для Хуана-Пабло Монтойи, Ральфа Шумахера и Марка Жене наступающий сезон станет уже третьим в команде. Причем первые двое пилотов составляют самый, без сомнения, интересный дуэт в современной Ф-1. И задачей-минимум для каждого будет – опередить другого. "Я думаю, что такое соперничество приносит команде пользу, – считает Ральф. – Ну а происшествия вроде того, что случилось в Индианаполисе, не должны повторяться". Предсказать, кто из пилотов проявит себя лучше – задача не из легких. В прошлом сезоне колумбиец семь раз первенствовал в субботу, но немец одержал единственную для команды победу, да и счет в квалификации почти равный – 9:8 в пользу Хуана. По мнению Герхарда Бергера, за два прошедших сезона никто из гонщиков не смог показать, что он явно сильнее другого (в 2001-м выше по итогам чемпионата оказался немец, в прошлом – колумбиец), и вряд ли что-то изменится в этом году.

Ну а за Марком Жене остается та невидимая, но крайне важная работа, которая в конечном счете и позволит Шумахеру с Монтойей бороться за высокие места. Испанец, за несколько дней до этого установивший на тестах новое высшее достижение барселонского автодрома, охотно отвечал на вопросы и со столь же видимым удовольствием позировал на фоне автомобиля. Но затем его попросили отойти в сторону – фотографам захотелось запечатлеть FW25 лишь с Ральфом и Хуаном. И пока пара призовых гонщиков позировала во вспыхках блицев, Марк стоял чуть поодаль. И его понурый вид не оставлял ни малейших сомнений в том, что же на самом деле ощущает третий пилот пусть даже топ-команды.

Команда Фрэнка Уильямса уже трижды поднималась на самую вершину Формулы-1 – в начале 80-х с моторами Cosworth, в середине того же десятилетия – при поддержке Honda, а в первой половине 90-х, используя двигатели Renault. Для успеха в начале XXI века BMW.Williams нужно "всего лишь" опередить конкурентов из Маранелло. "Мы не строим иллюзий, – расставил точки над i Патрик Хед. – Ferrari, несомненно, сделает большой шаг вперед. Но мы рассчитываем, что FW25 позволит нам претендовать на победу с гораздо большим основанием".

Марку Жене, Сэму Майклу, Гевину Фишеру и Патрику Хеду предстоит немало поработать над доводкой новинки



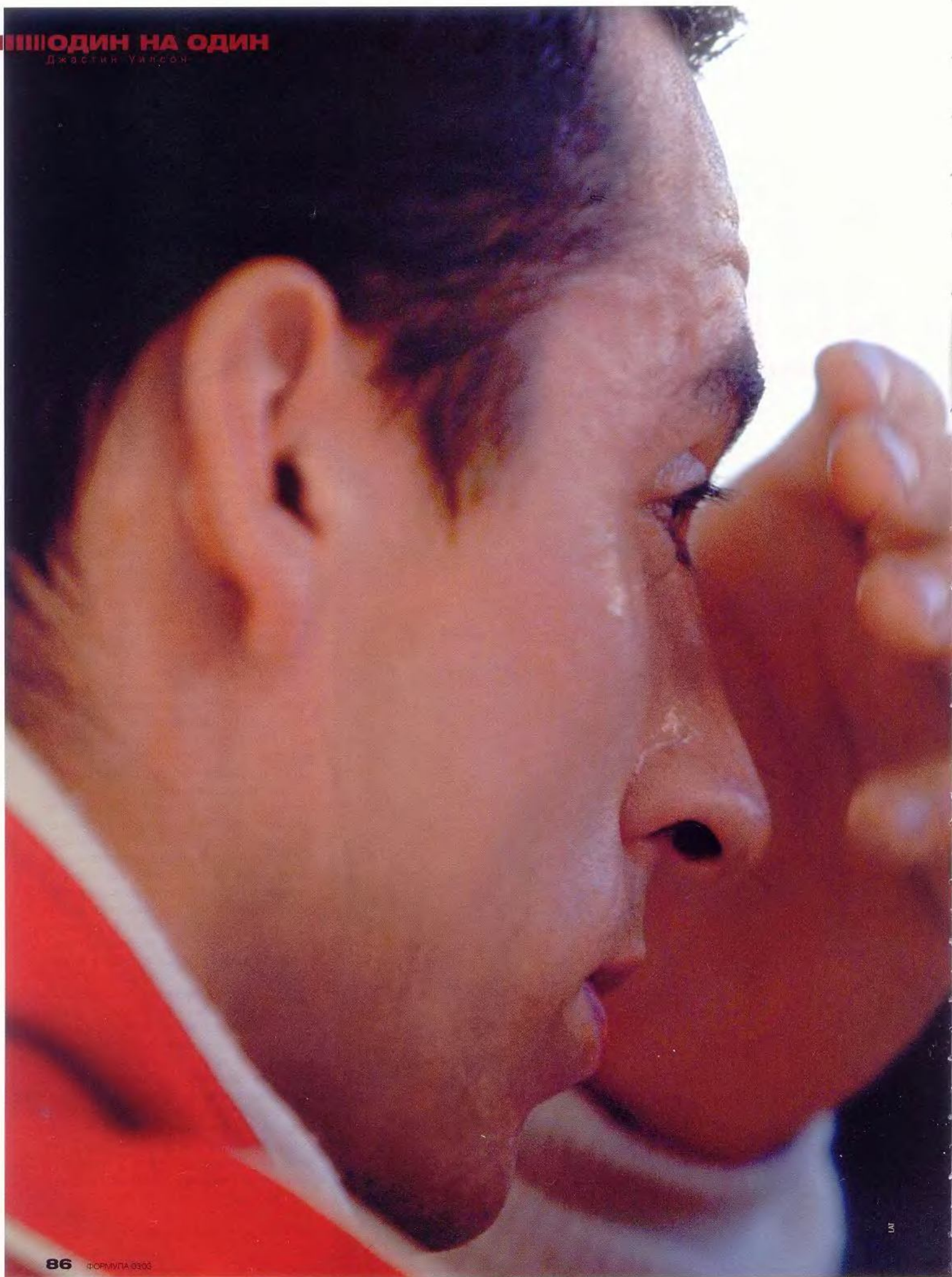
Чуть погода новая машина совершила и первые круги по трассе – пока лишь пробные, демонстрационные, предшествующие настоящим испытаниям, но во всяком случае обошлось без конфузов, подобных случившемуся в 2000 году, когда во время такой же демонстрации самого первого Williams-BMW на глазах у десятков журналистов со всего света вдруг отказал мотор. "Мы прошли вместе уже три полных цикла производства автомобиля", – сказал Гевин Фишер. – "И многое узнали друг о друге. Так что теперь знаем сильные стороны друг друга и можем работать вместе гораздо эффективнее". Обещанного, как известно, три года ждут. Выходит, дождались?..

Александр Кабановский

Редакция благодарит компанию BMW Russia Trading за помощь в подготовке этого материала

ОДИН НА ОДИН

Джастин Уинстон



Оставалась надежда на отца, который мог бы оплатить очередной шаг сына вверх по автоспортивной лестнице, в Формулу-3. Собственно, Кит Уилсон так и сделал, но при этом сэкономил, устроив Джастина в только что организованный экс-пилотом Ф-1 Джонатаном Палмером "моноформульный" чемпионат Формулы-Palmer Audi. Конкуренция в этой серии была колоссальная. Были гонки, в которых все участники квалификации "укладывались" в 0,7 с. Поначалу Джастину пришлось нелегко. Но неудачи на первых этапах сезона-98 сменились победами во второй половине первенства, а под конец англичанин сделал триумфальный аккорд, выиграв шесть из семи последних гонок. Победа в чемпионате была более чем убедительной. 19-летнего парня вновь включили в список финалистов конкурса "Молодой гонщик года" и вновь... эта награда миновала его (а в случае успеха он уже тогда мог бы опробовать автомобиль Ф-1). Но куда более ценным призом, который достался Джастину за победу в Формуле-Palmer Audi, стала возможность провести сезон аж в международном чемпионате Формулы-3000. Вдобавок к этому, Джонатан Палмер взял под опеку первого победителя своей серии, став его личным менеджером. "Его габариты действительно были проблемой, но как только он сел за руль и ехал, все напрочь забывали о росте", — объясняет свою ставку на великана Палмер.

Патронирруемая Benetton Astromega, куда определили Уилсона, не принадлежала к числу грандов тогдашней Формулы-3000. Между тем уровень конкуренции в международном чемпионате был в 1999 году поистине фантастическим: в квалификации за 26 мест на старте боролись 42 пилота! Тем не менее на неизвестных трассах континентальной Европы Джастину удалось пройти суровое квалификационное сито на всех десяти этапах и дважды попасть в очки. При этом открыл счет он на первой же гонке сезона в Имоле. Фортуна давала понять Джастину, что она все еще играет на его стороне, и не только в отдельных гонках, но и в карьере в целом.

В современном МЧ Ф-3000 нередко такое явление как краткосрочные гоночные проекты: многие "конюшни" достигают своего пика, выигрывая чемпионат, а затем либо уходят в другие серии, либо прекращают свое существо-



В 2001 году в МЧ Ф-3000 угнаться за Уилсоном не мог никто

вание. Именно в такую команду, как показала дальнейшее развитие событий, как раз в нужный момент перешел после своего дебютного сезона в Ф-3000 Джастин Уилсон. Nordic Racing, которой покровительствовала сама Coca-Cola, под руководством талантливого менеджера Дерек Мауэра была готова, не жалея ресурсов, бороться за самые высокие результаты. И даже габариты Джастина не смутили "конюшню", которая слегка "перекроила" под него болид Lola, чем, как утверждают злые языки, нарушила технический регламент. В 2000 году рослый британец дважды поднимался на пьедестал — в Сильверстоуне и на "А1-Ринге" — и в итоге стал пятым в личном зачете, хотя и не выиграл ни одной гонки.

А на следующий год уже матерый Джастин вместе со своей амбициозной командой учинил соперникам самый настоящий разгром. В сезоне-2001 МЧ Ф-3000 впервые отправился на гастроли в Бразилию, где проходил первый этап первенства. Британец выиграл его, а впоследствии еще две гонки, и вновь, как когда-то в Формуле-Vauxhall, был невероятно стабилен. Из 12 стартов Уилсон лишь на "Нюрбургринге" не смог добраться до финиша, и то не по собственной вине, а из-за отказа тормозов. В остальных 11 гонках он всего один раз не попал на пьедестал! Нарушив сложившуюся в МЧ Ф-3000 традицию бороться за титул до последней гонки, Джастин стал чемпионом на предпоследнем этапе, перекрыв установленный в 1998 году Хуаном-Пабло Монтойей рекорд по количеству набранных очков. За рулем такой же машины, как и у соперников, британец

опередил ближайшего преследователя на 30 с лишним очков!

Неудачливыми преследователями Уилсона в Ф-3000 были Марк Уэббер и Томаш Энже. Как известно, первый стал пилотом Minardi Ф-1 в сезоне-2002, а второй уже в конце 2001 года провёл три гонки за Prost. Уилсон же, несмотря на все его успехи, до осени 2001 года ни разу не сел за руль автомобиля Формулы-1. Лишь после того как британец стал чемпионом Ф-3000, команды "большого цирка" проявили к нему интерес. По иронии судьбы первой о желании пригласить Уилсона на тесты объявила все та же McLaren, дважды в прошлом "лишавшая" его звания лучшего молодого пилота года. "Не склеилось" и в этот раз: первой машиной Ф-1 для Джастина стал Jordan, а тесты в составе "серебряных стрел", несмотря на уверения Рона Денниса, так и не состоялись.

За рулем автомобиля EJ11 рост Уилсона снова дал о себе знать. Стало ясно, что работать в Ф-1, даже тест-пилотом, великан-британец сможет только в том случае, если автомобиль будет построен специально под него. Щедрых спонсоров, которые вполне могли бы "угворить" иную команду Ф-1 взять под свое крыло рослого чемпиона, у Джастина не было. Как считает Палмер, если бы не рост, Уилсон стал бы тест-пилотом одной из британских топ-команд — Williams или McLaren. Одно время он ходил в претендентах на место в основном составе Minardi, однако и эта вакансия уплыла от него, доставшись Марку Уэбберу, соотечественнику шефа команды Пола Стоддарта.

Расстроенный, но не отчаявшийся Джастин не поддавался соблазну уехать гоняться в



Джастину 15 лет



На машине Уилсона (Ф-Vauxhall) реклама фирмы его отца Solvents with Safety

ОДИН НА ОДИН



На тестах Jordan Ф-1 голова рослого Уилсона частично перекрывала поток воздуха в верхний воздухозаборник

Америку, как это сделал выигравший МЧ Ф-3000 годом ранее Бруно Жункейра. Он решил ждать. «Я не хотел спустя много лет рассказывать в пабе за кружкой пива, что мог бы стать пилотом Формулы-1, но не стал им», — объясняет он свое решение остаться в Европе. Смирившись с тем, что трудиться в «большом цирке» в сезоне-2002 ему не удастся, в мае британец «для поддержания формы» решил принять участие в гоночной серии Telefonica World Series by Nissan. Автомобили этого класса, по мнению специалистов, существенно отличаются от техники Ф-3000 и больше похожи на упрощенные машины Ф-1. Так что не удивительно, что из 18 гонок на девяти трассах Европы и Южной Америки привыкший к машинам Ф-3000 Уилсон выиграл лишь две, под занавес чемпионата. Ставшего четвертым британца опередили его бывшие соперники по Ф-3000 Франк Монгтани и Баз Лейндерс, а чемпионом стал экс-пилот Ф-1 Рикардо Зонта. «У меня была неплохая команда, но я столкнулся с кое-какими трудностями, это была настоящая закалка для характера», — делится впечатлениями Джастин.

Но еще большей закалкой для нервной системы Уилсона стала летняя история с заменой Алекса Йонга в составе Minardi Ф-1. Джастин, установивший с «конюшней» Пола Стоддарта хороший контакт еще в межсезонье, был главным кандидатом на замену не оправдавшего надежд малайзийца. Однако визит на завод Minardi в Фаэнце перечеркнул надежды Уилсона дебютировать в Формуле-1 на Гран При Венгрии: великан попросту не влез в кокпит

машины PS02. «Когда я вернулся с завода в отель, мне казалось, что это конец всему», — вспоминает Джастин, вместо которого Йонга заменил Энтони Дэвидсон.

Нужно сказать, что еще с конца 2001 года в окологоночных кругах и в автоспортивной прессе многие относились с искренним сочувствием к британскому великану, преуспев в создании образа обиженного таланта. Вряд ли это действительно разжалобило такого человека как Стоддарт, но все же австралиец дал понять, что чувствует себя морально обязанным Уилсону, и назвал его «номером один» в списке претендентов на место в Minardi в сезоне-03. Было поставлено лишь одно условие — британскому гонщику (как и любому, кто хотел выступать за Minardi) нужно было привести с собой спонсора, который вложил бы в команду пять миллионов долларов.

Найти такие деньги, да еще под рослого Уилсона, с самого начала было нелегкой задачей. Это осознавал и его менеджер Джонатан Палмер, и его отец Кит Уилсон, за прошедшие годы уже вложивший в гоночную карьеру сына, по некоторым данным, до трех миллионов долларов собственных денег. На всякий случай Джастин даже начал готовить «запасной аэродром» в серии CART, приняв участие в тестах тамошней топ-команды Newman/Haas. Но даже реальная перспектива стать чемпионом CART в 2003 году не прельстила нацелившегося на Формулу-1 Уилсона.

Какую-то часть затребованной Стоддартом суммы удалось изыскать, но порядка двух-трех

миллионов все равно не хватало. Тогда Палмер решил сделать из своего подопечного инвестиционный проект, предложив всем желающим вложить деньги в Джастина Уилсона и, в случае его успеха, получить в два раза больше. Экстравагантная инициатива вызвала интерес среди британских поклонников автоспорта, и хотя сразу деньги никто не понес, Палмер не отказался от этой идеи и намерен реализовать ее по ходу 2003 года. В качестве запасного варианта отец Джастина приготовился продать свою автозаправочную станцию близ Шеффилда.

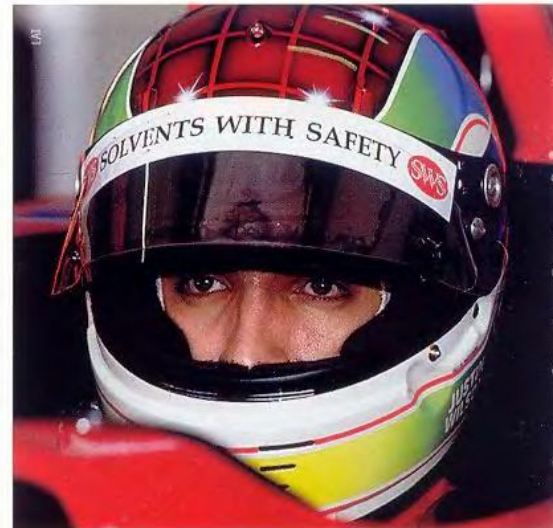
Таким образом Уилсону с горем пополам удалось убедить руководство Minardi, что деньги будут в любом случае, и Стоддарт подписал с ним заветный контракт на сезон-03. Пожелания удачи дождавшемуся своего шанса великану смешались с критикой, в том числе от соотечественника и сверстника Энтони Дэвидсона, который считает, что Уилсон выбросил деньги на ветер, заплатив их самой бесперспективной команде.

Перспективы у Джастина и правда незавидные. В Minardi ему предстоит выступать вместе с матерым Йосом Ферстаппеном, который будет давить на него своим авторитетом и, возможно, более высокими результатами. В активе Уилсона пока лишь один козырь — продемонстрированное им в «младших» Формулах умение выступать стабильно, которое, особенно при новой системе начисления очков, может принести ему хорошие дивиденды. А британцу во что бы то ни стало нужно заявить о себе, причем желательно уже на старте сезона, как это сделал в Австралии-2002 его предшественник Марк Уэббер.

Ведь хотя формально контракт с Minardi подписан на три года, в сезоне-04 Джастин вряд ли продолжит выступления за команду Пола Стоддарта — все денежные закрома и так вычищены подчистую. При благоприятном развитии событий Уилсона приметит одна из «конюшен» уровнем повыше, и Стоддарт уступит его, как уступил Уэббера Jaguar. В противном случае мечта Джастина стать пилотом Формулы-1 станет реальностью на один-единственный сезон. Второго шанса у британского великана, скорее всего, не будет.

Максим Бордунов

После поездки на тесной Minardi образца 2002 года Джастин был на грани нервного срыва



Джастин Уилсон

(Великобритания)

Дата рождения31.07.78 г.
Место рожденияШеффилд, Великобритания
Место жительстваНортгемптон, Великобритания
Рост192 см
Вес80 кг
Семейное положениехолост
Первый старт1990 г. — картинг

Карьера:

1990–1994 гг.картинг
1994–1995 гг.Ф-Vauxhall Junior: выиграл первую же гонку зимней серии в 1994 г.; в 1995 г. — победитель кубка Ф-Vauxhall Junior, 3-е место в чемпионате
1995–1997 гг.Ф-Vauxhall: 1 победа, л.р. — 2-е место в 1996 г.
1998 г.Ф-Palmer Audi: чемпион (9 побед)
1999–2001 гг.МЧ Ф-3000: выступал за команды Astro Omega и Nordic, чемпион 2001 г. (3 победы)
2001 г.тесты в команде Ф-1 Jordan
2002 г.всемирная серия Telefonica Nissan: 4-е место (2 победы), тесты в команде Minardi Ф-1, тесты в команде Newman/Haas серии CART
2003 г.ЧМ Ф-1, команда Minardi

www.justinwilson.co.uk



Все трассы серии CART



**BRIDGESTONE PRESENTS THE
CHAMP CAR WORLD SERIES
POWERED BY FORD 2003**

Grand Prix of St. Petersburg
Сент-Питерсберг, Флорида, США

**21-23/02/
2003**

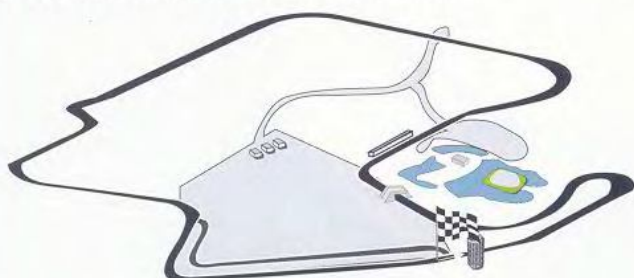


1

Длина круга2,265 км
Количество кругов ..нет данных
Общая длинанет данных
Победитель 2002 г. ...-

Tecate Telmex Monterrey Grand Prix
Presented by Herdez
Фундидора-парк, Монтеррей, Мексика

**21-23/03/
2003**



2

Длина круга3,380 км
Количество кругов ..85
Общая длина287,300 км
Победитель 2002 г. ...Кристиано да Матта/Newman/Haas Racing: 1:58'30.642

Toyota Grand Prix of Long Beach
Лонг-Бич, Калифорния, США

**11-13/04/
2003**



3

Длина круга3,167 км
Количество кругов ..90
Общая длина285,030 км
Победитель 2002 г. ...Майкл Андресетти/Team Motorola: 2:02'14.542

Брэндс-Хэтч, Кент, Великобритания
Автодром "Брэндс-Хэтч"

**3-5/05/
2003**

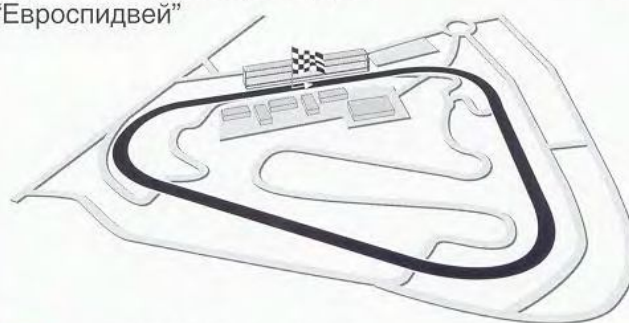


4

Длина круга1,931 км
Количество кругов ..нет данных
Общая длинанет данных
Победитель 2002 г. ...-

German 500
Лаузитц, Германия, автодром
"Евроспидвей"

**10-11/05/
2003**

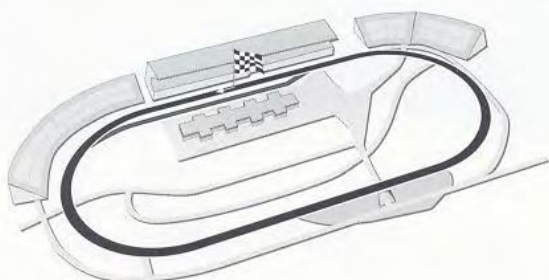


5

Длина круга3,256 км
Количество кругов ..154
Общая длина501,424 км
Победитель 2002 г. ...-

Уэст-Элис, Висконсин, США
Автодром "Милуоки майл"

**29-31/05/
2003**

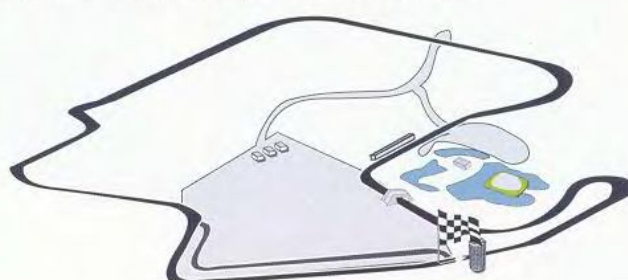


6

Длина круга1,661 км
Количество кругов ..250
Общая длина415,250 км
Победитель 2002 г. ...Пол Трейси/Team KOOL Green: 1:59'03.089

Grand Prix of Monterey
Монтерей, Калифорния, США
Автодром "Мазда Лагуна-Сека Рейсвей"

**13-15/06/
2003**



7

Длина круга3,602 км
Количество кругов ..87
Общая длина313,374 км
Победитель 2002 г. ...Кристиано да Матта/Newman/Haas Racing: 1:55'28.745

G.I. Joe's 200

Портленд, Орегон, США
Автодром "Портленд Интернэшнл Рейсвей"

**20-22/06/
2003**



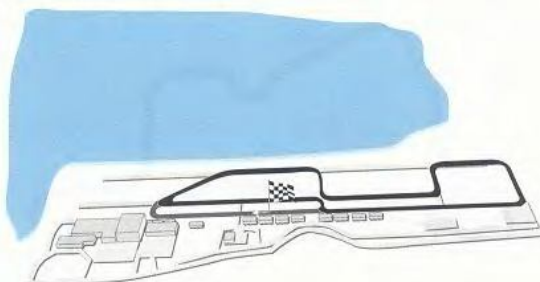
8

Длина круга3,169 км
Количество кругов ..110
Общая длина348,590 км
Победитель 2002 г.Кристиано да Матта/Newman/Haas Racing: 2:03'19.113

Cleveland Gran Prix

Кливленд, Огайо, США
Аэропорт "Бурк Лейкфронт"

**3-5/07/
2003**



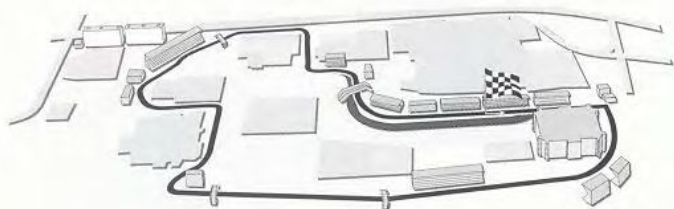
9

Длина круга3,389 км
Количество кругов ..115
Общая длина389,735 км
Победитель 2002 г.Патрик Карпентье/Player's/Forsythe Racing: 2:00'05.785

Molson Indy

Торонто, Онтарио, Канада

**11-13/07/
2003**



10

Длина круга2,824 км
Количество кругов ..112
Общая длина316,288 км
Победитель 2002 г.Кристиано да Матта/Newman/Haas Racing: 2:06'19.372

Molson Indy

Ванкувер, Британская Колумбия, Канада

**25-27/07/
2003**

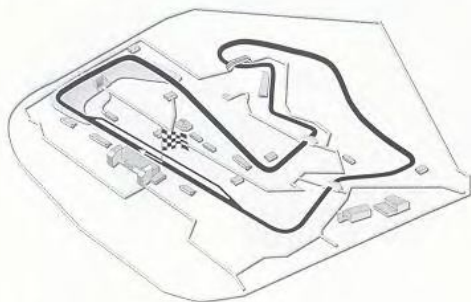


11

Длина круга2,866 км
Количество кругов100
Общая длина286,600 км
Победитель 2002 г.Дарио Франкитти/ Team KOOL Green: 1:59'25.063

Элкарт-Лейк, Висконсин, США
Автодром "Роуд Америка"

**1-3/08/
2003**



12

Длина круга6,515 км
Количество кругов60
Общая длина390,900 км
Победитель 2002 г.Кристиано да Матта/Newman/Haas Racing: 1:56'43.030

Grand Prix of Mid-Ohio
Лексингтон, Огайо, США
"Мид-Огайо Спорт Кар Корс"

**15-17/08/
2003**



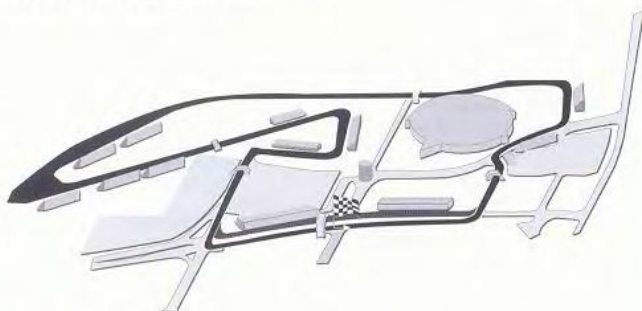
13

Длина круга3,634 км
Количество кругов92
Общая длина334,328 км
Победитель 2002 г.Патрик Карпентье/Player's/Forsythe Racing: 1:56'17.573

Shell Grand Prix of Denver

Денвер, Колорадо, США

**29-31/08/
2003**



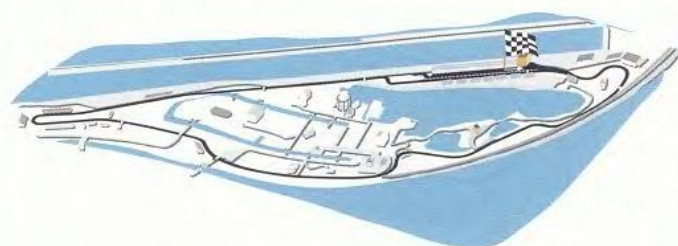
14

Длина круга2,651 км
Количество кругов100
Общая длина265,100 км
Победитель 2002 г.Бруно Жункейра/Target Chip Ganassi Racing: 1:49'22.547

Molson Indy

Монреаль, Квебек, Канада
Автодром им. Жилия Вильнева

**5-7/09/
2003**

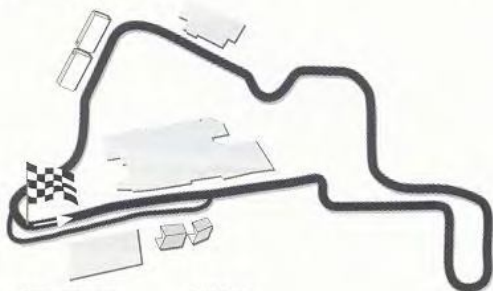


15

Длина круга4,360 км
Количество кругов80
Общая длина348,800 км
Победитель 2002 г.Дарио Франкитти/ Team KOOL Green: 1:59'40.938

Grand Prix Americas
Мехико-Сити, Мексика
Майами, Флорида, США

**26-28/09/
2003**

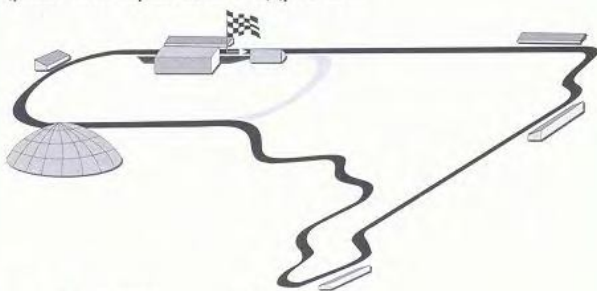


16

Длина круга.....2,232 км
Количество кругов.....105
Общая длина.....234,360 км
Победитель 2002 г.Кристиано да Матта/Newman/Haas Racing: 2:07'09.003

Gran Premio Telmex/Gigante Presented by Banamex/Visa **10-12/10/2003**

Мехико-Сити, Мексика
Автодром им. братьев Родригес



17

Длина круга.....4,426 км
Количество кругов.....73
Общая длина.....323,098 км
Победитель 2002 г.Кенни Брак/Target Chip Ganassi Racing: 1:56'48.475

Lexmark Indy 300
Серферз-Парадайз, Квинсленд,
Австралия

**24-26/10/
2003**

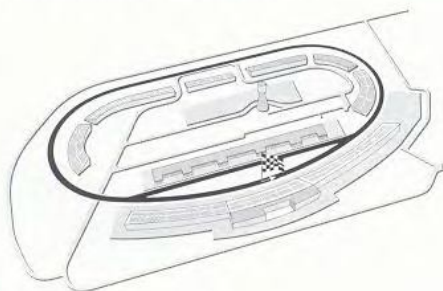


18

Длина круга4,498 км
Количество кругов40
Общая длина179,920 км
Победитель 2002 г.Марио Домингес/Herdez Competition: 2:00'06.524

Фонтана, Калифорния, США
Автодром "Калифорния Спидвей"

**31/10-2/11/
2003**



19

Длина круга.....3,265 км
Количество кругов.....250
Общая длина.....816,25 км
Победитель 2002 г.Джимми Вассер/Team Rahal: 2:33'42.977

Интернет-магазин
www.f1-shop.ru



Адреса магазинов с продукцией команд Формулы-1

Вышел в продажу новый том ежегодника "Книга Гола Формула 1 2003". Эту книгу, как и другие издания, Вы можете приобрести в магазинах спортивной одежды "Формула 1 Клуб" или заказать по почте.

Для заказа по почте оплатите за:

2003	Книга гола Формула 1 2003	10 У.Е.
2002	Книга гола Формула 1 2002	9 У.Е.
2001	Книга гола Формула 1 2001	4 У.Е.
1999	Книга гола Формула 1 1999	3 У.Е.



РАСПРОДАЖА



Оплата производится только в рублях через отделение Сбербанка РФ (1 у.е.=1\$ США) по курсу ЦБ на день оплаты.

Реквизиты для оплаты:

Получатель: ООО "Авеста К", ИНН 7714208039, р/с 40702810300024887301

Банк получателя: КБ "Содбизнесбанк" от. Хамовники, Б/К 044525662, к/с 30101810500000000662

Отослите квитанцию об оплате (можно ее копию) по факсу 8 (095) 202-51-53 или по адресу:

123001, г. Москва, ул. Спиридоновка, д. 12/1, магазин "Формула 1 Клуб"

НЕ ЗАБУДЬТЕ УКАЗАТЬ СВОЙ ПОЛНЫЙ ПОЧТОВЫЙ АДРЕС.

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 "Бутирский базар", "Формула 1 Клуб", тел.: 8 (3812) 23-96-52

Екатеринбург:

ВИЗ бульвар, д.13, ТЦ "ЭМА", 3 эт., отдел "Формула-1"

Новосибирск:

ул. Дуси Ковальчук, 266, "Мастер",
тел.: (3832) 25-77-10,
e-mail: master@tamiya.ru
http://www.tamiya.ru

Минск:

ВЦ "Олимп", ул. Якуба Колоса, д. 3, стэнд №43, тел.: 8-0296-8088071

Владивосток:

ул. Бородинская, д. 46/50, "Автосалон на Русской", тел.: (4232) 32-70-27

Пермь:

run@permonline.ru

Тольятти:

ТЦ "Русь", "Клуб Формула 1", тел.: (8482) 20-55-20, www.f1-club.ru

Ижевск:

os@udmnet.ru
тел./факс:(3412) 75-66-59

Новоуральск:

arlekino@novouralsk.ru
факс: (34370) 35877



Пилоты и команды серии CART

Fernandez Racing

Владельцы:
Адриан Фернандес, Том Андерсен
Штаб-квартира: Индианаполис

Дебют в CART:2001
Шасси:Lola
Победы:
Поул-позиции:2



Адриан Фернандес

(Мексика)
Дата рождения: 20.04.1965
Место рождения:
Мехико, Мексика
Дебют в CART:1993
Старты:161
Очки:773
Победы:7
Поул-позиции:3
ЛР в CART:2



Fittipaldi-Dingman Racing

Владельцы:
Эмерсон Фиттипальди, Джеймс Дигман
Штаб-квартира: Индианаполис

Дебют в CART:2003
Шасси:Reynard
Победы:
Поул-позиции:
ЛР в CART:
ЛР в CART:



Тиагу Монтейру

(Португалия)
Дата рождения: 24.07.1976
Место рождения:
Порту, Португалия
Дебют в CART:2003
Старты:
Очки:
Победы:
Поул-позиции:
ЛР в CART:



American Spirit Team Johansson

Владелец:
Стефан Йоханссон
Штаб-квартира: Индианаполис

Дебют в CART:2003
Шасси:Reynard
Победы:
Поул-позиции:



Джимми Вассер

(США)
Дата рождения: 20.11.1965
Место рождения:
Каног-парк, США
Дебют в CART:1992
Старты:186
Очки:1065
Победы:10
Поул-позиции:
ЛР в CART:



Райан Хантер-Рей

(США)
Дата рождения: 17.12.1980
Место рождения:
Бока-Рэтон, США
Дебют в CART:2003
Старты:
Очки:
Победы:
Поул-позиции:
ЛР в CART:



Herdez Competition

Владельцы:
Энрике Понс, Эктор Понс, К. Уиггинс, Р. Бриден,
Дж. Роджерс, М. Беттенхаузен
Штаб-квартира: Индианаполис

Дебют в CART:1986
Шасси:Lola
Победы:1
Поул-позиции:



Марио Домингес

(Мексика)
Дата рождения: 01.12.1975
Место рождения:
Мехико, Мексика
Дебют в CART:2002
Старты:19
Очки:37
Победы:1
Поул-позиции:
ЛР в CART:18



Роберто Морено

(Бразилия)
Дата рождения: 11.02.1959
Место рождения:
Рио-де-Жанейро, Бразилия
Дебют в CART:1985
Старты:101
Очки:381
Победы:2
Поул-позиции:2
ЛР в CART:3



Dale Coyne Racing

Владелец:
Дейл Коин
Штаб-квартира: Плайнфилд, Иллинойс

Дебют в CART:1984
Шасси:Lola
Победы:
Поул-позиции:



Жозель Каматиас

(Швейцария)
Дата рождения: 09.02.1981
Место рождения:
Лугано, Швейцария
Дебют в CART:2003
Старты:
Очки:
Победы:
Поул-позиции:
ЛР в CART:



Роберто Гонзалес

(Мексика)
Дата рождения: 31.03.1976
Место рождения:
Монтеррей, Мексика
Дебют в CART:2003
Старты:
Очки:
Победы:
Поул-позиции:
ЛР в CART:



Newman/Haas Racing

Владельцы:
Пол Ньюман, Карл Хаас
Штаб-квартира: Линкольншир, Иллинойс

Дебют в CART:1983
Шасси:Lola
Победы:68
Поул-позиции:69



Бруно Жункейра

(Бразилия)
Дата рождения: 04.11.1976
Место рождения:
Белу-Оризонти, Бразилия
Дебют в CART:2001
Старты:39
Очки:232
Победы:3
Поул-позиции:5
ЛР в CART:2



Себастьян Бюрда

(Франция)
Дата рождения: 28.02.1979
Место рождения:
Ле-Ман, Франция
Дебют в CART:2003
Старты:
Очки:
Победы:
Поул-позиции:
ЛР в CART:
ЛР в CART:
ЛР в CART:



Walker Racing

Владелец:
Деррик Уокер
Штаб-квартира: Индианаполис

Дебют в CART:1991
Шасси:Reynard
Победы:4
Поул-позиции:10



Родольфо Лавин

(Мексика)
Дата рождения: 30.07.1977
Место рождения:
Сен-Луис-Потоси, Мексика
Дебют в CART:2003
Старты:
Очки:
Победы:
Поул-позиции:
ЛР в CART:



Даррен Мэннинг

(Англия/Великобритания)
Дата рождения: 30.04.1975
Место рождения: Северный
Йоркшир, Великобритания
Дебют в CART:2002
Старты:1
Очки:4
Победы:
Поул-позиции:
ЛР в CART:



Player's/Forsythe Racing

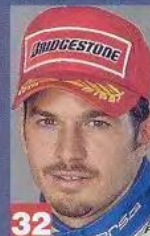
Владельцы:
Player's Ltd., Джеральд Форсайт
Штаб-квартира: Индианаполис

Дебют в CART:1983
Шасси:Lola
Победы:13
Поул-позиции:18



Пол Трейси

(Канада)
Дата рождения: 17.12.1968
Место рождения:
Скарборо, Канада
Дебют в CART:1991
Старты:191
Очки:1200
Победы:18
Поул-позиции:13
ЛР в CART:3



Патрик Карпентье

(Канада)
Дата рождения: 13.08.1979
Место рождения:
Виль-Ласкаль, Канада
Дебют в CART:1997
Старты:108
Очки:464
Победы:3
Поул-позиции:5
ЛР в CART:3



Mi-Jack Conquest Racing

Владельцы:
Крейг Эрик Башелар, Майк Лэниган
Штаб-квартира: Индианаполис

Дебют в CART:2003
Шасси:Reynard
Победы:
Поул-позиции:



Марио Хаберфельд

(Бразилия)
Дата рождения: 25.05.1976
Место рождения:
Сан-Паулу, Бразилия
Дебют в CART:2003
Старты:
Очки:
Победы:
Поул-позиции:
ЛР в CART:



PK Racing

Владельцы:
Крейг Поллок, Кевин Калховен
Штаб-квартира: Индианаполис

Дебют в CART:2003
Шасси:Lola
Победы:
Поул-позиции:



Патрик Лемарье

(Франция)
Дата рождения: 06.02.1968
Место рождения:
Париж, Франция
Дебют в CART:2003
Старты:
Очки:
Победы:
Поул-позиции:
ЛР в CART:



Visteon/Patrick Racing

Владелец:
Ю. И. "Пат" Патрик
Штаб-квартира: Индианаполис

Дебют в CART:1979
Шасси:Lola
Победы:27
Поул-позиции:18



Ориоль Сервия

(Каталония/Испания)
Дата рождения: 13.07.1974
Место рождения:
Палс, Испания
Дебют в CART:2000
Старты:54
Очки:146
Победы:
Поул-позиции:5
ЛР в CART:15



Rocketsports Racing

Владелец:
Пол Гентилоцци
Штаб-квартира: Лансинг, Мичиган

Дебют в CART:2003
Шасси:Lola
Победы:
Поул-позиции:



Александр Тальяни

(Канада)
Дата рождения: 18.10.1972
Место рождения:
Монреаль, Канада
Дебют в CART:2000
Старты:59
Очки:244
Победы:
Поул-позиции:3
ЛР в CART:8



Team Rahal

Владельцы:
Бобби Рейхол, Дэвид Лэттерман
Штаб-квартира: Хиллиард, Огайо

Дебют в CART:1992
Шасси:Lola
Победы:14
Поул-позиции:17



Марио Хаберфельд

(Бразилия)
Дата рождения: 02.09.1976
Место рождения:
Мехико, Мексика
Дебют в CART:2003
Старты:
Очки:
Победы:
Поул-позиции:
ЛР в CART:



"24 часа Дайтоны"

1-й этап Grand-Am: 31.01-02.02.2003

Rolex 24 at Daytona
Дайтона Интернэшнл Спидвей, Дайтона, Флорида, США
П: 24:01'07.001, 2474.20 мили/695 км, по 3.56 мили, 165.746 км/ч
ПП: С. Максвелл: 1'50.512, V ср.: 186.594 км/ч
БК: Х. Хэйвуд/Дж.Си Франсис, Гудриг/С. Шарп: 1'50.618, 186.416 км/ч



Пилоты	Автомобиль/класс	Круги
1 К. Баклер (USA)/М. Ском (USA)/Т. Бернхард (D)/И. Бергмайстер (D)	Porsche GT3 RS/GT	695
2 Р. Келленерс (D)/А. Лаззаро (USA)/Дж. Моулем (GB)	Ferrari 360GT/GT	686
3 Дж. ван Овербек/Р. Стеранка/Д. Стэндридж/Д. Марри (все - USA)	Porsche GT3 RS/GT	684
4 С. Максвелл (CDN)/Д. Брэбэм (AUS)/Д. Эпнингем (CDN)	Ford Multimatic/DP	679
5 Х. Хэйвуд/Дж.Си Франсис, Гудриг/С. Шарп (все - USA)	Porsche Fabcar/DP	661
6 М. Либ (D)/Л. Хиндери (USA)/К. Петти (USA)/П. Барон (USA)	Porsche GT3 RS/GT	656
28 А. Васильев (RUS)/Н. Фоменко (RUS)/В. Лехнер (A)/Т. Танака (J)	Porsche 996/GTS	361/НФ

Кубок мира по ралли-рейдам

01.01.2003-19.01.2003

Telefonica-Dakar 2003
8552 км/5216 км - 17 CV

Легковые автомобили

Пилот	Автомобиль	Время
1 Х. Масука (J)	Mitsubishi Pajero	49:08:52
2 Ж.-П. Фонтене (F)	Mitsubishi Pajero	+1:52:12
3 С. Петрансель (F)	Mitsubishi Pajero	+2:16:28
4 К. Соуза (P)	Mitsubishi L200	+2:27:47
5 Ж. де Вильерс (ZA)	Nissan PickUp	+2:45:55
6 С. Эндрю (B)	VW Desert Nardo	+3:42:15

Грузовые автомобили

Пилот	Автомобиль	Время
1 В. Чагин (RUS)	KamAZ-4911	61:36:40
2 А. де Азеведу (BR)	Tatra T-815	+1:02:01
3 Ф. Кабилов (RUS)	KamAZ-4911	+1:25:04
4 Й. де Рой (NL)	DAF CF 85	+2:38:49
5 Й. Сугавара (J)	Hino Ranger	+10:21:28
6 Ф. Жако (F)	MAN L90	+17:27:42

Чемпионат мира по ралли



1-й этап: 22-26.01.2003

Rallye Automobile Monte-Carlo
Дистанция: 1442.70 км/415.02 км - 14 CV

Пилот	Автомобиль	Время
1 С. Лоеб (F)	Citroen Xsara	4:29:11.4
2 К. Мак-Рей (GB)	Citroen Xsara	+38.1
3 К. Сайнс (E)	Citroen Xsara	+52.2
4 М. Мартин (EE)	Ford Focus	+55.5
5 Р. Бернс (GB)	Peugeot 206	+316.5
6 С. Робер (B)	Peugeot 206	+516.7
7 Ф. Дюваль (B)	Ford Focus	+517.1
8 А. Шварц (D)	Hyundai Accent	+642.3

Личный зачет: Командный зачет:

Пилот	Очки	Команда	Очки
1 С. Лоеб	12	1 Citroen	24
2 К. Мак-Рей	12	2 Peugeot	22
3 М. Гренхольм	10	3 Ford	15
4 Р. Бернс	10	4 Subaru	11
5 М. Мартин	10	5 Hyundai	3
6 Т. Мякинен	8	6 Skoda	3

2-й этап: 05.-09.02.2003

Uddeholm Swedish Rally
Дистанция: 1935.13 км/386.91 км - 17 CV

Пилот	Автомобиль	Время
1 М. Гренхольм (FIN)	Peugeot 206	3:03:28.1
2 Т. Мякинен (FIN)	Subaru Impreza	+150.8
3 Р. Бернс (GB)	Peugeot 206	+1:17.9
4 М. Мартин (EE)	Ford Focus	+1:45.8
5 К. Мак-Рей (GB)	Citroen Xsara	+2:15.8
6 П. Солберг (N)	Subaru Impreza	+2:19.1
7 С. Лоеб (F)	Citroen Xsara	+3:14.7
8 Т. Гардемайстер (FIN)	Skoda Octavia	+3:19.2



Гран При

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

Осуществи мечту!

Москва, Сельскохозяйственная, 15/1, корп. 2, оф. 328
Ст. м. "Ботанический сад"

Тел.: (095) 364-0308; 363-1515
(доб.2328, 2329)

E-mail: gprmaria@mtu-net.ru

Команда-мечта

Журнал "Формула" приглашает Вас принять участие в конкурсе "Команда-мечта". Вам не нужно искать спонсоров и рекламодателей, потому что они уже есть! В Вашу команду инвестируется 100 миллионов долларов!

Для того чтобы принять участие в нашем виртуальном чемпионате, Вам необходимо зарегистрироваться на сайте нашего журнала www.formula-one.ru, придумать название команды, приобрести шасси, двигатель, шины, выбрать двух гонщиков и персонал из таблиц, приведенных ниже. При этом бюджет не должен быть превышен. Состав Вашей команды может меняться от гонки к гонке. На каждый этап может быть заявлена только одна команда не менее чем за 1 день до начала первых официальных тренировок реального Гран При.

Начисление очков будет производиться по следующей системе:

1-е место гонщика (шасси, мотора, шин, персонала) реальной команды приносит виртуальной команде 20 очков, 2 - 18; 3 - 17; 4 - 16; 5 - 15; 6 - 14; 7 - 13; 8 - 12; 9 - 11; 10 - 10; 11 - 9; 12 - 8; 13 - 7; 14 - 6; 15 - 5; 16 - 4; 17 - 3; 18 - 2; 19 - 1; 20 - 0

(для шинных компаний в зачет идут только два лучших результата, для персонала - только лучший результат).

5 очков получает гонщик (шасси, мотор, шины) реальной команды, показавший быстрый круг в гонке

5 очков получает гонщик (шасси, мотор, шины, персонал) реальной команды, выигравший итоговую квалификацию

3 очка получает гонщик (шасси, мотор, шины, персонал) реальной команды, занявший 1-е место по итогам пятничной квалификации

Если гонщик (шасси, мотор) реальной команды не попадает в официальную классификацию на финише гонки, с виртуальной команды снимается 2 очка

Если гонщик реальной команды не выходит на старт гонки, с виртуальной команды снимается 5 очков

Если Ваша команда, уже заявленная в виртуальном чемпионате, не выходит на старт очередного этапа, с нее снимается 10 очков

Победителем будет тот, кто наберет наибольшее количество очков ПО ИТОГАМ ВСЕГО ЧЕМПИОНАТА. Включаться в конкурс можно на любом этапе. При равенстве набранных очков в конце чемпионата преимущество получает тот, у кого больше побед на этапах виртуального чемпионата. При совпадении и этих результатов сравнивается количество 2-х мест и так далее.

Победителя конкурса ждет приз - поездка на один из этапов чемпионата Формулы-1 в 2004 году

ГОНЩИКИ

	сумма контракта, млн \$
1 М. Шумахер	55
2 Р. Баррикелло	40
3 Х.-П. Монья	34
4 Р. Шумахер	30
5 Д. Култхард	28
6 К. Райкконен	22
7 Дж. Баттон	18
8 Ж. Вильнев	14
9 Я. Трулли	13
10 Н. Хайдфельд	10
11 Дж. Физикелла	10
12 Х.-Х. Френтцен	9
13 М. Уэббер	8
14 О. Панис	7
15 Й. Ферстаппен	4
16 К. да Матта	3
17 Дж. Уилсон	2
18 Ф. Алонсо	2
19 А. Пиццония	1
20 Р. Ферман	1
21 Другой	1

ШАССИ

	цена, млн \$
1 Ferrari	83
2 Williams	70
3 McLaren	65
4 Renault	47
5 Sauber	33
6 Jordan	28
7 Jaguar	22
8 BAR	20
9 Minardi	10
10 Toyota	10

МОТОРЫ

	цена, млн \$
1 Ferrari	83
2 BMW	70
3 Mercedes	65
4 Renault	47
5 Petronas	33
6 Cosworth (Jordan)	28
7 Cosworth (Jaguar)	22
8 Honda	20
9 Cosworth (Minardi)	10
10 Toyota	10

ПЕРСОНАЛ

	цена, млн \$
1 Ferrari	10
2 Williams	9
3 McLaren	8
4 Renault	7
5 Sauber	6
6 Jordan	5
7 Jaguar	4
8 BAR	3
9 Minardi	2
10 Toyota	1

ШИНЫ

	цена, млн \$
1 Bridgestone	6
2 Michelin	4

БУДЬТЕ ВНИМАТЕЛЬНЫ!

Цены действительны на этапы 1-3. По ходу чемпионата цены на шасси, моторы и суммы контрактов гонщиков могут меняться в зависимости от результатов предыдущих гонок

WWW.FORMULA-ONE.RU

КАЛЕНДАРЬ СЕЗОНА 2003

АВСТРАЛИЯ
9 марта

Мельбурн
Автомобильный

ЕВРОПА
29 июня

Нюрбургринг (Германия)
Автомобильный

МАЛАЙЗИЯ
23 марта

Куала-Лумпур
Автомобильный

ФРАНЦИЯ
6 июля

Повуа
Автомобильный

БРАЗИЛИЯ
6 апреля

Сан-Паулу
Автомобильный

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ
20 июля

Сильверстоун
Автомобильный

САН-МАРИНО
20 апреля

Имолта
Автомобильный

ГЕРМАНИЯ
3 августа

Хоккенхайм
Автомобильный

ИСПАНИЯ
4 мая

Барселона
Автомобильный

ВЕНГРИЯ
24 августа

Будапешт
Автомобильный

АВСТРИЯ
18 мая

Шпильберг
Автомобильный

ИТАЛИЯ
14 сентября

Монца
Автомобильный

МОНАКО
1 июня

Монте-Карло
Автомобильный

США
28 сентября

Индикаполис
Автомобильный

КАНАДА
15 июня

Монреаль
Автомобильный

ЯПОНИЯ
12 октября

Суга
Автомобильный

