

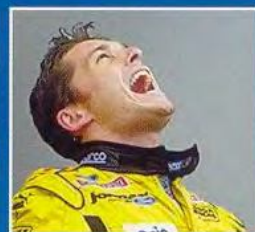


WWW.FORMULA-ONE.RU

ISSN 1560-3571
9 771560 357002 >

ФОРМУЛА-1 ПО-БРАЗИЛЬСКИ

Тропический ливень.
Огненная борьба на трассе.
Масса аварий. И самая
драматическая развязка



май 2003

ТРИ ПРИЧИНЫ ВОЙНЫ
между Баттоном и Вильневом

ЛЕТАТ ПЕРЕЛЕТНЫЕ...
...“конюшни” Формулы-1

СТРАННОЕ ИМЯ
История команды Connaught

РОБЕР БЕНУА
Гонки с танками

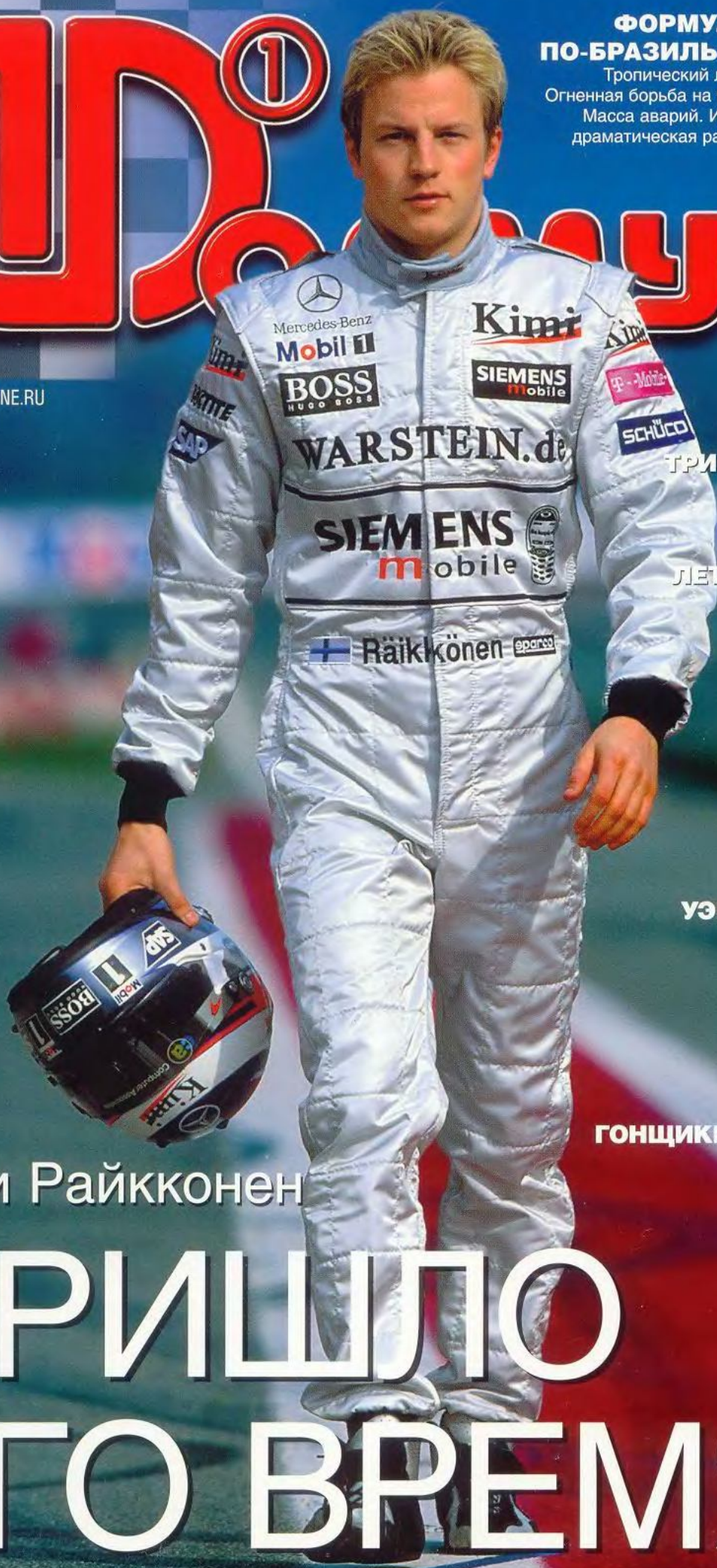
УЭББЕР И ПИЦЦОНΙΑ
“Зеленые” гонщики

АЙРТОН СЕННА
Краткий миг великой жизни

ГОНЩИКИ-“ДОЛГОЖИТЕЛИ”
Им перевалило за двести

Кими Райкконен

ПРИШЛО ЕГО ВРЕМЯ



СОДЕРЖАНИЕ

6	Парад		Интервью
10	Новости	72	Марк Уэббер
	Гран При		"Мне пришлось искать другие варианты"
22	Малайзия	74	Антонио Пиццония
	Зеркало будущего		"О звездной болезни я даже и не думаю"
34	Бразилия	78	Ги Бара
	Зигзаги судьбы		"Наши машины – как элитное французское вино"
46	Калейдоскоп		История
48	Война командного значения	80	Фотоархив
	"Слабак!" – сказал Вильнев Баттону		Айртон Сенна
	Тема		От А до Я
50	Весенняя сессия	82	Кто больше?
	"Турагентство" Берни Экклстоуна		Падет ли "вечный" рекорд Риккардо Патресе
	Команда		Большие гонки
52	Кто стоял у истоков	86	Алексей Васильев и Николай Фоменко
	Команда Connaught: "Вы отправитесь либо в ад, либо в Коннот"		"Гонки GT – это не для слабаков"
60	Британский гоночный... желтый	90	CART
	Когда автомобили были зелеными...		Шутка удалась
	Один на один	92	IRL
66	Судьба Робера	94	Суперкубок Porsche
	Первая послевоенная гонка в Европе была посвящена его памяти...	96	Мощнее, легче, быстрее
			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
Леонид Ситник
l_sitnik@formula-one.ru
Зам. главного редактора
Борис Мурадов
b_muradov@formula-one.ru

Ответственный редактор

Ольга Кропотова
o_kropotova@formula-one.ru

Технический редактор
Владимир Маккавеев
v_mak@formula-one.ru

Обозреватели
Александр Кабановский
Максим Бордунов
Дмитрий Ситник

Руководитель отдела внешних связей
Вадим Устинов
v_ustinov@formula-one.ru

Рекламное обеспечение
Михаил Шебуков
Юрий Колликов
Сергей Косоруков
Тел.: (095) 449-0220, 445-1753
adv@formula-one.ru

PR-обеспечение
Владимир Безукладников
prf1@formula-one.ru

Юридическое обеспечение
Юрий Растегин

Служба распространения
Тел.: (095) 449-0395
distrib@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 29608 (карточная подписка), индекс 79180 (адресная подписка); Для зарубежных подписчиков по адресу: 129110, Москва, ул. Гиляровского, 39 тел. +7-095-281-0137, 281-9345, факс. +7-095-281-3798

Адрес для писем:

105037, Москва, а/я 54

E-mail: formula@formula-one.ru

Представительства:

Санкт-Петербург

Тел./факс: (812) 274-8958

Адрес: ул. Херсонская, 8

Отпечатано в Финляндии

FORSSAN KIRJAPAINO OY

Подписано в печать 11.04.2003 г.

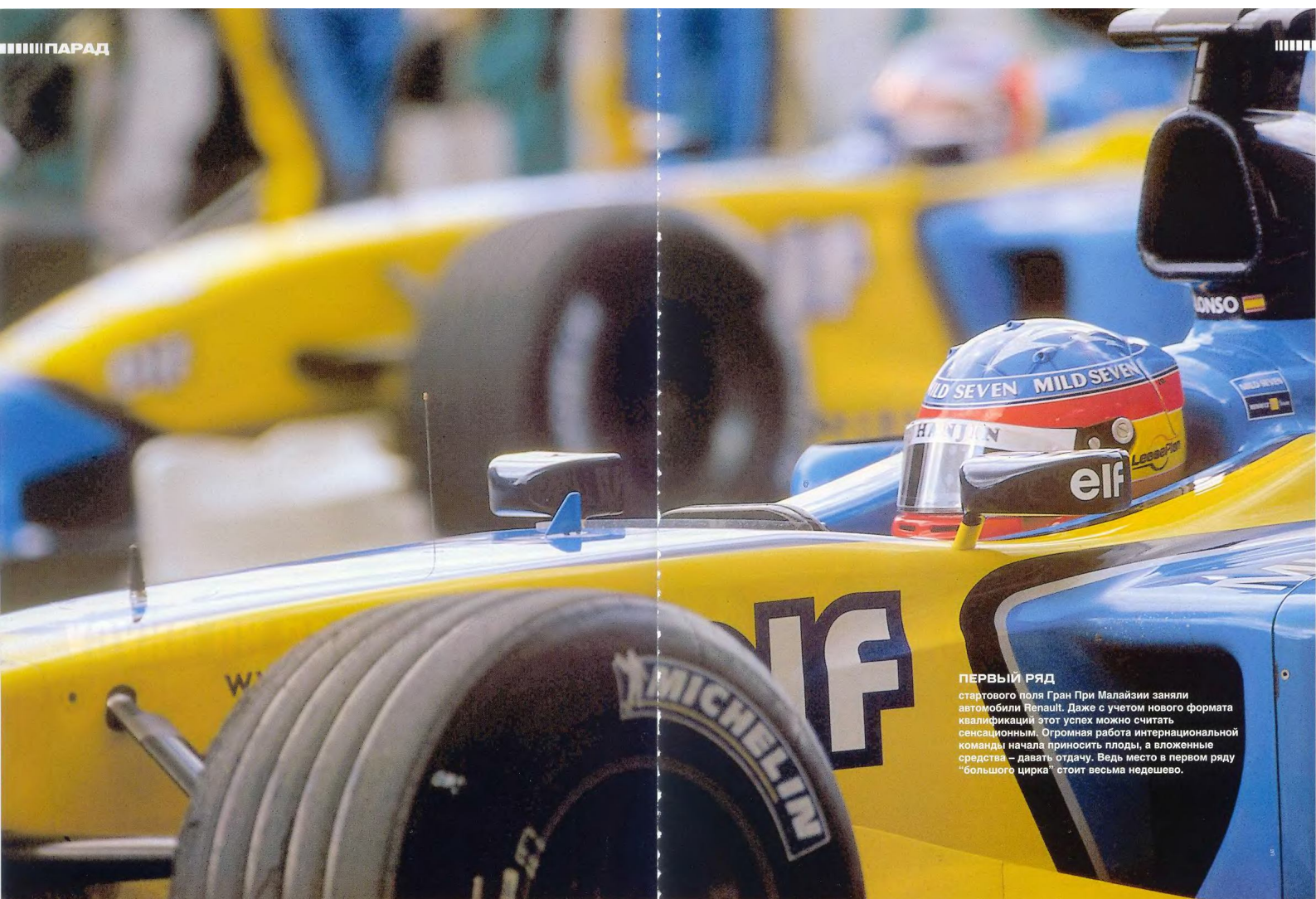
Тираж 85000 экз.

Цена свободная

Редакция не несет ответственности за содержание рекламных материалов

Мнение редакции не всегда совпадает с мнением авторов статей

Перепечатка без разрешения редакции запрещена

**ПЕРВЫЙ РЯД**

стартового поля Гран При Малайзии заняли автомобили Renault. Даже с учетом нового формата квалификации этот успех можно считать сенсационным. Огромная работа интернациональной команды начала приносить плоды, а вложенные средства – давать отдачу. Ведь место в первом ряду "большого цирка" стоит весьма недешево.

ПАРАД



УДАР В СПИНУ

настиг Оливье Паниса на 18-м круге гонки в Бразилии. Это не стало результатом неосторожности или вероломства соперника. Когда в конце прямой на Jordan Ральфа Фермана развалилась подвеска правого переднего колеса, сделать что-либо оказалось уже невозможно. Желтую машину потащило по асфальту. Причем даже боком она неслась быстрее притормозившей на повороте Toyota Паниса. Автомобили замерли на обочине. Ральфу осталось лишь принести свои извинения сопернику. Впрочем, это был далеко не самый драматичный эпизод Гран При Бразилии 2003 года...

ЭЛЕКТРОНИКА ОСТАЕТСЯ ДО КОНЦА СЕЗОНА

FIA испугалась McLaren и Williams?



Международная автомобильная федерация (FIA) отложила вступление в силу запрета на использование вспомогательной электроники на автомобилях Ф-1 до следующего года. Напомним, что первоначально планировалось запретить электронные помощники с Гран При Великобритании в июле нынешнего года. Но... "Внедрение технических устройств (так называемых "стукачей" в кокпите" — прим. ред.), которые устанавливались бы на автомобили, чтобы гарантировать отсутствие вспомогательных устройств (в особенности антипробуксовочной системы, системы оптимизации старта и полностью автоматических коробок передач), требует серьезных денежных вложений, — объясняет Федерация свое новое решение. — FIA не готова выделять на эти цели необходимые ресурсы

до тех пор, пока не будут решены спорные вопросы в арбитраже". Под последними понимается спор между FIA и командами McLaren и Williams, которые подали против Федерации иск в арбитражный суд, обвинив ведомство Макса Мосли в нарушении условий основополагающего для Формулы-1 Договора согласия.

"Поэтому запрет на вспомогательные устройства будет введен с первой гонки сезона-2004", — сообщает FIA, давая понять, что запрет вступит в силу даже в том случае, если к тому времени не удастся решить спор с McLaren и Williams. "Тогда команды должны будут демонстрировать судьям отсутствие вспомогательных устройств на своих автомобилях на каждом этапе чемпионата", — поясняет Федерация.



Пол Стоддарт (Minardi):

"Это позволит нам сэкономить деньги, потому что любые нововведения посреди сезона ведут к дополнительным расходам, в данном случае — на электросистему машин".

Дэвид Култхард: "Недавно мы тестировали нашу машину без вспомогательной электроники и были приятно удивлены ее характеристиками и поведением. В конечном итоге нет никакой разницы в том, когда будет введен запрет, ведь он действует для всех сразу".



Страсти по HANS



Как известно, на Гран При Малайзии Рубенсу Баррикелло удалось уговорить судей разрешить ему не надевать защиту головы и шеи HANS, которая доставляла пилоту Ferrari невероятные неудобства. Но буквально через несколько дней после этого FIA распространила официальное заявление, в котором было сказано, что сделанное для бразильца исключение было первым и последним. "Если пилот не может выступать в HANS, команда должна заменить его на другого пилота, как если бы он не мог выступать в шлеме или использовать ремни безопасности", — гласит заявление Федерации.

В Williams нашли козлов отпущения

Отставание нового автомобиля Williams от старых Ferrari и McLaren еще на предсезонных тестах заставило руководство команды искать виноватых. Как стало известно, прямо на Гран При Австралии из команды "ушел по собственному желанию" сотрудник конструкторского бюро Джейсон Сомервилл, а вскоре за ним последовал и его коллега Ник Оллок. "Мы проводим серьезную реформу

нашей структуры", — пояснил недовольный скоростью машины FW25 Фрэнк Уильямс.

В рамках этой реформы в команду был привлечен и новый специалист — итальянка Антония Треци, ранее работавшая в отделе аэродинамики Ferrari. А техническому директору Патрику Хеду Уильямс дал наказ поменьше ездить на Гран При и проводить больше времени на заводе Williams в Гроу.



Renault предпочитает подметать трассы... ...и хочет разделаться с Williams

Команда Renault считает одним из главных факторов своих успехов в нынешнем сезоне участие в пятничных тестах перед Гран При. Технический директор Майк Гаскойн весьма красноречиво описал преимущества этих тестов: "Я слышал, что Рон (Деннис, шеф McLaren) назвал нас "подметальщиками трасс", но в таком случае McLaren — это наша бригада по испытанию покрышек. На тестах в Хересе (перед Гран При Малайзии) они испытывали шины, которые потом Michelin при-

везла сюда. А расходы на испытания шин гораздо выше, чем на очистку трассы!"

Все тот же Гаскойн считает, что в этом году Renault в состоянии выйти на третье место в соревновании команд, одолев Williams. "Из-за проблем с управляемостью мощь их двигателя оказывается никому не нужной, — рассуждает Майк. — Обгонять их автомобили на прямых нам вряд ли удастся, но если мы сможем квалифицироваться лучше них, то будем стараться их сдерживать".



В Renault решили не мудрить?

По имеющейся информации, мотористы Renault готовы отказаться от своей эксклюзивной концепции двигателя с большим углом развала цилиндров из-за проблем с наращиванием мощности таких моторов. В настоящее время на заводе в Вири-Шатийоне ведется разработка абсолютно нового силового агрегата более традиционной компоновки, который может появиться на автомобилях Renault уже в следующем году. Напомним, что французская команда использует "широкие" (угол развала порядка 110 градусов) двигатели Ф-1 с сезона-01.

Новая команда стучится в двери Ф-1

В сезоне-04 в Ф-1 может появиться новая команда, созданием которой в настоящее время занимается немецкий предприниматель Оливер Беринг. В конце прошлого года он безуспешно пытался купить обанкротившуюся Agrows. Его новый проект вызывает куда больше доверия. По словам Беринга, он уже собрал бюджет для участия в чемпионате, который сформирован за счет одного крупного спонсора — предположительно из Саудовской Аравии — и целого ряда мелких "временных" партнеров. Беринг планирует покупать двигатели и шасси у действующих команд, а затем доводить их до ума на собственном заводе в Германии. Новая "конюшня" уже подала заявку на участие в чемпионате мира-04 в Международную автомобильную федерацию (FIA).

Кстати, президент FIA Макс Мосли недавно намекнул на возможную отмену обязательного депозита в размере 48 миллионов долларов для участия в чемпионате мира, что также на руку создаваемой команде.

Руководство Ferrari получает премии

Президент Ferrari Лука ди Монтеземоло и спортивный директор команды Ф-1 Жан Тодт получили гигантские денежные премии за личный вклад в продвижение знаменитой итальянской автомобильной марки. Ди Монтеземоло было выплачено 19,2 миллиона долларов, а Тодту — 3,2 миллиона. На премии начальникам ушла почти половина чистой прибыли Ferrari за 2002 год. Но, по всей видимости, акционеры считают, что дело того стоит, ибо продажи автомобилей Ferrari выросли за прошлый год на 14%.





Табак снова на повестке дня

Международная автомобильная федерация (FIA) проявила редкую солидарность с командами Ф-1, подав иск в Европейский суд против Европейской комиссии в связи с намерением последней ввести запрет на рекламу сигарет на территории Европейского Союза. «Мы не выступаем против этого решения как такового, но хотим добиться введения запрета в изначально определенные сроки, то есть с 1 октября 2006 года», — говорится в заявлении FIA. В конце 2006 года вступает в силу всемирный запрет на рекламу табака, однако несколько лет назад чиновники из Еврокомиссии решили ввести его на под-

домственной им территории с июля 2005 года. Между тем, например, у многих команд Ф-1 контракты со спонсорами из числа табачных гигантов подписаны до конца 2006 года. «Для участия в чемпионате мира 2003 года командам Ф-1 потребуется порядка 2,3 миллиарда долларов США, и немалая часть этих денег поступает от их спонсоров-производителей сигарет», — отмечает FIA, обращая внимание на тот факт, что локальные запреты на рекламу табака оборачиваются отменой соответствующих гонок — как в случае с Бельгией в этом сезоне или Австрией, покидающей календарь в 2004 году.



Сильверстоун опять в опасности

Британский этап чемпионата мира Ф-1 с завидным постоянством сталкивается с проблемами «жизни и смерти», однако на этот раз тучи сгустились над Сильверстоуном задолго до проходящего там Гран При. Компания Octagon, которой принадлежат права на проведение гонки в Сильверстоуне, выставлена на продажу ее американскими владельцами как нерентабельная. Деятели британского автоспорта клянутся спасти Гран При, однако в итоге может оказаться, что проводить гонку будет попросту некому из-за непомерно дорогой аренды знаменитой трассы у Британского клуба автогонщиков.

Sauber меняет очки на деньги

Петер Заубер решил стимулировать сотрудников своей команды Ф-1 к более самоотверженному труду, назначив денежное вознаграждение за каждый результативный финиш «конюшни». Шеф Sauber готов выплачивать всем 250 сотрудникам по 20 долларов за очко. Похожая схема действовала в швейцарской команде и раньше, однако при новой системе начисления очков за места с первого по восьмое у персонала будет гораздо больше возможностей подзаработать. Сам Петер Заубер рассчитывает, что в этом году команда наберет не менее 40 очков.



Скончался Карл Клинг



В конце марта в возрасте 92 лет скончался немецкий автогонщик Карл Клинг, в середине пятидесятых выступавший за заводскую команду Mercedes-Benz в Формуле-1. Клинг был напарником легендарного Хуана Мануэля Фанхио и потому за-

частую оставался в тени, но, тем не менее, считается одним из лучших гонщиков послевоенной эпохи. Наивысшим достижением немца в гонке стало второе место на Гран При Франции 1954 года, а в чемпионате мира того же года он занял пятое место. Последние годы жизни Карл Клинг провел в своем доме на озере Констанц в Швейцарии.

Желтое к лицу

Эдди Джордан может быть уверен в том, что у многих жителей Китая Формула-1 будет ассоциироваться исключительно с его командой. Jordan стала партнером китайского телевидения и компании, занимающейся строительством "формульного" автодрома в Шанхае. На гоночных машинах Jordan появились логотипы обеих организаций, а сама "конюшня" станет главным героем телевизионных программ и презентаций, так или иначе связанных с Гран При Китая, который должен дебютировать в календаре чемпионата мира уже весной следующего года.



Швейцарцы хотят в Ф-1

Расположенная в самом сердце Европы Швейцария остается запретной зоной для Формулы-1 с 1955 года, когда после крупной аварии в Ле-Мане в стране были запрещены все автогонки. Но времена меняются, и сегодня группа швейцарских политиков прорабатывает возможность отмены этого запрета.



Знаменитое пиво из Австралии

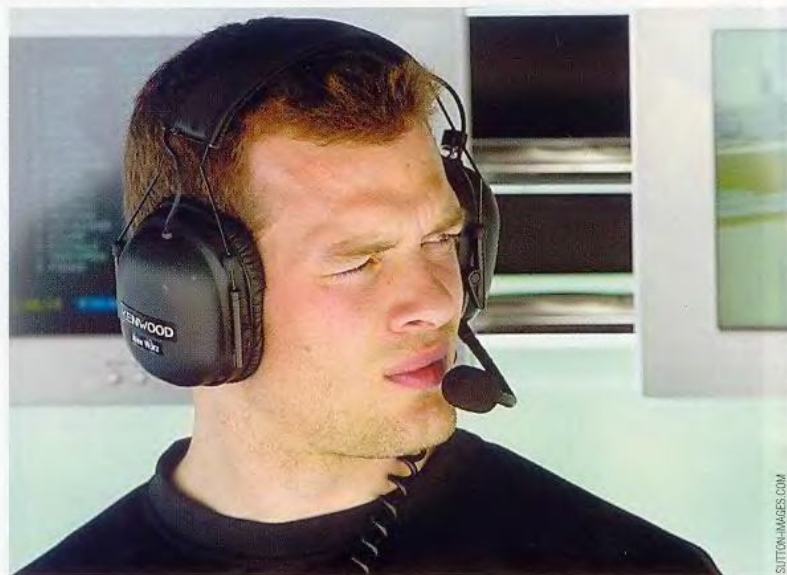
FOSTER'S

Официальный Спонсор
ГРАН ПРИ



Новый “мерс” на страже безопасности

В этом году водитель автомобиля безопасности Ф-1 Бернд Майландер получил в свое распоряжение очередную новинку от Mercedes-Benz, которая поставляет FIA свои машины с 1997 года. Новейшее комфортабельное купе CLK 55 AMG пришло на смену немного тесноватому спортивному SL55 AMG.



Вурц может спать спокойно

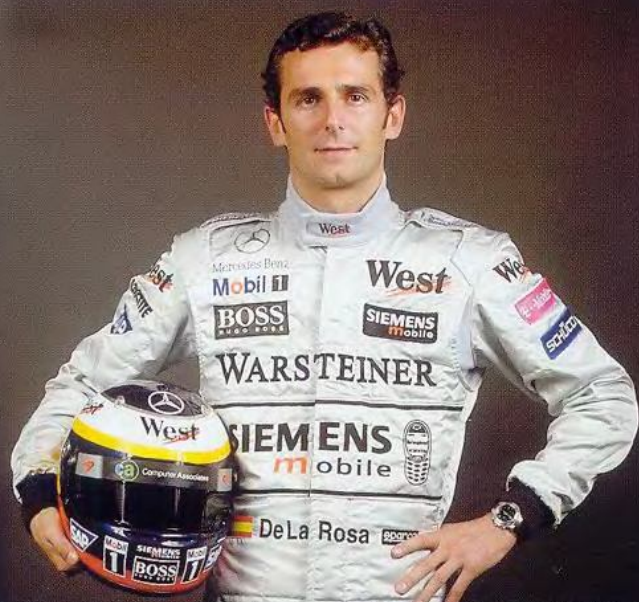
У тест-пилота McLaren не нашли гонконгского гриппа

Третий пилот команды McLaren Алекс Вурц вернулся с Гран При Малайзии в свое родное Монако в плохом самочувствии и на всякий случай обратился к своему физиотерапевту. Тот пришел в ужас, когда узнал, что заболевший австриец приехал из Юго-Восточной Азии, где свирепствует пока неизлечимое простудное заболевание, известное как гонконгский грипп или атипичная пневмония. Алекса срочно поместили в изолированную палату с отдельной системой вентиляции и взяли у него анализ крови. К счастью, по истечении суток стало ясно, что тревога была ложной: Вурц просто простудился.



Уилсон
“срубил”
уже 750 тысяч

Вопреки пессимистичным прогнозам инвестиционный проект новичка Ф-1 Джастина Уилсона оказался невероятно успешным уже в первые две недели своего существования. Напомним, что для оплаты места в составе команды Minardi британский гонщик решил привлечь заемные средства, для чего была создана компания Justin Wilson plc, долю в которой может купить любой желающий. Официальное представление беспрецедентного проекта состоялось перед Гран При Австралии, а уже через две недели в Малайзии личный менеджер Джастина Джонатан Палмер отчитался о привлечении 750 тысяч долларов из необходимых 2 миллионов. “Думаю, в итоге мы привлечем денег даже больше, чем необходимо”, — заявил довольный Палмер.



Де ла Росу взяли в McLaren

Перед стартом сезона-03 команда McLaren не захотела подписывать контракт испытателя с Педро де ла Росой, но это не помешало ей в течение всего марта пользоваться услугами испанца на тестах. Экс-пилот Jaguar и Arrows получил возможность поработать в топ-команде вместе с ее основным тестером Алексом Вурцом после Гран При Австралии благодаря тому, что "боевые" гонщики McLaren не возвращались в Европу по пути в Малайзию. Педро произвел на руководство "серебряных стрел" хорошее впечатление, и после малайзийского этапа McLaren снова пригласила его на тесты, а еще через несколько дней подписала с ним контракт официального тест-пилота до конца нынешнего сезона.



Подкрепление для Mercedes

В апреле к работе в McLaren-Mercedes приступил Вернер Лауренц, еще не так давно занимавший один из ключевых постов в "формульном" проекте компании BMW. Несколько месяцев назад штутгартцам удалось переманить у своих конкурентов-мюнхенцев их директора отдела развития моторов Ф-1.



Обезоруженные фанаты

Поездка на Гран При Малайзии обернулась для группы голландских болельщиков Йоса Ферстаппена досадной потерей. Незвестный стащил с трибун принесенный ими высокохудожественный шестиметровый транспарант с надписью "Обгоны — это искусство" и глазами их кумира Йоса.

Знаменитое пиво из Австралии

FOSTER'S

Официальный Спонсор
ГРАН ПРИ





Мистификация? Новый McLaren все еще ждет своего часа

Ситуация с дебютом автомобиля McLaren образца 2003 года все больше напоминает мистификацию, умело организованную британской командой. В то время как Ferrari, которая также начала сезон с прошлогодним автомобилем, приступила к испытаниям своей новой машины еще в феврале, долгожданный McLaren MP4-18 в середине апреля все еще ждал своего часа. В руководстве "конюшни" клялись и божились, что начнут тесты новинки после Гран При Бразилии, однако машина так и не появилась на трассе в обещанные сроки. "Мы проведем скромную презентацию нашей машины в следующем месяце (т.е. в мае – прим. ред.), после чего она отправится на тесты", – оправдывался представитель "серебряных стрел".

Ну а пока команда продолжает выставлять на гонки "переходный" автомобиль MP4-17D, который принес ей победы на первых этапах сезона-03. Как говорит управляющий директор McLaren Мартин Уитмарш, у "конюшни" есть достаточный запас деталей и двигателей, чтобы использовать эту машину вплоть до Гран При Канады в середине июня. Пожалуй, после этого и следует ждать выхода на старт McLaren MP4-18. "Новая машина неизбежно менее надежна, чем старая, поэтому даже если она на пару десятых секунды быстрее, спешить с ее гоночным дебютом нет смысла", – отметил Уитмарш.

Досталось всем



Дождь, заливавший "Интерлагос" в воскресенье на Гран При Бразилии, стал источником проблем не только для пилотов, но и для работавших на гонке журналистов. В какой-то момент крыша пресскантера прохудилась и дала течь, после чего компанию "акулам пера" составили уборщики со швабрами и ведрами.

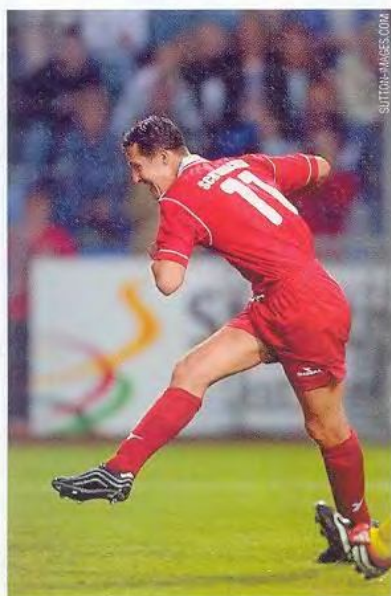
Ф-1 вместо жены



Недавно назначенный спортивный директор Jaguar Racing Джон Хоган объяснил, почему он в свои 60 лет решил заняться такой нелегкой работой. "Моя жена сказала мне, что раз я больше не работаю, то теперь мы будем вместе путешествовать по миру, – поделился он. – И тогда я решил, что уж лучше я еще поработаю".

Доигрался...

Неудачи преследуют Михаэля Шумахера в этом году не только на трассах Ф-1, но и на футбольных полях. Перед гонкой в Бразилии известный как страстный поклонник футбола немец принял участие в благотворительном матче на поле бразильского клуба "Сантос", за который когда-то выступал сам Пеле. Новая звезда "Сантоса" 19-летний Робиньо в одном из игровых моментов выставил Шумахера на посмешище 15 тысяч зрителей, протолкнув мяч Михаэлю между ног. "Когда я увидел его глаза, то понял, что он собирается сделать, но уже никак не мог ему помешать", – признался смущенный пилот Ferrari.



4 миллиона за рот на замке

Как стало известно, бывший руководитель Jaguar Racing Ники Лауда получил от концерна Ford, которому принадлежит "конюшня", отступные в размере 4 миллиона фунтов стерлингов. В эту сумму входит компенсация за досрочное расторжение контракта с уволенным в конце прошлого года австрийцем, а также плата за неразглашение "ягуаровских" тайн. В течение всего сезона-2003 Лауде запрещается даже консультировать другие команды Ф-1.





Самое интересное

18 марта 2003 года в пресс-центре РИА "Новости" были торжественно оглашены итоги Третьего ежегодного конкурса читательских симпатий "Автомобиль года в России '2002". Это событие само по себе достойно внимания. Но самое интересное началось после...

Знаменитое австралийское пиво Foster's, один из крупнейших спонсоров чемпионата мира Ф-1, стало дополнительной наградой победителям конкурса. И не только им. После вручения почетных дипломов лауреатам все присутствующие могли отметить победу замечательных автомобилей вместе с пивом Foster's.

Ральф Шумахер – нормальный парень!

Ральфу Шумахеру больше всех остальных немецких пилотов Ф-1 достается от падкой на сплетни немецкой прессы. В частности, ему уже давно приписывают гомосексуальную ориентацию, и даже изменение его семейного статуса не положило конец пересудам на эту тему. Более того, утверждалось, что женитьба и рождение ребенка – не более чем вынужденное прикрытие истинных наклонностей гонщика и что жена Ральфа Кора тоже отнюдь не праведница. Недавно немецкие газетчики породили новую волну разговоров о гомосексуальности Шумахера-младшего. Поводом для этого послужила фотография, где он запечатлен в компании своих знакомых, которые, как доподлинно известно, принадлежат к секс-меньшинству. "Это абсолютная ложь, и теперь этим займются мои адвокаты, – заявил Ральф. – Тяжело быть знаменитым, про тебя все время что-нибудь выдумывают".



Bridgestone тянет резину

Не очень успешное выступление партнеров Bridgestone на Гран При Бразилии, возможно, было предопределено еще на пути покрышек из Японии в Бразилию. Японские шинники не успели вовремя доставить все шины на "Интерлагос", из-за чего монтировщики колес вынуждены были приходить на автодром в пятницу в три часа ночи, чтобы смонтировать все комплекты резины к началу гоночного уик-энда.

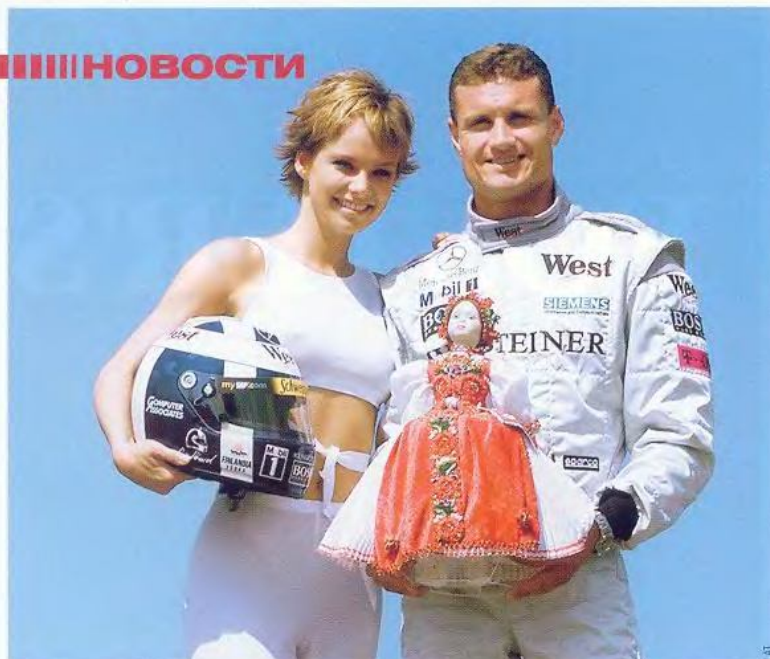


Знаменитое пиво из Австралии

FOSTER'S

Официальный Спонсор
ГРАН ПРИ





Култхард приглашает на свидание

Титульный спонсор команды McLaren табачная марка West приготовила поистине уникальный подарок поклонникам Ф-1, в особенности тем из них, кто болеет за Дэвида Култхарда. Шотландский пилот приглашает одну из своих болельщиц провести с ним летний день сначала на его яхте Highlander, а затем – на острове Ибица, средиземноморской Мекке тусовщиков. Чтобы мечта стала реальностью, поклоннице нужно написать Култхарду письмо (на английском языке), убедив Дэвида взять в путешествие именно ее. К письму следует приложить свою фотографию в купальнике. Пилот McLaren сам выберет победительницу конкурса, который продлится до 15 мая.

Письмо можно отправить по адресу 119146, г. Москва, а/я "Свидание с Дэвидом Култхардом" или на электронный адрес coulthard@pisem.net.



"RWS ЮКОС" начинает и набирает очки

Команда "RWS ЮКОС" результативно дебютировала в чемпионате FIA GT, набрав шесть очков на первой гонке сезона-03 в Барселоне. Экипаж в составе Алексея

Васильева и Николая Фоменко финишировал седьмым в своем классе N-GT, завоевав два очка (с этого года в GT, как и в Ф-1, очки присуждаются за первые восемь мест). Васильев вошел в зачетную восьмерку незадолго до финиша, но рискнул и атаковал впереди идущего соперника, вырвав еще одно очко. Второй Porsche 996 команды "RWS ЮКОС", за рулем которого ехали Стефан Дауди и Вальтер Лехнер, выступил еще успешнее – пятое место и четыре очка. Благодаря этим успехам своих экипажей "RWS ЮКОС" оказалась на третьем месте в командном зачете.

Интервью с Васильевым и Фоменко читайте на стр. 86



Летняя "Русь" вместо зимнего картинга

Юрий Байбородов стал победителем стартовавшего еще в октябре картингового чемпионата "Формула Русь-Варшавка". Выиграв три этапа серии кряду, 17-летний гонщик стал недосыаем для соперников. Таким образом Юрий получил возможность провести сезон в чемпионате "Формулы-Русь". Первая гонка семиэтапной гоночной серии состоится уже 10 мая.

Топливная арифметика

В этом сезоне ни один Гран При не обходится без гадания, сколько топлива команды залили в баки своих машин перед суботней квалификацией и с каким количеством топлива вышли на старт гонки в воскресенье. (Напомним, что дозаправка в промежутке между квалификацией и гонкой запрещена). Все "конюшны" тщательно хранят свои топливные тайны, однако проведенные после Гран При Малайзии расчеты позволили выяснить некоторые подробности "тактической игры". Расход бензина на трассе "Сепанг" составляет 3,1 кг на круг, то есть еще до старта гонки каждый пилот сжег около 15 кг топлива (три круга в квалификации, круг выезда на стартовую решетку и прогревочный круг). Приводимая таблица показывает, какое количество топлива было "на борту" у некоторых пилотов в момент старта малайзийской гонки.

Пилот	Топливо, кг
О. Панис	50
Н. Хайндфельд	50
Ф. Алонсо	60
Я. Трулли	65
К. да Матта	65
Дж. Баттон	70
Х.-Х. Френтцен	70
К. Райкконен	75
Ж. Вильнев	76
М. Шумахер	83
Р. Баррикелло	85
Х.-П. Монтойя	86



Высокие технологии от Guinness

Компания Diageo, владеющая пивным брендом Guinness, который в начале 80-х годов был титульным спонсором команды March, начала продажу в России "высокотехнологичного" пива Guinness Draught ("Глоток") в бутылке – одного из любимых сортов известного своим пристрастием к элю Эдди Ирвайна. Неповторимость этого продукта состоит еще и в том, что бутылка Guinness Draught снабжена оригинальным устройством rocket widget – "ракетной бирюлькой" – капсулой с газом, создающим густую плотную пену при открывании бутылки и возобновляющим слой осевшей пены при переворачивании бутылки во время очередного "драфта".

ЗЕРКАЛО БУДУЩЕГО

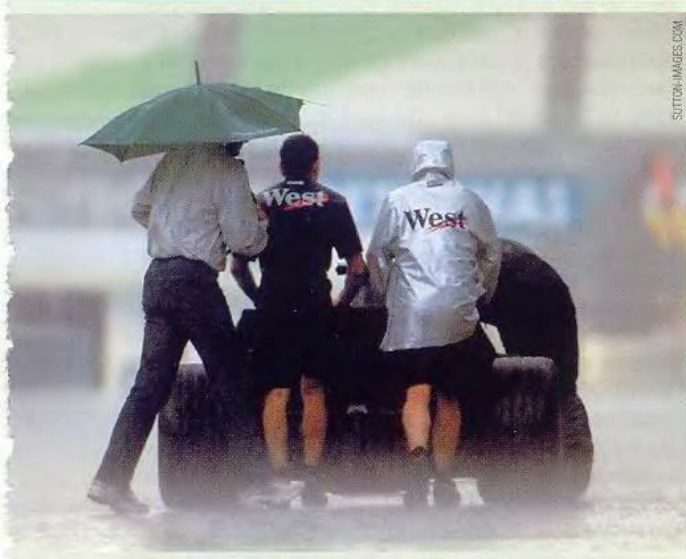
*“Змея меняет кожу, природа — вид, мужчина — убеждения,
женщина — туалеты и любовников, но каждый в конце
концов остается самим собой...”*
Пьер Буаст

Бог знает почему, но в последние годы все основные мировые трагедии случаются накануне гонок Формулы-1. Так полтора года назад за два дня до начала гоночного уик-энда в Монце 11 сентября 2001 года подверглись атаке террористов небоскребы Всемирного торгового центра в Нью-Йорке, и вот теперь, за день до старта малайзийского этапа чемпионата на мир обрушилось давно уже ожидаемое, но от этого не менее горестное известие о начале военных действий в Ираке. А тут еще эпидемия неизвестного доселе “гонконгского гриппа”. Волею судьбы, календаря, и американского президента обычно столь благополучный “большой цирк” оказался словно меж двух огней: на западе самолеты бомбили иракские города, а с востока стремительно надвигалась ужасная эпидемия, так что нетрудно представить, какие настроения царили в пaddock “Сепанга” накануне Гран При.

По традиции итальянские команды проявляют особое внимание к мировым проблемам: на этот раз Minardi украсила обтекатели своих машин лозунгом “Малайзия за мир”

Столкновение Михаэля Шумахера и Ярно Трулли стало, пожалуй, ключевым эпизодом Гран При Малайзии, отчасти открывшим дорогу к триумфу молодому поколению





На пьедестале Фернандо Алонсо и Кими Райкконен с упоением вкушали призовое шампанское. Для каждого из них малайзийская гонка ознаменовалась лучшим финишем в карьере

К радости команд, на этот раз во время заездов на трассу не упало ни капли дождя, зато в перерывах тропические ливни несколько раз умывали трассу и охлаждали раскаленный асфальт "Сепанга"...

...Однако от изнуряющей жары короткие ливни почти не спасали, поэтому в перерыве между заездами пилоты как могли старались просушить свое гоночное "белье" с помощью вентиляторов

Меж двух огней

В пaddock Ф-1, как и по всему миру, мало кто одобрял развязанную Бушем войну на Ближнем Востоке. Однако, поскольку наряду с США в эту войну ввязалось и Объединенное Королевство, от представителей пробританского мира Больших Призов трудно было ожидать слишком уж резких комментариев относительно политики союзников. Так что почти все гонщики выразили лишь свое глубокое сожаление по поводу начала войны и надежду, что гонка Формулы-1 поможет людям по всему миру хоть на несколько часов забыть о страшных событиях в Ираке. "Я колумбиец, и в моей стране война длится уже 30-40 лет, — заметил на пресс-конференции в четверг Хуан-Пабло Монтойя, — каждый день наши газеты сообщают о новых убийствах, похищениях и взрывах. Поэтому я, как никто другой здесь знаю, насколько важно дарить людям радость своими выступлениями и дать им возможность хоть на какое-то время почувствовать себя вне страны, где их каждую минуту могут похитить или взорвать". Не промолчал и Михаэль Шумахер, но в отличие от Монцы и Индианаполиса '01, когда он открыто заявлял о своем нежелании участвовать в гонках после событий 11 сентября, на этот раз немец ограничился лишь прозрачным намеком, что он был бы не прочь и на этот раз отказаться от старта, если бы это зависело только от него. В этом желании Михаэль оказался не одинок, хотя не все в пaddock разделяли его мотивы.

Все-таки военные действия велись за тысячи миль от трассы, а вот таинственный гонконгский вирус, унесший к тому моменту жизни уже полутора десятков человек, все ближе подбирался к границам Малайзии, что вызывало если не панику, то серьезное беспокойство в пaddock. В первую очередь это отразилось на зрителях и журналистах. Более 15 000 напуганных страшной болезнью европейских болельщиков в последний момент отказались от



Уик-энд в Малайзии принес Ferrari одни разочарования. Лишь раз по ходу Гран При ее гонщики возглавляли итоговый протокол

Еще более тяжелым оказался этот Гран При для Пиццони. Антонио начал его с поломки переднего антикрыла и "опоздания" на квалификацию в пятницу



В субботу проблемы буквально преследовали и пилотов Toyota: из-за отказа мотора Панис так и не сумел закончить тренировку, а да Матта из-за проблем со сцеплением вынужден был использовать в квалификации запасную машину



На протяжении всего уик-энда пилоты Jordan мучились с настройками своих машин, и вылет Ральфа Фермана в последнем повороте во время пятничной тренировки стал ярким отражением этих проблем



"Мой круг не был ужасным, но и удачным его не назовешь. Я потерял несколько мгновений, заблокировав колеса в "шпильке", - прокомментировал Райкконен свое седьмое место в квалификации

поездки в Малайзию, да и журналистский корпус понес значительные потери. Так впервые с 1953 года на Гран При не оказалось ни одного репортера французской газеты L'Equipe: узнав о вирусе, новый главный редактор Клод Друссен запретил своим сотрудникам рисковать и отменил их командировку в Куала-Лумпур. Представители команд также не чувствовали себя в безопасности. "Меня очень беспокоит этот мистический легочный вирус, - выразил всеобщую тревогу Петер Заубер, намекнув, что команды не прочь пойти на отмену этапа. - Вся ответственность за проведение гонки лежит на организаторах, и им бы следовало провести консультации с Мосли и Эклстоуном. Мы готовы принять любое их решение".

Однако сам президент FIA предпочел остаться в своей штаб-квартире в Париже и в Куала-Лумпуре так и не появился, а на все беспокойные возмущения, раздававшиеся в паддоке, ответил в четверг коротким письмом, в котором выразил полную поддержку решения организаторов Гран При Малайзии проводить гонку, несмотря на "иракский конфликт". О гонконгском вирусе не было сказано ни слова, но пренебрежение к нему читалось между строк.

Горячий парень

Небольшие каникулы после гонки в Австралии пилоты провели по-разному. Одни, как Панис и да Матта, вернулись на тесты в Европу, Баррикелло умудрился слетать домой в Бразилию и провести несколько дней в кругу семьи, пилоты Sauber, обремененные рекламными обязательствами перед Petronas, целую неделю колесили по Малайзии: читали лекции студентам, гоняли на тракторах по рисовым полям и даже посетили завод удобрений... Большинство же фаворитов гонки во главе с братьями Шумахерами - из действующих пилотов только они имели на своем счету победы в Малайзии - предпочли отдохнуть на австралийских и азиатских курортах перед одной из самых сложных с физической точки зрения гонок чемпионата. На "Сепанге" из-за страшной жары копилки гоночных машин раскаляются до 70 °C, из-за чего после финиша пилоты вылезают из машин на грани потери сознания в насквозь мокрых комбинезонах.

Но если люди, как известно, могут выдержать все или почти все, то вот с техникой на "Сепанге" часто случаются неприятности. Из-за жары и влажности Гран При Малайзии считается одним из самых аварийных - число технических неполадок тут традиционно выше, чем на других трассах чемпионата. Причем это касается не только автомобилей, но и резины. Из-за сильной абразивности и высокой температуры асфальта шины стираются очень быстро. Но это еще полбеды. Куда больше высоких температур шинников и команды в этом году пугали тропические ливни, которые могут обрушиться на трассу каждую минуту, а затем столь же неожиданно прекратиться. Дело в том, что по новым правилам пилот может использовать в гонке только один тип дождевой резины: либо микст, либо шины для сильного дождя, что во много раз увеличивает цену ошибки в выборе нужной спецификации. Поэтому-то прогнозы синоптиков, обещавших на уик-энд 60%-ную вероятность дождя, порадовали разве что Minardi.

К счастью для команд, "небесная канцелярия" сжалась над "большим цирком" и ни во время тренировок, ни в ходе гонки так и не уронила на трассу ни капли воды. Зато в жарком воздухе влажностью свыше 80% ее содержалось немало, и эта "баня" не сулила легкой жизни моторам. Мало того, что в подобных условиях двигатели теряют около 300-500 об/мин, так еще и постоянно перегреваются. Не случайно многие мотористы перед гонкой постарались по возможности повысить эффективность системы охлаждения своих двигателей. Особое внимание уделили этому

вопросу в Renault, привезшей из Вири-Шатийона аж 13 моторов и установившей на машины новые, более широкие радиаторы. «Наша главная задача – добиться здесь настроек, которые позволяют увеличить циркуляцию воздуха. Кроме того, при столь высоких температурах лучше использовать более высокие выхлопные трубы, что также несколько увеличит теплоотдачу в атмосферу», – пояснил гоночный инженер Алонсо Реми Таффин.

Еще одна особенность «Сепанга» – большое число скоростных поворотов – заставляет инженеров уделять особое внимание понижению центра тяжести. И тут Renault тоже оказалась на высоте благодаря своему революционному мотору с самым большим в Ф-1 углом развала блока цилиндров (и как следствие – с самым низким центром тяжести). Однако, даже учитывая все перечисленные козыри, вкупе со 117 лишними тренировочными кругами, пройденными Трулли, Алонсо и Мак-Нисшем на пятничных тестах, в Renault вряд ли могли ожидать того ошеломляющего успеха, который обрушился на команду в квалификации. Особенно после того, как в субботу утром у Фернандо Алонсо неожиданно подскочила температура и полпалка начала с опаской коситься на испанца: не подхватил ли он страшный «гонконгский грипп»? А между тем именно ему предстояло стать одним из главных героев этого Гран При.

Когда по окончании квалификации Renault впервые с Гран При Франции 1983 года оккупировали весь первый ряд стартового поля, многие не поверили своим глазам. Ведь даже в своих лучших кондициях машины Renault вряд ли могли конкурировать с Ferrari. Многие тут же списали «выстрел» французской команды на минимальное количество топлива в баках, и отчасти оказались правы. Как показала гонка, топлива в баках обеих Renault действительно

«Повышение температуры ухудшило баланс машины и сцепление с трассой, хотя даже с учетом этого наши квалификационные позиции должны были быть выше, но, надеюсь, гонка расставит все по своим местам», – прокомментировал Гари Андерсон провал Jordan в квалификации



Зато в Renault в субботу вечером царил приподнятое настроение. Фернандо Алонсо, Флавио Бриаторе и Ярно Трулли принимали поздравления с квалификационным дублем, коего в истории команды не случалось уже почти 20 лет





Последние минуты перед стартом – самые волнительные для гонщиков! На этот раз их жертвой стали заглушившие в середине пелотона Физикелла и Френтцен. Немцу, правда, повезло больше итальянца: не сумев сразу найти первую передачу, он затем все-таки ушел в гонку, которую возглавили стартовавшие с первого ряда Алонсо и Трулли

Однако двойное лидерство Renault длилось недолго: во втором повороте Михаэль Шумахер вынес итальянца с трассы, за что позднее принес Ярно свои извинения. «Я ошибся, неверно просчитав ситуацию, так что наказание, наложенное на меня судьями, было справедливым»

было меньше, чем у Ferrari и McLaren (соответственно на 25 и 15 литров), что теоретически давало Алонсо и Трулли преимущество в 0,375 с над McLaren и 0,625 с над Ferrari, но, учитывая класс машин из Уокинга и Маранелло, этого бы все равно не должно было хватить для полу-позиции, если бы не новый формат квалификации.

«Квалификация с одним зачетным кругом напоминает мне гонку по натянутому над пропастью канату! Ты можешь быстро пробежать, но при этом вероятность упасть гораздо выше, чем если просто пройти по нему. Разница лишь в том, что у топ-команд этот канат несколько толще», – философски заметил по этому поводу Михаэль Шумахер. Вот только блеснув в субботу остроумием у микрофона, он так и не сумел отличиться на трассе, как, впрочем, и остальные пилоты трех топ-команд. Все они затем признали, что либо ошиблись, как Ральф, либо просто слишком осторожничали, как Рубенс Баррикелло. В итоге на этот раз Алонсо вполне хватило «толщины каната» Renault, чтобы стать самым молодым в истории Формулы-1 обладателем полу-позиции, даже при том, что его круг, по его же собственному признанию, вовсе не был таким уж выдающимся. «Круг получился весьма средненький, я просто не совершал ошибок, а потом до последних минут ждал, что меня вот-вот подвинут назад», – с лучезарной улыбкой пояснил 21-летний испанец, заявив, что не прочь теперь прибавить к славе самого молодого обладателя поула еще и славу самого молодого победителя Гран При (сегодня этот рекорд принадлежит Брюсу МакЛарену, одержавшему первую победу в 22 года) и чемпиона мира (Эмерсон Фиттипальди – 25 лет). Впрочем, зная рассудительность Фернандо, вряд ли можно предположить, принял перед квалификацией таблетку жаропонижающего, но затем температура снова поднялась до 38 °C – испанец всерьез рассчитывал, что в воскресенье ему вновь удастся стать первым.

Дежавю

Пожалуй, этот Гран При как нельзя ярче продемонстрировал все достоинства новых правил, доказав, что они ничуть не изменили лицо "королевы автоспорта", а лишь, как хорошая косметика, еще более подчеркнули ее природную красоту — добавив соревнованиям зрелищности. Однако странное дело: со старта до финиша гонки меня не покидало ощущение дежавю. Сценарий гонки на "Сепанге" настолько напоминал прошлогодний, что порой создавалось ощущение, что смотришь новую, более удачную постановку пьесы под названием "Гран При Малайзии-2002", в которую режиссер добавил несколько новых эпизодов, да поменял местами некоторых актеров. Судите сами. Как и год назад, все началось со столкновения в связке первого и второго поворотов, разве что тогда там "поцеловались" Шумахер-старший и Монтойя, а сейчас главными действующими лицами первого акта стали Михаэль и Трулли. Впрочем, колумбиец тоже не был обойден вниманием виртуального режиссера, получив в том же месте под зад от не в меру прыткого "маугли" Пиццонии. В итоге Хуан отправился менять заднее антикрыло, что разом отбросило его на два круга назад. Михаэль же с Ярно в полном соответствии с прошлогодним сценарием продолжили гонку, но уже в середине пелотона. Правда, Шумахеру, сыгравшему на этот раз и за себя, и за того парня, пришлось дважды посетить пит-лейн. Сначала, как и год назад, ему поменяли поврежденное в столкновении переднее антикрыло, а затем Михаэль отправился еще на одну, на этот раз безостановочную прогулку по гаражной аллее: судьи справедливо наказали его за столкновение с Трулли, когда Шуми, пнув передним колесом заднее колесо Renault, отправил итальянца на обочину.

В отличие от Ferrari, французская машина не была повреждена. Ярно тут же бросился наверстывать упущенное и именно их с Михаэлем прорывы наверх и стали главным украшением этой гонки. Более того, для пущего накала ближе к финишу невидимый режиссер вновь свел дуэлянтов вместе в борьбе за пятое место, добавив в их компанию еще и Баттона. Причем сходство со сценарием гонки годичной давности отнюдь не было нарушено — вот она, рука мастера! — в прошлом году перед финишем Михаэль боролся за третье место с Renault Баттона и в итоге обошел его на последнем круге. В вариации 2003 года эта сцена выглядела почти так же, но с куда большим накалом: немцу опять противостояли Renault и Баттон, но уже в двух лицах. Причем на 41-м круге немец обошел их обоих: в первом повороте во время двойной атаки (Трулли атаковал Баттона, а Шумахер — Трулли) Ярно слишком сблизился с BAR и, чтобы избежать столкновения, вынужден был сбросить скорость и уйти на внешнюю траекторию, чем и воспользовался Михаэль, в конце круга съехавший и Баттона. Как потом выяснилось, причиной такой "прожорливости" Красного Барона были опустевшие баки его Ferrari, однако и после последнего (третьего по счету) визита в боксы чемпион мира не утратил прыти и к финишу вновь достал Renault и BAR. И вновь развязка схватки между Шумахером, Баттоном и Renault наступила на последнем круге, с тем только отличием, что ошибшегося в последнем выраже Дженсона Михаэль обошел, а вот с Renault справиться так и не смог, финишировав позади Трулли. Финал в высшей степени справедливый, ведь это именно немец своим неаккуратностью на старте испортил итальянцу гонку, а не наоборот. Что же до борьбы за победу, то она, как и год назад, особым накалом не отличалась, хоть и смотрелась несколько ярче.

После стартовых коллизий претендентов на победу, по сути, осталось лишь четверо, но и это число постоянно сокращалось. Первым из борьбы выбыл Култхард. Щедро осыпав шотландца золотым дождем в Австралии, на этот раз фортуна отвернулась от Дэвида довольно быстро, и

Еще одной жертвой завала во втором повороте стал Монтойя: притормозившего во избежание столкновения колумбийца "не заметил" не в меру прыткий Пиццония

После завала на старте прорыв в лидирующую тройку с седьмого места дался Баррикелло нелегко. К десятому кругу, когда, пройдя Хайдфельда, он вышел-таки на третье место, отставание от Райкконена составляло уже 12 секунд, Алонсо же оторвался еще дальше

"Я неплохо стартовал, и, избежав завала, вышел уже на второе место, когда на третьем круге в четвертом повороте двигатель начал чихать, а к десятому и вовсе заглох. Ужасно обидно, ведь я мог выиграть вторую гонку подряд", — убивался Култхард

Как оказалось, провал Фермана в квалификации объяснялся не столько проблемами с настройками, сколько полными баками Jordan

Более половины дистанции Алонсо держался впереди Баррикелло, но затем из-за проблем с КП сбросил скорость и выпустил бразильца вперед



ГРАН ПРИ МАЛАЙЗИИ

уже на третьем круге из-за отказа электросистемы его McLaren замер на обочине. Баррикелло, после заварухи во втором повороте обнаруживший себя на седьмом месте, потратил слишком много времени на прорыв наверх, но даже выбравшись в лидирующую тройку, пусть по чуть-чуть, но уступал в скорости Райкконену, возглавившему гонку после первого пит-стопа Алонсо.

Сам же молодой испанец, стартовавший с температурой 38 °C, вновь показал себя молодцом и, несмотря на свое состояние, усугублявшееся с каждым кругом этой тяжелой гонки, возможно, все же смог бы навязать борьбу, если не Райкконену, то хотя бы Баррикелло за второе место. Вопреки прогнозам, Renault, как и остальные топ-команды, выбрала тактику с двумя дозаправками. Однако возникшие после первого пит-стопа проблемы с коробкой передач — отключились автоматические режимы и Алонсо пришлось при каждом разгоне и торможении переключать передачи «вручную» клавишами последовательного переключения — привели к тому, что Фернандо был вынужден забыть о поединке с Рубиньо и сосредоточиться на борьбе с собственной машиной. В итоге Алонсо все-таки сумел сохранить третье место, и, хоть и добрался к финишу полуживым от усталости и жара, был на седьмом небе от счастья, радуясь своему первому пьедесталу, как Райкконен — первой победе.

Возможно, своей героической квалификацией и не менее героической гонкой испанец заслужил победу не меньше финна. Но всему свое время. И это время, похоже, уже не за горами. В Ф-1 грядет очередная смена поколений, и имена двух героев завтрашнего дня мы с вами уже знаем. В этом отношении Гран При Малайзии стал не только отражением прошлого, но и, возможно, — зеркалом будущего.

Владимир Маккавеев

Toyota не везло на протяжении всего уикэнда. В воскресенье на обеих машинах возникли проблемы с топливной системой. В итоге Панис сошел с трассы, а да Матта вынужден был на каждом пит-стопе заливать под завязку, чтобы хоть как-то повысить давление топлива



Ничуть не умаляя заслуг Кими Райкконена, следует признать, что немалую роль в его успехе сыграл и Михаэль Шумахер, с помощью Renault Трулли переродивший обем Ferrari путь к победе



HSBC



H





ГРАН ПРИ МАЛАЙЗИИ

Petronas Malaysian Grand Prix

21/03–23/03

Автодром "Сепанг" Куала-Лумпур

Количество кругов:56
Длина круга:5,543 км
Общая длина:310,408 км
Финиш/старт:0,000 км
Старт гонки (Москва):10:00
Расположение: 64 км к югу от
Куала-Лумпура

www.malaysiangp.com.my

На этом Гран При...

...средний возраст пилотов, поднявшихся на пьедестал, оказался рекордно малым – всего 25 лет, 3 месяца и 17 дней. Предыдущий рекорд (25 лет, 7 месяцев и 22 дня) был установлен на ГП Бельгии '74

Внутрикомандные противоборства в квалификации

М. Шумахер	2:0	Р. Баррикелло
Х.-П. Монтойя	2:0	Р. Шумахер
Д. Култхард	2:0	К. Райкконен
Я. Трулли	0:2	Ф. Алонсо
Н. Хайдфельд	1:1	Х.-Х. Френтцен
Дж. Физикелла	2:0	Р. Ферман
М. Уэббер	1:1	А. Пиццония
Ж. Вильнев	1:1	Дж. Баттон
Дж. Уилсон	0:1	Й. Ферстаппен
О. Панис	2:0	К. да Матта

2



20 – место вылета с трассы машины №20

20 – место схода с трассы машины №20

Победитель 2002 г.:Ральф Шумахер/Williams FW24; 1'34"12.912

Рекорд круга в квалификации (до 2003 г.): 1'35.220 (2001 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F2001)

Рекорд круга в гонке (до 2003 г.): 1'38.049 (2002 г., Хуан-Пабло Монтойя/Williams FW24)

— самый быстрый круг в гонке — время, превышающее рекорд круга в гонке/квалификации — время в секторе/круге

ТЕСТЫ. ПЯТНИЦА

Перем. обл. Сыро-сухо Воздух: 21–26 °C
8.30–10.30 Асфальт: 21–25 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+с
1	Ф. Алонсо	1'37.693/40	—
2	Дж. Физикелла	1'37.815/29	0.122
3	Я. Трулли	1'37.851/41	0.158
4	А. Мак-Нис	1'38.851/36	1.158
5	Д. Р. Ферман	1'40.296/20	2.603
6	А. Пиццония	1'40.784/33	3.091
7	И. Ферстаппен	1'40.923/19	3.230
8	Дж. Уилсон	1'41.929/23	4.236
9	М. Уэббер	1'49.907/8	12.21

V ср. поб.: 204.260 км/ч

00–30 мин. Асфальт "Сепанга" мокрый после ночного дождя. Пробный круг пилоты совершают на промежуточной резине. В конце его оба пилота Jaguar вместо въезда на пит-лейн по ошибке сворачивают на одну из боковых дорожек. После проверки запасных машин трасса пустует.

30–60 мин. Гонщики Renault (французская команда вновь, как и в Австралии, единственная прибегла к услугам третьего пилота – Мак-Ниса) выезжают на еще не до конца просохшую трассу на сликах – такая тренировка никогда не будет лишней. Вскоре асфальт высыхает окончательно, боксы покидают и остальные. Пиццония выскакивает на гравий.

60–90 мин. У Jaguar проблемы с топливной системой (они будут преследовать команду на протяжении всего уик-энда): Уэббер сидит в боксах, Пиццония учит трассу за рулем запасной машины и вновь чуть ошибается в одном из поворотов. Впереди пока тройка Renault, остальные же медленнее 1'39.

90–120 мин. Уэббер, наконец, покидает боксы, но после одного быстрого круга ошибается на выходе на заднюю прямую и на большой скорости вылетает на гравий. Австралийцу удается добраться до боксов, но передняя подвеска автомобиля серьезно повреждена. На последних минутах Физикелла "разбивает" порядки Renault, показав второе время.

ТРЕНИРОВКА. ПЯТНИЦА

Перем. обл. Сухо Воздух: 27–33 °C
11.00–12.00 Асфальт: 25–38 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+с
1	Д. Култхард	1'36.102/20	—
2	Ф. Алонсо	1'36.231/15	0.129
3	Я. Трулли	1'36.372/13	0.270
4	Х.-П. Монтойя	1'36.998/18	0.896
5	Р. Шумахер	1'37.045/21	0.943
6	Дж. Баттон	1'37.060/23	0.958
7	М. Шумахер	1'37.313/20	1.211
8	Ж. Вильнев	1'37.357/22	1.255
9	Р. Баррикелло	1'37.497/20	1.395
10	О. Панис	1'37.748/18	1.646
11	Дж. Физикелла	1'37.847/20	1.745
12	Н. Хайдфельд	1'37.906/17	1.804
13	Х.-Х. Френтцен	1'37.951/11	1.849
14	К. да Матта	1'37.992/24	1.890
15	К. Райкконен	1'38.515/15	2.413
16	Р. Ферман	1'38.516/13	2.414
17	А. Пиццония	1'38.839/13	2.737
18	М. Уэббер	1'38.870/3	2.468
19	И. Ферстаппен	1'39.183/13	3.081
20	Дж. Уилсон	1'39.695/14	3.593

V ср. поб.: 207.641 км/ч; рекордные сектора: 24.589 (Култхард), 31.832, 39.138 (оба – Алонсо); V макс.: 306.6 км/ч (да Матта)

00–15 мин. Уже ничего не напоминает о ночном дожде, более того, экваториальное солнце нагрело трассу почти до 30 °C. С первых минут на трассе много машин. Поначалу впереди два Williams, но затем на первую строчку с лучшим временем уик-энда поднимается Алонсо – 1'36.910. Култхард опаздывает с торможением в повороте и блокирует колеса, Ferrari М. Шумахера двумя колесами на траве, а вот Пиццония ошибается гораздо серьезнее – после "прогулки" по гравийной зоне безопасности поврежден носовой обтекатель Jaguar, а несколько поворотов спустя переднее антикрыло и вовсе отрывается. 3-й результат показывает Ферман.

15–30 мин. После всего лишь одного быстрого круга останавливается Sauber Френтцена – проблемы в электросистеме. Судьи эвакуируют машину с трассы и отправляют в боксы. Уэббер по-прежнему не принимает участия в тренировке – механики спешно ремонтируют поврежденную носовую часть автомобиля. Также еще не выезжал Уилсон. Впереди же пока участники тестов – Алонсо, Трулли и Физикелла. Неплохо выглядит и Ферман (1'38.516; 5-й). Райкконен очень быстр на двух первых секторах малайзийской трассы, но прерывает круг и сворачивает в боксы. Разворачивает только что покинувшего пит-лейн Уилсона. На BAR Вильнева бархатит дифференциал.

30–45 мин. На Jordan Фермана не выдерживает нагрузка подвеска левого переднего колеса. Машина британца вылетает с трассы и оказывается в гравии. Тренировка для Ральфа закончена. Механики Jaguar восстанавливают первую из двух машин команды – Пиццония продолжает тренировку, а вот на счету его напарника по-прежнему ни одного круга. Баррикелло ставит рекорд первого сектора, но уступает Алонсо около полусекунды по итогам круга. Не удерживается на асфальте McLaren Райкконен. Пилоты все быстрее, 2-е время у Ральфа – 1'37.045. Однако результат молодого испанца по-прежнему остается непревзойденным.

45–60 мин. Трулли – 1'36.372! Френтцен покидает боксы на отремонтированном Sauber (по новым правилам машину можно доставить в боксы и вновь использовать в тренировке). Зато возвращается на пит-лейн Хайдфельд – не в порядке подвеска. Наконец-то – всего за пять минут до конца сессии – выезжает на трассу Уэббер! Под конец тренировки многие гонщики установили свежие комплекты резины и значительно улучшили время. Практически под клетчатым флагом Култхард показывает 1'36.102 (это время уступает лишь секунду квалификационному рекорду трассы). Алонсо пытается контратаковать, но проигрывает шотландцу 0.129 с.

КВАЛИФИКАЦИЯ. ПЯТНИЦА

Солнечно. Сухо Воздух: 35–37 °C
14.00–15.00 Асфальт: 41–49 °C

№	Пилот	П	Время	+с
1	М. Шумахер	4	1'34.980	—
2	Р. Баррикелло	20	1'35.681	0.701
3	Х.-П. Монтойя	2	1'35.939	0.959
4	К. Райкконен	3	1'36.038	1.058
5	Д. Култхард	1	1'36.297	1.317
6	Я. Трулли	5	1'36.301	1.321
7	Н. Хайдфельд	15	1'36.407	1.427
8	Х.-Х. Френтцен	6	1'36.615	1.635
9	Дж. Баттон	10	1'36.632	1.652
10	Ф. Алонсо	7	1'36.693	1.713
11	К. да Матта	18	1'36.706	1.726
12	Дж. Физикелла	12	1'36.759	1.779
13	Р. Шумахер	8	1'36.805	1.825
14	О. Панис	14	1'36.995	2.015
15	Ж. Вильнев	9	1'37.585	2.605
16	М. Уэббер	17	1'37.669	2.689
17	Р. Ферман	19	1'38.240	3.260
18	И. Ферстаппен	11	1'38.904	3.924
19	Дж. Уилсон	16	1'39.354	4.374
20	А. Пиццония	13	—	—

V ср. поб.: 210.094 км/ч; рекордные сектора: 24.445, 31.509, 39.036 (все – М. Шумахер); V макс.: 305.3 км/ч (М. Шумахер)

1–5 Квалификацию открывает лидер сезона – Култхард. Шотландец предпочитает излишне не рисковать и показывает время чуть хуже, чем недавно на тренировке – 1'36.297. Монтойя атакует чуть острее и, несмотря на небольшую недостаточную поворачиваемость, выходит вперед (1'35.939). Бронзовый призер Гран При Австралии Райкконен ошибается в последнем повороте, но все равно опережает напарника. А вот М. Шумахер, пройдя все сектора с рекордным временем, становится лидером: 1'34.980 (новый абсолютный рекорд малайзийской трассы)! Замыкающий пятерку Трулли на этот раз не может вмешаться в борьбу впереди.

6–10 Один за другим в соответствии с финишным протоколом австралийского этапа боксы покидают Френтцен, Алонсо, Р. Шумахер и Вильнев – и каждый оказывается самым медленным среди тех, кто уже совершил попытку. Причем лишь у гонщика Sauber не возникло проблем по ходу круга. Фернандо помешала избыточная поворачиваемость на третьем секторе, баланс Williams Ральфа оказался нарушен в ту же сторону с самого начала быстрого круга, а Жак еще и сам наделал ошибок в двух последних поворотах. И лишь замыкающий вторую квалификационную пятерку Баттон нарушает тенденцию, показав 7-е время.

11–15 Закончивший гонку в Мельбурне последним Ферстаппен и на этот раз не может потягаться ни с кем из соперников. Физикелла страдает от повышенного износа шин в конце круга, а вот с Пиццонией случается самый настоящий конфуз: из-за проблем все с той же топливной системой механикам не удается вовремя запустить мотор, и бразильцу не хватает всего нескольких секунд, чтобы успеть покинуть боксы вовремя. Антонио все же выезжает на трассу, но в конце круга сворачивает обратно на пит-лейн. Завтра Пиццония будет открывать квалификацию. Панис также не слишком быстр – команде не удалось найти верные настройки, и машина скачет по бордюрам. Хайдфельд завершает круг без проблем и перемещается на 6-ю строчку протокола.

16–20 Уилсон уступает почти полсекунды своему опытному товарищу по команде, Уэббер наконец-то проезжает круг без проблем, а вот да Матте удается опередить опытного Паниса, несмотря на избыточную поворачиваемость Toyota. Уже имеющий опыт выступления на "Сепанге" Ферман (Ральф гонялся здесь, выступая в азиатских сериях) опережает лишь две Minardi. Последним бокс покидает Баррикелло. Рубенсу не удается потягаться с напарником, но всех остальных он уверенно оставляет позади – 1'35.681, 2-е время.

ТРЕНИРОВКА. СУББОТА

Перем. обл. Сухо Воздух: 26-32 °C
9.00-11.00 Асфальт: 25-41 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+с
1	6 К. Райкконен	1'36.57/24	-
2	5 Д. Култхард	1'36.77/23	0.220
3	8 Ф. Алонсо	1'36.84/29	0.292
4	1 М. Шумахер	1'36.90/18	0.433
5	21 К. да Матта	1'37.09/34	0.536
6	7 Я. Трулли	1'37.19/26	0.641
7	3 Х.-П. Монтоя	1'37.21/36	0.661
8	17 Дж. Баттон	1'37.41/31	0.861
9	2 Р. Баррикелло	1'37.42/21	0.865
10	4 Р. Шумахер	1'37.43/31	0.879
11	11 Дж. Физикелла	1'37.44/30	0.886
12	20 О. Панис	1'37.62/23	1.066
13	10 Х.-Х. Френтцен	1'37.71/37	1.194
14	15 А. Пиццония	1'37.94/34	1.390
15	14 М. Уэббер	1'37.98/27	1.432
16	9 Н. Хайдфельд	1'38.09/30	1.533
17	12 Р. Ферман	1'38.28/32	1.725
18	16 Ж. Вильнев	1'38.29/29	1.772
19	19 И. Ферстаппен	1'40.38/19	3.825
20	18 Дж. Уилсон	1'40.38/14	4.018

У ср. поб.: 206.663 км/ч; рекордные сектора: 24.710 (М. Шумахер), 32.144 (Райкконен), 39.362 (Култхард); У макс.: 307.0 км/ч (Баррикелло)

КВАЛИФИКАЦИЯ. СУББОТА

Перем. обл. Сухо Воздух: 35-38 °C
14.00-15.00 Асфальт: 51-39 °C

№	Пилот	Время	+с
1	8 Ф. Алонсо	1'37.044	-
2	7 Я. Трулли	1'37.217	0.173
3	1 М. Шумахер	1'37.393	0.349
4	5 Д. Култхард	1'37.454	0.410
5	2 Р. Баррикелло	1'37.579	0.535
6	9 Н. Хайдфельд	1'37.766	0.722
7	6 К. Райкконен	1'37.858	0.814
8	3 Х.-П. Монтоя	1'37.974	0.930
9	17 Дж. Баттон	1'38.073	1.029
10	20 О. Панис	1'38.094	1.050
11	21 К. да Матта	1'38.097	1.053
12	16 Ж. Вильнев	1'38.289	1.245
13	10 Х.-Х. Френтцен	1'38.291	1.247
14	11 Дж. Физикелла	1'38.416	1.372
15	15 А. Пиццония	1'38.516	1.472
16	14 М. Уэббер	1'38.624	1.580
17	4 Р. Шумахер	1'38.789	1.745
18	19 И. Ферстаппен	1'40.417	3.373
19	18 Дж. Уилсон	1'40.599	3.555
20	12 Р. Ферман	1'40.910	3.866

У ср. поб.: 205.626 км/ч; рекордные сектора: 24.869 (Култхард), 32.507 (М. Шумахер), 39.527 (Трулли); У макс.: 301.6 км/ч (Баррикелло)

ГОНКА. ВОСКРЕСЕНЬЕ

Переменная облачность. Сыро-сухо Воздух: 35-36 °C
15.00 Асфальт: 51-53 °C

№	Пилот	К	Время	ЛК/№	Вср
1	6 К. Райкконен	56	1:32:22.195	1'36.764/10	201.629
2	2 Р. Баррикелло	56	+39.286	1'36.542/24	200.210
3	8 Ф. Алонсо	56	+1:04.007	1'37.078/12	199.327
4	4 Р. Шумахер	56	+1:22.026	1'38.071/24	198.476
5	7 Я. Трулли	55	+1 круг	1'37.484/53	197.918
6	1 М. Шумахер	55	+1 круг	1'36.412/45	197.804
7	17 Дж. Баттон	55	+1 круг	1'38.413/10	197.797
8	9 Н. Хайдфельд	55	+1 круг	1'38.528/9	196.888
9	10 Х.-Х. Френтцен	55	+1 круг	1'39.287/19	194.926
10	12 Р. Ферман	55	+1 круг	1'39.665/14	194.880
11	21 К. да Матта	55	+1 круг	1'38.156/35	194.871
12	3 Х.-П. Монтоя	53	+3 круга	1'37.787/26	190.234
13	19 И. Ферстаппен	52	+4 круга	1'39.667/3	185.995
НК 15	А. Пиццония	42	НФ	1'38.572/3	191.930
НК 18	Дж. Уилсон	41	НФ	1'39.752/12	188.348
НК 14	М. Уэббер	35	НФ	1'38.464/6	195.866
НК 20	О. Панис	12	НФ	1'38.176/7	199.202
НК 5	Д. Култхард	2	НФ	1'38.02/12	196.199
НК 11	Дж. Физикелла	0	НФ	-	-
НК 16	Ж. Вильнев	0	НС	-	-

У ср. лк: 208.974 км/ч; рекордные сектора: 24.804 (Райкконен), 32.178 (М. Шумахер), 39.089 (Баррикелло); У макс.: 317.2 км/ч (Монтоя)

ЧЕМПИОНАТ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ

Пилот	Очки	Пилот	Очки
1 К. Райкконен	16	11 Н. Хайдфельд	1
2 Д. Култхард	10	12 Ж. Вильнев	0
3 Х.-П. Монтоя	8	13 Р. Ферман	0
4 Р. Баррикелло	8	14 И. Ферстаппен	0
5 Ф. Алонсо	8	15 К. да Матта	0
6 М. Шумахер	8	16 Дж. Физикелла	0
7 Я. Трулли	8	17 А. Пиццония	0
8 Р. Шумахер	6	— О. Панис	—
9 Х.-Х. Френтцен	3	— М. Уэббер	—
10 Дж. Баттон	2	— Дж. Уилсон	—

Примечание: гонщики, не получившие классификации в ГП Австралии и Малайзии, расставлены согласно официальной таблице, представленной FIA (в алфавитном порядке английского варианта написания фамилий)

КУБОК КОНСТРУКТОРОВ

Команда	Очки	Команда	Очки
1 McLaren	26	6 BAR	2
2 Ferrari	16	7 Jordan	0
3 Renault	16	8 Minardi	0
4 Williams	14	9 Toyota	0
5 Sauber	4	— Jaguar	0

РАЗМИНКА. СУББОТА

Солнечно. Сухо Воздух: 34 °C
13.30-14.45 Асфальт: 48-50 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+с
1	6 К. Райкконен	1'37.508/4	-
2	5 Д. Култхард	1'37.848/4	0.342
3	2 Р. Баррикелло	1'38.060/5	0.554
4	8 Ф. Алонсо	1'38.122/4	0.616
5	20 О. Панис	1'38.187/5	0.681
6	7 Я. Трулли	1'38.443/4	0.937
7	17 Дж. Баттон	1'38.468/7	0.962
8	3 Х.-П. Монтоя	1'38.615/5	1.109
9	16 Ж. Вильнев	1'38.621/4	1.115
10	4 Р. Шумахер	1'38.640/4	1.134
11	14 М. Уэббер	1'38.680/4	1.174
12	9 Н. Хайдфельд	1'38.700/6	1.194
13	21 К. да Матта	1'38.876/4	1.370
14	15 А. Пиццония	1'38.907/4	1.401
15	10 Х.-Х. Френтцен	1'38.933/4	1.427
16	1 М. Шумахер	1'39.483/3	1.977
17	18 Дж. Уилсон	1'40.588/6	3.082
18	11 Дж. Физикелла	1'41.202/5	3.696
19	19 И. Ферстаппен	1'41.458/3	3.952
20	12 Р. Ферман	1'42.884/4	5.378

У ср. поб.: 204.652 км/ч

00-15 мин. Тренировку начинают новички – Ферман и да Матта, а также потерявший вчера время Уэббер (механики Jaguar до двух ночи пытались исправить топливную систему). Затем показываются и остальные. Монтоя – 1'38.823. Колумбийца обгоняет Баттон, и почти тут же М. Шумахер (1'38.361). Лидеры меняются калейдоскопически: Вильнев, Панис, Алонсо (1'37.370).

15-30 мин. Обе Minardi по-прежнему в боксах, 2-й результат у Монтоя – 1'37.388. В последнем повороте крутит Култхарда. М. Шумахер ошибается на торможении, и Ferrari вылетает в гравий, повреждая днище. Мотор не гложет и немцу удается выбраться на асфальт. Также ошибается Уэббер.

30-45 мин. Култхард с рекордом 1-го сектора выходит из 1'37 (1'36.777), а пару кругов спустя блокирует тормоза. Наконец покидают боксы Уилсон. На последних секундах значительно улучшают свои результаты Трулли и Физикелла, поднимаясь на 2-ю и 5-ю строчки.

45-60 мин. Первыми боксы покидают два Williams, причем Монтоя тут же выскакивает двумя колесами на гравий. Minardi Уилсона теряет заднее левое колесо! Гонщик отправляется в боксы на мотороллере, туда же везут на грузовике и автомобиль. Да Матта 2-й – 1'37.093, но его тут же отодвигает на одну строчку Алонсо: 1'37.282. Вновь допускает небольшую ошибку Култхард.

60-75 мин. Два McLaren выходят вперед (Райкконен уже быстрее 1'37), также быстр Панис (1'37.623; 5-й), но в этот момент двигатель Toyota отказывает. После замены днища вновь на трассе М. Шумахер – пока на счету немца лишь 6 кругов.

75-90 мин. Алонсо показывает 3-й результат (1'36.849), М. Шумахер чуть медленнее (1'36.990; 4-й), а боксы на приведенной в порядок машине покидает Уилсон. Култхард цепляет гравий в KLIА и блокирует Вильнева. Также не удерживается на асфальте Трулли.

11-15 На трассу выходит Алонсо. Блестящий круг – и испанец улучшает время Паниса более чем на секунду: 1'37.044. А вот следующий за Фернандо Баттон допускает пару ошибок и с большим трудом опережает француза. Впрочем, Дженсону удается оставить позади своего самого, быть может, важного соперника – Вильнева. Еще медленнее Френтцен, который предпочел залить побольше топлива в баки своего Sauber. Хайдфельд же избрал другую тактику, и сумел на легкой машине опередить всех, кроме лидера. Замыкающий третью группу Трулли вновь, как и в Мельбурне, оказался медленнее молодого товарища по команде.

16-20 На трассу выезжают сильнейшие. Недостаточная поворачиваемость на третьем секторе не позволяет Култхарду вписаться в спор за пол-позиции. Райкконен же дважды ошибается в медленных поворотах и показывает лишь 5-й результат. Время идет, а два пилота Renault по-прежнему остаются на верхних строчках протокола. Вот и Монтоя медленнее Алонсо и Трулли – колумбийцу не удалось найти верный баланс автомобиля. И даже задававшие накануне тон пилоты Ferrari не смогли ничего поделать – Баррикелло предпочел не рисковать излишне, а на машине М. Шумахера во время разминки отказала КП, и механики едва успели восстановить ее.

0 По пути на стартовую решетку останавливается Toyota да Матты – бразилец вынужден стартовать с пит-лейн на запасной машине. Вильневу же и вовсе не удается выйти на старт – в начале установочного круга на BAR канадец выходит из строя КП.

1 На решетке остаются машины Френтцена и Физикеллы. Немцу удается начать движение, а итальянец выбывает из борьбы – сбой электроники системы старта. Алонсо сохраняет лидерство, а М. Шумахер и Трулли сталкиваются во втором повороте. Михаэлю приходится выскакивать на траву, а машину Ярно разворачивает – оба откатываются во второй десяток. В толчее Пиццония сносит задние антикрылья Монтоя и Ферстаппену, а сам лишается переднего – все трое отправляются в боксы. Отменно начинает гонку Уилсон, к концу круга поднимаясь на 8-е (!) место. 7 позиций отыгрывает Ферман. Алонсо лидирует, опережая Култхарда и Хайдфельда.

2 Отрыв испанца от преследователей растет. М. Шумахер (12-й) обгоняет Фермана.

3 Отказ электроники выводит из борьбы Култхарда, 2-я позиция которого достается Райкконену, опередившему Хайдфельда в 1-м повороте. М. Шумахер (11-й; 10.7) посещает боксы для смены носового обтекателя, пропуская 4 соперников. Попутно механики Ferrari осуществляют смену шин и дозapravку. Трулли обгоняет Фермана и выходит на 10-е место.

4 Уилсон (7-й) пропускает Р. Шумахера и Уэббера.

5 Баттона (4-й) опережают Баррикелло (в 1-м повороте) и Панис (в Langkawi). Трулли (10-й) обгоняет Уилсона.

9 Трулли продолжает пробиваться наверх. На этот раз с Ярно не может соперничать Уэббер (8-й). М. Шумахер проезжает по пит-лейн, отбывая наказание за столкновение на старте, но сохраняет 14-ю позицию.

10 Баррикелло опережает Хайдфельда в Pangkor Laut и выходит на 3-е место. Ферстаппен совершает пит-стоп, оставаясь на 16-й позиции.

12 Панис (5-й) тоже посещает боксы. Вернувшись на трассу 11-м, Оливье тут же обгоняет Фермана, после чего Toyota останавливается – проблемы с подачей топлива.

13 На пит-лейн Хайдфельд (4-й; 23.4 – гложет мотор) и Уилсон (9-й). Немец возвращается на трассу 11-м, британец – 13-м.

14 Также останавливается Алонсо (9.2), отдавая лидерство Райкконену. Гонку испанец продолжает 4-м, позади Баррикелло и Баттона, но опережая Р. Шумахера и Трулли.

15 Уэббер (7-й) полминуты не может тронуться с пит-лейн (бархлит сцепление) и откатывается на 13-е место.

16 Трулли (6-й; 9.0) посещает пит-лейн и теряет 3 позиции.

17 Уэббер (13-й) обгоняет Уилсона, Монтоя (16-й и последний) – Ферстаппена. Баттон (3-й; 8.9), да Матта (7-й) и Френтцен (8-й; 19.4 – гложет мотор) посещают боксы, теряя 2, 3 и 4 позиции соответственно.

19 Райкконен сворачивает в боксы, уступая лидерство Баррикелло (10.8), но на трассу Кими возвращается 2-м, впереди Алонсо. Также на пит-лейн Пиццония (14-й).

21 В борьбе за 6-ю позицию Трулли опережает Фермана в 1-м повороте, но британец моментально восстанавливает статус-кво.

22 Волну пит-стопов завершают Баррикелло (1-й; 9.2), Р. Шумахер (4-й; 8.6) и Ферман (6-й). Залитый под завязку Jordan британца гложет, но механикам удается "расстолкать" машину. В результате всех остановок Райкконен опережает Алонсо, Р. Шумахер – Баттона, Френтцен теряет 3 позиции.

26 М. Шумахер (8-й) также посещает пит-лейн (8.4) и пропускает двоих соперников, оказываясь в круге позади Райкконена.

28 Монтоя останавливается в боксах, сохраняя 15-е место.

31 Замыкающий гонку на 16-й позиции Ферстаппен также посещает пит-лейн.

33 Активность в боксах не прекращается – да Матта (8-й) теряет на замене шин и дозapravке 3 места.

34 Также останавливаются Баттон (5-й; 10.0) и Хайдфельд (7-й; 9.0), продолжая гонку 6-м и 9-м соответственно.

35 Четверо пилотов заезжают в боксы. Но если для Алонсо (2-й; 9.5), Хайдфельда (10-й) и Уилсона (13-й) это плановый пит-стоп, то Уэббер (8-й) прекращает гонку – неполадки в топливной системе.

36 Занимающего 5-ю позицию Трулли заминка во время дозapravки и замены резины (20.5) отбрасывает на 7-е место, в круге от лидера.

38 Баррикелло (2-й; 8.6) после визита на пит-лейн возвращается на трассу впереди Алонсо, Пиццония (12-й) также сохраняет позицию.

40 Райкконен (1-й; 8.4) и Р. Шумахер (4-й; 8.0) в свою очередь посещают боксы, не проигрывая мест.

41 По ходу одного круга М. Шумахер обгоняет сначала Трулли, а затем Баттона и выходит на 5-ю позицию.

42 Сворачивает на пит-лейн и прекращает гонку из-за сильной боли в плече Уилсон (13-й).

43 Из-за отказа тормозной системы в последнем повороте вылетает с трассы Пиццония (12-й). М. Шумахер (5-й) посещает боксы (9.0) и вновь оказывается на 7-м месте.

48 Да Матта (9-й) совершает пит-стоп и теряет 2 позиции.

50 Трулли (6-й) теряет управление в последнем повороте. Итальянцу удается продолжить гонку и даже не пропустить вперед М. Шумахера.

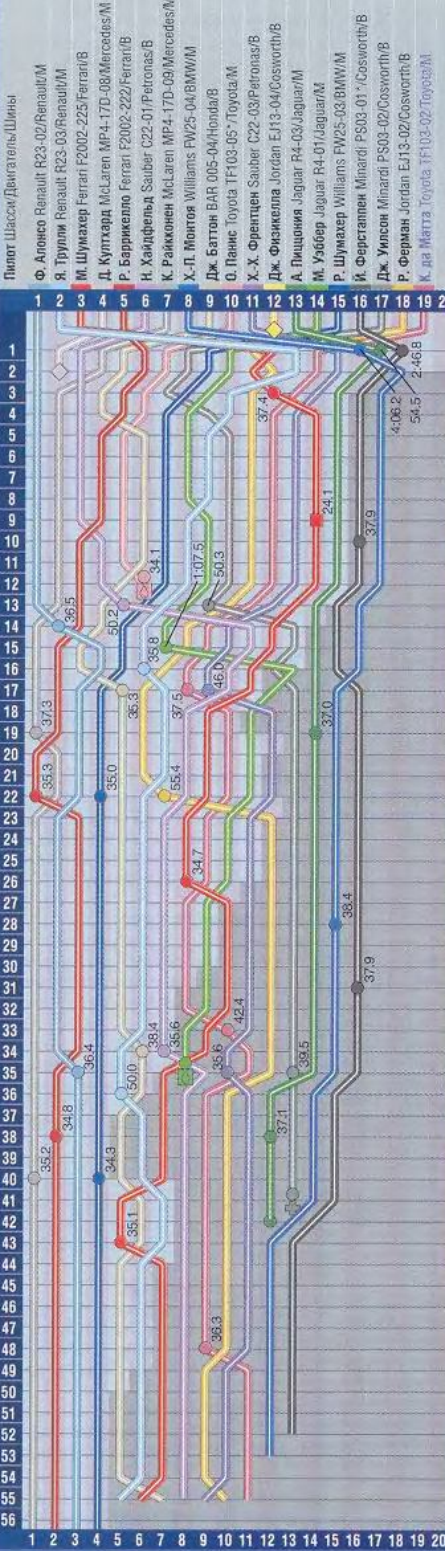
56 Баттон (5-й) едва не вылетает в последнем повороте и пропускает Трулли с М. Шумахером. Ферман (9-й) вынужден бречь горячее, и его опережает Френтцен. Райкконен выигрывает первую в карьере гонку Ф-1 и выходит в лидеры, а Алонсо становится самым молодым пилотом на пьедестале за всю историю проведения чемпионатов мира.

КВАЛИФИКАЦИЯ 1

М. Шумахер	1'34.980
Х.-П. Монтойя	1'35.939
Д. Култхард	1'36.297
Н. Хайнфельд	1'36.407
Дж. Баттон	1'36.632
К. да Матта	1'36.706
Р. Шумахер	1'37.585
Ж. Вильнев	1'38.240
Р. Ферман	1'39.354
Дж. Уилсон	1'40.910
А. Пиццония	1'40.910
М. Шумахер	1'35.681
К. Райкконен	1'36.038
Я. Трулли	1'36.301
Х.-Х. Френтцен	1'36.615
Ф. Алонсо	1'36.693
Дж. Физикелла	1'36.759
М. Уэббер	1'38.904
И. Ферстаппен	1'40.599
Р. Шумахер	1'40.910
Дж. Уилсон	1'40.910
Р. Ферман	1'40.910

КВАЛИФИКАЦИЯ 2

Ф. Алонсо	1'37.044
М. Шумахер	1'37.393
Р. Баррикелло	1'37.579
К. Райкконен	1'37.858
Дж. Баттон	1'38.073
К. да Матта	1'38.291
Х.-Х. Френтцен	1'38.516
А. Пиццония	1'38.789
Р. Шумахер	1'40.599
Дж. Уилсон	1'40.910
Р. Ферман	1'40.910
Я. Трулли	1'37.217
Д. Култхард	1'37.454
Н. Хайнфельд	1'37.766
Х.-П. Монтойя	1'37.974
О. Панис	1'38.094
Ж. Вильнев	1'38.289
Дж. Физикелла	1'38.416
М. Уэббер	1'38.624
И. Ферстаппен	1'40.599
Р. Шумахер	1'40.910
Дж. Уилсон	1'40.910
Р. Ферман	1'40.910



- пит-стоп
- штраф
- ✶ вылет
- ▲ двигатель
- тормоза
- масло
- прокол
- подвеска
- столкновение
- акселератор
- коробка передач
- трансмиссия
- гидравлика
- электроника
- топливная система
- состояние пилота

п — пит-стоп;
к — отставание на круг;
— круги присутствия на трассе машины безопасности
— средние значения показателей за гонку
— старт из боксов
Не вышел на старт: Ж. Вильнев

Примечание:
1) если пилот посещает боксы ("п"), то отрыв следующего за ним указывается относительно предыдущего.
Например, если на пит-лейн гонщик, занимающий 4-е место, то в графе "4-5" указан отрыв 5-го пилота от 3-го;
2) жирным шрифтом в графе "Время лучшего круга" выделен лучший круг с начала гонки, жирным курсивом — лучший круг всей гонки;
3) темным фоном на диаграмме гонки обозначается отставание гонщика от лидера на круг и более

	Отрыв от преследователя								Время	Лучший круг	
	1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-7	7-8	8-9	лидера	Время	Пилот
1	2.4	1.0	0.4	0.9	0.5	0.5	1.6	2.8	1'42.898	1'42.898	Ф. Алонсо
2	3.4	2.2	0.0	1.5	0.8	0.1	3.0	0.8	1'37.105	1'37.105	Ф. Алонсо
3	5.9	2.2	1.3	0.4	0.3	4.4	0.2	0.5	1'37.368	1'37.368	Ф. Алонсо
4	5.2	4.0	1.6	0.0	0.4	4.4	2.2	0.5	1'38.240	1'37.501	К. Райкконен
5	5.0	5.7	1.6	0.4	1.4	2.6	1.9	3.2	1'37.787	1'37.623	К. Райкконен
6	4.6	7.1	1.0	0.5	2.6	1.9	1.7	3.3	1'37.656	1'37.244	К. Райкконен
7	5.2	8.0	0.5	0.4	3.2	2.8	1.1	2.2	1'37.326	1'37.326	Ф. Алонсо
8	4.9	9.9	0.3	0.5	3.1	3.4	0.7	1.7	1'37.161	1'36.829	К. Райкконен
9	4.5	11.4	0.2	0.9	2.7	3.7	1.6	0.3	1'37.366	1'36.993	К. Райкконен
10	4.2	12.7	1.8	0.2	2.3	4.7	0.5	1.4	1'37.092	1'36.764	К. Райкконен
11	4.1	13.3	3.3	0.3	1.8	4.8	0.5	1.0	1'37.104	1'36.976	К. Райкконен
12	3.8	13.8	4.9	2.2	п	4.9	0.5	0.9	1'37.078	1'36.774	К. Райкконен
13	3.3	14.2	8.6	п	4.9	0.3	1.1	п	1'37.326	1'36.808	К. Райкконен
14	п	14.1	9.9	4.7	0.5	2.2	22.3	0.8	1'37.208	1'37.121	Р. Баррикелло
15	14.1	11.9	2.0	3.4	0.4	п	25.4	0.8	1'36.991	1'36.968	Р. Баррикелло
16	14.3	14.1	0.4	4.5	п	26.9	0.7	0.8	1'37.113	1'37.113	К. Райкконен
17	14.2	17.6	2.9	п	28.0	2.5	п	п	1'37.232	1'37.199	Р. Баррикелло
18	14.4	18.7	2.9	27.2	2.3	0.4	12.7	10.2	1'37.172	1'37.172	К. Райкконен
19	п	20.3	2.6	27.2	3.6	0.4	14.0	7.6	1'42.054	1'37.277	Р. Баррикелло
20	17.6	4.3	2.2	28.4	3.9	0.2	14.9	5.3	1'37.185	1'37.185	Р. Баррикелло
21	16.5	6.1	2.0	29.6	4.4	0.4	15.0	3.2	1'38.025	1'36.935	К. Райкконен
22	п	7.5	п	33.1	4.6	п	15.1	1.5	1'40.791	1'37.296	К. Райкконен
23	9.0	3.5	26.7	4.5	3.0	16.5	0.7	13.5	1'37.271	1'37.271	К. Райкконен
24	9.7	1.5	28.2	6.0	1.4	18.5	1.5	13.9	1'37.848	1'36.542	Р. Баррикелло
25	10.5	1.4	29.0	6.4	0.8	19.6	3.1	12.6	1'37.649	1'37.649	К. Райкконен
26	10.9	0.9	30.1	6.6	0.5	20.2	п	16.2	1'38.344	1'37.787	Х.-П. Монтойя
27	11.9	2.4	29.4	6.2	0.4	20.7	16.7	5.1	1'37.811	1'37.811	К. Райкконен
28	12.4	2.2	31.2	5.0	0.6	21.1	17.4	4.4	1'37.999	1'37.984	М. Шумахер
29	13.4	1.7	32.9	3.8	0.7	22.3	17.1	5.0	1'37.576	1'37.352	М. Шумахер
30	13.8	1.4	34.6	3.0	0.6	23.3	20.0	3.2	1'37.738	1'37.738	К. Райкконен
31	15.8	0.4	35.5	2.5	0.8	24.0	21.1	1.6	1'37.699	1'37.699	К. Райкконен
32	16.7	0.6	35.9	2.0	0.3	25.5	20.7	1.2	1'37.961	1'37.961	К. Райкконен
33	17.8	0.3	36.8	1.5	0.8	26.5	21.6	1.2	1'37.516	1'37.516	К. Райкконен
34	19.0	0.8	37.1	1.9	п	п	48.8	0.4	1'37.152	1'37.152	К. Райкконен
35	20.8	п	38.0	0.5	36.3	14.7	п	10.6	1'37.119	1'37.119	К. Райкконен
36	20.6	31.0	9.2	п	38.1	12.0	11.9	23.3	1'37.258	1'37.074	Р. Баррикелло
37	19.9	32.6	10.7	38.2	4.1	5.0	13.9	23.1	1'37.712	1'37.041	Р. Баррикелло
38	п	58.1	8.1	39.0	2.1	3.3	16.5	22.8	1'37.239	1'37.239	К. Райкконен
39	50.3	12.3	5.4	40.2	0.4	2.4	19.8	21.8	1'37.167	1'37.167	К. Райкконен
40	п	13.1	п	46.7	0.2	0.2	22.6	21.4	1'41.262	1'37.793	М. Шумахер
41	22.7	13.9	33.4	14.2	0.5	0.3	24.4	19.1	2'03.315	1'38.564	Р. Баррикелло
42	24.6	14.0	33.0	12.5	3.7	0.2	24.8	19.1	1'37.406	1'37.177	М. Шумахер
43	26.4	14.0	31.8	п	17.6	0.4	25.1	18.6	1'38.118	1'38.118	К. Райкконен
44	27.4	14.6	31.9	17.8	0.3	19.5	6.6	17.9	1'37.907	1'37.907	К. Райкконен
45	28.5	14.9	31.5	18.2	0.5	16.4	10.6	17.3	1'37.951	1'37.951	М. Шумахер
46	29.3	15.4	31.5	19.0	0.3	13.7	13.7	16.9	1'38.101	1'37.172	М. Шумахер
47	30.0	15.3	31.1	19.6	0.7	11.4	16.2	16.2	1'38.497	1'37.591	М. Шумахер
48	30.7	19.2	25.8	20.9	0.9	10.1	17.8	п	1'38.631	1'38.072	М. Шумахер
49	31.6	16.2	29.8	19.7	1.7	8.0	19.7	42.9	1'38.338	1'37.707	М. Шумахер
50	32.9	16.4	29.4	20.9	6.8	0.4	21.1	44.3	1'38.243	1'38.079	М. Шумахер
51	34.4	17.2	28.3	21.1	6.2	0.9	21.7	45.5	1'37.782	1'37.782	К. Райкконен
52	35.3	18.7	26.8	21.2	4.3	1.5	22.9	47.7	1'38.506	1'37.528	Я. Трулли
53	35.8	20.1	26.2	20.5	2.4	1.7	24.6	49.7	1'38.774	1'37.484	Я. Трулли
54	37.0	20.7	26.8	19.2	0.8	0.8	27.3	51.5	1'38.728	1'37.291	М. Шумахер
55	37.9	21.8	26.1	18.2	3.1	0.2	25.6	56.1	1'39.006	1'38.539	Я. Трулли
56	39.2	24.7	24.0	к	к	к	к	к	1'41.101	1'41.101	К. Райкконен
18.1	12.0	18.0	12.6	4.0	8.3	13.6	13.7	1'38.500	1'37.552		



ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИЯ ПОСЛЕ СУББОТНЕЙ КВАЛИФИКАЦИИ



Фернандо Алонсо:

Очень трудно описать мои эмоции сейчас, но это что-то необыкновенное! Я бы не назвал свой круг фантастическим, но в отличие от пятницы, когда я наделал ошибок, в этот раз мне удалось пройти его чисто. Когда до конца квалификации оставалось всего несколько машин, я вдруг понял, что буду в результате на шестой, пятой или даже более высокой позиции. Ну а когда Михаэль пересек линию финиша... Это очень странное ощущение. О таком можно только мечтать.

Ярно Трулли:

Честно говоря, я даже немножко удивлен. Конечно, мы рассчитывали на высокий результат, но первый ряд... Конечно, сейчас у всех на борту разное количество топлива, но это все равно приятно. Я очень доволен тем, как удалось пройти квалификационный круг и, думаю, у нас весьма неплохие шансы оказаться завтра на пьедестале. Приятно осознавать, что долгая и упорная работа начала, наконец, приносить плоды.

Михаэль Шумахер:

Я в целом доволен своим кругом и хотел бы отдельно поблагодарить механиков, которым удалось очень быстро устранить неисправность в КП, возникшую во время разминки. У нас не было времени на то, чтобы заменить узел целиком, поэтому пришлось разбираться с отказавшей коробкой. Хорошо еще, что не возникло других проблем и мне удалось совершить полноценную попытку.

ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИЯ ПОСЛЕ ГОНКИ



Кими Райкконен:

Я очень рад тому, что одержал первую победу в Ф-1. Впрочем, полагаю, лишь завтра мне удастся в полной мере осознать, что же произошло. Хорошо стартовав, я увидел столкновение во втором повороте. Поначалу я хотел объехать машины по внешней траектории, но в последний момент увидел, что одна из них движется туда же, и поэтому свернул внутрь поворота. И хотя на этом я потерял время, мой автомобиль не пострадал. Затем я опередил Ника Хайндфелда и поднялся на второе место. Все складывалось как нельзя лучше. Даже жара почти не досаждала — я думал, будет гораздо тяжелее. Ну а на последних 20 кругах я сбросил скорость и ехал практически в полном одиночестве, чтобы непременно добраться до финиша. Теперь я планирую отправиться домой в Швейцарию. Не думаю, что это будет грандиозная вечеринка, но такой успех надо отпраздновать непременно.



Рубенс Баррикелло:

В первый поворот мы вошли почти бок о бок с Михаэлем, когда я заметил, что впереди закрутило машину Трулли. Мне не удалось быстро объехать ее, поэтому я потерял много позиций. Хорошо еще, что моя машина не пострадала — вокруг так и летали обломки. Наша стратегия оказалась правильной, но именно эта потеря времени и не позволила мне добиться в итоге большего. Я оказался позади Хайндфелда, но смог быстро опередить его — наши настройки оказались правильными. Когда мне удалось выйти на оперативный простор позади Кими, я понял, что он потихоньку отрывается. Это стало для меня сюрпризом — разумеется, неприятным. А после второго пит-стопа возникли перебои с зажиганием, и за 15 кругов до финиша я, по совету команды, перестал атаковать и стремился лишь сохранить позицию. Жалко лишь, что этот выскок Алонсо отобрал у меня рекорд и стал самым молодым гонщиком на полу-позиции. Ничего, я думаю, что стану раньше него чемпионом мира.



Фернандо Алонсо:

Сегодняшний день я могу назвать лучшим в жизни. Подняться на пьедестал — это замечательно, особенно если учесть, что примерно с середины гонки я был вынужден переключать передачи вручную — забарахлила КП. Все передачи включались, но я предпочитал не раскручивать двигатель до максимальных оборотов. В остальном проблем с машиной не возникало, разве что небольшая недостаточная поворачиваемость на втором и третьем комплекте резины. К тому же вчера у меня поднялась температура — до 38 в момент старта — и последние два десятка кругов дались мне действительно нелегко. Тем не менее мне удалось сначала оторваться от Кими, а затем удержать позади Рубенса, так что я очень доволен. В дальнейшем я надеюсь добавить к званию самого молодого обладателя полу-позиции и титул самого молодого победителя гонки. А может быть — и самого молодого чемпиона мира.

ГОНКА ГЛАЗАМИ ПИЛОТОВ. ГРАН ПРИ МАЛАЙЗИИ

Ральф Шумахер:

Гонка для меня превратилась в 56 квалификационных кругов. В прошлом году, когда я ехал впереди, все было гораздо проще. Конечно, я очень доволен тем, что, стартовав с 17-го места, смог закончить гонку четвертым — новые правила доказывают свою эффективность. Они так перемешивают стартовое поле, что в гонке происходит гораздо больше событий.

Ярно Трулли:

Думаю, сегодня мы упустили прекрасную возможность. И хотя после финиша Михаэль извинился за столкновение на старте, оно испортило мне всю гонку. Впрочем, нашлись и другие проблемы, к примеру, затянулся пит-стоп. А отражать атаки преследователей мне пришлось до самого финиша. Я разочарован, поскольку уверен, что смог бы сегодня выступить лучше.

Михаэль Шумахер:

Должен извиниться перед Ярно за столкновение — я допустил ошибку. Этот момент и определил дальнейшее развитие событий. Удивляюсь, что после штрафного проезда по пит-лейн мне удалось вмешаться в борьбу за очки. Так что в сложившихся условиях, можно сказать, доволен. Что же касается машины, то она работала отменно, как, впрочем, и вся команда.

Дженсон Баттон:

Я невероятно устал — так тяжело было управлять машиной. Сдерживать Renault позади сегодня оказалось очень непростой задачей. Сцепление колес с дорогой было ужасным, а ближе к финишу возникла и все возрастала избыточная поворачиваемость. Я оборонялся от Ярно так долго, как только мог, и в самом последнем повороте затормозил как обычно. Но задние шины заблокировались, и мне не удалось удержать позицию. Ужасно обидно!

Ник Хайндфельд:

Мне удалось быстро среагировать, нырнуть внутрь и не стать участником аварии во втором повороте. Так я оказался третьим. К сожалению, я заглушил мотор во время первого пит-стопа, и так как не был уверен, в чем именно дело, во второй раз предпочел не доверять электронике и трогаться с места самостоятельно.

Хайнц-Харальд Френтцен:

Я не смог включить первую передачу на старте, и откатился далеко назад. Зато удалось избежать проблем во втором повороте. Затем заглох двигатель во время пит-стопа — пришлось вновь терять время. Гонка получилась непростой, но, думаю, большего машина мне бы не позволила. Хотя я и смог обогнать Ральфа Фермана на самом последнем круге.

Ральф Ферман:

Гонка мне очень понравилась. Она получилась крайне сложной, у меня было несколько острых поединков, но машина показала хорошую надежность и позволила мне финишировать. Я не знаю, почему после пит-стопа отказалась работать электронная система старта, хорошо еще, что механики "растолкали" машину, хотя это и обернулось большой потерей времени. Но на последнем круге топливо почти закончилось, и пришлось сбросить скорость.

Кристиано да Матта:

Из-за проблем с дросселем у основной машины по пути на решетку мне пришлось начинать гонку на запасной с пит-лейн. А уже у нее оказалась неисправна топливная система — если в баке оставалось немного горючего, оно переставало поступать в двигатель. Так что пришлось провести всю гонку с полными баками, что делало обгоны невозможными.

Хуан-Пабло Монтойя:

Без всяких сомнений, все решилось уже на первом круге. Пиццония снес мне заднее антикрыло, и хотя ребята на пит-лейн отлично сделали свою работу, механические проблемы затруднили его замену. Ну а отыграть три потерянных круга — задача из области фантастики. К тому же после десятка кругов перестала поступать питьевая вода из бачка.

Йос Ферстаппен:

Я здорово стартовал и отыграл немало позиций. Однако затем началась толчея и, полагаю, кто-то стукнул меня сзади, сам подскочил в воздух и снес мне заднее антикрыло. Пришлось ехать менять его. В такой ситуации я доволен хотя бы тем, что удалось довести гонку до финиша, хотя на втором и третьем комплектах шин возникла избыточная поворачиваемость.

Антонио Пиццония:

Авария в первом повороте поставила крест на всей гонке. Кто-то ударил мой автомобиль сзади, я тоже на кого-то налетел и повредил переднее антикрыло. Его замена стоила мне большой потери времени, однако я продолжал атаковать, но на 43-м круге возникли проблемы с тормозами. Машину закрутило, и я фактически превратился в пассажира.

Джастин Уилсон:

"Воротник" HANS защемил британцу плечевой нерв. Поначалу Джастин пытался продолжить гонку, однако затем свернул в боксы и был срочно отправлен в госпиталь Куала-Лумпура.

Марк Уэббер:

Проблемы с подачей топлива, которые преследовали нас на протяжении всего уик-энда, продолжались и в гонке. Мне удалось без потерь преодолеть два первых поворота, да и в дальнейшем поддерживать высокую скорость, и мы вполне могли рассчитывать на очки, даже несмотря на заминку во время пит-стопа. Увы, но после 35 кругов гонку пришлось прекратить.

Оливье Панис:

Все складывалось превосходно — я отлично начал гонку и пробился в первую пятерку, затем был поединком с Баррикелло, и машина выглядела отлично. Я совершил плановый пит-стоп, однако, как и в Мельбурне, уже через три поворота топливо перестало поступать в двигатель.

Дэвид Култхард:

Мне удалось предугадать развитие событий во втором повороте и избежать неприятных последствий. Но уже на третьем круге в двигателе начались перебои, и буквально через несколько поворотов он смолк окончательно, и я потерял второе место. По словам команды, что-то случилось с электросистемой. Что ж, остается только поздравить Кими!

Джанкарло Физикелла:

Система контроля старта отказалась работать. Не знаю уж, в чем именно там дело, да это и не важно. Остается только ждать следующей гонки.

Жак Вильнев:

С самого начала уик-энда мы работали над гоночными настройками и стратегией. Мне, к сожалению, не удалось воспользоваться плодами этой работы. Не повезло, но такова жизнь.

ГРАН ПРИ БРАЗИЛИИ

ЗИГЗАГИ СУДЬБЫ

Все дело в мгновении. Оно определяет жизнь.
Франц Кафка





Потоки воды, низвергающиеся с неба и заливающие трассу автодрома "Интерлагос", задали тон практически всему гоночному уик-энду и предопределили совершенно неожиданный результат Гран При



Чтобы увидеть местные достопримечательности – "фавелас", далеко от автодрома отходить не надо, достаточно просто посмотреть за ограду. Надпись на щите: "Вот что такое Большой Приз!"



Судя по тому, с каким неподдельным удовольствием Ник Хайдфельд играл с бразильскими детдомовцами "в машинки", он и сам еще не совсем вышел из детства. Впрочем, каждый гонщик в душе, наверное, немного ребенок...



Ярно Трулли и Фернандо Алонсо перед Гран При Бразилии время даром не теряли – познакомились с производством дорожных автомобилей Renault, которые по триста штук в день сходят с конвейера завода им. Айртона Сенны в Куритибе

Удивительно злые шутки играет порой судьба с людьми. На сей раз она почему-то избрала своими жертвами двух гонщиков с очень созвучными фамилиями. Один из них, блистательно сражаясь всю гонку не на самой лучшей машине, пробился с предпоследнего места в лидеры и уже ощутил было сладкий вкус своей первой в Формуле-1, очень долгожданной и при этом совершенно неожиданной победы, чтобы в итоге узнать, что победа присуждена не ему. Другой же...

Другой родился и провел детство непосредственно в окрестностях автодрома, учился на нем ездить на карте, но за десять лет выступлений в Формуле-1 добирался до финиша здесь лишь однажды: на самой что ни есть домашней трассе его преследовали сплошные сходы. И вот – заветная поул-позиция, вырванная у соперников в острейшей борьбе, а в самой гонке – возвращенное в упорной и очень эффективной схватке лидерство! Да еще где – в повороте, носящем имя его кумира и всеобщего любимца Бразилии Айртона Сенны! Трибуны взревели от восторга, и тысячи болельщиков повскакивали с мест, приветствуя своего нового героя. Вряд ли можно сомневаться в том, что это были счастливейшие мгновения в жизни бразильского гонщика. Но этим коротким мгновениям счастья так и не суждено было получить триумфального продолжения: спустя буквально пару минут трибуны, охнув, замерли вслед за прервавшей свой стремительный бег алой машиной. А ее пилот, едва перебравшись за ограждение, опустился на столь немилосердную к нему родную землю. В его глазах не было даже слез отчаяния по в очередной раз упущенной на домашней трассе победе. В них была какая-то страшная опустошенность и признание своего бессилия перед судьбой.

Рабочие будни

Если бы вместо города своей хрустальной мечты Остап Бендер попал в Сан-Паулу, то непременно бы разочарованно воскликнул: "Нет, это не Рио-де-Жанейро, это гораздо хуже". Пресловутые зловонные "фавелас" – трущобы – окружают оба города, но в Рио их можно и не заметить за роскошью центральных кварталов города и сиянием пляжей и отелей Ипанемы и Копакабаны. В Сан-Паулу же они составляют единое безрадостное целое с бесконечными заводами и фабриками. Если Рио – это праздный гуляка, то Сан-Паулу – неустанный работяга. Этот пыльный мегаполис, являющийся, по сути, огромным промышленным предприятием и ставший недавно вторым по величине населения городом мира после Токио, продолжает разрастаться и уже давно подобно гигантскому спуту обхватил своими далеко не парадными кварталами автодром, построенный 63 года назад на пустоши между двумя озерами и так и названный – Interlagos, то есть "Межозерный".

Наверное, характер города, принимающего третий этап ЧМ Ф-1, определил и характер "протокольных" мероприятий, в которых приняли участие пилоты Гран При: они были не традиционно светскими, а главным образом гуманитарными. Так, Хайнц-Харальд Френтцен и Ник Хайдфельд в среду посетили детский дом Alegria e Esperanca ("Радость и Надежда") и несколько часов провели в разнообразных играх с его обитателями. Тем временем Михаэль Шумахер на стадионе Vila Belmiro принял участие в тренировочном матче чемпионского футбольного клуба Бразилии Santos и к восторгу заполнивших трибуны болельщиков забил гол с пенальти. Сборы от этого матча пойдут на один из проектов детского фонда ООН. Монтоя подвел итоги детского конкурса "Раскрась шлем Хуана-Пабло", выбрав для выступления на Гран При

ГРАН ПРИ БРАЗИЛИИ



Во время пятничной тренировки машины не столько ехали, сколько плыли – их колеса категорически не желали цепляться за покрытый водой свежий асфальт...

...но, как выяснилось, команды Ф-1 сами себе подложили свинью в виде шин промежуточного типа



Кристиано да Матта, как и положено новичку, "пропился" на домашней трассе, вылетев с нее в ходе первой же тренировки. В боксы пришлось возвращаться на буксире



Дал маху в пятницу и Дженсон Баттон, но уже в ходе квалификации, причем на быстром круге, который зачетным в итоге так и не стал. Зато Баттон стал одним из пилотов, горячо поддержавших "петицию Култхарда и Трулли"



А вот Джанкарло Физикелла и его EJ13 держались на трассе молодцом, предваряя свой успех в юбилейном, 200-м для команды Эдди Джордана Гран При

Бразилии вариант раскраски, придуманный 16-летней колумбийской девочкой, а также провел для нее и для второго победителя, 11-летнего мальчугана, экскурсию по паддоку и боксам и пообедал с юными гостями. Средства, вырученные от продажи шлема после гонки на аукционе, также пойдут на благотворительные цели. Ну а Фернандо Алонсо и Ярно Трулли посетили местное предприятие Renault – ультрасовременный завод им. Айртона Сенны в 500 км к югу от Сан-Паулу, посидели с рабочими, пообедали с руководством, а потом по инициативе Алонсо тоже приняли участие в товарищеском футбольном матче.

И еще наблюдение: каждый Гран При, наверное, отличается, помимо прочего, и своим запахом. Вокруг германских и австрийских трасс стоит стойкий пивной дух и запах сочных шницелей, над итальянскими витает аромат пиццы, французская и бельгийская "благоухают" сырами... Бразильский Гран При пахнет, слава богу, все же не труцобами, а блюдами, приготовленными в "шурраскариас" – популярных в народе заведениях, где любое мясо приготовят так, как вы того пожелаете. Но особой популярностью здесь пользуется вкуснейшее мясо на вертеле, жаренное на углях, которое так и называют – "шурраску". Так что соскучившихся по местной кухне бразильских гонщиков и примкнувшего к ним Монтою ждал подлинный праздник живота. А вот сама гонка на домашней трассе в Сан-Паулу принесла всем четверым – да и не только им – сплошное разочарование, хотя в истории Формулы-1 она наверняка останется одной из самых захватывающих и драматичных.

О важности резино-технических изделий

В то время как в журналистский корпус Формулы-1 изрядный переполох внесло сообщение о том, что аккредитованная на чемпионате сотрудница британской телекомпании ITV угодила в местный госпиталь с симптомами так называемой атипичной пневмонии, продолжающей смертельное шествие по миру, гонщики также были озабочены своей безопасностью, но совсем по иным причинам.

Проведя часть пятничных тестов и всю тренировку под сильным дождем, пилоты пришли к выводу, что проводить квалификацию и гонку в таких условиях будет сродни чуть ли не самоубийству. Проблема заключалась в том, что по новым правилам в каждой гонке может быть использован лишь один вид дождевых шин, и как японские, так и французские "резинщики" привезли на бразильский этап, согласно пожеланию команд, шины не для сильного дождя, а "промежуточного" типа, на которых машины решительно не хотели держаться на трассе, на большей части которой был уложен свежий, еще очень скользкий асфальт. Это и изложил один из лидеров ассоциации пилотов Гран При Дэвид Култхард совместно с Ярно Трулли в петиции, которую подписал также еще ряд гонщиков и в которой директору гонки Чарли Уайтингу предлагалось отменить квалификацию. Жак Вильнев, узнав об этом и поддерживая свою репутацию главного задиры и экстремала в Формуле-1, немедленно поднял подписавших петицию соперников на смех, назвал их "малодушными" и пояснил: "Мы не можем так разочаровать зрителей. Шоу должно продолжаться. На мой взгляд, условия не такие уж и экстремальные. Если кто-то считает иначе, пусть просто умерит свой темп".

Выразил свою точку зрения, пожав плечами, и Макс Мосли: "С учетом того что проливные дожди в Бразилии – обычное дело, удивительно, что команды выбрали промежуточные шины, а теперь жалуются".

Култхарду пришлось оправдываться, уточняя: "Мы не требовали отменить квалификацию, а лишь решили помочь Чарли принять правильное решение, ознакомив его с мнением гонщиков. Ну, нет так нет".

В итоге пятничная квалификация, несмотря на сильный дождь, состоялась, но представители всех команд, включая и Вильнева, твердо высказались за скорейший пересмотр правила, предписывающего использование лишь одного типа дождевой резины. Черту под спорами подвел сам пятикратный чемпион, вылетевший с трассы на подготовительном круте и вынесший вердикт в стиле "торг здесь неуместен": "Надеюсь, теперь даже те, кто ратовал за новое правило, убедились в своей неправоте и изменят мнение".

Шумахер-старший в результате сумел показать лишь пятое время, уступив не только своему партнеру по команде и "супостатам" из McLaren, но и Марку Уэбберу, завоевавшему "под знаком Водолеса" пятничный поул и сотворившему тем самым настоящую сенсацию.

Еще большим провалом — всего лишь седьмым местом — обернулась для действующего чемпиона субботняя, окончательная квалификация. Зато австралийский пилот подтвердил не случайный характер вчерашнего успеха, квалифицировавшись третьим, уступив обладателю поул-позиции всего пять сотых и вклинившись между двумя лидирующими в чемпионате McLaren! Отличился и Джанкарло Физикелла, занявший непривычно высокую в последнее время для Jordan восьмую позицию, и Ральф Шумахер, который, словно вняв резкой критике руководства BMW.Williams, наконец-то опередил в квалификации своего партнера по команде.

Но главным героем квалификации стал, несомненно, Рубенс Баррикелло, впервые завоевавший поул на своей домашней трассе и горящий желанием одержать победу и в воскресной гонке, прервав невероятно долгую цепь неудач, преследовавших его на "Интерлагосе". Последним бразильцем, девять лет назад, буквально за месяц до своей трагической гибели завоевавшим здесь поул-позицию, был легендарный Айртон Сenna. А свой домашний Гран При с начала его проведения бразильские гонщики выигрывали, в частности, в 1973, 1983 и 1993 годах. Рубенс был просто "обязан" поддержать традицию...

В субботу радости Рубенса Баррикелло не было предела: наконец-то долгожданная поул-позиция на домашней трассе — первая за десять лет его выступлений в Формуле-1! Растроганный и ликующий Рубиньо даже пообещал в случае победы в воскресенье прыгнуть с пьедестала на руки своих болельщиков в стиле солиста рок-группы Guns n' Roses. Увы, прыгать ему так и не пришлось...

Дэвид Култхард стал инициатором предложения об отмене пятничной квалификации, сочтя проведение ее под дождем слишком опасным, в то время как его невозмутимый финский партнер "водобоязнь" не страдал

SUTTON-IMAGES.COM





Все течет, все изменяется

Погодные условия Гран При Бразилии очень схожи с малайзийскими: такая же жара, почти такая же влажность, нелегко приходится и гонщикам, и их машинам. А тут еще тропический ливень, которого в Малайзии все же удалось избежать, догнал-таки участников чемпионата мира еще в пятницу, а воскресенье перед гонкой разразился с новой силой. И ситуацию на трассе юбилейного, 700-го этапа чемпионатов мира вполне можно было описать известной цитатой из Ильфа и Петрова: "Волны перекатывались через мол и падали вниз стремительным домкратом". Именно эти "волны", а точнее – обильные потоки дождевой воды шириной с небольшую речку, в силу разницы высот стекавшие на трассу и пересекавшие ее, опять же по иронии судьбы, в "Солнечном повороте" (Curva do Sol), в сочетании с пресловутым "шинным фактором" и превратили гонку в триллер с непредсказуемым во всех отношениях финалом.

Старт Гран При Бразилии был отложен на четверть часа, что позволило хотя бы дожидаться прекращения сильного дождя, но трасса все равно оставалась чрезвычайно мокрой, и старт был дан за машиной безопасности, которая на весьма невысокой скорости вела за собой гонщиков на протяжении восьми кругов. С учетом такого начала гонки Френтцен и Ферстаппен, чтобы пересечь в настроенную под дождь и полностью заправленную в расчете на один пит-стоп запасную машину, предпочли стартовать с пит-лейн. Компанию им составил Пиццония, также заливший полные баки бензина, и Ферман.

Последнего, впрочем, уже на восьмом круге зазывают на пит-стоп для дозаправки, а кругом раньше полные баки заправляют Физикелле, что отбросило его на предпоследнее место, но во многом решило исход гонки.

Порядок следования гонщиков изменился, как только машина безопасности ушла с трассы: Култхард захватил лидерство, уверенно обогнав Баррикелло, а Райкконен вышел на третье место, обойдя Уэббера. Но на этом не успокоился и принялся, моментально оставив бразильца позади, атаковать своего партнера по команде, пока парой кругов спустя не опередил и его. Обошел шотландца и Монтойя, в то время

Крушение – иначе и не скажешь – Марка Уэббера стало эффектным началом драматического конца гонки. От машины, как видно, остались лишь "рожки да ножки". Вернее, их-то как раз и не осталось

Оливье Панису фортуна в очередной раз нанесла удар, на сей раз в спину, а слепым орудием в ее руках стал Ральф Ферман. Невезучему французу оставалось лишь развести руками

Главные герои ГП Бразилии '03, в числе которых были и эти трое – Рубенс Баррикелло, Марк Уэббер и Кими Райкконен, – подарили зрителям немало красивейших моментов. Но последний был за это достоин вознаграждения, в то время как первый остался "на бобах"



как Ральф Шумахер не удержал свой Williams, вылетел сам и помешал Трулли, но оба, потеряв позиции, все же сумели вернуться в гонку. Старший же Шумахер вслед за Уэббером опередил все более отстающего Баррикелло, оттеснив того на шестое место, а затем и австралийца, и Монтою, явно пробиваясь в лидеры.

Но неожиданное разрушение подвески Jordan Ральфа Фермана вновь спутало все карты. Неуправляемая машина ирландца врезалась в Toyota Паниса, оба автомобиля усеяли трассу обломками, и гонку вновь повела за собой машина безопасности. Десять пилотов, следующих за Райкконеном, тут же отправляются на пит-стоп, причем австралийская история почти повторяется: Вильнев подъезжает к боксам вслед за Баттоном, Трулли теряет время за Алонсо.

После рестарта Баррикелло и Монтойа активно бросились вперед, обогнав оказавшегося перед ними Кристиано да Матту, и тут началась эпидемия вылетов в Curva do Sol. Раньше, еще на 16-м круге здесь вынесло Уилсона, но до ограждения он все же не долетел, хотя машина и заглохла. А затем в одну и ту же секцию ограждения удивительно кучно "легли" по очереди Монтойа и Пиццония на 25-м круге, действующий чемпион на 27-м, Ферстаппен на 31-м и Баттон на 33-м. Последним "поскользнулся" там же Уэббер одиннадцатую кругами спустя, но сумел мастерски поймать машину и продолжить гонку, в то время как для всех перечисленных выше она закончилась.

На подсохнувшей, но местами все еще очень мокрой трассе промежуточные шины сполна проявили свой капризный характер, и те же самые гонщики то набирали стремительный темп, то вдруг начинали отставать. Вновь сменился и лидер: им вторично становится Култхард, когда во время следующего "периода безопасности" Райкконен, в свою очередь, отправляется на дозаправку, после чего начинает на удивление резво вновь пробираться вперед.

Тем временем Баррикелло, поддав "газу", повис на хвосте у Култхарда, демонстрируя твердое решение захватить лидерство и привести свою Ferraги к долгожданному победному финишу на родной земле. И стоило Дэвиду дать слабину и чересчур широко зайти в первый поворот, как бразилец вырвался-таки вперед и сразу устремился в отрыв. Но дальше случилась та самая драма, описанная в начале этого репортажа, и лидерство вернулось к шотландцу.

Своей кульминации гонка достигла к 52-му кругу. Отправившись на последний пит-стоп, Дэвид Култхард уступил первую позицию своему товарищу по команде, а незадолго до этого опередивший Трулли Алонсо переместился на третье место. Вторым же к этому времени оказался как-то незаметно пробившийся по ходу гонки с предпоследнего места Физикелла, который к тому же стал буквально наступать на пятки лидеру – Райкконену! И произошло невероятное: парой кругов спустя "ледяной" финн не выдержал давления со стороны упрямого итальянца, ошибся почти аналогично Култхарду, когда того обогнал Баррикелло, и пропустил пилота Jordan вперед!

Но ни тот, ни другой не мог быть уверен в исходе гонки – количество бензина в баках обеих машин в расчете на всю оставшуюся дистанцию было критическим. А между тем в конце круга Уэббер вторично "теряет" свой Jaguar, но на этот раз не может восстановить контроль над крутящейся волчком машиной и вдребезги разбивает ее об ограждение. В который уже раз на трассу выезжает машина безопасности, и Райкконен тут же отправляется на пит-стоп. Физикелла же, надеясь дотянуть до финиша без дозаправки, продолжает движение. Ему, благодаря предупреждению по радио, удается пробраться между густо усеявших последний поворот обломков. Но этого не удается Алонсо, и молодой испанец на всей скорости врезается в одно из колес машины Уэббера! Renault с огромной силой

"Ручьи", текущие поперек трассы в повороте Curva do Sol, "смыли" шестерых гонщиков. Первым из них стал Уилсон, за ним последовали Монтойа и Пиццония

Четвертым к этой теплой компании присоединился действующий чемпион мира, который мужественно и решительно пробивался с седьмой позиции все выше и выше, пока не наступил на те же "грабли"

Дженсон Баттон пополнил ряды гонщиков, вылетевших в злополучном "Солнечном повороте", в то время как его более опытный (и более осторожный?) партнер по команде благополучно заработал в этой невероятной гонке очки

Ярно Трулли удалось благополучно пробраться между обломками Jaguar Марка Уэббера, а вот его товарищу Фернандо Алонсо не повезло – он угодил прямо в лежащее посреди трассы колесо. Из машины молодой испанец выбрался сам, но затем из-за сильного шока и боли в ноге опустился на землю



ГРАН ПРИ БРАЗИЛИИ

ударяется об ограждение с левой стороны, буквально взорвав его, а затем, рикошетом, но с такой же силой – в противоположное, и гонку останавливают! Столь страшные удары могли серьезно покалечить гонщика, но, к счастью, Фернандо отделался лишь ушибами, хотя испытал сильный шок и был отправлен в госпиталь для обследования.

Тем временем перегревшийся на низкой скорости мотор машины Джанкарло загорается, но в стане Jordan ликут: на момент появления красных флагов дистанция была пройдена на 75%, а Физикелла лидировал и, таким образом, казалось бы, стал победителем 200-го, юбилейного для своей команды Гран При! И это спустя всего пару дней после того, как разбитый и ядовитый Эдди Ирвайн публично назвал команду Эдди Джордана «слабой тенью себя самой прежней!» Но очень скоро ликование сменяется разочарованием, поскольку результаты, согласно правилам, определяют по положению гонщиков двумя кругами ранее, и победителем становится Кими Райкконен! Сказать, что Джанкарло был разочарован – все равно, что ничего не сказать...

Позже результаты гонки будут пересмотрены. На основании свидетельств, предоставленных в распоряжение FIA, будет доказано, что машина №11 к моменту остановки гонки (согласно первоначальному протоколу – на 55-м круге) уже успела пересечь финишную черту и уйти на 56-ой круг, и что результаты гонки должны быть определены исходя из положения машин в конце 54-го, а не 53-го круга, как считалось ранее. А это, в свою очередь, будет означать, что победителем гонки является не Кими Райкконен, а Джанкарло Физикелла!

Но все это произойдет лишь спустя пять дней. А пока, хоть парой часов раньше гонщик Jordan даже о «серебре» вряд ли мог мечтать, на вторую ступень пьедестала он поднимался скорее с горечью в душе, чем с радостью. В честь победителя же пока звучал гимн Финляндии...

Борис Мурадов

Миг триумфа: Джанкарло торжествует. Юбилейная, 200-я гонка его команды, которую последнее время уже чуть ли не списывают «в утиль», – и он, даже не смея и мечтать об этом до старта, завершает гонку лидером! Вот она, его первая в Формуле-1 победа!



И миг глубочайшего разочарования: победу присуждают другому. Судьба совершила еще один непредсказуемый и жестокий зигзаг, и членам команды Jordan остается лишь утешать друг друга. Они ведь еще не знают, что спустя всего пять дней заслуженную победу им вернут...





ГРАН ПРИ БРАЗИЛИИ

Gran Premio do Brazil

04/04—06/04

Автодром "Интерлагос" Сан-Паулу

Количество кругов:54
Длина круга:4,309 км
Общая длина:232,656 км
Финиш/старт:0,030 км
Старт гонки (Москва):21:00
Расположение:16 км к югу от центра Сан-Паулу

www.gpbrasil.org

На этом Гран При...

впервые с гонки в Спа 1998 года ни одна машина команды Ferrari не добралась до финиша Гран При. За это время в 72 гонках автомобилей из Маранелло досрочно прекращали борьбу лишь 21 раз

Внутрикомандные противоборства в квалификации

М. Шумахер	2:1	Р. Баррикелло
Х.-П. Монтойя	2:1	Р. Шумахер
Д. Култхард	3:0	К. Райкконен
Я. Трулли	1:2	Ф. Алонсо
Н. Хайдфельд	2:1	Х.-Х. Френтцен
Дж. Физикелла	3:0	Р. Ферман
М. Уэббер	2:1	А. Пиццония
Ж. Вильнев	1:2	Дж. Баттон
Дж. Уилсон	0:2	Й. Ферстаппен
О. Панис	3:0	К. да Матта

3



20 — место вылета с трассы машины №20

20 — место схода с трассы машины №20

Победитель 2002 г.:Михаэль Шумахер/Ferrari F2002: 1:31'43.663

Рекорд круга в квалификации (до 2003 г.): 1'13.114 (2002 г., Хуан-Пабло Монтойя/Williams FW24)

Рекорд круга в гонке (до 2003 г.):1'14.755 (2000 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F1-2000)

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

ТЕСТЫ. ПЯТНИЦА

Облачно. Сухо-ливень Ветер: 15-19 °C
8.30-10.30 Асфальт: 13-21 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+с
1	7 Я. Трулли	1'14.262/41	—
2	15 А. Пиццония	1'14.464/34	0.202
3	14 М. Уэббер	1'14.492/35	0.230
4	8 Ф. Алонсо	1'14.680/39	0.418
5	11 Дж. Физикелла	1'15.092/23	0.830
6	34 А. Мак-Ниш	1'16.087/16	1.825
7	19 И. Ферстаппен	1'16.322/18	2.060
8	12 Р. Ферман	1'16.559/27	2.297
9	18 Дж. Уилсон	1'16.615/24	2.353

В ср. поб.: 208.887 км/ч; из-за отказа датчика системы хронометража во время ГП Бразилии мы не приводим результаты лучших секторов.

ТРЕНИРОВКА. ПЯТНИЦА

Облачно. Ливень Ветер: 20-22 °C
11.00-12.12 Асфальт: 19-21 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+с
1	1 М. Шумахер	1'28.060/9	—
2	5 Д. Култхард	1'28.188/10	0.128
3	17 Дж. Баттон	1'28.903/10	0.843
4	7 Я. Трулли	1'29.607/4	1.547
5	3 Х.-П. Монтойя	1'30.885/10	2.825
6	2 Р. Баррикелло	1'31.462/6	3.402
7	20 О. Панис	1'31.518/5	3.458
8	21 К. да Матта	1'31.548/6	3.488
9	11 Дж. Физикелла	1'32.603/7	4.543
10	10 Х.-Х. Френтцен	1'33.131/9	5.071
11	14 М. Уэббер	1'33.714/3	5.654
12	4 Р. Шумахер	1'35.013/9	9.653
13	19 И. Ферстаппен	1'37.226/3	9.466
14	9 Н. Хайдфельд	1'38.728/7	10.66
15	16 Ж. Вильнев	1'48.359/8	20.29
16	12 Р. Ферман	1'57.783/3	29.72
17	6 К. Райкконен	-/2	—
18	15 А. Пиццония	-/2	—
19	18 Дж. Уилсон	-/2	—
20	8 Ф. Алонсо	-/2	—

В ср. поб.: 176.157 км/ч

00-15 мин. Дождь продолжает поливать "Интерлагос". Гонщики не спешат на трассу, а те, кто все же рискнул покинуть боксы, проехав круг-два, вновь сворачивают обратно. Общее недовольство вызывает тот факт, что обе шинные компании предложили командам лишь "промежуточные" шины, совершенно неэффективные в условиях тропического ливня. Райкконен, выехавший первым, тут же ошибается — McLaren лидера чемпионата аквапланирует, скользит по траве и едва не врезается в ограждение трассы. Кими возвращается в боксы и предпочитает завершить на этом тренировку.

15-30 мин. Круги на время первым начинает проходить Френтцен — первый результат немца 1'40.2. С каждым следующим разом время Хайнца-Харальда все лучше, гонщик Sauber показывает уже 1'33.131, но на следующем круге вылетает с трассы. Лишь после этого примеру немца следует Хайдфельд, Вильнев и Култхард, но поначалу никому из них не удается опередить гонщика Sauber. Канадец вскоре и вовсе прерывает попытку и сворачивает в боксы.

30-45 мин. Активность на "Интерлагосе" потихоньку возрастает — дождь уже не такой сильный, как раньше, хотя не похоже, что он скоро закончится. Монтойя — 1'30.885. Замирает на краю трассы маши-

на Хайдфельда — отказала гидросистема. Култхард проходит круг, на две секунды перекрывая результат колумбийца (1'28.188), но еще несколько минут спустя время уже самого Давида превосходит М. Шумахер: 1'28.061. После 15-минутной паузы покидает пит-лейн Вильнев — механикам BAR удалось устранить неполадки в электросистеме.

45-60 мин. Пиццония ошибается в Subida do Lago — машина срывается с траектории из-за аквапланирования, ударяется о барьер с одной стороны трассы, отлетает обратно и врезается в противоположный. Разбитый Jaguar замирает на траектории. Тренировка остановлена на 12 минут. За это время дождь вновь припускает, и улучшить результат Михаэля никто уже не может. Renault Алонсо соскальзывает с мокрого асфальта в Senna's S и по касательной ударяется в отбойник. Машина повреждена, но Фернандо удается добраться до боксов. Наконец показывается на трассе Ферман на отремонтированном Jordan, но Ральф успевает преодолеть лишь несколько кругов и его результат (1'57) уступает лучшему времени почти полминуты. Лишь 16 пилотов показали по ходу тренировки значительное время. В Minardi же и вовсе решили не рисковать — Ферстаппен и Уилсон общими усилиями проехали за час всего пять кругов.

КВАЛИФИКАЦИЯ. ПЯТНИЦА

Облачно. Ливень Ветер: 23-25 °C
14.00-15.00 Асфальт: 20 °C

№	Пилот	П	Время	+с
1	14 М. Уэббер	19	1'23.111	—
2	2 Р. Баррикелло	4	1'23.249	0.138
3	6 К. Райкконен	1	1'24.607	1.496
4	5 Д. Култхард	2	1'24.655	1.544
5	1 М. Шумахер	6	1'25.585	2.474
6	20 О. Панис	20	1'25.614	2.503
7	16 Ж. Вильнев	12	1'25.672	2.561
8	15 А. Пиццония	17	1'25.764	2.653
9	8 Ф. Алонсо	5	1'26.203	3.092
10	10 Х.-Х. Френтцен	9	1'26.375	3.264
11	21 К. да Матта	15	1'26.554	3.443
12	7 Я. Трулли	7	1'26.557	3.446
13	4 Р. Шумахер	8	1'26.709	3.598
14	11 Дж. Физикелла	16	1'26.726	3.615
15	19 И. Ферстаппен	14	1'26.886	3.775
16	9 Н. Хайдфельд	11	1'27.111	4.000
17	3 Х.-П. Монтойя	3	1'27.961	4.850
18	12 Р. Ферман	13	1'28.083	4.972
19	18 Дж. Уилсон	18	1'28.317	5.206
20	17 Дж. Баттон	10	—	—

В ср. поб.: 186.646 км/ч; В макс.: 287.3 км/ч (Монтойя). Примечание: "П" — порядок выезда пилотов на трассу

1-5 С неба по-прежнему капает, но уже совсем чуть-чуть. Райкконен, как и в тренировке, первым покидает боксы. Однако на этот раз Кими проходит круг безошибочно — 1'24.607. Култхард проигрывает товарищу по команде совсем немного из-за небольшой ошибки в Mergulho. Гораздо больше теряет Монтойя — в Fera Dura Williams колумбийца разворачивает на участке свежеуложенного асфальта. Хуан-Пабло возвращается на трассу, но теряет на этом около четырех секунд. Баррикелло удается отличный круг (1'23.249), а вот Алонсо не удается поспорить с более опытными пилотами.

6-10 Во время перерыва дождь заметно усилился. М. Шумахера закрутило во время подготовительного круга, но зачетный немец преодолел без ошибок, хотя и показал лишь 4-й результат. Трулли, Р. Шумахер и Френтцен также оказываются не в состоянии побороться даже с Алонсо, а вот Баттону не везет гораздо сильнее — на выходе из Subida do Lago BAR Джонасона наезжает колесом на ограничительную линию и британец теряет управление. Машина скользит по траве и налетает на пластиковые щиты, показывающие расстояние до поворота. Заднее антикрыло повреждено, и Баттон прерывает попытку, а квалификацию останавливают на пять минут.

11-15 Пока судьи очищают трассу от обломков, дождь стихает окончательно. Трасса мокрая, но быстро подсыхает. Хайдфельд осторожничает и потому оказывается лишь предпоследним. Вильнев, хотя и уступает времени Баррикелло 2.5 с, поднимается на 5-ю позицию. Впервые участвующий в соревнованиях на "Интерлагосе" Ферман к тому же страдает от избыточной поворачиваемости своего Jordan и оказывается последним. Опытному Ферстаппену удается опередить Хайдфельда и Монтойю, еще быстрее на домашней трассе да Матта (хотя в последний раз Кристиано выступал здесь еще в 1994 году).

16-20 Джанкарло Физикелла также мешает избыточная поворачиваемость Jordan, а Пиццония за рулем запасной машины поднимается на 6-ю строчку протокола. Уилсон едва не теряет управление на по-прежнему сырой стартовой прямой. Двистину удается "поймать" машину, но его время уступает результатам соперников. А вот Уэббер пользуется капризами бразильской погоды — безошибочный круг по заметно просохшей трассе, и австралиец неожиданно оказывается во главе квалификации (1'23.111)! Закрывающий сессию Панис наверняка смог бы побороться за пятничную поул-позицию, но на Toyota отказала противобуксочная система.

ТРЕНИРОВКА. СУББОТА

Пер. обл. Сухо		Воздух: 17-22 °C	
9.00-11.00		Асфальт: 16-29 °C	
№	Пилот	ЛК/Всего	+с
1	20. О. Панис	1'13.457/36	-
2	1. М. Шумахер	1'13.546/32	0.089
3	7. Я. Трулли	1'13.621/30	0.164
4	5. Д. Култхард	1'13.893/33	0.436
5	3. Х.-П. Монтоя	1'13.929/34	0.472
6	6. К. Райкконен	1'13.946/31	0.489
7	2. Р. Баррикелло	1'13.993/34	0.536
8	14. М. Уэббер	1'14.102/42	0.645
9	4. Р. Шумахер	1'14.192/35	0.735
10	8. Ф. Алонсо	1'14.209/41	0.752
11	11. Дж. Физикелла	1'14.224/33	0.767
12	17. Дж. Баттон	1'14.464/44	1.007
13	15. А. Пиццония	1'14.511/42	1.054
14	16. Ж. Вильнев	1'14.532/43	1.066
15	9. Н. Хайдфельд	1'14.744/35	1.287
16	21. К. да Матта	1'14.819/37	1.362
17	10. Х.-Х. Френтцен	1'14.921/36	1.464
18	12. Р. Ферман	1'15.475/31	2.018
19	19. И. Ферстаппен	1'15.610/33	2.153
20	18. Дж. Уилсон	1'16.067/25	2.610

V ср. поб.: 211.176 км/ч

КВАЛИФИКАЦИЯ. СУББОТА

Пер. обл. Сухо		Воздух: 25-28 °C	
14.00-15.00		Асфальт: 36-39 °C	
№	Пилот	Время	+с
1	2. Р. Баррикелло	1'13.807	-
2	5. Д. Култхард	1'13.818	0.011
3	14. М. Уэббер	1'13.851	0.044
4	6. К. Райкконен	1'13.866	0.059
5	7. Я. Трулли	1'13.953	0.146
6	4. Р. Шумахер	1'14.124	0.317
7	1. М. Шумахер	1'14.130	0.323
8	11. Дж. Физикелла	1'14.191	0.384
9	3. Х.-П. Монтоя	1'14.223	0.416
10	8. Ф. Алонсо	1'14.384	0.577
11	17. Дж. Баттон	1'14.504	0.697
12	9. Н. Хайдфельд	1'14.631	0.824
13	16. Ж. Вильнев	1'14.668	0.861
14	10. Х.-Х. Френтцен	1'14.839	1.032
15	20. О. Панис	1'14.839	1.032
16	12. Р. Ферман	1'15.240	1.433
17	15. А. Пиццония	1'15.317	1.510
18	21. К. да Матта	1'15.641	1.834
19	19. И. Ферстаппен	1'16.542	2.735
20	18. Дж. Уилсон	1'16.586	2.779

V ср. поб.: 210.175 км/ч; V макс.: 317.5 км/ч (Монтоя).

ГОНКА. ВОСКРЕСЕНЬЕ

Облачно. Дождь-сыро				Воздух: 21-23 °C	
14.15				Асфальт: 20-23 °C	
№	Пилот	К	Время	ЛК/№	Vcp
1 6	Дж. Физикелла	54		1'23.454/51	
2 11	К. Райкконен	54		1'24.104/39	
3 8	Ф. Алонсо	54		1'23.770/41	
4 5	Д. Култхард	54		1'23.132/40	
5 10	Х.-Х. Френтцен	54		1'23.089/53	
6 16	Ж. Вильнев	54		1'24.463/48	
7 14	Р. Шумахер	54		1'24.778/46	
8 7	Я. Трулли	54		1'25.036/43	
9 4	М. Уэббер	53	НФ	1'24.956/50	
10 21	К. да Матта	53	+1 круг	1'27.080/47	
НК 2	Р. Баррикелло	46	НФ	1'22.032/46	149.411
НК 17	Дж. Баттон	32	НФ	1'26.042/17	143.269
НК 19	И. Ферстаппен	30	НФ	1'28.010/25	141.249
НК 1	М. Шумахер	26	НФ	1'24.040/18	141.689
НК 3	Х.-П. Монтоя	24	НФ	1'25.814/24	138.879
НК 15	А. Пиццония	24	НФ	1'27.990/24	138.730
НК 20	О. Панис	17	НФ	1'30.494/17	133.393
НК 12	Р. Ферман	17	НФ	1'29.159/13	133.337
НК 18	Дж. Уилсон	15	НФ	1'28.023/15	131.506
НК 9	Н. Хайдфельд	8	НФ	2'11.396/4	110.551
V cp. км: 189.101 км/ч. Хронометраж на финише отсутствует					

V ср. лк: 189.101 км/ч. Хронометраж на финише отсутствует

ЧЕМПИОНАТ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ

Пилот	Очки	Пилот	Очки
1. К. Райкконен	24	11. Ж. Вильнев	3
2. Д. Култхард	15	12. Дж. Баттон	2
3. Ф. Алонсо	14	13. Н. Хайдфельд	1
4. Дж. Физикелла	10	14. М. Уэббер	0
5. Я. Трулли	9	15. К. да Матта	0
6. Х.-П. Монтоя	8	16. Р. Ферман	0
7. Р. Баррикелло	8	17. И. Ферстаппен	0
8. М. Шумахер	8	18. А. Пиццония	0
9. Р. Шумахер	8	19. Дж. Уилсон	0
10. Х.-Х. Френтцен	7	20. О. Панис	0



КУБОК КОНСТРУКТОРОВ

Команда	Очки	Команда	Очки
1. McLaren	39	6. Sauber	8
2. Renault	23	7. BAR	5
3. Ferrari	16	8. Jaguar	0
4. Williams	16	9. Toyota	0
5. Jordan	10	10. Minardi	0

00-15 мин. Асфальт лишь слегка влажный, но небо безоблачно, и пилоты не задерживаются в боксах. Первая позиция переходит из рук в руки практически каждую минуту, однако пока никому из гонщиков не удается подобраться к лучшему результату уик-энда, установленному Трулли во время пятничных тестов (1'14.2).

15-30 мин. Вперед выходит пара пилотов McLaren (у Култхарда 1'14.702), но в одной секунде от времени шотландца 13 гонщиков. Toyota Паниса скачет по траве на выходе из Juncos. Алонсо — 1'14.545, а вот у Трулли не в порядке сцепление.

30-45 мин. Трасса нагревается, и скорости продолжают расти. У Р. Шумахера 1'14.192 (лучшее время уик-энда). Френтцен выскакивает на траву в Senna's S. Ральф ошибается на торможении в первом повороте, но оба немца продолжают тренировку. С рекордами первого и третьего секторов вперед выходит Баррикелло (1'14.071).

45-60 мин. Активность на трассе по-прежнему высока, но пилоты тренируются с топливом на борту, поэтому результат Рубенса по-прежнему остается лучшим. Механики BAR меняют днище на машине Вильнева. Перед Laranja не удерживается на асфальте Williams Р. Шумахера.

60-75 мин. Райкконен уже быстрее 1'14 — 1'13.946, но практически тут же молодого финна обгоняет М. Шумахер (1'13.546). Toyota да Матты разворачивает в первом повороте бразильского автодрома, и мотор автомобиля глохнет. Тренировка для Кристиано на этом завершена.

75-90 мин. Ральф вновь ошибается в том же месте, что до этого. Там же, перед Laranja, выскакивает с трассы и Jaguar Уэббера. Панис — 1'13.457! На последних минутах многие пилоты пытались опередить француза, но лучшее, чего удалось добиться, — 4-е время у Култхарда. Френтцен и вовсе выпетел в Cotovelo в самом конце тренировки.

РАЗМИНКА. СУББОТА

Пер. обл. Сухо		Воздух: 25 °C	
13.30-13.45		Асфальт: 35 °C	
№	Пилот	ЛК/Всего	+с
1	6. К. Райкконен	1'13.886/4	-
2	2. Р. Баррикелло	1'14.002/7	0.116
3	1. М. Шумахер	1'14.166/6	0.280
4	5. Д. Култхард	1'14.253/5	0.367
5	3. Х.-П. Монтоя	1'14.321/5	0.435
6	14. М. Уэббер	1'14.584/4	0.698
7	17. Дж. Баттон	1'14.690/7	0.804
8	4. Р. Шумахер	1'14.719/3	0.833
9	16. Ж. Вильнев	1'14.768/5	0.882
10	9. Н. Хайдфельд	1'14.773/6	0.887
11	7. Я. Трулли	1'14.863/6	0.977
12	11. Дж. Физикелла	1'14.913/4	1.027
13	8. Ф. Алонсо	1'14.934/4	1.048
14	15. А. Пиццония	1'15.245/4	1.359
15	10. Х.-Х. Френтцен	1'15.291/4	1.405
16	21. К. да Матта	1'15.352/6	1.466
17	20. О. Панис	1'15.401/5	1.515
18	12. Р. Ферман	1'16.115/4	2.229
19	19. И. Ферстаппен	1'16.744/3	2.858
20	18. Дж. Уилсон	1'16.935/4	3.049

V ср. поб.: 209.950 км/ч

1-5 Неудачник вчерашней квалификации Баттон первым покидает пит-лейн. Британец чуть ошибается на третьем секторе и показывает время 1'14.504. Уилсон, сделавший ставку на жесткий тип псевдосликов Bridgestone, намного медленнее Дженсона, и Ферману, даже несмотря на недостаточно хороший баланс автомобиля и небольшую ошибку по ходу круга, удается опередить долгового гонщика Minardi. Монтоя, попавший в первую квалификационную группу после ошибки накануне, предсказуемо быстрее всех (1'14.223), хотя и «мажет» последний поворот. Хайдфельду также не удается пройти круг чисто, и немецкий пилот пока третий.

6-10 Ферстаппен, тоже выбравший жесткую резину, опережает лишь товарища по команде. Зато отличный круг удается Физикелле (1'14.191) — пилот Jordan оказывается на промежуточной позиции. Впрочем, итальянца тут же опережает, даже несмотря на недостаточную поворачиваемость машины, мелкие ошибки в одних поворотах и излишнюю осторожность в других, Р. Шумахер: 1'14.124. Но и немец оставался первым лишь пару минут: вперед выходит Трулли (1'13.953). Замыкающему вторую группу да Матте блеснуть на домашней трассе помешали неполадки в рулевым управлении.

11-15 Френтцен уступает времени Трулли по итогам круга меньше секунды, но оказывается лишь 7-м — столь плотны результаты. Баки Renault Алонсо почти полны, поэтому испанец также заметно медленнее товарища по команде. Столь быстрому в пятницу Пиццонии на этот раз показать хороший результат мешают барахляющие тормоза Jaguar, а у Вильнева в самом начале круга из-за сбоя в электросистеме теряет мощность двигатель. Также не удается вмешаться в спор за верхние строчки протокола Панису — Оливье допускает серьезную ошибку на втором секторе бразильской трассы.

16-20 М. Шумахер ошибается в первом повороте и на тяжелой машине остается лишь третьим, а Култхард проходит круг отлично и показывает 1'13.818. Из-за ошибки в Pinerinho Райкконен чуть уступает товарищу по команде, а Баррикелло под рев трибун опережает Дэвида на ничтожные 0.011 с! Рубенс, ликуя, возвращается в боксы, приветствуя болельщиков, а за его спиной чудеса творит Уэббер — гонщик Jaguar превосходит результат бразильца и на первом, и на втором секторе, но все же уступает совсем чуть-чуть, оказываясь в итоге третьим. Результаты четырех первых пилотов уложились буквально в мгновение ока — Баррикелло отделили от Райкконена лишь 0.059 с!

Из-за ливня старт отложен на 15 минут и дается за автомобилем безопасности. Френтцен предпочел стартовать с пит-лейн на запасной машине с «мокрыми» настройками и полным баком, Ферстаппену пришлось сделать то же самое — основная машина отказала, а Пиццония и Фермана команды решили обезопасить от возможного столкновения в первом повороте.

- Панис (14-й) сворачивает в боксы и теряет пять мест.
- Также пит-лейн посещает Физикелла (8-й; 11.2), пропуская 11 соперников.
- Дозаправляется и замыкающий гонку Ферман. В конце круга автомобиль безопасности покидает трассу. Баррикелло (1-й) почти до белой линии еле плетется, надеясь «убежать» от преследователей резким рывком.
- Замысел бразильца провалился — в 1-м повороте гонку возглавляет Култхард. Райкконен обгоняет Уэббера в Juncos и выходит на 3-е место, далее следуют Монтоя, Трулли, Р. Шумахер и М. Шумахер. Sauber Хайдфельда останавливается из-за отказа масляной системы.
- Баррикелло (2-й) пропускает еще и Райкконена (в 1-м повороте) с Монтой (перед Subida do Lago), одну позицию теряет и Уэббер. Р. Шумахер (7-й) обгоняет Трулли, Пиццония (15-й) — Ферстаппена.
- Райкконен совершает третий обгон в 1-м повороте и возглавляет гонку. Култхард же пропускает еще и Монтою (3-й) в Curva do Sol. Также два места теряет Баррикелло (4-й). Р. Шумахера (6-й) и Трулли (7-й) разворачивает в Curva do Sol — немец продолжает гонку 11-м, итальянец — 9-м. Пиццония (16-й) опережает Френтцена.
- Ральф (11-й) оставляет позади Вильнева.
- Возвращает 2-ю позицию Култхард, опередив Монтою после Juncos.
- Там же Уэббер пропускает атаку М. Шумахера (5-й).
- Оставив позади Монтою в Cotovelo, Микхалз попадает в тройку. Уилсон (12-й) теряет управление, «форсируя реку» в Curva do Sol и выбывает из гонки.
- Баррикелло на подсыхающей трассе выходит на 5-е место, обогнав Уэббера. На стартовой прямой поджигается передняя правая подвеска на Jordan Фермана (18-й). Неуправляемая машина в 1-м повороте налетает на Toyota Паниса (16-й). Для обоих гонка завершена.
- Чтобы убрать с трассы заднее антикрыло Toyota, руководители гонки выпускают машину безопасности. 10 пилотов сворачивают в боксы, из лидеров лишь Райкконен остается на трассе. Трулли и Вильневу приходится терять время, а Алонсо по ошибке ставят псевдослики!
- Култхард (2-й; 6.8) и М. Шумахер (3-й; 8.7) даже не теряют позиций. Далее следуют не останавливавшийся да Матта и Баррикелло, опередивший за счет пит-стопа Монтою. Еще один пит-стоп отбрасывает Алонсо (8-й) на последнее место.

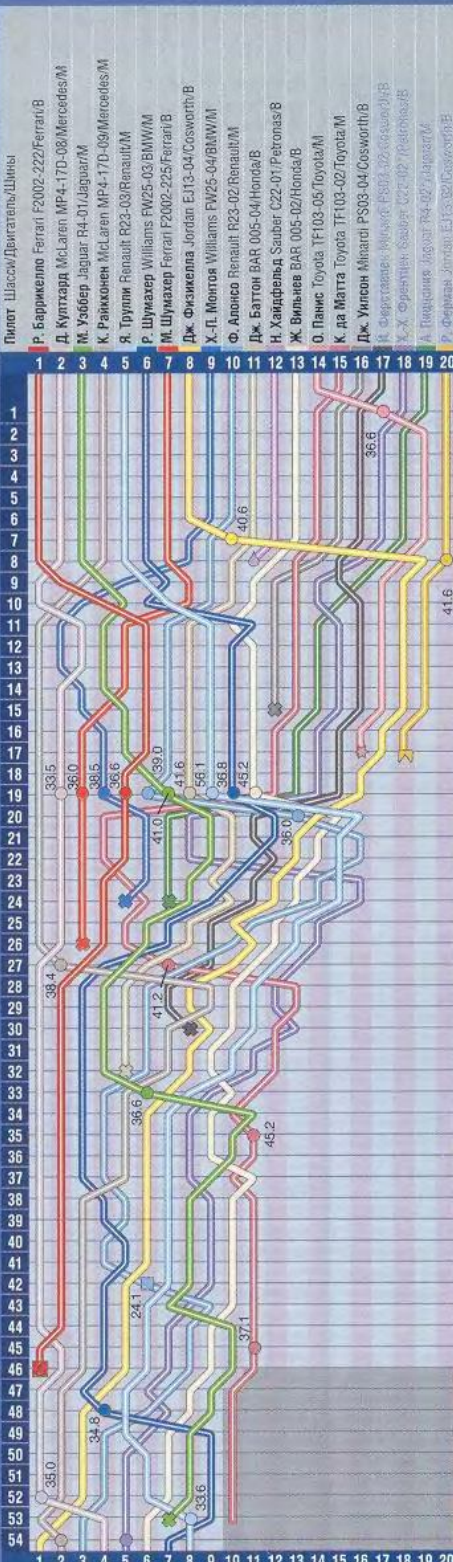
- Еще до линии Р. Шумахер (12-й) опередил Ферстаппена, но этот проступок ускользнул от внимания судей.
- Рестарт. Баррикелло (5-й) опережает да Матту перед Subida do Lago, а Френтцен (8-й) вылетает и откатывается на 16-е место. Алонсо обгоняет Трулли (15-й).
- Монтоя (6-й) также опережает да Матту, Р. Шумахер (10-й) — Баттона.
- В Curva do Sol ошибаются Монтоя (5-й) и Пиццония (7-й), на асфальте зоны безопасности машины сталкиваются. Алонсо уже 11-й, оставив позади Вильнева.
- Физикелла (10-й) также пропускает молодого испанца.
- М. Шумахер (3-й) вылетает в Curva do Sol и едва не врежется в трактор-эвакуатор. Ральф обгоняет Уэббера и становится 3-м — на трассу вновь выезжает машина безопасности и Райкконен (1-й; 12.6) с да Маттой (7-й; 13.4) совершают пит-стопа. Кими продолжает гонку 9-м, Кристиано — 13-м и последним. Алонсо опережает Ферстаппена (9-й), но уже под желтыми флагами.
- Очередной рестарт. Райкконен (9-й) отыгрывает две позиции, да Матта — одну, опередив Френтцена.
- Ферстаппен (8-й) также становится четвертой «реки» в Curva do Sol. Френтцен возвращается на 11-ю позицию.
- Там же вылетают оба пилота BAR: для Баттона (5-й) гонка закончена, Вильнев (9-й) пропускает двух соперников. Гонка вновь нейтрализована, а Уэббер (4-й) посещает пит-лейн, откатываясь на 11-е место.
- Также в боксах да Матта (10-й) — команда решила установить шины с другим давлением воздуха.
- Рестарт. Вильнев (9-й) пропускает Уэббера и да Матту.
- Райкконен возвращается в тройку, обогнав Алонсо в 1-м повороте и Р. Шумахера перед Subida do Lago. Уэббер (9-й) обгоняет Френтцена, а Вильнев (11-й) — да Матту.
- Фернандо вновь 4-й после обгона Р. Шумахера.
- Алонсо проезжает по пит-лейн (штраф) и теряет 5 мест.
- Уэббера разворачивает в Curva do Sol, с 7-й позиции Марк откатывается на 10-ю.
- Баррикелло после долгого прессинга вынуждает-таки Култхарда чуть ошибиться в 1-м повороте и возглавляет гонку. Вновь посещает пит-лейн да Матта (11-й).
- Уже создавший отрыв Баррикелло выбывает из гонки — в двигателе не поступает топливо. Горсид в отчаянии.
- Р. Шумахер (3-й) совершает пит-стоп (8.6) и пропускает 6 соперников. Алонсо (7-й) обгоняет Френтцена.
- Испанец опережает Трулли и выходит уже на 4-е место.
- Френтцен (5-й) также оставляет Трулли позади.
- Култхард после пит-стопа (8.7) продолжает гонку 4-м.
- Также меняет колеса и дозаправляется Трулли (6-й; 7.2). Гонку Ярно продолжает 8-м. Уэббер (7-й) разбивает машину в Arquibancadas.
- Физикелла выходит в лидеры, опередив Райкконена. Алонсо (3-й) налетает на колесо Jaguar. Красные флаги.

КВАЛИФИКАЦИЯ 1

М. Уэббер	1'23.111
К. Райконен	1'24.607
М. Шумахер	1'25.585
Ж. Вильнев	1'25.672
Ф. Алонсо	1'26.203
К. да Матта	1'26.554
Р. Шумахер	1'26.709
И. Ферстаппен	1'26.886
Х.-П. Монтойя	1'27.961
Дж. Уилсон	1'28.317
Дж. Баттон	1'28.083
Р. Баррикелло	1'23.249
Д. Култхард	1'24.655
О. Панис	1'25.614
А. Пиццония	1'25.764
Х.-Х. Френтцен	1'26.375
Я. Трулли	1'26.557
Н. Хайнфельд	1'26.726
Р. Ферман	1'27.111
А. Пиццония	1'28.083
Р. Баррикелло	1'13.807
Д. Култхард	1'13.818
М. Уэббер	1'13.851
К. Райконен	1'13.866
Я. Трулли	1'14.124
М. Шумахер	1'14.130
Х.-П. Монтойя	1'14.191
Дж. Физикелла	1'14.223
Ф. Алонсо	1'14.384
Ф. Алонсо	1'14.631
Н. Хайнфельд	1'14.668
Х.-Х. Френтцен	1'14.839
О. Панис	1'15.240
А. Пиццония	1'15.317
Р. Ферман	1'15.641
К. да Матта	1'16.542
Дж. Уилсон	1'16.586

КВАЛИФИКАЦИЯ 2

Пилот Шасси/Двигатель/Шины	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Р. Баррикелло Ferrari F2002-222/Mercedes/M	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Д. Култхард McLaren MP4-17D-08/Mercedes/M	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
М. Уэббер Jaguar R4-01/Jaguar/M	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
К. Райконен McLaren MP4-17D-09/Mercedes/M	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Я. Трулли Renault R23-03/Renault/M	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Р. Шумахер Williams FW25-03/BMW/M	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
М. Шумахер Ferrari F2002-225/Ferrari/B	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Дж. Физикелла Jordan EJ13-04/Cosworth/B	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Х.-П. Монтойя Williams FW25-04/BMW/M	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Ф. Алонсо Renault R23-02/Renault/M	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Дж. Баттон BAR 005-04/Honda/B	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Н. Хайнфельд Sauber C22-01/Petronas/B	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Ж. Вильнев BAR 005-02/Honda/B	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
О. Панис Toyota TF103-05/Toyota/M	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
К. да Матта Toyota TF103-02/Toyota/M	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Дж. Уилсон Minardi PS03-04/Cosworth/B	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
И. Ферстаппен Minardi PS03-02/Cosworth/B	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Х.-Х. Френтцен Sauber C22-02/Petronas/B	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
А. Пиццония Jaguar R4-02/Jaguar/M	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Р. Ферман Jordan EJ13-03/Cosworth/B	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20



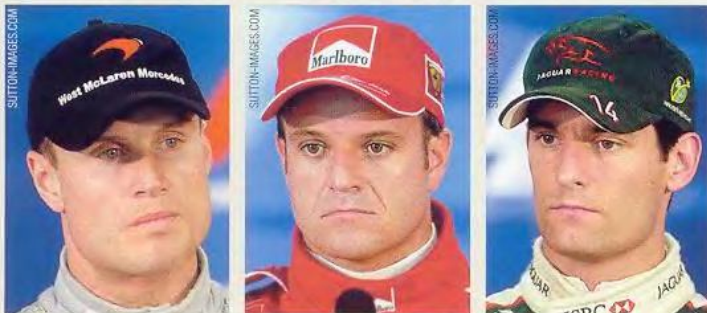
- - пит-стоп
 - - штраф
 - ✖ - вылет
 - ▲ - двигатель
 - ▲ - тормоза
 - ▲ - масло
 - ▲ - прокол
 - ▲ - подвеска
 - ★ - столкновение
 - ▲ - акселератор
 - ▲ - коробка передач
 - ▲ - трансмиссия
 - ▲ - гидравлика
 - ▲ - электроника
 - ▲ - топливная система
 - ▲ - радиатор
- л - пит-стоп;
к - отставание на круг;
— круги присутствия на трассе машины безопасности
— средние значения показателей за гонку
— старт из боксов
- Примечание:**
1) если пилот посещает боксы ("л"), то отрыв следующего за ним указывается относительно предыдущего.
Например, если на пит-лейн гонщик, занимающий 4-е место, то в графе "4-5" указан отрыв 5-го пилота от 3-го;
2) жирным шрифтом в графе "Время лучшего круга" выделен лучший круг с начала гонки, жирным курсивом - лучший круг всей гонки;
3) темным фоном на диаграмме гонки обозначается отставание гонщика от лидера на круг и более
4) из-за пересмотра результатов Гран При Бразилии средние значения параметров приводятся по итогам 53 кругов

Отрыв от преследователя	Время	Лучший круг	Пилот
1	0-2	0-2	Р. Баррикелло
2	0-3	0-3	О. Панис
3	0-4	0-4	О. Панис
4	0-5	0-5	Дж. Уилсон
5	0-6	0-6	Ф. Алонсо
6	0-7	0-7	Х.-Х. Френтцен
7	0-8	0-8	К. Райконен
8	0-9	0-9	Р. Ферман
9	0-10	0-10	Д. Култхард
10	0-11	0-11	Д. Култхард
11	0-12	0-12	К. Райконен
12	0-13	0-13	Д. Култхард
13	0-14	0-14	К. Райконен
14	0-15	0-15	М. Шумахер
15	0-16	0-16	Д. Култхард
16	0-17	0-17	Д. Култхард
17	0-18	0-18	М. Шумахер
18	0-19	0-19	М. Шумахер
19	0-20	0-20	Дж. Физикелла
20	0-21	0-21	Дж. Физикелла
21	0-22	0-22	Я. Трулли
22	0-23	0-23	Ф. Алонсо
23	0-24	0-24	К. Райконен
24	0-25	0-25	К. Райконен
25	0-26	0-26	Д. Култхард
26	0-27	0-27	Д. Култхард
27	0-28	0-28	Д. Култхард
28	0-29	0-29	Я. Трулли
29	0-30	0-30	К. Райконен
30	0-31	0-31	Р. Баррикелло
31	0-32	0-32	Д. Култхард
32	0-33	0-33	Д. Култхард
33	0-34	0-34	Р. Шумахер
34	0-35	0-35	К. да Матта
35	0-36	0-36	М. Уэббер
36	0-37	0-37	К. да Матта
37	0-38	0-38	Р. Баррикелло
38	0-39	0-39	Д. Култхард
39	0-40	0-40	Д. Култхард
40	0-41	0-41	Р. Баррикелло
41	0-42	0-42	Р. Баррикелло
42	0-43	0-43	Р. Баррикелло
43	0-44	0-44	Д. Култхард
44	0-45	0-45	Р. Баррикелло
45	0-46	0-46	Р. Баррикелло
46	0-47	0-47	Р. Баррикелло
47	0-48	0-48	Р. Баррикелло
48	0-49	0-49	Р. Баррикелло
49	0-50	0-50	Р. Баррикелло
50	0-51	0-51	Р. Баррикелло
51	0-52	0-52	Р. Баррикелло
52	0-53	0-53	Р. Баррикелло
53	0-54	0-54	Р. Баррикелло
54	0-55	0-55	Р. Баррикелло

Первоначально из-за ошибки хронометристов классификация пилотов была определена по итогам 53 кругов, поскольку считалось, что к моменту остановки гонки лидер преодолел 54 полных круга. Однако позднее FIA получила свидетельства, что занимающий к моменту аварии первую позицию Физикелла успел начать 56-й круг до красного флага. В результате разбирательства было принято решение провести классификацию Гран При Бразилии по итогам 54 кругов.



ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИЯ ПОСЛЕ СУББОТНЕЙ КВАЛИФИКАЦИИ



Рубенс Баррикелло:

Еще когда я был ребенком, я представлял, что выступаю здесь на выдающейся машине и приветствую земляков на трибунах с поул-позиции – и вот это сбылось! Первый и второй поворот я прошел не совсем уверенно и понял, что должен поднажать, но при этом не переусердствовать и не допустить ошибок. Я даже не следил по расположенному на руле табло за тем, какое показываю время, просто выжал из себя все, что мог.

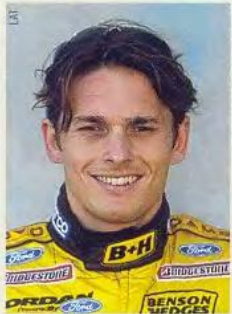
Дэвид Култхард:

Сегодня, пожалуй, мне удалось проехать свой лучший с начала сезона квалификационный круг. Поскольку разминка прошла с некоторыми сложностями, мы вернулись к настройкам, которые использовали в утренней тренировке, и это, к счастью, сказалось на машине с полными баками благотворным образом. Надеюсь, что завтра я отправлюсь на пит-стоп одним из последних, в то время как Марку, судяется, придется посетить боксы очень рано.

Марк Уэббер:

Мне тоже удалось сегодня проехать лучший с начала сезона круг, и немного подвела лишь небольшая недостаточная поворачиваемость в последнем повороте. Полагаю также, что в машинах сидящих рядом со мной соперников было побольше бензина, чем в моей, но мой результат вчера, когда во всех машинах топлива было поровну, все же говорит сам за себя. После неудачного для нас Гран При Малайзии команда изрядно поработала над машиной, и прогресс, как видите, налицо.

ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИЯ ПОСЛЕ ГОНКИ



Джанкарло Физикелла:

Это был прекрасный день, хотя, конечно, я очень разочарован по двум причинам. Во-первых, из-за Фернандо, но я надеюсь, что с ним все в порядке. Во-вторых, из-за того, что фактически я выиграл эту гонку, и мы даже стали поздравлять друг друга с этим, но правила предписывают определение результатов остановленной гонки по положению двумя кругами раньше. Я очень расстроен этим, но, с другой стороны, перед стартом я и на второе место даже не надеялся, так что, в конечном счете, я доволен этим фантастическим результатом. Он очень важен для нас, и к тому же достичь его было невероятно трудно: в третьем повороте через трассу текли буквально целые реки воды, и ехать по ним было очень и очень страшно. Машина вела себя очень нервно, то и дело норовила сорваться в аквапланирование, но я вел ее предельно осторожно и, в отличие от многих, не вылетел в этом месте. Удалось благополучно объехать и обломки от машины Уэббера: мне своевременно передали по радио, что кто-то впереди разбился. Оправдала себя и выбранная нами по ходу гонки стратегия: мы долго совещались по радио и решили рискнуть – обойтись всего одним пит-стопом. Количество бензина было критическим, его могло и не хватить до конца гонки, если бы она не была остановлена, но мы рискнули и в результате не прогадали.



Кими Райкконен:

В течение первой пары кругов ехать было довольно трудно: фонтаны брызг из-под колес едущих впереди соперников не давали разглядеть ни повороты, ни сами машины впереди. Но когда я вырвался в лидеры, с этим сразу стало легче. Все шло хорошо, и когда на трассе вновь появился автомобиль безопасности, было решено, что мне не стоит вслед за соперниками заезжать на пит-стоп, и это решение вполне оправдало себя. Я провел первый пит-стоп во время следующего выезда машины безопасности, и после рестарта гонки сумел обогнать двоих пилотов. Но трасса уже начала подсыхать, и начались проблемы с шинами: сначала они слишком долго прогревались, и я заметно отстал от Дэвида, а затем стали слишком быстро изнашиваться, пошли пузырьками и превратились почти в слики. Из-за этого в конце концов задние колеса потеряли сцепление с трассой, я зашел в поворот слишком широко, и это позволило Джанкарло меня обогнать. Затем я отправился на пит-стоп, но тут были вывешены красные флаги, и гонка была остановлена.

Фернандо Алонсо

Попавший в серьезную аварию, но классифицированный третьим гонщик Renault Фернандо Алонсо был прямо с места аварии отправлен в госпиталь, в связи с чем отсутствовал как на церемонии награждения, так и на последующей пресс-конференции. В распространенном позже пресс-релизе команда сообщила: "Фернандо в полном порядке. Он получил несколько ушибов, самый сильный – в области колена, но рентгеновское исследование более серьезных повреждений не выявило".

ПЯТЬ ДНЕЙ СПУСТЯ

Джанкарло Физикелла о принятом 11 апреля 2003 года решении FIA признать его победителем Гран При Бразилии:

"Лучше поздно, чем никогда! Я очень рад, что FIA и все остальные признали факт моей победы в Гран При Бразилии! Сам я, как и вся наша команда, с самого начала нисколько не сомневался, что победил именно я. Жаль только, что сегодняшняя радость все же не может компенсировать мне горечь от того, что я был лишен возможности принять награду за первую свою победу в Гран При Формулы-1, взойдя на верхнюю ступень пьедестала".

ГОНКА ГЛАЗАМИ ПИЛОТОВ. ГРАН ПРИ БРАЗИЛИИ

Дэвид Култхард:

Меня обуревают смешанные чувства. Конечно, я рад, что счет команды пополнился важными для нее очками, но немного разочарован, поскольку провел хорошую гонку и контролировал ситуацию, лидируя на протяжении большей части дистанции в столь трудных условиях.

Хайнц-Харальд Френтцен:

Буквально перед стартом мы решили изменить стратегию и использовать запасной автомобиль, поскольку он был полностью настроен на мокрую трассу. В итоге это оказалось правильным решением, хотя управлять машиной с полными баками было нелегко, она часто срывалась в аквапланирование, и один раз из-за этого я даже вылетел.

Жак Вильнев:

Хотя вести машину было сложно, воды на трассе было не так много. Просто надо держать себя в руках, а не вести себя как Алонсо, который пошел на обгон под желтыми флагами, или те, кто старался опередить других на выезде с пит-лейн, а потом был вынужден резко сбрасывать "газ", чтобы не вылететь в траву. Именно такие вещи, а не погода, порождают опасность.

Ральф Шумахер:

Хотя в столь сложных условиях мне было тяжело удерживать машину на трассе, в целом она вела себя весьма хорошо. И если бы не авария, после которой гонка была остановлена, думаю, я мог бы финишировать в призовой тройке, поскольку впереди меня многие еще не останавливались для дозаправки. Главное, впрочем, что Алонсо не пострадал серьезно.

Ярно Трулли:

Признаюсь, мне пришлось нелегко. Вначале я отчаянно боролся с машиной, пытаюсь удержать ее на трассе: из-за брызг трудно было хоть что-то разглядеть. А второй пит-стоп я провёл, потеряв несколько позиций, как раз на том круге, по которому после остановки гонки была определена итоговая классификация, и в результате оказался лишь восьмым.

Марк Уэббер:

Мы выбрали хорошую стратегию. После первого пит-стопа я оказался за Монтой, который меня сдерживал, однако я, заправившись в ходе второй остановки "под завязку", к концу гонки мог бы опередить нескольких соперников. Но тяжелая машина стала еще хуже держаться на трассе, и именно это, полагаю, стало причиной моей аварии в последнем повороте.

Кристиано да Матта:

Наша стратегия позволила мне после второго появления машины безопасности оказаться на четвертой позиции, но когда трасса стала подсыхать, появилась сильная избыточная поворачиваемость. Мы пробовали изменить давление в шинах, но на подсыхающей трассе машина плохо слушалась руля и при высоком, и при низком давлении.

Рубенс Баррикелло:

В начале гонки, когда трасса была очень мокрой, а машина была настроена на относительно слабую прижимную силу, вести ее было трудно, и я постарался успокоиться, выжидая подходящий момент для атаки. Вырвавшись же в лидеры, я немедленно ушел в отрыв, но скоро был вынужден остановиться из-за отказа системы питания. Я очень разочарован, потому что был уверен, что могу победить, и сделал для этого все, что мог.

Дженсон Баттон:

С машиной было все в порядке, с шинами тоже, равно как и со стратегией. Меня подвела вода, которая в том повороте, где я вылетел, обильно стекала на трассу с откоса. Я пытался удержать машину, но не смог и врезался в ограждение из шин. Удар был очень сильным, и моя спина после него немного побаливает, но все могло закончиться и хуже.

Йос Ферстаппен:

Жаль, что я не смог финишировать, поскольку сегодня было много шансов заработать очки. Когда Райкконен обогнал меня в первом повороте, я оказался в шлейфе брызг от его машины и практически перестал что-либо видеть, и уже в третьем повороте вылетел с трассы.

Михаэль Шумахер:

Погодные условия были скверными, но вполне сносными. Однако причиной моей аварии стало аквапланирование, а в этом случае ты становишься просто пассажиром в своей машине. Жаль, поскольку и у меня, и Рубенса сегодня был шанс выиграть. Сегодня я не смог финишировать впервые с Гран При Германии 2001 года.

Хуан-Пабло Монтойа:

Вначале машина вела себя прекрасно, но по мере того как асфальт подсыхал, я стал терять темп, и в ходе пит-стопа пришлось менять давление в шинах, но это не намного улучшило баланс. После двадцати кругов трасса почти на всем протяжении достаточно просохла, но в третьем повороте все еще было много воды, и я утратил контроль над "попылшей" машиной.

Антонио Пиццония:

Длинный изгиб между вторым и третьим поворотом был настолько залит водой, что на большой скорости я был бессилен что-либо сделать – машина заскользила по трассе и вылетела с нее. И тут я увидел, что у ограждения, в которое я летел, уже "отдыхает" в своем Williams Монтойа. Я врезался в него весьма сильно, но мы оба остались невредимы.

Оливье Панис:

Учитывая, что гонка стартует за машиной безопасности, мы решили сразу провести дозаправку. Управлять полностью заправленным автомобилем из-за недостаточного сцепления колес с трассой было нелегко, но возможно. Но потом я ощутил сильный удар в заднюю часть машины, и даже не понял, что произошло, пока Ферман не сообщил мне, что это он в меня врезался.

Ральф Ферман:

Очень жаль, но меня вновь подвела поломка подвески. Я, конечно, страшно разочарован, но рад за Физикеллу. Он отлично поработал, обеспечив себе второе место и очки для команды.

Джастин Уилсон:

Я в шоке. Мою машину буквально подхватил поток воды, льющийся с откоса поперек трассы. На каждом круге эти потоки оказывались то в одном, то в другом месте. На том круге, на котором я вылетел, мне удалось благополучно проехать одну такую "реку", но на второй машина перешла в аквапланирование.

Ник Хайдфельд:

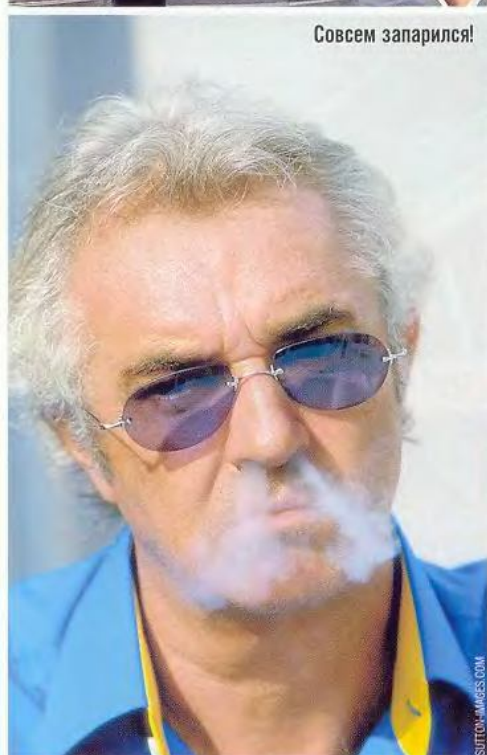
Я хорошо стартовал (после ухода с трассы машины безопасности – прим. ред.) и мог обогнать Баттона, но инженеры передали мне по радио, что возникли проблемы с маслом, после чего двигатель заглох, и я успел лишь съехать на обочину, чтобы не залить маслом трассу.



Душа нараспашку



Прохлаждаются!



Совсем запарился!



На пресс-конференции Рубенс набрал в рот воды



Белоснежка и семь гномов

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

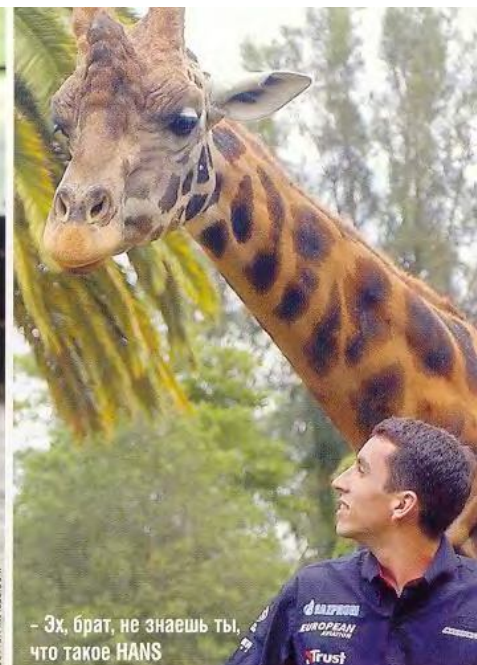
Великобритания-Бразилия (2:2)
Мазур Марина, Россия,
Владивосток



Так вот кто выносит сор
из "избы" Берни!

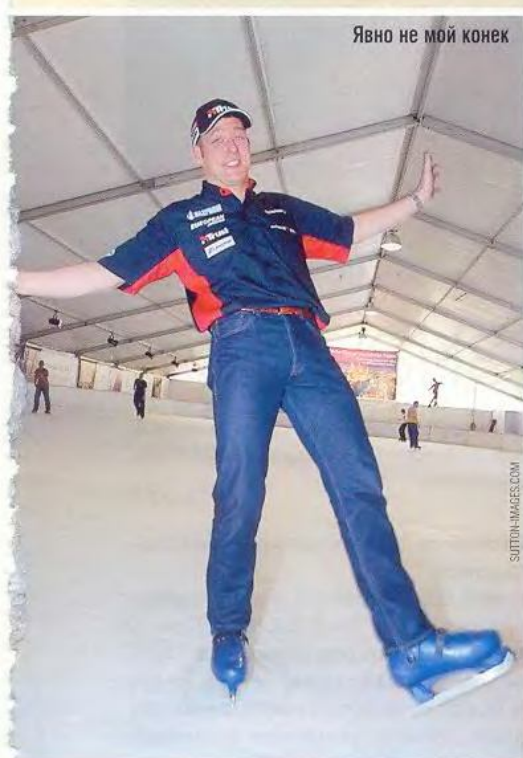


SUTTON-IMAGES.COM



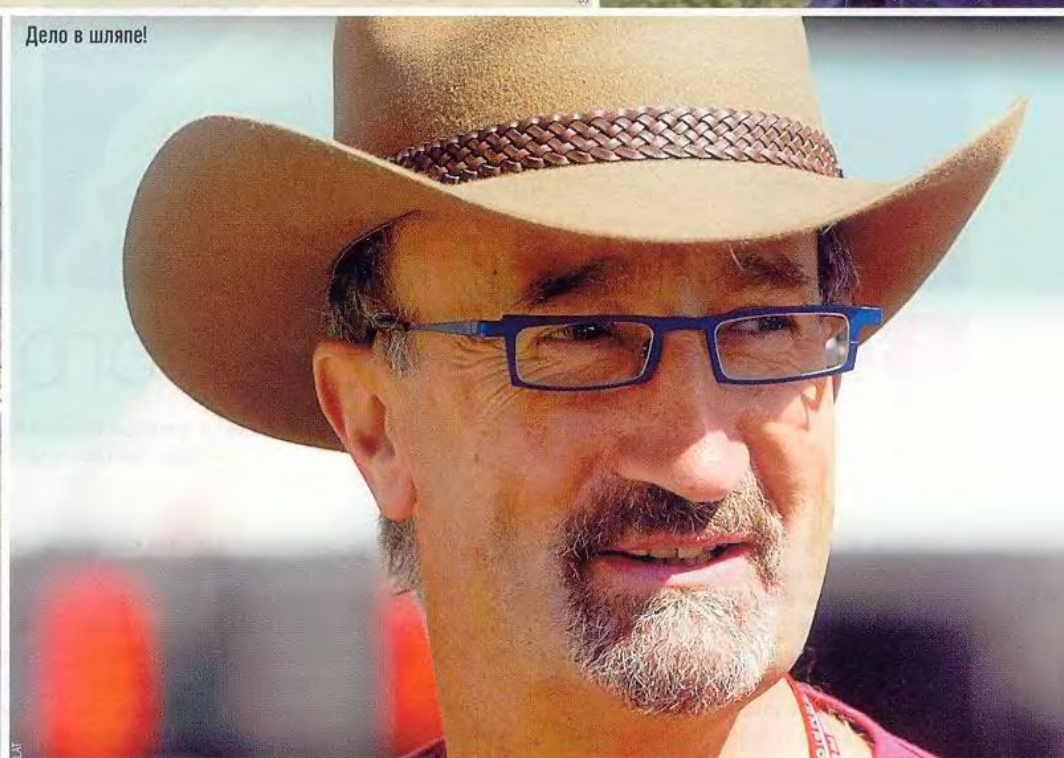
- Эх, брат, не знаешь ты,
что такое HANS

Явно не мой конек



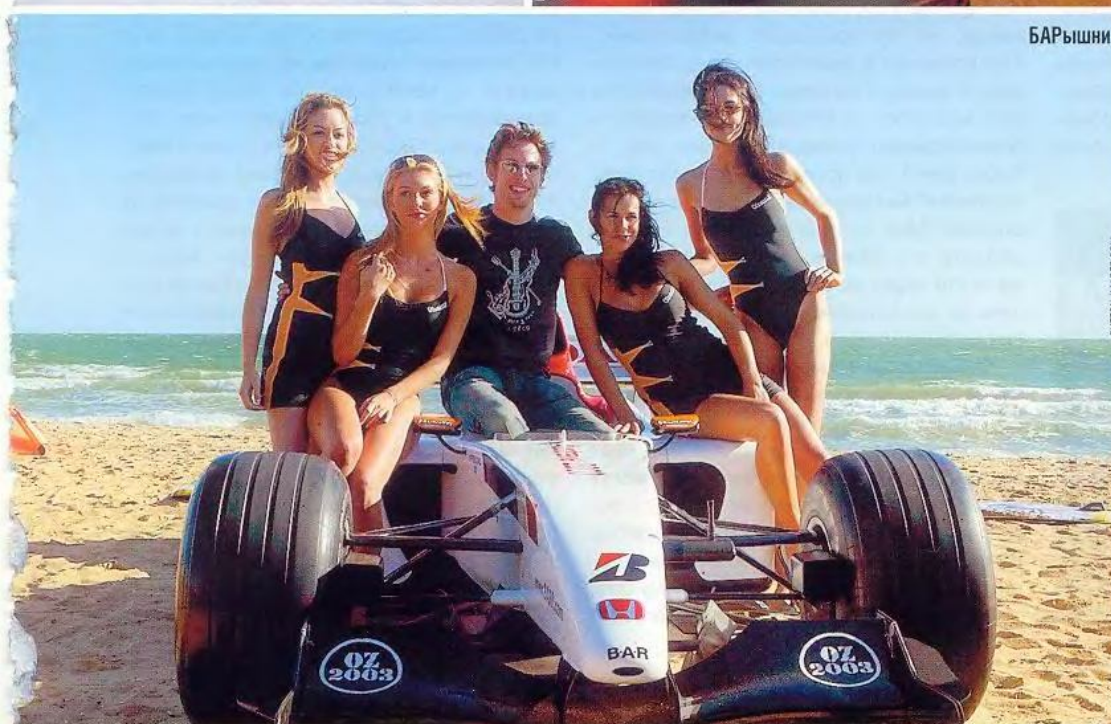
SUTTON-IMAGES.COM

Дело в шляпе!



БАРЫШНИ

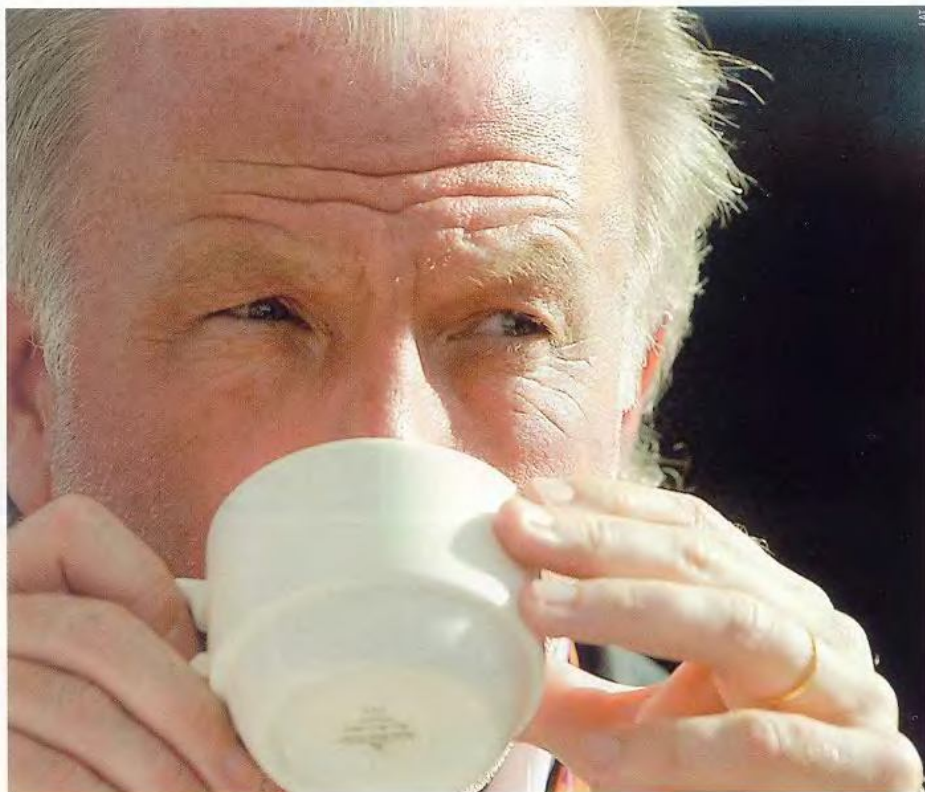
- Носом чую, сезон будет
трудным!



SUTTON-IMAGES.COM



SUTTON-IMAGES.COM



Война командного значения

Мы находим в природе человека три основные причины войны: во-первых, соперничество, во-вторых, недоверие, в-третьих, жажда славы.

Томас Гоббс

Война в Ираке была не единственным конфликтом, взбудоражившим паддок "большого цирка" накануне Большого Приза Малайзии. После гонки в Мельбурне в настоящую войну, пока, к счастью, словесную, переросла и тлевшая всю зиму неприязнь между партнерами по BAR.

Началось все с неудачного пит-стопа в Австралии, когда из-за проблем с радиосвязью — по ходу гонки у Вильнева выпал из уха наушник и он не мог слышать команды из боксов — Жак свернул на дозаправку прямо перед носом Баттона, из-за чего англичанин потерял время на пит-лейн, пока обслуживали канадца.



Злополучный австралийский пит-стоп, ставший для пилотов BAR "яблоком раздора"

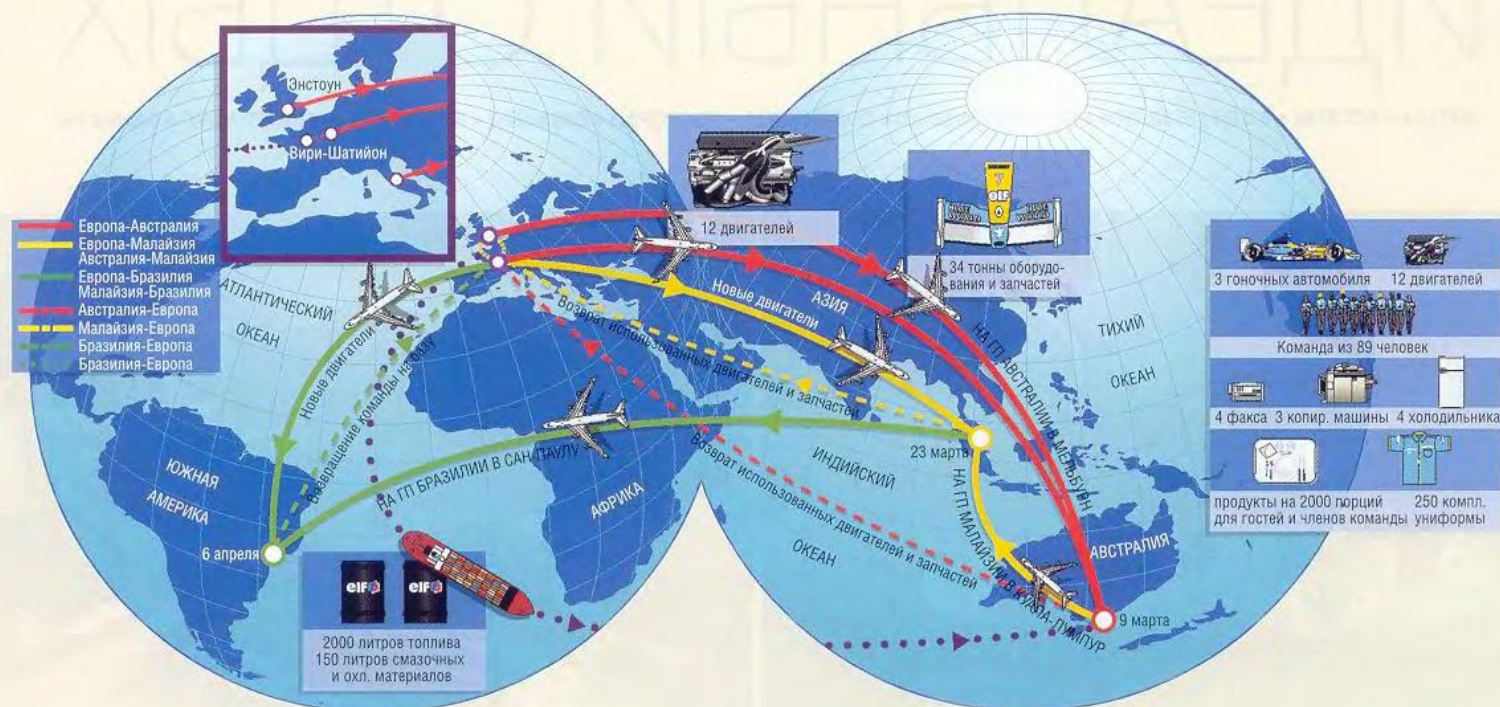
Оплошность Вильнева стала для претендующего на роль первого номера в BAR Баттона отличным поводом для ссоры, и, едва приехав в Куала-Лумпур, Дженсон сразу же атаковал Жака, заявив, что в Малайзии тому лучше держаться от него подальше. В ответ Вильнев обозвал партнера слабачком: "Я был вовсе не в восторге от того, что навредил собственному партнеру по команде, но это произошло неумышленно. Тем не менее я извинился перед Дженсоном, и, вылезая из машины, он улыбался и жал мне руку, а теперь вдруг такое... — обескураженно разводил руками Жак. — После всего, что произошло, я понял одно: он слабач!" Баттон не заставил себя ждать с ответом. "Мне, да и не только мне, надоело слушать его жалкие оправдания. Думаю, мало кто верит во весь этот бред с выпавшим из уха наушником", — заявил англичанин накануне старта.

Самое удивительное, что вся эта словесная перепалка проходила с молчаливого одобрения Дэйва Ричардса: "Я не вижу в этом никаких проблем, и пока это не идет во вред командным интересам, они могут разбираться между собой как угодно", — заявил шеф BAR. Учитывая тяжелый характер Ричардса, можно предположить, что он в душе даже радуется этому внутреннему противоборству, считая, что оно подстегивает

обоих пилотов выкладываться по максимуму на трассе.

В свое время подобные психологические ходы очень любил Энцо Феррари. Причем Коммендаторе шел еще дальше и в отсутствие напряженности между своими гонщиками подчас создавал ее искусственно, сознательно нагнетая обстановку в команде. Именно из-за этого у него в свое время было столько конфликтов с Ники Лаудой, да и все остальные чемпионы не задерживались надолго в Маранелло. Но после смерти Коммендаторе и распада "дьявольского дуэта" McLaren 1988–1989 годов Сenna–Прост психологические войны в своей неприкрытой форме практически ушли в прошлое. И хотя с тех пор в командах Формулы-1 не раз возникали взрывоопасные пары — Алези и Хайдфельд в 2000-м или Хилл и Ральф Шумахер в 98-м — до открытой конфронтации дело больше не доходило. Последние годы самой тревожной парой "большого цирка" считались пилоты Williams, но Фрэнку Уильямсу и Патрику Хеду пока удается держать ситуацию под контролем. Однако теперь усилиями Баттона и Вильнева с молчаливого благословения Ричардса мир Формулы-1, похоже, сможет вновь насладиться "прелестями" классической психологической войны, которыми недавно так славилась Ф-1.

Владимир Маккавеев



Весенняя СЕССИЯ

Весна для Формулы-1 – время больших заморских гастролей. Вот уже 37 лет в эту пору “большой цирк” отправляется в теплые страны. Для логистиков – людей, отвечающих за перевозку и размещение команды со всем ее скарбом, – эти три весенние гонки являются суровым испытанием. Это своего рода ежегодные экзамены на профпригодность.

Особенно нелегко приходится логистикам больших и “самодостаточных” команд, вроде Renault, которая самостоятельно производит и двигатели, и шасси и имеет сразу две базы: в Англии и Франции. Однако даже в ней за транспортировку отвечают всего два человека: Стив Нильсен в Энстоуне и Жан-Пьер Раймон в Вире-Шатийоне.

“При всей своей незаметности, работа у нас не из легких, – считает Стив, – ведь мы с Жан-Пьером отвечаем за весь процесс перемещения команды с одного Гран При на другой: от оформления виз, бронирования гостиниц и покупки авиабилетов до упаковки, отправки и размещения на трассе всего оборудования вплоть до кухонной утвари. И в этом отношении три первых заокеанских этапа, конечно, стоят особняком”.

Действительно, если в Европе, где команды путешествуют на собственном автотранспорте, все относительно просто, то трансконтинентальные гонки, безусловно, добавляют Стиву немало проблем. Ведь ему нужно упаковать в авиационные контейнеры и отправить за океан не только три автомобиля, но и 34 тонны запчастей и сопутствующего оборудования, включая, к примеру, четыре холодильника для кухни, десятки компьютеров, четыре факса и три копировальных машины для командного офиса на автодроме.



Стив Нильсен:

“Большую часть забот по перевозке нашего оборудования за океан берет на себя FOM, нам же остается лишь следить за доставкой ящиков из аэропорта на трассу и обратно”

У маленьких команд, вроде Minardi, где логистикой, кстати, занимается сын Джанкарло Минарди, Джованни, багаж, конечно, поменьше. Им приходится экономить на всем. Ведь Берни Экклстоун оплачивает каждой “конюшне” лишь перевозку двух автомобилей и десяти тонн оборудования, все остальное – за свой счет. Правда, доплата производится по льготным ценам на счета FOM (Formula One Management – управляющей структуры Ф-1), арендующей для путешествия за океан три Boeing 747, которые для удобства вылетают в Австралию с аэродромов трех стран: Англии, Германии и Италии.

Исключения составляют лишь топливо и смазочные материалы, которые в целях безопасности отправляются на Зеленый континент морским транспортом. И все-таки не отправку оборудования Стив считает самой сложной частью своей работы во время заокеанских Гран При.

“Куда тяжелее бывает разобраться с визами – ведь в Renault F1 работают представители разных стран. И особенно трудно проследить, чтобы всем сотрудникам команды были сделаны все необходимые прививки, иначе в Малайзии или Бразилии они легко могут подцепить какой-нибудь тропический вирус”, – признается Стив.

За год каждый член команды Ф-1, путешествуя по миру, наматывает около 120 000 км, и, чтобы не увеличивать эту цифру в полтора раза и не мучить персонал



В отличие от европейских Гран При на заморских этапах "конюшням" приходится обходиться без привычных грузовиков, на которых команда путешествует по Старому Свету



За океан все оборудование отправляется исключительно самолетом в специальных металлических контейнерах. Чтобы защититься от шпионажа, перед погрузкой в самолет каждая команда пломбирует свои ящики

Гонки, открывавшие чемпионаты мира Ф-1 (Ф-2) 1950-2003 гг.

Кол.	Страна	Годы
15	Аргентина	1953, 1954, 1955, 1956, 1957, 1958, 1960, 1972, 1973, 1974, 1975, 1977, 1978, 1979, 1980
10	Бразилия	1976, 1983, 1984, 1985, 1986, 1987, 1988, 1989, 1994, 1995
9	Южная Африка	1965, 1967, 1968, 1969, 1970, 1971, 1982, 1992, 1993
8	Австралия	1996, 1997, 1998, 1999, 2000, 2001, 2002, 2003
5	Монако	1959, 1961, 1963, 1964, 1966
3	США	1981, 1990, 1991
2	Швейцария	1951, 1952
1	Великобритания	1950
1	Нидерланды	1962



бессмысленными многочасовыми перелетами в перерывах между первыми Гран При, механики получают краткосрочные отпуска, которые, пользуясь случаем, они с удовольствием проводят на австралийских, малайзийских или бразильских пляжах. Словом, для одних – курорты, для других – труд в поте лица.

Поскольку в промежутках между тремя первыми гонками сезона команды не возвращаются на базы, объем отправляемого в Австралию багажа достигает огромных размеров. Всего – запчастей, униформы и даже продуктов для кухни – должно хватить на пять недель, до возвращения в Европу. Срочные комплектующие – к примеру, антикрыло специальной конфигурации, – при необходимости в любой день можно отправить самолетом в багаже или ручной клади механика-курьера (поэтому Стив должен знать расписание рейсов всех авиакомпаний в Австралию, Азию и Южную Америку). Отдельная статья – двигатели. За перевозку последних отвечает французский коллега Нильсена из Вири-Шатийона – Жан-Пьер Раймон.

На первый этап мирового первенства на Зеленый континент отправляется 12 двигателей. "Поскольку самолеты FOM не летают из Франции, нам приходится перевозить двигатели в Германию или Великобританию, – объясняет Жан-Пьер. – Германия, конечно, удобнее, но

зато из Англии моторы можно отправить в одном самолете с остальным оборудованием команды".

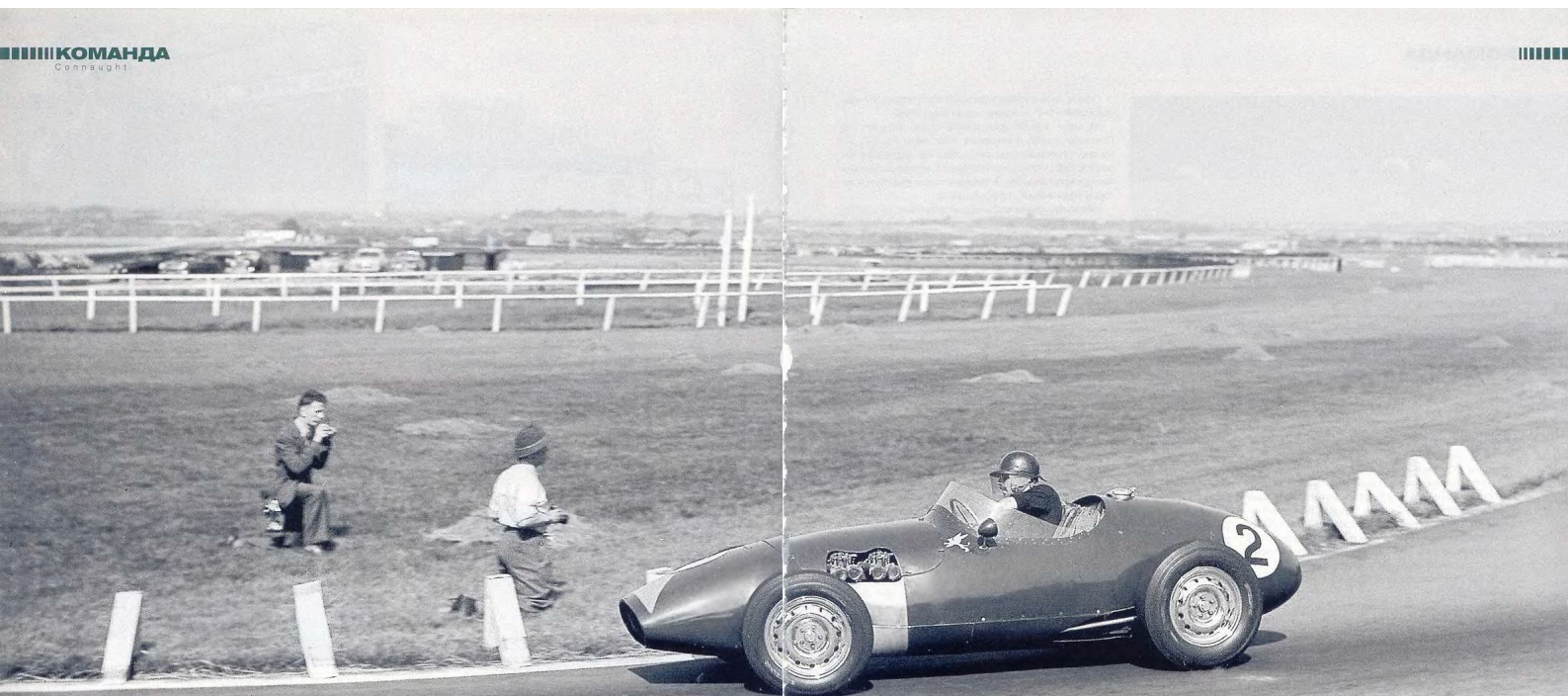
После каждой гонки все двигатели, использовавшиеся во время гоночного уик-энда, вместе с отслужившими свое запчастями возвращаются в Вири-Шатийон, а им на смену в Куала-Лумпур и, позднее, в Сан-Паулу отправляются новые моторы. "В эти дни я кручусь как белка в колесе", – вздыхает Раймон. Однако в отличие от Стива ему не нужно заботиться о размещении на Гран При тех 22 членов гоночной бригады, что трудятся в Вири-Шатийоне. Мотористы перемещаются в составе основной "делегации" (хотя и улетают за океан на пару дней позже).

Лишь после возвращения с бразильского Гран При Жан-Пьер, Стив и их коллеги из других команд могут наконец вздохнуть спокойно: их очередной весенний экзаме́н подходит к концу и теперь до "осенней сессии" в виде следующих друг за другом гонок в Индианаполисе и Сузукэ они могут жить более или менее спокойно. За это время стройную череду европейских этапов нарушит лишь один заокеанский Гран При в Монреале. Но по сравнению с весенними скитаниями по южным странам канадский вояж кажется им легкой прогулкой.

Владимир Маккавеев
По материалам Renault



Жан-Пьер Раймон: "График работы мотористов на гонках несколько отличается от расписания остальной команды, поэтому на трассу мы отправляемся на пару дней позже парней из Энстоуна"



КТО СТОЯЛ У ИСТОКОВ

Connaught. Сегодня это имя известно лишь историкам автоспорта: небольшая и не слишком успешная команда, строившая свои автомобили и выступавшая в чемпионате мира с 1952 по 1957 год. Однако в том, что Великобритания ныне является мировым лидером автоспортивной индустрии, заслуга не только таких "столпов" прошлого как Cooper и Vanwall, Lotus и Brabham, но и в не меньшей степени – Connaught.

Странное имя

Происхождение названия команды Connaught довольно туманно. По наиболее распространенной версии, это имя возникло по созвучию с первыми слогами слов Continental Automobiles. Именно так называлась небольшая английская компания по торговле престижными автомобилями с континента. Ее владельцем был Родри Кларк – бывший летчик Королевских военно-воздушных сил, инженер по образованию и конструктор гоночных автомобилей по призванию. Именно он стоял у истоков образования Connaught и, возможно, именно он предложил это имя. Версия, впрочем, довольно натянутая, поскольку точное название предприятия Кларка было Continental Cars Ltd. Однако другая гипотеза выглядит еще более сомнительной: компания, якобы, была названа по имени древнего ирландского княжества, которое в средние века служило чем-то вроде резервации и про которое один из завоевателей, пытаясь согнать туда все местное население, сказал: "Вы отправитесь либо в ад, либо в Коннот".

Одной из сильнейших сторон Кларка как руководителя была способность подбирать талантливых сотрудни-

ков. Таким талантом в Connaught стал специалист по доводке двигателей Майкл Оливер. Как и Кларк, Майкл тоже служил летчиком в военно-воздушных силах. Они оба начинали в Continental Cars в качестве специалистов по предпродажной подготовке автомобилей Bugatti, пока застой в делах французской компании не заставил компаньонов искать новую область для применения своих способностей. Словом, организация фирмы Connaught Engineering по выпуску спортивных автомобилей была для них логичным шагом. Оливер, кроме прочего, был неплохим гонщиком. Он выступал в стартах местного значения на Bugatti моделей 35B и 59.

"Кларк и Оливер были отличными ребятами, – рассказывает Рой Сальвадорри, один из тех, кому доводилось водить машины команды на старт Гран При. – А Майк, кроме того, являлся блестящим инженером и по-своему хорошим гонщиком. Неплохо было пожелать лучшего специалиста для тестирования и доводки новых автомобилей".

Третьей ключевой фигурой в истории Connaught стал Кеннет Мак-Эллайн, гонщик-любитель и представитель богатой семьи, традиционно занимавшейся

Connaught был типичным гоночным автомобилем своего времени и внешне, и по "внутреннему содержанию". И так же часто показывался как и его современники. До финиша своего первого и единственного Гран При Формулы-1 Арчи Скотт-Браун так и не добрался: у его В-тура отвалилось колесо



промышленным строительством. Интересно, что и он в годы войны был инструктором британских военно-воздушных сил (летное прошлое было вообще типичным для энтузиастов послевоенного британского автоспорта). С Кларком и Оливером Мак-Элпайн познакомился, поручив им подготовить для гонок свой Maserati 8CM. Оценив способности обоих, Мак-Элпайн заказал им двухместный спортивный автомобиль L-type, который на тот момент существовал только в проекте и которым заказчик остался вполне доволен, получив его в свое распоряжение в 1949 году. И сразу за этим последовал заказ на проектирование и изготовление автомобиля класса Формулы-2. Этот начальный капитал и позволил Кларку и Оливеру развернуть свой бизнес.

«Кеннет Мак-Элпайн предложил мне и Родни Кларку изготовить для него автомобиль Формулы-2, — вспоминает Майк Оливер. — И после окончания всех проектных работ нам показалось разумным не ограничиваться единственным экземпляром. Так родилась Connaught Engineering».

В решении Мак-Элпайна начать финансировать компанию, а затем и команду прослеживался чисто деловой подход. В то время налог на прибыль в Великобритании был очень высок, до 80%. И бизнесмен рассудил, что гораздо выгоднее оплачивать свое увлечение в форме производственной деятельности, чем закупать автомобили из личных, облагаемых налогом доходов. Занятость в семейном бизнесе не позволяла ему часто отлучаться на континентальные гонки. Но все же ему удалось за рулем Connaught объездить всю Европу: он стартовал в Ле-Мане, Нюрбурге, на АФУСе и в Монце, не говоря о практически всех британских трассах, включая, естественно, «Сильверстоун».

Однако за руль автомобилей Connaught садились не только любители, но и такие асы тех лет как Рой Сальвадори, принц Бира, Энтони Ролт, Тони Брукс и сам Стирлинг Мосс. Словом, фирма пользовалась определенным авторитетом. Хотя начиналось все очень скромно. В 1950 году на производстве, развернувшимся в небольшом населенном пункте Сенд, близ Уокинга (того самого, где ныне размещается завод McLaren), работали всего шесть человек: Оливер, Кларк, секретарша и три механика. Впрочем, и планы были достаточно скромны. Никому и в голову не приходило тягаться с автомобилями Гран При.

Connaught A-type в гонках чемпионата мира не смог продемонстрировать ни особой скорости, ни большой надежности. Гран При Италии 1952 года закончился для Стирлинга Мосса сходом из-за поломки подвески

«Наше единственное намерение было создать лучший автомобиль Ф-2», — подтверждает Мак-Элпайн.

И вдруг судьба представила таким фирмам, как Connaught, шанс попробовать свои силы на высшем уровне. Международная автомобильная федерация решила в 1952–1953 годах разыгрывать чемпионат мира на автомобилях Формулы-2, рабочий объем двигателей которых ограничивался двумя литрами.

«Когда мы задумывали первый автомобиль в 1950 году, у нас не было намерений соревноваться в «высшей лиге», — вспоминает Оливер. — Нас просто захватил поток событий. В 1952 году правила Ф-2 были приняты для чемпионата мира, и внезапно наши автомобили получили возможность в нем участвовать».

От случая к случаю

Средств на полноценное участие в чемпионате мира у Connaught не было. Поэтому дело ограничивалось разовыми акциями. И лишь свой домашний Гран При британцы старались не пропускать. 19 июля 1952 года четыре Connaught A-type, уже избавившиеся от детских болезней и неплохо зарекомендовавших себя в гонках Ф-2, вышли на старт Большого Приза Великобритании в Сильверстоуне. Фаворитами в той гонке, безусловно, были Ferrari 500, на которых Аскари и Таруффи и заняли первые два места на финише и которые развивали мощность 175 л.с. против 135 л.с. у Connaught. Тем удивительнее, что Деннис Пур, дебютируя в гонках Гран При, большую часть дистанции держался третьим впереди Таруффи. Увы, Connaught не был рассчитан на длинные 500-километровые старты и дозаправка отбросила Денниса назад. Вдобавок в ходе гонки британца укусила в язык оса, и финишировал он четвертым. Зато помехи, которые он создал Ferrari, отчасти помогли занять третье место соотечественнику Хоторну. Достижение Пура подкрепил Эрик Томсон, чей Connaught пришел пятым. Третий A-type пересек линию девятым. Неудачно проехал лишь «шеф-пилот» Мак-Элпайн — 16-е место. Но и он добрался до финиша. Словом, началось все довольно неплохо. Увы, продолжение в сезоне-52 получилось не столь успешным.

На Гран При Голландии в Зандфорте 17 августа 1952 года присутствовал лишь один Connaught: Кен Даунинг сошел из-за падения давления масла. Разочаровывающим был и результат Гран При Италии в Монце 7 сентября, куда прибыла команда из трех Connaught во главе со Стирлингом Моссом. Стирлинг стартовал девятым и сохранял эту позицию, пока поломка рычага подвески не выбила его с дистанции. На то же девятое место поднялся в ходе гонки Деннис Пур, но необходимость пополнять запасы топлива и технические проблемы притормозили британца: финишную черту он пересек 12-м, толкая свой автомобиль. Мак-Элпайн сошел на третьем круге из-за поломки подвески.

В 1953 году несоответствие A-type уровню чемпионата мира стало уже более явным, хотя автомобили

Несоответствие Connaught A-type уровню чемпионата мира становилось все заметнее. На Гран При Италии '53 Джек Фэрман (№ 20) стартовал с 22-го места, а финишировал в 19 кругах позади победителя





Connaught "засветились" на шести Гран При сезона. Стирлинг Мосс был девятым в Зандфорте на Гран При Голландии. Мак-Элпайн умудрился со сломанным рычагом подвески финишировать 13-м на "Нюрбургринге". В остальных попытках дело чаще всего заканчивалось сходом. В Монце, к примеру, из четырех автомобилей Connaught клетчатый флаг увидели только два, но даже они не преодолели достаточно кругов, чтобы быть классифицированными.

Особняком стоял домашний Гран При. В Сильверстоуне на Большой Приз Великобритании 1953 года заявили пять Connaught. В квалификационных заездах лучшим был Аскари на Ferrari, он завоевал поул-позицию со временем 1 минута 48 секунд. Лучшим на Connaught был Ролт — десятое время (1'54), у Мак-Элпайна — 13-е (1'57), остальные — еще ниже.

Под конец гонки, которая длилась 90 кругов, Энтони Ролт выдвинулся было на пятое место. Но на 71-м круге сошел из-за поломки полуоси. Бира показал лучший результат сезона — финишировал седьмым, но... в восьми кругах позади победителя. Рой Сальвадори сошел на 51-м круге из-за поломки реактивной тяги в подвеске задних колес, Йана Стюарта на 25-м круге подвело зажигание, хотя и использовалась система с двумя свечами на цилиндр, а Мак-Элпайн заглох на старте.

Сказал "а", говори "б"

В 1954 году начал действовать новый технический регламент Формулы-1 для автомобилей с рабочим объемом двигателей 2,5 литра. Connaught решила продолжить борьбу в чемпионате мира и подготовить совершен-

Компания Connaught Engineering начиналась со спортивных автомобилей. Весьма стильный Connaught AL/SR преследует соперника на "24 часах Ле-Мана" 1955 года

но новую машину — J5. Планы были впечатляющими: конструкция шасси типа монокок, коробка передач, которая крепилась непосредственно к задней части монокока (как это было реализовано позже конструкторами Lotus), и — сердце всего проекта — двигатель Coventry Climax Godiva V8. Увы, перспективная "восьмерка", а вместе с ней и автомобиль так и остались лишь в планах. А Кларку и Оливеру пришлось заниматься подгонкой прежней конструкции под более подходящий силовой агрегат.

Так появился Connaught B-type с двигателем Alta (4 цилиндра, 2470 см³, 240 л.с. при 6250 об/мин). Преселективная коробка передач сохранилась, так же как и задняя подвеска de Dion. Но передняя вернулась к пружинам, а колея стала немногим больше: передняя — 1181 мм, задняя — 1232. Колесная база осталась прежней — 2286 мм. Автомобиль стал тяжелее — сухой вес его поднялся до 594 кг. Максимальная скорость возросла с 225

Появление B-type не изменило положения дел команды в Формуле-1. Но в многочисленных внезачетных гонках автомобиль смотрелся неплохо. Гонка на Международный золотой кубок. Оултон-парк. 1955 год



до 240 км/ч. Но, что самое главное, фирма вновь создала, наконец, заводскую гоночную команду из трех машин, чьими пилотами стали Рон Флокарт, Джек Ферман и Стюарт Льюис-Эванс.

Любопытно, что первоначально Connaught B-type был задуман и изготовлен с полностью обтекаемым (то есть, закрывающим колеса) кузовом, так называемый стримлайнер. Машина получилась очень стильной, напоминающей знаменитый Jaguar D. (Мак-Элпайн, впрочем, утверждал, что как раз D-type был создан под их влиянием.) Но еще более интересно, что этот проект появился практически одновременно с капотированным Mercedes-Benz W196 Stromlinienwagen. Впрочем, конструкторы Connaught, как и их немецкие коллеги, в конце концов также пришли к выводу о бесполезности этого внешне эффектного новшества.

"В теории мы должны были ехать быстрее, но на практике не могли видеть колеса в поворотах", — объясняет Мак-Элпайн.

Кроме того, обтекаемый кузов был менее прочен, а снимать его было сложнее, чем обычный капот, что затрудняло доступ к двигателю.

Из-за неопределенной ситуации с 8-цилиндровым двигателем B-type появился слишком поздно, чтобы участвовать в чемпионате мира 1954 года. Поэтому единственный свой Гран При — Великобритании в Сильверстоуне — Connaught откатала на A-type: лучший результат из пяти гонщиков показал Дон Боуман — 11-е место.

Дебют обтекаемого B-type состоялся лишь в 1955 году: на гонке национального значения в Гудвуде Тони Ролт сошел из-за проблем с топливным насосом. Что касается Гран При чемпионата мира, то в 1955 году B-type принял

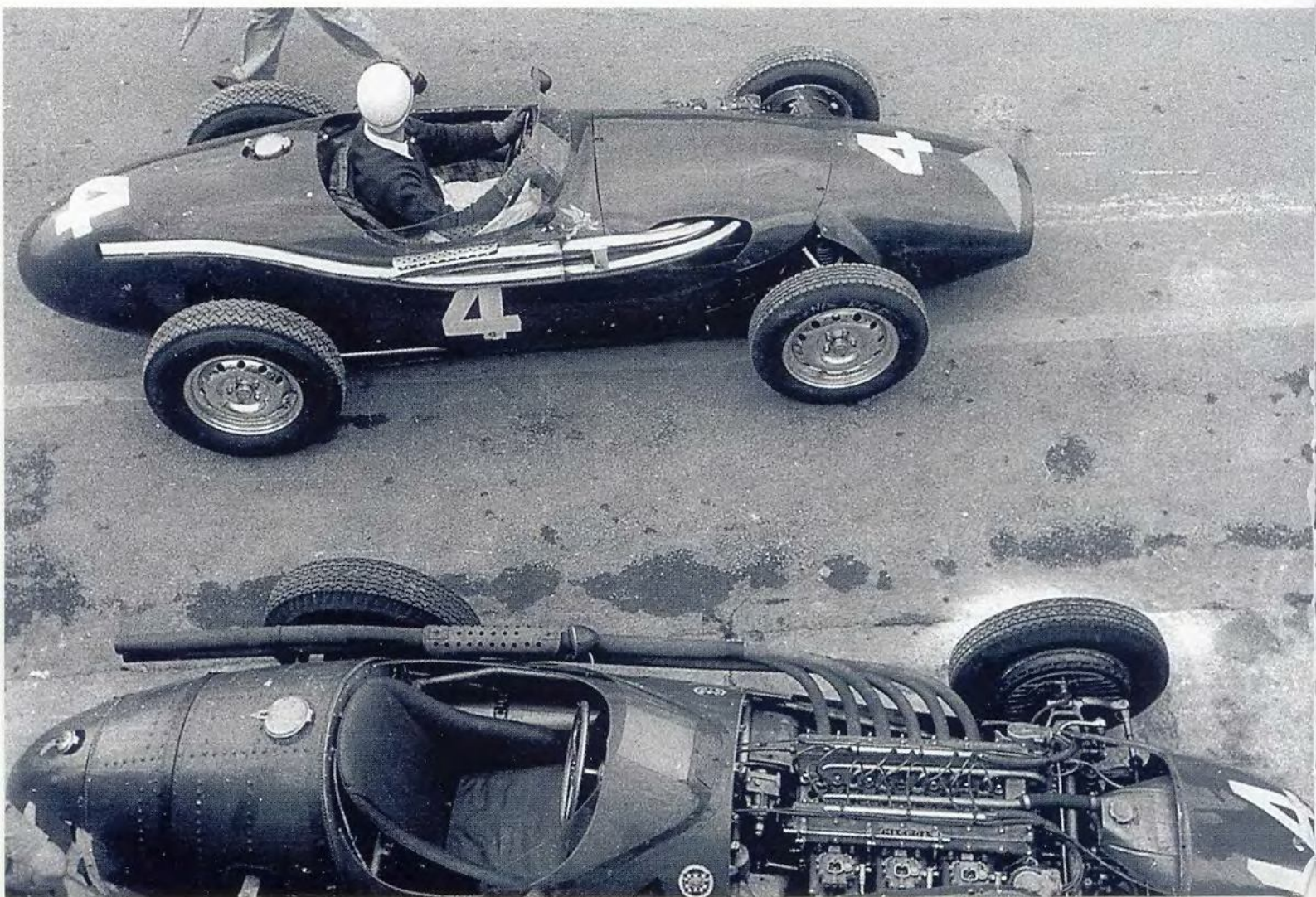
Первый вариант Connaught B-type имел обтекаемый кузов с закрытыми колесами



участие только в одном из них: конечно, на Гран При Великобритании, который на этот раз проводился на трассе в Эйнтри, в Ливерпуле. Первые четыре (!) места в той гонке заняли великолепные Mercedes-Benz W196. Что касается трех Connaught, то они смотрелись весьма скромно не только рядом с "серебряными стрелами", но и на фоне красной армады из восьми Maserati и трех Ferrari. Выше прочих на старте стоял B-type Тони Ролта, но до финиша не добрался ни он, ни два его товарища. Однако британская команда вновь сумела обратить на себя внимание своим изысканным стилем.

Транспортер, на котором Connaught доставила свои автомобили, представлял собой переделанный двухэтажный лондонский автобус, выкрашенный в британский гоночный зеленый вместо традиционного красного цвета и с надписью Connaught в том месте, где должен указываться маршрут.

На Гран При Италии '56 Connaught Рона Флокарта привлекал внимание не столько скоростью, сколько хромированными выхлопными трубами. Maserati 250F, мимо которого Рон проезжает на этом снимке, отчасти был создан под влиянием англичан



Еще одной весьма стильной деталью стал новый логотип команды. В том же 1955 году королевская коллегия геральдики одобрила использование в качестве такового изображение крылатого льва. Мак-Элпайн объяснил смысл эмблемы весьма незамысловато: "У Ferrari — гарцующий жеребец, у нас — грифон".

Мгновение вечной славы

Если в чемпионате мира дела шли неважно, то во внезачетных Гран При Connaught смотрелись весьма неплохо. Настоящую же славу британской команде принес Большой Приз Сиракуз, состоявшийся 23 октября 1955 года. Первоначальный состав участников оказался не слишком интересным в том смысле, что трудно было ожи-

Connaught Луис-Эванза опережает Maserati 250F Карлоса Мендигеги на пути к четвертому месту в Гран При Монако '57. Это были последние очки команды в чемпионате мира



дать, будто кто-то сможет составить конкуренцию четырем заводским и четырем частным Maserati 250F. Причем заводскую команду представляли такие мастера как Муссо, Виллорези, Скелл и Шелби. И чтобы внести хоть какое-то разнообразие в одноцветно-красную (если не считать двух синих Gordini) палитру, организаторы гонки пригласили Connaught, предложив по 1000 фунтов стерлингов за каждый зеленый автомобиль на старте. Британцы выставили три машины.

За рулем одной из них сидел Тони Брукс, для которого это был первый Гран При за пределами Великобритании и который в то время еще учился на стоматолога. Стартовал Брукс с первого ряда, но, замешкавшись, пропустил, к радости трибун, четыре Maserati. И тут началось невероятное. В конце первого круга Тони проходит Шелби, на четвертом круге — Скелла, на восьмом — Виллорези, на 15-м — Муссо. Гонку протяженностью 70 кругов

В 1955 году у команды появился свой логотип. Предполагалось, что крылатый лев будет смотреться на гоночных трассах эффектнее, чем гарцующий жеребец

Брукс закончил, имея 51 с преимуществами над ближайшим преследователем. Все были поражены. Никому не известный гонщик на автомобиле с труднопроизносимым для местных болельщиков названием побил четыре фирменные Maserati 250F, те самые, что в ходе сезона время от времени давали бой непобедимым Mercedes-Benz!

Изумление итальянцев вылилось в визит, который нанесли в боксы торжествующих британцев... технические инспекторы гонки. По их требованию с двигателя сняли головку блока цилиндров. Начался промер рабочего объема. Тут же толкались представители Maserati. "93,5 на 99 мм, — объявил инспектор и после паузы добавил, — 2470 кубических сантиметров". Все было по правилам, и в тяжелом молчании "гости" покинули гараж.

В Великобритании известие о победе Брукса стало сенсацией: это был первый Гран При, выигранный стопроцентно британской командой за 31 год, с тех пор как Генри Сигрейв торжествовал в 1924 году в Испании на Sunbeam. Переделанное из стримлайнера шасси B1, на котором Брукс одержал свою победу, получило персональное имя "Сиракузы". Для Connaught это было лишь мгновение славы, но в историю британского автоспорта оно вошло навсегда.

Последние годы

К сожалению, именно в этот момент судьба нанесла Connaught удар, который и предопределил скорую "кончину" "конюшни". Мак-Элпайн, главный источник финансирования команды, решил "завязать" с гонками. В 1955 году, 35 лет от роду, он женился и, как ответственный человек, посчитал далее невозможным рисковать жизнью ради собственных прихотей. Однако, как человек благородный, он дал своим компаньонам время для поисков новых спонсоров.

Весь 1956 год прошел в этих поисках. Команда, тем не менее, продолжала успешно выступить во всевозможных незачетных и национальных гонках. Появились ее автомобили и на Гран При чемпионата мира. В Спа "частник" Пьеро Скотти не сумел добраться до финиша из-за проблем с давлением масла. А вот четвертое место Джека Фермана на "традиционном" для Connaught Гран При Великобритании расценили как большой успех, несмотря на сход еще двух B-type и то обстоятельство, что Джек отстал от Lancia-Ferrari D50 победителя Фанхио на три круга. Но еще большая удача сопутствовала команде на Гран При Италии в Монце.

Это был последний этап сезона. Ferrari и Maserati вели напряженную борьбу за чемпионский титул, который в итоге, несмотря на победу Мосса, достался финишировавшему в гонке вторым Фанхио. Многие из автомобилей команд-лидеров столкнулись с проблемами. В этих условиях третьим к финишу пришел Connaught Рона Флоккарта, автомобиль которого — шасси B7 — вызвал



повышенный интерес очередным дизайнерским изыском — хромированными выхлопными трубами. Это был единственный пьедестал почета в истории Connaught. Джек Фэрман в той гонке финишировал пятым. Еще раз Connaught отличилась на ГП Монако 1957 года, куда Кларк привез два автомобиля и где Луис-Эванс финишировал четвертым. Эти очки стали для команды последними.

Время, отпущенное Мак-Элпайном на поиски нового спонсора, подошло к концу, и 17 сентября 1957 года четыре заводских автомобиля были выставлены на продажу. Два из них были куплены... Берни Экклстоуном. За шасси В3 начинающий «великий комбинатор» выложил 1950 фунтов стерлингов, за более «навороченное» В7 — 2100. (Интересно, что один из сохранившихся Connaught в 2000 году был выставлен на аукцион по цене 100 000 фунтов стерлингов).

Именно за рулем одного из этих автомобилей Экклстоун предпринял в 1958 году две безнадёжные попытки принять участие в гонках ЧМ сначала на ГП Монако, затем на ГП Великобритании. Оба раза Берни постигла неудача, и виной тому не только скромные гоночные способности будущего хозяина «большого цирка». Просто автомобиль уже явно не соответствовал уровню чемпионата мира. Правда, в Сильверстоуне '58 двоим гонщикам удалось пробиться за рулем Connaught на старт ГП, но гонка закончилась для них сходом из-за поломок.

Помимо В-типа Родни Кларк в 1957 году выставил на продажу прототип модернизированного автомобиля — С-типа — с облегченной пространственной рамой, пересмотренной подвеской и упрятыми внутрь кузова тормозами. Его приобрел и доработал Пол Эмери, конструктор автомобилей Ф-2 и Ф-3. И в 1959 году эта машина под управлением Бориса Саида вышла на старт Гран При США в Себринге. Гонка для Connaught закончилась очень быстро: как только Борис нажал на педаль тормоза в конце стартовой прямой, колеса намертво заблокировались. Однако на этом американская «эпопея» Connaught не завершилась. Поразительно, но в 1962 году Джек Фэрман попытался на том же С-типе квалифицироваться не где-нибудь, а на Indy 500! Безуспешно.

За всю историю существования компании было изготовлено девять А-типа, семь В-типа и один С-тип. Connaught J5 существовал лишь в виде модели, так и не дождавшись 8-цилиндрового двигателя, под который создавался. Некоторые экземпляры Connaught дожили до наших дней и до сих пор радуют глаз любителей автоспорта в различных музеях и даже участвуют в гонках исторических автомобилей в Гудвуде.

Попытка Брюса Кесслера квалифицироваться на Гран При Монако '58 за рулем Connaught, принадлежавшего Берни Экклстоуну, оказалась безуспешной. Неудачу потерпел и сам Берни

Уцелевшие экземпляры Connaught до сих пор радуют глаз любителей автоспорта на различных гонках исторических автомобилей. 2001 год. С-тип в Гудвуде



Эпилог

В 1999 году истории Connaught был подведен своеобразный итог: в Сенде было снесено здание, в котором некогда располагалась команда. На этом месте был возведен современный офисный центр. Событие столь же печальное, сколь и естественное. И само по себе оно вряд ли заслуживало особого упоминания, если бы не одно обстоятельство. Даже спустя полвека память и уважение к тому, что сделала для страны эта маленькая «конюшня», были столь живы, что невольные разрушители исторического здания в знак своеобразного покаяния провели специальную церемонию, собрав тех, кто когда-то имел отношение к Connaught.

На этой встрече не было Родни Кларка. После закрытия фирмы основатель компании вновь занялся торговлей автомобилями. Он умер в 1979 году.

Современники вспоминают, что Родни Кларк был конструктором, которого отличало внимание к качеству самых незначительных деталей, на которые его коллеги-соотечественники из Соорег или HWM порой просто не обращали внимания. Поэтому автомобили Кларка всегда имели безупречный внешний вид. Но дело не только во второстепенных «прибамбасах», вроде хромированной выхлопной трубы или магневых колесных дисков. Идеи Кларка были новаторскими: еще в 1950 году он разработал автомобиль класса GT с задним расположением двигателя, в 1955 году создал проект машины Ф-1 с кузовом типа монокок, одним из первых предлагал использовать антиблокировочную систему тормозов. И не его вина, что из-за безденежья эти новинки так и не нашли применения. Его прозорливость видна хотя бы в том, что Connaught стала первой в истории Ф-1 командой, использовавшей собственную аэродинамическую трубу. С точки зрения качества конструкции и характеристик управляемости его шасси соответствовали лучшим образцам своего времени. Увы, все эти достоинства оказались перечеркнуты отсутствием достойного двигателя.

Майк Оливер после закрытия Connaught стал летчиком-испытателем компании Folland Aircraft. Мак-Элпайн, женившись, погрузился в семейный бизнес, а в качестве нового увлечения избрал парусный спорт. Конструкторы, инженеры и механики исчезнувшей «конюшни» перешли в другие команды и компании, взяв с собой частицу того, к чему приобщились за годы работы в Connaught, — внимание к деталям, высокую техническую культуру, наконец, просто хороший вкус — все то, что и до сих пор является фирменными чертами британской автоспортивной промышленности.

Лев Шугуров
Леонид Ситник



Команда основана в	1948 году
В ЧМ Формулы-1 (Ф-2)	с 1952 года
Дебют в ЧМ Ф-1 (Ф-2)	1952 г., Гран При Великобритании – Деннис Пур (4-й), Эрик Томпсон (5-й), Кен Даунинг (9-й), Кен Мак-Эллайн (16-й)
Последняя гонка в ЧМ Ф-1 (Ф-2)	1959 г., Гран При США – Боб Саид (НФ)
Руководители	Родни Кларк, Майкл Оливер, Кеннет Мак-Эллайн
Штаб-квартира	Сенд, графство Суррей, Англия, Великобритания
Лучший результат в гонке ЧМ Ф-1 (Ф-2)	3-е место – 1956 г.: Гран При Италии (Рон Флокарт)
Лучший результат в квалификации ЧМ Ф-1 (Ф-2)	5-е место – 1952 г.: ГП Великобритании (Кен Даунинг)
Количество Гран При ЧМ	20
Общее число стартов автомобилей Connaught в гонках ЧМ Ф-1	49

Пилоты, завоевавшие очки на автомобилях Connaught в ЧМ Ф-1 (Ф-2):

Пилот	Старты: 49	Победы: –	ПП: –	БК: –	Очки: 17
Джек Ферман	4(1)	–	–	–	5
Рон Флокарт	1	–	–	–	4
Деннис Пур	2	–	–	–	3
Стьюарт Луис-Эванс	1	–	–	–	3
Эрик Томпсон	1	–	–	–	2

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



Connaught B-type, Айвор Бьюб, Гран При Монако '57

Выступления пилотов на автомобилях команды Connaught в гонках ЧМ Ф-1 (Ф-2) 1952–1959 гг.:

Год	ГП	СТ	О	ПП	БК	1	2	3	4	5	6	КК	ЛГ: круги/км	Гонщики/место в чемпионате мира
1952	3	8	5	–	–	–	–	–	1	1	–	–	–	Кеннет Мак-Эллайн/–; Деннис Пур/13; Эрик Томпсон/16; Кен Даунинг** (частн.)/–; Стирлинг Мосс/–
1953	6	21	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Кеннет Мак-Эллайн/–; Рой Сальвадорри/–; Б. Бира/–; Стирлинг Мосс/–; Джек Ферман/–; Джонни Клаес*(Ecurie Belge)/–; Андре Пилетт*(Ecurie Belge)/–; Тони Ролт*(RRC Walker)/–; Йан Стюарт*(Ecurie Ecosse)/–
1954	1	5	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Джон Райзли-Причард*(RRC Walker)/–; Лесли Торн*(Ecurie Ecosse)/–; Дон Боуман*(Sir Jeremy Boles)/–; Лесли Марр*(частн.)/–; Билл Уайтхауз*(частн.)/–
1955	1	3	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Кеннет Мак-Эллайн/–; Джек Ферман/–; Тони Ролт*(RRC Walker)/–; Питер Уокер*(RRC Walker)/–; Лесли Марр*(частн.)/–
1956	3	7	9	–	–	–	–	1	1	1	–	–	–	Джек Ферман/10; Рон Флокарт/11; Арчи Скотт-Браун/–; Лес Лестон/–; Десмонд Титтерингтон/–; Пьеро Скотти*(частн.)/–
1957	1	2	3	–	–	–	–	–	1	–	–	–	–	Стьюарт Луис-Эванс/12; Айвор Бьюб/–
1958	1	2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Айвор Бьюб*(BC Ecclestone)/–; Джек Ферман*(BC Ecclestone)/–; Брюс Кэсслер*(BC Ecclestone)/–; Пол Эмери*(BC Ecclestone)/–; Берни Экклстоун*(BC Ecclestone)/–
1959	1	1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Боб Саид*(Paul Emery Connaught Cars)/–
Всего:	17	49	17	–	–	–	–	1	3	2	–	–	–	

ГП – Гран При; СТ – старты; 1–6 – места в гонках; ПП – поул-позиции; БК – быстрые круги; О – очки; КК – место в Кубке конструкторов; ЛГ – лидерство в гонках ЧМ
Условные обозначения: * – пилоты, выступавшие не за заводскую команду; ** – в 1952 г. Кен Даунинг выступал как на заводском, так и на частном (ГП Нидерландов) автомобиле Connaught

Шасси Connaught в 1952–1959 гг.

Автомобиль	Конструкторы	Шины	Год постройки	Годы эксплуатации	Гран При	Старты	Очки	Пул-позиции	БК	Побед	Мотор	Число и рабочий объем цилиндров, см3	Диаметр цилиндра, мм	Ход поршня, мм	Макс. мощность, л.с.	Макс. число об/мин	Число передач	Коробка передач	V макс. км/ч	Сухая масса, кг
Connaught A	Р. Кларк	Dunlop	1952	1952–1954	10	34	5	–	–	–	Lea-Francis S4	4/1964	79	100	135	6000	4	Wilson	235	585
Connaught B	Р. Кларк	Dunlop	1955	1955–1958	6	14	12	–	–	–	Alta GP S4	4/2470	93,5	99	240	6250	4	Wilson	235	594
Connaught C	Р. Кларк	Dunlop	1959	1959	1	1	–	–	–	–	Alta GP S4	4/2470	93,5	99	240	6500	4	Wilson	245	590



Connaught A



Connaught B



Connaught C

Британский гоночный...

ЖЕЛТЫЙ

В 1953 году бельгиец Джонни Кларк перекрасил этот автомобиль в национальный желтый цвет. Но от этого Connaught A-type не стал менее британским.



В те годы Британия еще не считалась флагманом мирового автоспорта. В начале 50-х авторитет английских машин был еще не слишком высок на слуху были такие имена как Alfa-Romeo, Ferrari, Maserati, Lancia, чуть позже — Mercedes-Benz. Англичане же "оттачивали зубы" в более простых гоночных сериях. Автомобили класса Ф-2 в начале 50-х годов в Великобритании производили несколько фирм: Alta, ERA, HWM, Cooper. Все они были относительно небольшими, и только первые два сами изготавливали двигатели. Остальные же приобретали моторы и коробки передач у специализированных компаний. А хронический недостаток средств крайне затруднял доводку машин, их совершенствование и создание полноценной команды. Покупателями этой техники зачастую были состоятельные гонщики, которые редко поднимались над любительским уровнем.

Именно таким гонщиком-любителем и был Кеннет Мак-Элпайн, "крестный отец" Connaught A-type, — ведь именно "штучный" заказ Кеннета положил начало истории этой

машины. В 1950 году Мак-Элпайн заказал компании Connaught Engineering автомобиль класса Ф-2. Причем ни у гонщика, ни у конструкторов, Родни Кларка и Майкла Оливера, не было намерений когда-либо состязаться с автомобилями Ф-1. И лишь неожиданное решение Международной федерации проводить чемпионаты мира 1952–1953 годов среди автомобилей Ф-2 позволила им выйти в "высший свет".

Технический регламент Формулы-2 тех лет ограничивал рабочий объем двигателя двумя литрами. Поэтому в качестве силового агрегата Кларк и Оливер выбрали серийный мотор Lea Francis рабочим объемом 1767 см³ со штанговым приводом клапанов мощностью 85 л.с. В процессе совершенствования двигателя рабочий объем увеличили почти до двух литров. Новая головка цилиндров с двумя распределительными валами позволила поднять мощность до 85 л.с., а позже — до 135 л.с. при 6000 об/мин. Этому способствовала установка четырех карбюраторов Amal мотоциклетного типа, специальных

поршней, шатунов, коленчатого вала, системы смазки с сухим картером. В качестве топлива использовался "коктейль" собственной рецептуры, в состав которого входил метанол, ацетон, толуол и нитрометан. Топливо содержалось в двух бортовых баках. А в случае длинных гонок использовался третий бак, прямо за спиной гонщика. Поэтому при аварии настоятельно рекомендовалось покинуть автомобиль как можно быстрее.

Двигатель Lea Francis предназначался для серийных автомобилей, — рассказывает Оливер. — Но после того как мы поработали над ним, его трудно было узнать. Lea Francis была маленькой компанией, относившейся с большим энтузиазмом к своему участию в гонках, поэтому от нее мы получили всеческую техническую поддержку". Для экономии веса Кларк обратился к так называемой преселективной коробке передач Wilson, которая была легче стандартного узла Lea Francis. Коробка была полуавтоматической. Нужная передача предварительно выбиралась (селектировалась) небольшим



Стирлинг Мосс был самым знаменитым гонщиком из тех, кто выводил на старт Гран При Connaught A-type. В Монце '52 англичанин сошел из-за поломки, а в Зандфорте '53 занял девятое место

рычажком на рулевой колонке, а включалась сбрасыванием "газа". Время на переключение при этом существенно сокращалось. Такую коробку Кларк заимствовал от легковой модели Armstrong-Siddeley.

"В то время считалось, что преселективная коробка передач отбирает у двигателя мощность, — повествует Оливер, — но мы провели очень тщательное исследование на динамометрическом стенде, сравнивая преселективную коробку передач с обычной, и не обнаружили никакой разницы".

"Входя в поворот, вы перемещали рычажок, не отрывая рук от рулевого колеса", — рассказывает Мак-Элпайн об еще одном дос-

тоинстве этой системы, ставшей своеобразной предтечей современных подрулевых рычагов переключения передач.

Однако мнения гонщиков в этом вопросе были не всегда однозначны.

"Если честно, лично я предпочел бы обойтись без преселективной коробки передач, — утверждал Рой Сальвадори, гонщик Connaught. — Выбирать передачу нужно было заранее, еще до входа в поворот, с помощью рычага в кокпите. Затем, в нужный момент, вы отжимаете педаль, и передача переключается автоматически. В горячке гонки иногда было трудно сообразить, успел ты заранее выбрать передачу или нет, и я часто представлял себе ситуацию, когда в повороте включается неправильная передача со всеми вытекающими из этого катастрофическими последствиями. Правда, я не припомню, чтобы подобное хоть раз случилось в действительности".

Возможно, с Сальвадори ничего подобного и не случилось, но Стирлинг Мосс, тогда еще молодой гонщик, на Гран При Италии '52 "перекрутил" двигатель своего A-type, ошибаясь с передачей.

Connaught A-type получился довольно легким — 560 кг. Машина имела достаточно эффективные тормоза. Вообще конструкция содержала немало передовых идей: отлитые из магниевых сплавов колеса, отдельный гидравлический привод тормозов, реечный рулевой механизм, тормозные барабаны из алюминиевого сплава с залитым в каждый из них чугунным кольцом, бортовые бензобаки, карбюраторы, снабженные специальным воздухозаборником, создающим эффект поджатия воздуха на входе. И все же в своей основе автомобиль был достаточно традиционным.

Плоская лонжеронная рама, сваренная из труб диаметром 95 мм с толщиной стенок 1,02 мм, была обычным решением для того времени. Все колеса имели независимую подвеску на двойных поперечных рычагах и винтовых пружинах с гидравлическими телескопическими амортизаторами. В интересах удешевления конструкции и ремонта все рычаги были взаимозаменяемыми.

Литые колесные диски из магниевых сплавов смотрелись очень стильно. Однако проектировались они в расчете на короткие гонки Ф-2, и крепление на пяти болтах вместо одного центрального элемента затрудняло стремительную смену колес, практиковавшуюся на этапах чемпионата мира. В результате вместо не слишком практичных магниевых дисков пришлось поставить колеса с проволоочными спицами, а лишь позже их вновь стали отливать из магниевых сплавов.

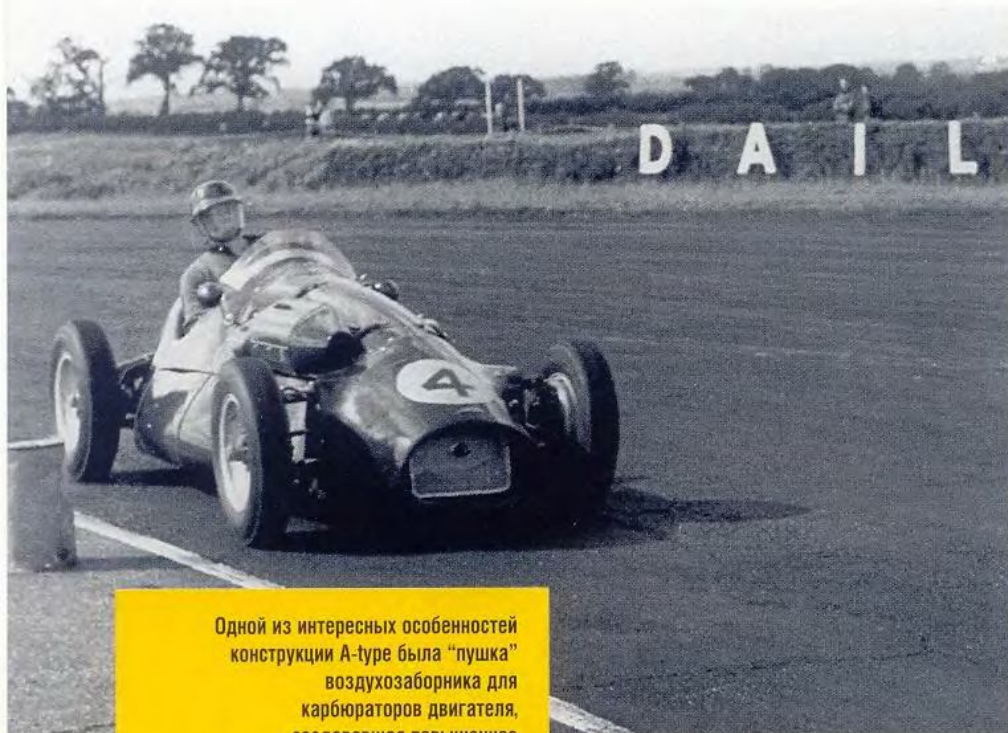
Несмотря на скромные возможности, в Connaught старались постоянно совершенствовать свои автомобили. За период 1950–1953 годов были построены девять машин A-type, причем каждая видоизменялась, переделывалась. От карбюраторов в 1953 году решили отказаться в пользу системы многоточечного впрыска во впускные каналы Hillborn-Travers. Она хорошо зарекомендовала себя на американских трековых машинах, была несложной, но уверенно работала лишь на определенных режимах. Модифицированный мотор Lea Francis с алюминиевым картером получился очень легким (120 кг), имея увеличенный до 1964 см³ рабочий объем, поднятую до 11,5:1 степень сжатия. С системой впрыска мотор развивал мощность до 155 л.с. при 6000 об/мин.

Уже в 1951 году в целях улучшения управляемости конструкторы Connaught применили заднюю подвеску типа de Dion и ввели в подвеску передних и задних колес торсионы вместо пружин. Одновременно несколько выросла (с 2159 до 2286 мм) колесная база. Шасси AL10 (литера L означала длинноразную версию) было оборудовано рычагом, который позволял гонщику прямо на ходу регулировать жесткость задней подвески.

|||||

“Наш автомобиль держал дорогу
на порядок лучше, чем любая
другая машина того времени...”





Одной из интересных особенностей конструкции A-type была "пушка" воздухозаборника для карбюраторов двигателя, создававшая повышенное давление воздуха на входе. Ныне этот элемент конструкции стал обязательным элементом автомобиля Ф-1, правда, располагается он теперь над головой гонщика

Кларк стремился создать машину с малым моментом инерции относительно вертикальной оси. Два бортовых бензобака емкостью 77 и 59 литров, смещенный назад от оси передних колес двигатель помогали лучше вписываться в повороты. Но в хвосте машины размещался основной бак на 105 литров. Распределение веса между передними и задними колесами на старте (при полных баках) составляло 45%:55%, а на финише (при пустых) – 51%:49%. Поэтому поведение автомобиля на трассе существенно изменялось

по ходу гонки. Однако в целом Connaught отличался превосходной управляемостью.

"А-тип отлично слушался руля, — вспоминает Рой Сальвадори. — Этот автомобиль отвечал всем стандартам своего времени, но его слабым местом был двигатель. Он был довольно оборотистым и идеально подходил для извилистых трасс вроде "Гудвуда". Но на "Нюрбургринге", например, мы мгновенно превращались в аутсайдера".

"Наш автомобиль держал дорогу на порядок лучше, чем любая другая машина того времени, — утверждает Мак-Элпайн. — В этом смысле мы намного опережали всех".

Дебют прототипа А1 состоялся в октябре 1950 года на трассе "Комб": Мак-Элпайн финишировал вторым в гонке Ф-2, уступив только Стирлингу Моссу на HWM-Alfa. И в дальнейшем на своем уровне Connaught высту-

пал вполне успешно. С 1950 по 1953 годы автомобили А-типа заняли в гонках (главным образом, британских стартах Ф-2) 18 первых, 17 вторых и 11 третьих мест. Разумеется, особняком стоят Гран При чемпионата мира, хотя в них успехи А-типа были гораздо скромнее. Лучшим результатом так и осталось четвертое место Денниса Пура в Сильверстоуне на Гран При Великобритании '52.

Connaught A-type отличался безупречной отделкой деталей и в смысле дизайна был квинтэссенцией своего времени, отдельными своими чертами напоминая многие автомобили Гран При 50-х: опущенный нос и овальный воздухозаборник Ferrari 125, кузов в стиле Maserati 250F. Причем это еще вопрос, кто и что у кого заимствовал.

Во время визита в Италию в 1953 году А-тип привлек повышенное внимание группы специалистов компании Maserati. Вечером после одной из тренировок они наведлись в боксы Connaught и после осмотра автомобилей ушли крайне впечатленные увиденным. А ведь как раз в это время шла работа над Maserati 250F.

Всего, как уже сказано выше, было построено девять шасси А-типа. Последнее из них имело номер 10, поскольку экземпляр А2 так и не был изготовлен. Этот автомобиль пользовался неплохим спросом у гонщиков-частников. А4, чьи фотографии можно видеть в этой статье, пришлось совершить самое дальнее путешествие: из Англии он перекочевал в Европу, а затем в Южную Африку, где участвовал в местных гонках в начале 60-х. Им последовательно владели англичанин, американец, бельгиец и гонщик из Зимбабве.

Сегодня ни у кого не вызывает удивления тот факт, что почти вся Формула-1 или почти весь CART ездит на английских шасси. Но в 50-е годы британский гоночный автомобиль вне Островов был еще редкостью. И Connaught A-type, перекрашенный в желтый цвет, в этом смысле стал лишь первой ласточкой.

Лев Шугуров

Connaught A-type • Технические характеристики

Двигатель

Марка двигателя	Lea Francis
Тип двигателя	рядный, 4 цилиндра
Вес, кг	120
Рабочий объем, см ³	1960
Диаметр и ход поршня, мм	79x100
Степень сжатия	11,0:1
Максимальная мощность, л.с.	135
Максимальное число об/мин	6000
Поршни и кольца	Hepworth & Grandage
Подшипники	Glacier
Карбюратор	Amal
Зажигание	Scintilla Vertex
Свечи	NGK

Шасси

Колесная база, мм	2159
Колея колес передняя/задняя, мм	1181/1181

Сухой вес, кг	553
Подвеска всех колес	независимая, пружинная на поперечных рычагах
Тормоза	барабанные Wellworthy, Alfin
Тормозные колодки	Girling
Диаметр тормозов спереди/сзади, мм	300/225
Радиаторы	Delaney Gallay
Аккумуляторы	Exide
Приборы	British Yaeger, Smiths
Шины	Dunlop
Амортизаторы	Armstrong
Скорость, км/ч	до 220
Смазка	Castrol

Трансмиссия

Коробка передач	преселективная Wilson Armstrong-Siddeley
Число передач	4 (без задней)
Сцепление	отсутствует
Приводной вал	Connaught

ОДИН НА ОДИН

Робер Бенуа



"Танк" Bugatti T57 Бенуа и Вимилля лидирует в "24 часах Ле-Мана" 1937 года, впереди другого Bugatti Пабрика и Вейрона

СУДЬБА РОБЕРА

"Ваше имя?" – немецкий офицер в черной гестаповской форме нехотя поднял глаза на стоявшего перед ним усталого пожилого человека. Арестованный с отвращением взглянул на черную свастику на его рукаве. Всю свою жизнь он боролся против людей и машин с этими или подобными им крестами: сначала в воздухе, потом на гоночной трассе, а теперь – в подполье. "Имя?!" – еще раз рявкнул гестаповец. "Робер... – с усилием ответил арестованный. – Робер Бенуа".

Робер за рулем Salmson перед стартом 200-мильной гонки малолитражек в Бруклендсе в 1922 году, принесшей Бенуа одну из его первых побед в автоспорте



Для французских поклонников автоспорта это имя по сей день стоит в одном ряду с именами величайших довоенных гонщиков: Таццо Нуволари, Руди Караччиоли, Антонио Аскари, Джузеппе Кампари... Но судьба Робера не похожа на судьбы прочих звезд автоспорта того времени. Как и многие из них, француз отдал свою жизнь за победу, но не на гоночной трассе, а на самой страшной войне в истории человечества.

Сын лесника с детства обожал спорт и, еще учась в школе, сумел стать одним из лучших гонщиков Версальского велосипедного клуба. Окончив школу, Робер пошел работать в мастерские Андре Ситроена в Версале, и уже через несколько лет, в 1913 году, вышел на старт Гран При Амьена. Своей скоростью автогонки покорили Бенуа. Рассчитывая стать профессиональным гонщиком, он бросил все, ушел из Citroen и устроился на работу в компанию Gregoire. Именно в тот момент на его пути впервые встали эти проклятые кресты. Началась Первая мировая война. Робера призвали в пехоту, но тяга к скорости была у Бенуа в крови, и он записался добровольцем во французский воздушный флот. Несколько месяцев Робер прослужил в разведывательной авиации, сбил один немецкий аэроплан и в конце концов сумел убедить своего командира перевести его в боевую эскадрилью. Но вот незадача, война вскоре закончилась, и Бенуа так и не смог завалить больше ни одного воздушного крестоносца Кайзера.

После войны Робер еще какое-то время прослужил инструктором в школе высшего пилотажа в Понт-Лонге, под По, но, налетав в общей сложности 19 500 часов и став в 24 года одним из самых опытных летчиков Франции, в августе 1919 года отказался от военной карьеры и демобилизовался из армии, чтобы вернуться в автогонки. Бенуа пришлось потратить почти полтора года, прежде чем он сумел уговорить боссов Marceau доверить ему свой 1100-кубовый автомобиль. В 1922 году Робер пересел на Salmson и, выиграв несколько гонок малолитражек, в конце следующего сезона получил приглашение от Луи Деляжа присоединиться к его команде Гран При. В первых

Первым ГП, где стартовал Бенуа после его возвращения в автоспорт в 1934 году, стал Большой Приз АКФ в Монлери: из-за поломки Робер отстал от выигравших гонку Alfa Romeo на четыре круга и был классифицирован четвертым – последним



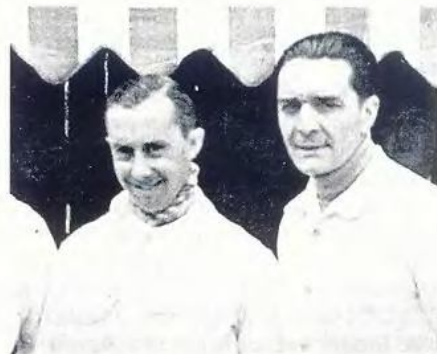
Робер за рулем знаменитой "движущейся духовки" Delage 15S8 под номером 2 преследует Halford Special Фрэнка Хэлфорда во время первого в истории британского Гран При в Брукленде в 1926 году

же гонках Бенуа великолепно себя зарекомендовал, однако в середине 20-х на трассах Гран При властвовали пилоты итальянской Alfa Romeo, поэтому максимум, чего удалось добиться Роберу в год дебюта, – третье место в домашнем Гран При АКФ в Лионе. Только через год Бенуа смог выиграть свой первый Гран При. И произошло это при весьма трагических обстоятельствах.

26 июля 1925 года на новом автодроме "Лина-Монлери" под Парижем разыгрывался очередной Большой Приз АКФ, в котором по традиции доминировали пилоты миланской команды. Трио Alfa Romeo уверенно возглавляло гонку, пока над трассой не пошел дождь. На 23-м круге при подходе к повороту Les Biscornes Alfa лидировавшего с огромным преимуществом Антонио Аскари неожиданно поскользнулась на мокрой дороге, на скорости 190 км/ч вылетела на обочину и перевернулась, похоронив под собой гонщика. Антонио умер по дороге в больницу, а Николло Ромео, менеджер команды, в знак траура снял с гонки лидировавших Кампари и Брилли-Пери, открыв пилотам Delage

путь к победе. В итоге Робер Бенуа и Альбер Диво, подменявшие друг друга за рулем во время утомительной 1000-километровой гонки, принесли Луи Деляжу первый с 1913 года Большой Приз. Однако главные победы Бенуа были еще впереди.

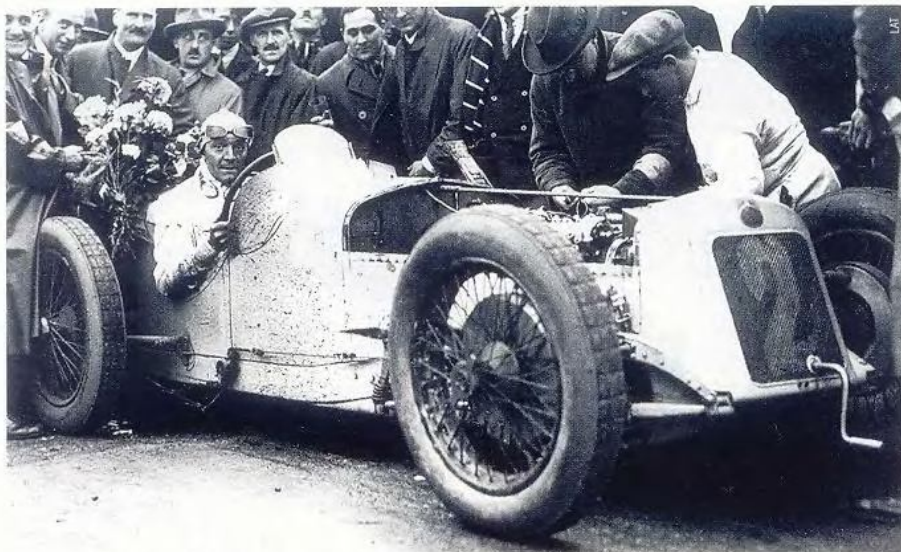
В 1926 году объем двигателей автомобилей Гран При уменьшился до 1500 см³, и ок-



Два величайших французских гонщика 20-30-х годов. Рене Дрейфус (слева) и Робер Бенуа

рыленный успехом в Монлери, Деляж выставил новую машину Delage 15S8, всерьез надеясь побороться на ней за чемпионский титул. Но его конструкторы допустили серьезный просчет, разместив выхлопные трубы слишком близко к месту водителя, из-за чего кабина постоянно перегревалась и вскоре получила у гонщиков весьма красноречивое прозвище: "движущаяся духовка". Естественно, бороться за победы на такой машине ни Бенуа, ни кто-либо другой был не в силах, и весь сезон пошел насмарку. Зато на следующий год, когда недостатки Delage были устранены, Робер получил, наконец, возможность продемонстрировать свой талант. Из пяти гонок чемпионата мира Бенуа выиграл четыре (лишь в Индианаполисе, куда Delage не поехал, первенствовал Джордж Судерс), и фактически в одиночку завоевал для Delage (в 1925–1927 годах чемпионат мира разыгрывался среди автомобильных марок) чемпионский титул. Вся Франция буквально носила Робера на руках, а правительство даже пожаловало ему орден Почетного легиона. Это была вершина его карьеры и жизни, но, увы, достиг он ее не в самое подходящее время.

В конце 1927 года гонки Гран При поразили второй после 1908 года кризис. Из-за



1 октября 1927 года: Робер на вершине своей карьеры, несколько минут спустя после своей великолепной победы в последнем Гран При сезона. В 1927 году Бенуа выиграл все четыре Гран При чемпионата мира, в которых он стартовал

непомерного роста расходов на содержание заводских команд большинство фирм покинули Большие Призы, которые на следующие шесть лет превратились в жалкую тень прежних Гран При. Многие гонщики, в том числе и Робер, остались не у дел. Бенуа еще повезло. Благодаря своей популярности он смог получить место управляющего на первой в мире многоэтажной автостоянке Garage Banville в Париже, да и в гонках он все-таки периодически участвовал. В 1928 году Робер стартовал на Italia в "24 часах Ле-Мана", затем уговорил Этторе Бугатти выставить для него машину на 14 апреля 1929 года. Один из ближайших соратников Робера по борьбе во французском сопротивлении – победитель первого ГП Монако Уильям Гровер перед стартом той легендарной гонки



9 сентября 1945 года. Старт первой послевоенной гонки на Кубок Робера Бенуа в Булонском лесу

Гран При Франции, но обе гонки закончились для Бенуа неудачами. Лишь в 1929 году француз снова смог взойти на высшую ступень пьедестала, выиграв на Alfa Romeo 24-часовую гонку в Спа, после чего на несколько лет оставил спорт. В 1932 году Бенуа перешел на работу в Bugatti: тестировал и помогал доводить до

ума автомобили и в 1933 году должен был присоединиться к заводской команде. Но возвращение на трассу пришлось отложить. В мае 33-го на гонках погиб управляющий автосалона Bugatti Ги Бюра, и Этторе попросил Бенуа заменить его. Лишь в 1934 году Бугатти наконец усадил Робера в одну из своих машин на место ушедшего из гонок Мео Константи-ни. Бенуа, которому в марте 1935-го исполнилось сорок лет, все еще надеялся вернуться на вершину, но на его пути встали автомобили третьего рейха.

В 30-е годы на трассах Гран При безраздельно хозяйничали серебряные машины двух немецких заводов Auto Union и Mercedes-Benz, пользовавшихся поддержкой нацистского правительства и фюрера Германии. Соперничать с ними не мог ни один завод Европы, и Бенуа на своем Bugatti был заранее обречен на поражения. Лишь однажды на Гран При Пикардии в Пероне, воспользовавшись отсутствием стартовавших в то время в Берлине немецких и большинства итальянских машин, Бенуа смог выиграть Большой Приз. А еще через два года одержал свою последнюю победу. В 1937 году на упакованном в обтекаемый кузов Bugatti Type 57, прозванном за свою массивность "Танком", Робер в паре со своим приятелем Жан-Пьером Виниллем выиграл "24 часа Ле-Мана" и, повесив шлем на гвоздь, вернулся к спокойной жизни управляющего Bugatti. Но ненадолго. В сентябре 1939 года в Европе вспыхнула Вторая мировая война, и Бенуа вновь пришлось сражаться с немцами, но теперь, увы, не на гоночной трассе. Впрочем, одну гонку во время войны француз у фашистов все-таки выиграл...

К началу Второй мировой Бенуа было уже давно за сорок, он оказался слишком стар для службы в ВВС и ненадолго вернулся к работе инструктора. День, когда нацисты вошли во





Немцы чувствовали себя полными хозяевами на дорогах Европы. Свой побег от фашистской колонны весной 1940 года Бенуа потом вспоминал как самую важную гонку, которую он выиграл в своей жизни

французскую столицу, застал Робера на аэродроме "Ле-Бурже". Бенуа решил поскорее убраться подальше от Парижа: у него была хорошая машина – мощный Bugatti 57S, на котором он надеялся прорваться на юг страны, где еще сражались французские войска. Но именно из-за машины Робера в итоге и задержали. На дороге Бенуа наткнулся на вражескую бронетанковую колонну, и одному немецкому лейтенанту, видимо, знавшему толк в хороших машинах, приглянулась его Bugatti. Недолго думая, немцы арестовали Робера и прицепили его машину к хвосту танковой колонны. У Бенуа, правда, еще теплилась надежда, что немцам надоест таскать за собой его Bugatti и они отпустят его подобру-поздорову. Но уже на рассвете, когда танки и бронемашин стали заправлять горючим, эти мечты окончательно рассеялись. Как только Робер увидел, что бак его Bugatti залили по самую горловину, а злочестный немецкий лейтенант вместе с приятелями полез под капот автомобиля, француз понял, что может прощаться с машиной. Все, что ему теперь оставалось, – попробовать ударить от нацистской колонны во время перехода. Это было рискован-

До победы Робер Бенуа не дожил всего восемь месяцев. "Каждому свое" – гласит печально-знаменитая надпись на воротах Бухенвальда, где в сентябре 1944 года фашисты казнили величайшего французского гонщика 20-30-х годов

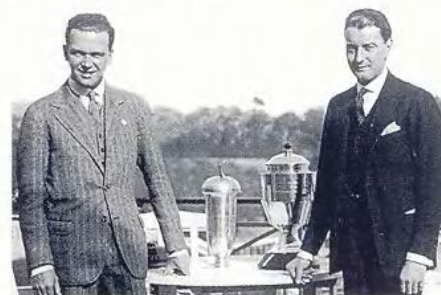


но: фашисты могли расстрелять его в спину, но другого выхода не было. Оставлять машину немцам Бенуа не собирался.

Немецкая колонна ползла медленно, змеей извиваясь по узким французским дорогам. Робер на своей Bugatti плелся в хвосте этой причудливо оцетинившейся стволами рептилии и напряженно глядел впереди. Наконец, он заметил впереди подходящую дорогу и перешел на первую передачу. В следующую секунду Bugatti взревел как стадо раненых бизонов и, выплыв из-под колес облачко пыли, рванул влево, прыгнул с шоссе и стремительно понесся прочь. Такому старту могли бы позавидовать даже великие Нуволари и Караччиола. На какую-то секунду немцы опешили, но этого оказалось достаточно. Когда застучали их автоматы, Bugatti Робера уже скрылась за поворотом. Несколько машин бросились преследовать его, но тщетно. Позднее, вспоминая свои приключения, Бенуа признается, что это была, наверное, главная гонка, которую он выиграл в своей жизни. Он прорвался на юг. Но силы в схватке Франции и Германии были не равны. Французская республика капитулировала в июне 1940 года. И Бенуа вынужден был отправиться в Англию.

Франция пала, но Робер и не думал сдаваться. Летом 1940 года вместе со своим бывшим партнером по гоночной команде Bugatti Уильямом Гровером – наполовину французом, наполовину англичанином – Бенуа стал агентом британской диверсионной организации SOE и вскоре был заброшен в оккупированную Францию. Когда в 1943 году Гровера разоблачили и казнили в парижском гестапо, Бенуа чудом сбежал от нацистов сразу после ареста. В который раз Роберу помогли его гоночный опыт и слава.

Когда арестовавшие его эсэсовцы захлопнули Робера на заднее сиденье машины и разместились по обе стороны от француза, Бенуа боковым зрением заметил, что они не закрыли правую дверь, и на улице Ришелье, воспользовавшись центробежной силой в левом повороте, вытолкнул немца из машины и бросился бежать. Спасаясь от преследования по плоским парижским крышам, Робер наткнулся на открытый чердак. Это был шанс на спасение, и Бенуа не раздумывая нырнул вниз, но, оказавшись на лестнице, увидел поднимающуюся навстречу консержку с дубиной в руках. "Я не грабитель", – быстро крикнул ему Робер. "Нет, – консержка опустила свое оружие, – я полагаю, вы – Робер Бенуа. Пойдемте в мою комнату и немного выпьем". Робер посидел у своей новой знакомой, они выпили, вспомнили его былые победы на гоночных трассах. Когда же облава закончилась, консержка осмотрела улицу и, убедившись, что опасность миновала, вывела Робера из дома.

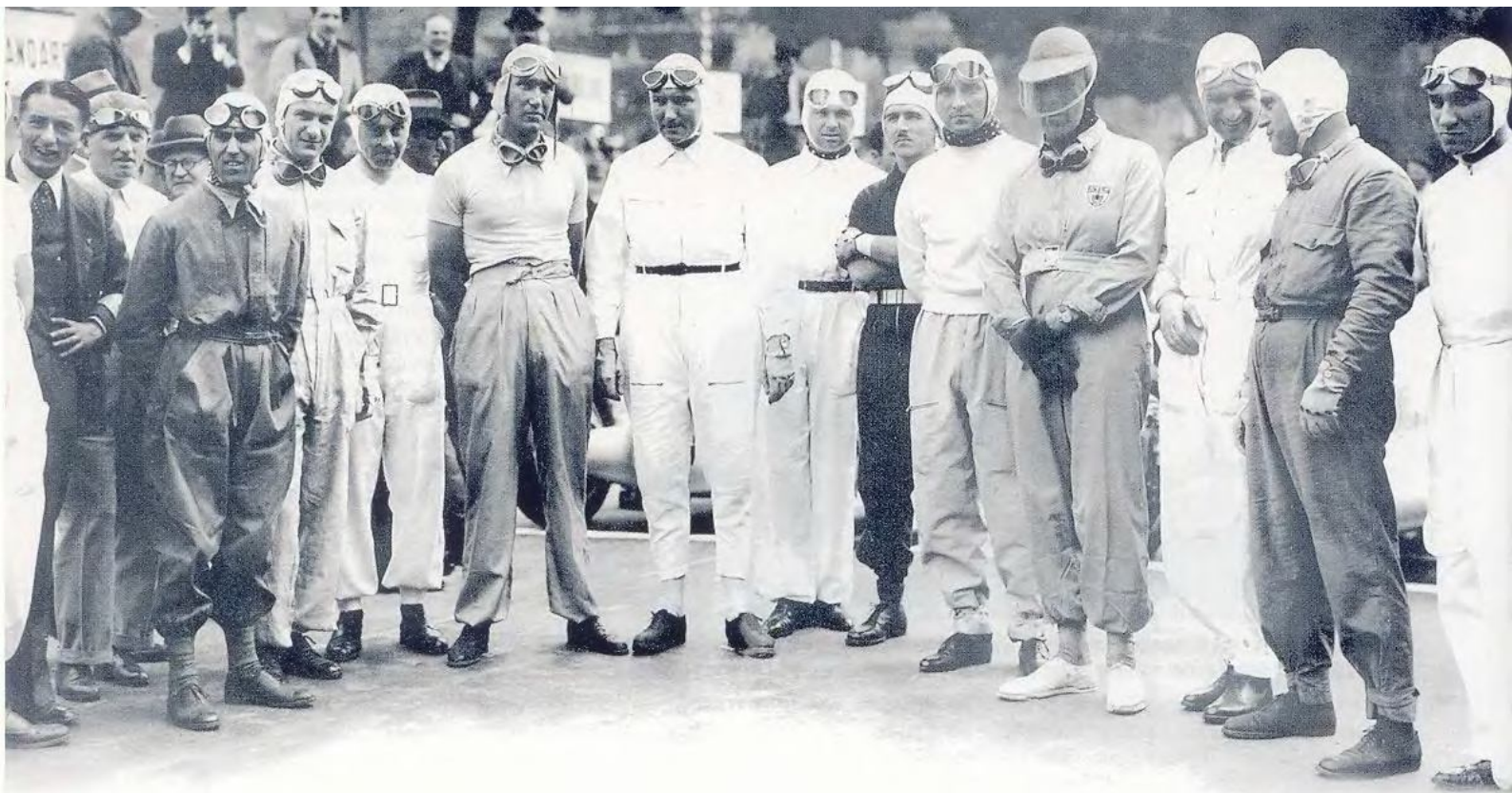


Призеры первого ГП Монако '29 Гровер и Караччиола. Война превратила соперников во врагов

Скрываясь от нацистов, Бенуа бежал в Англию, прошел курс тренировок в диверсионной школе SOE и, вернувшись во Францию, стал одной из ключевых фигур Французского сопротивления, но летом его постигла участь Гровера. В июне 1944 года Робер примчался в Париж к постели умирающей матери, и это стоило ему жизни. Гестаповцам не составило труда вычислить его в столице, и Бенуа попал в руки СС. Немцы посадили его во Френскую тюрьму, долго и жестоко пытали, но Бенуа так и не сознался в своем участии в сопротивлении и товарищей не выдал. После войны в его камере нашли нацарапанную на стене надпись: "Никогда не признаюсь". Так и не сумев ничего добиться от Робера во Френе, фашисты отправили Бенуа в концлагерь в Бухенвальде, где снова долго пытали француза в печально знаменитом "Блоке № 37" и 12 сентября 1944 года казнили его вместе с тремя десятками пленных французских, английских, бельгийских и канадских офицеров в одном из подземных казематов лагеря смерти.

В истории автогонок француз навсегда остался ярчайшим примером мужества, проявленного гонимыми Гран При в годы Второй мировой войны. Не случайно первая послевоенная европейская автомобильная гонка, прошедшая 9 сентября 1945 года в Булонском лесу, под Парижем, была посвящена памяти Робера Бенуа.

Владимир Маккавеев



22 апреля 1935 года, Монте-Карло. Слева направо: Соффьетти, Этанселин, Нуволари, Бривьо, Дрейфус, Виллападиерна, фон Браухич, Караччиола, Фарина, Ду-
зио, лорд Хоу, Sommer, Фаджиоли, Цеендер перед стартом очередного Гран При Монако. До 1939 года почти все гонщики Гран При были хорошими друзьями,
а с началом войны английские, французские, итальянские и немецкие пилоты оказались по разные стороны фронта

На войне, как на войне

В силу известных причин, Вторая мировая война разделила гонщиков Гран При на два противоборствовавших лагеря. Многие немецкие пилоты как Бигалке и Бюргаллер с началом войны стали офицерами "Люфтваффе". Другие, как, к примеру, один из ведущих гонщиков Германии Манфред фон Браухич, бывший любимым племянником одного из 25 фельдмаршалов Гитлера Вальтера фон Браухича, были признаны негодными к строевой службе и всю войну просидели в тылу. Французы же, англичане и гонщики из большинства остальных европейских стран оказались по другую сторону фронта или ушли в подполье, как Вимилль, Гровер и Бенуа. Многие из них, как и двое последних, отдали ради победы в той войне свои жизни. Впрочем, потери были с обеих сторон. Что делать, на войне, как на войне!



Гонщики Гран При, погибшие во время Второй мировой войны

Гонщик	Страна	Звание, род войск	Обстоятельства смерти	Дата смерти
Ульрих "Улли" Бигалке	(D)	"Люфтваффе"	Погиб в воздушном бою над Англией	12 августа 1940 г.
Эрнст Гюнтер Бюргаллер	(D)	Майор истребительной авиации "Люфтваффе"	Погиб в воздушном бою	начало 1940 г.
Рудольф Хассе	(D)		Погиб на Восточном фронте	12 августа 1942 г.
Ханс Симонс	(D)			12 марта 1942 г.
Питер Зиткен	(GB)		Погиб в бою	
Робер Бенуа	(F)	Французское сопротивление	Погиб в "Бухенвальде"	12 сентября 1944 г.
Льюис Фонтес	(GB)	Летчик британских ВВС (RAF)	Погиб в воздушном бою	
Перси У. Маклар	(GB)			1943 г.
Ричард "Дик" Шаттлуорт	(GB)	Летчик британских ВВС (RAF)	Погиб в ночном воздушном бою	1940 г.
Жан Тремуле	(F)	Французское сопротивление	Разбился на мотоцикле	1942 г.
Джон Питер "Джонни" Уэйкфилд	(GB)	Летчик британского военно-морского флота	Погиб в воздушном бою	апрель 1942 г.
Уильям Гровер-Уильямс	(GB)	Французское сопротивление	Расстрелян гестаповцами в Париже	1943 г.

Марк Уэббер

“Мне пришлось искать другие варианты”

Руководители Jaguar пригласили тебя в команду под впечатлением твоих выступлений в Minardi в 2002 году?

Что стало причиной моего прихода в Jaguar, известно только руководству этой команды, но думаю, им приглянулись мои способности на трассе, а не любимое хобби (смеется).

Как ты относишься к Эдди Ирвайну и Педро де ла Росе, место которых ты с Антонио Пиццонией занял в команде?

Как к обычным гонщикам, которые старались вытянуть команду на очковый уровень. По-моему, Педро немного быстрее Эдди, но ирландец более опытен. Я знаю, что Ирвайн был обижен на Jaguar за то, что вместо него выбрали нас с Антонио — “зеленых”. Но не думаю, что наши выступления будут хуже. Например, возьмите Кими Райкконена, он в свой дебютный сезон за McLaren выступал наравне, а иногда и лучше своего более опытного партнера по команде. Поэтому, считаю, что Jaguar пошел по правильному пути. Раз Эдди назвал нас “зелеными”, мы отлично подходим команде даже по цвету! (Смеется.)

Что ты думаешь о своем новом напарнике?

Мы уже успели познакомиться, но сказать, что я его хорошо знаю, не могу. На данном этапе мне нравится, как мы общаемся и работаем. Надеюсь, что так будет и дальше. Антонио весьма открытый человек, он не боится и не стесняется спросить, если чего-то не понимает или ему нужна помощь. Опыт, который он получил в Williams, весьма полезен, и он сможет быстрее адаптироваться к гонкам в своем дебютном сезоне.

Можешь рассказать про свой первый опыт за рулем автомобиля Формулы-1?

Полноценными у меня были только тесты с командой Benetton и выступления в Minardi. К показательным заездам в Arrows ни я, ни мой менеджер никогда не относились серьезно, так как мне совсем неохота было становиться тест-пилотом этой команды, причем еще и платить за это. У Флавио Бриаторе все было поставлено весьма солидно, и чувствовалось, что амбиции у команды уже тогда были только чемпионскими. Чего стоил только подготовительный тренировочный сбор!

А что тебе дали выступления в чемпионате FIA GT за команду Mercedes-Benz AMG?

Опыт управления безумно мощными машинами. Кроме того, я очень надеялся, что меня оценят боссы знаменитой немецкой компании. Но удача, к сожалению, оказалась не на моей стороне, мы с Берндом Шнайдером уступили чемпионство, хотя боролись до самой последней гонки. Иногда мы с Норбертом Хаугом говорили о событиях, которые происходили в Формуле-1, но о предложениях или контакте речи не заходило.

Новостные агентства летом 2001 года сообщали, что во время тестов за Benetton ты сломал себе несколько ребер! Издержки конструкции?!

Не люблю об этом вспоминать, но такое действительно было. Машина была сконструирована так, что при прохождении отдельных по-

воротов ощущалось, что все тело напрягается неоправданно сильно, особенно при моем росте. Однажды я имел неосторожность неправильно заехать на поребрик, и как результат — сломанные ребра и сильно поврежденная рука. Конструкторы вскоре видоизменили кокпит, что значительно облегчило мне жизнь на тестах. Однако сильная тряска в области ног оставалась до конца сезона.

По каким причинам ты решил покинуть Benetton?

Мне вполне хватило опыта, который я приобрел в этой команде. А при разговоре с Бриаторе выяснилось, что его долгосрочные планы не предусматривают моего участия в Гран При, так как выбор у него и так богатый. При этом он отметил, что весьма доволен моей работой и может дать любую нужную характеристику. Вот и все. Мне пришлось искать другие варианты...

Насколько я понимаю, характеристика Бриаторе тебе не понравилась?

Нет, для беседы с Полом Стоддартом мне это было не нужно (улыбается). Пол очень хорошо знал меня, к тому же он понимал, насколько сильно я хотел попасть в Формулу-1. Я весьма благодарен ему за то, что у меня появился такой шанс.

Ты должен был принести деньги в команду?

Конечно, за выступления в Minardi нужно было платить. Это и оказалось самой трудной, но вполне решаемой проблемой. К тому же у меня были гораздо лучшие финансовые условия, чем у Йонга.

По слухам, твои отношения с Алексом Йонгом были далеки от дружеских?

Я с первых дней не чувствовал к нему особых симпатий. Он считал себя чуть ли не самым опытным пилотом в Формуле-1. Особенно это касалось работы с механиками и инженерами. Йонг всегда был в этой области аутсайдером, но делал знающий вид, а это всегда отрицательно отражалось на рабочем времени команды. К середине сезона он стал сам себе назначать физические тренировки, что привело к тому, что он начал уставать после 20–35 кругов гонки. Разумеется, команде это не нравилось, и Стоддарту удалось отправить Алекса на специальную подготовку. Я знаю, что у него весьма богатые спонсоры, но деньги не научат его быстро ездить, а тем более профессионально работать с техникой. У него есть талант, но он должен развивать его как-то поактивнее.

Есть ли у тебя друзья в Формуле-1?

У меня много знакомых, но называть их друзьями сложно. Алекс Вурц иногда показывает мне, как ездят профессионалы на горном велосипеде. С кем-нибудь можно просто поболтать о том, что происходит в мире. Причем все это относится только к свободному времени, которое появляется крайне редко.

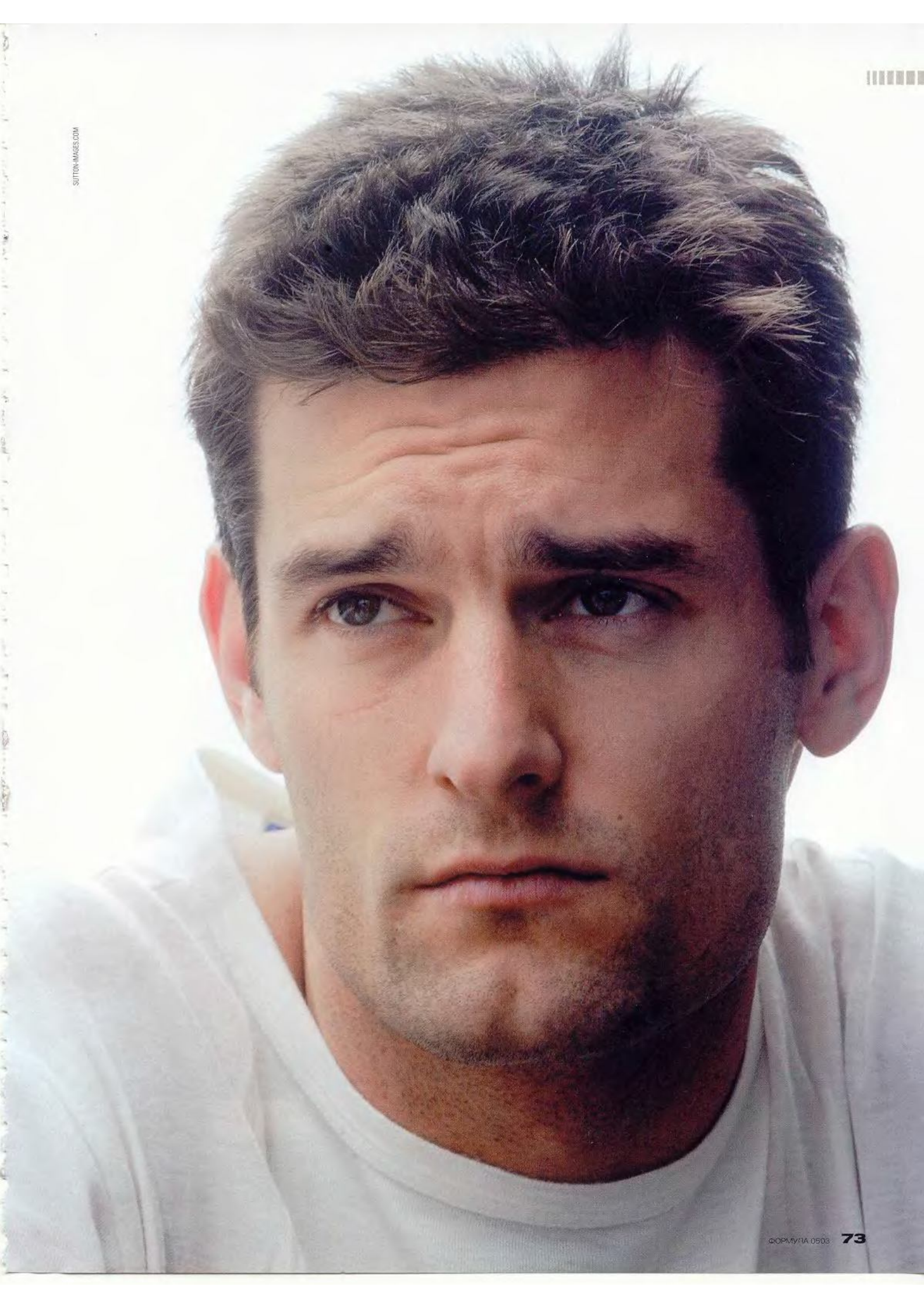
Свободное время ты проводишь дома или на природе?

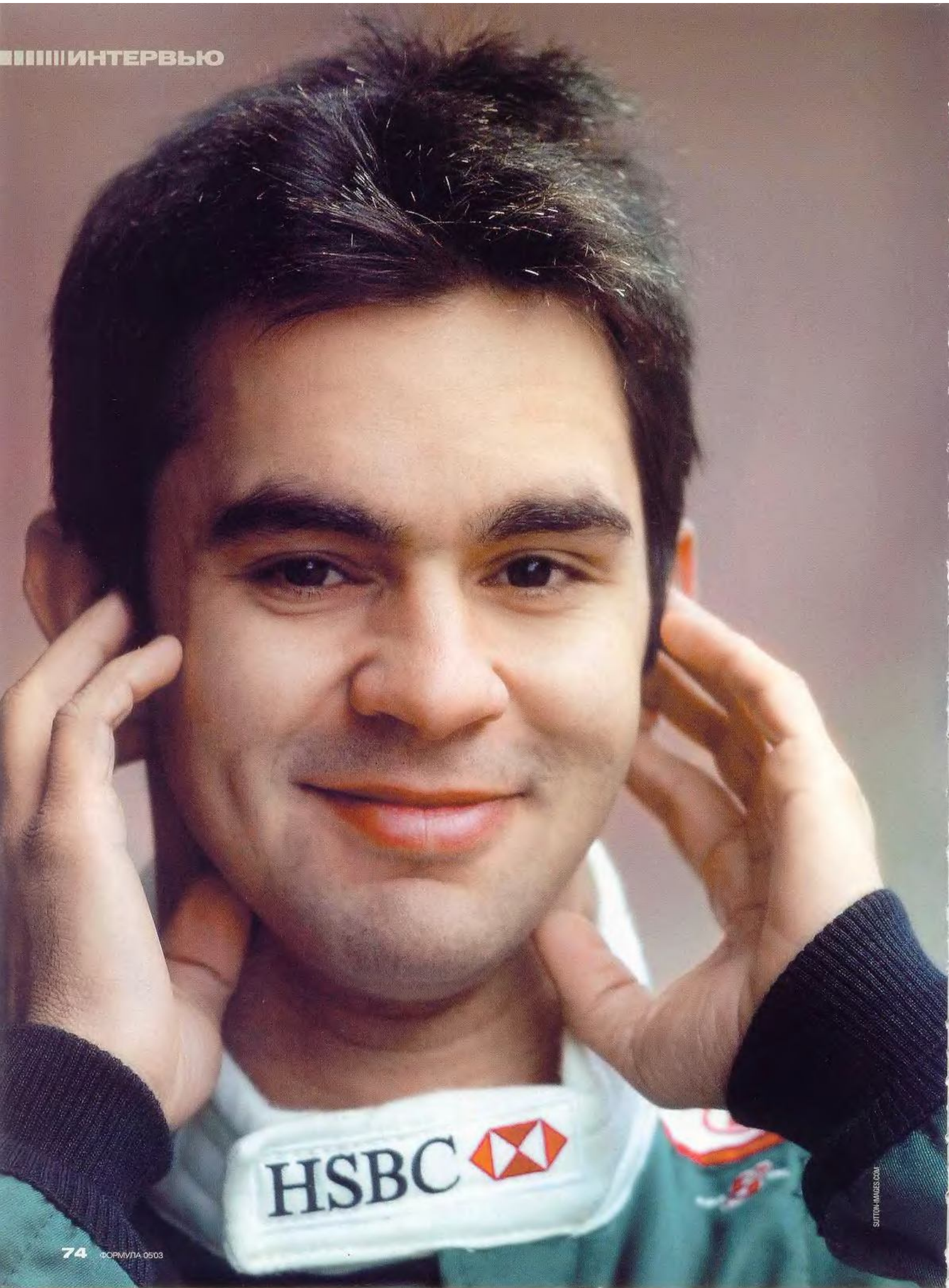
Я стараюсь вести активный образ жизни даже в свободное время. Мне нравится заниматься фитнесом, теннисом, горным и обычным велоспортом, немного играю в футбол, гольф. Если же на улице пасмурно или я чувствую, что физических упражнений с меня на сегодня хватит, с удовольствием иду на кухню, готовлю и усаживаюсь за книгу или игровую приставку. Люблю изучать историю Формулы-1. У меня дома есть достаточно интересные издания, из которых я узнаю много нового, о чем раньше даже и не слышал. Считаю, что если мы выступаем в лучшем формульном чемпионате, то должны знать его истоки.

Возможно, с такими знаниями после карьеры гонщика ты займешься журналистикой?

Про это я пока еще не думал! (Марк рассмеялся.) Надеюсь вернуться к этой теме еще не скоро. Хотя это неплохая идея!

Ренато Пильякампо
Максим Моськин





АНТОНИО ПИЦЦОНΙΑ

"О звездной болезни я даже и не думаю"

Процесс омоложения и обновления Формулы-1 продолжается. В Больших Призах появляются новые лица. Станет ли "зеленая молодежь" Jaguar достойной заменой таким звездам как Эдди Ирвайн?

Эдди Ирвайн недавно прокомментировал приход в Jaguar двух молодых пилотов, как потенциальное фиаско команды. Сможешь ли ты с Марком Уэббером достичь больших результатов, чем пилоты, которые были в команде до вас?

Мне очень трудно сказать сейчас, хорошо это или плохо, когда в команде нет опытного пилота. Время покажет. На данный момент у нас есть все, чтобы стать крепкими середняками. К тому же, в отличие от Эдди Ирвайна, у меня гораздо больше желания проявить себя. Jaguar рассчитывает на меня, и я сделаю все, чтобы во мне не разочаровались. Уверен, что Марк думает так же.

Перед тем как подписать контракт с Jaguar, ты пробовался в таких командах как Arrows, Benetton, Williams. Что больше всего запомнилось?

Том Уокиншоу был одним из первых, кто предложил мне протестировать автомобиль Формулы-1. Я надеялся уже тогда выступать в гонках. К сожалению, за мной не стояло столько денег, как за Энрике Бернольди, поэтому пришлось искать другие варианты.

У меня оставалось два предложения от команд Benetton и Williams. Быть тест-пилотом в таких командах весьма перспективно, поэтому выбор был трудным, но правильным. В команде Фрэнка Уильямса мне удалось получить огромный опыт. За два года я проехал тысячи километров на различных трассах. Учился работать в профессиональной команде, с более сложной техникой, настройками, да и в целом знакомился с миром Формулы-1. Оставалось только ждать, когда же у меня появится шанс выступить в гонках. И вот он появился...

Говорят, что именно Фрэнк Уильямс и Патрик Хед рекомендовали тебя Нике Лауде. Так ли это было на самом деле?

Когда Лауда искал второго гонщика, он обратился к Фрэнку Уильямсу и Патрику Хеду за советом. Они рекомендовали меня. Я не присутствовал при этом разговоре, но после встречи с Лаудой Фрэнк Уильямс сказал мне, что, весьма вероятно, я буду участвовать в гонках Ф-1 в следующем году. Спустя несколько дней был подписан официальный контракт с Jaguar.

Увольнение Лауды сильно повлияло на тебя и команду?

Для меня Ники Лауда сделал многое, и самое главное, дал шанс проявить свои способности в гонках. Жаль, что он больше не будет руководить командой. Его опыт в различных областях весьма ценен. К тому же у Лауды есть одно большое преимущество, он умеет выслушивать собеседника и давать, а не навязывать, советы. Причем для него нет разницы, с кем он беседует, с руководителем отдела или механиком.

Твоя репутация талантливого гонщика основывается не только на авторитете, который ты приобрел в качестве тест-пилота, но и на потрясающих успехах в "младших" Формулах. Говорят, после того, как ты в 1999 году побил рекорд Алена Проста по числу побед в чемпионате Формулы-Renault, тебя с этим достижением поздравил сам Профессор?

Поздравление — это слишком громко сказано. Ален подарил мне большую коллекционную бутылку шампанского и пожелал успехов в

моих начинаниях. Мы долго с ним разговаривали о гонках прошлого и настоящего. Он дал мне несколько весьма полезных советов, которые положительно сказались на моей практике. Интереснее человека до этого мне еще не приходилось видеть. Он владеет таким объемом информации, что, я думаю, выйди он сегодня на трассу, то сумел бы побороться за победы, а может даже и больше.

В прессе ходили слухи, что сам Рон Деннис тогда предложил тебе долгосрочный контракт, но ты отверг его. Было ли это на самом деле?

Рон Деннис действительно предлагал мне долгосрочный контракт, но мой менеджер посчитал его невыгодным. Были и другие причины, но их я называть не могу. Позже, по правде говоря, я иногда жалел, что упустил такой шанс. Но всего нельзя предусмотреть и тем более просчитать.

Рон Деннис предложил тебе сначала поработать тест-пилотом с дальнейшей возможностью, но не гарантией места в боевом составе команды?

Что-то очень близкое по смыслу, но я все равно не могу рассказать все условия. К тому же этого варианта уже нет...

Затем последовали успехи в британской Формуле-3, где ты сражался и побеждал в числе прочих и Такуму Сато. Не было ли тебе обидно, что он с менее богатым послужным списком быстрее попал в Формулу-1?

Хм... Трудный вопрос. Такума — очень хороший пилот, у него было меньше опыта, но он имел поддержку Honda, а этот факт весьма существенный для перехода в Формулу-1. Было бы удивительно, если бы его не пригласили. Мне было совершенно не обидно, так как я знал, что рано или поздно у меня появится хорошее предложение. Буду рад, если мы с ним встретимся и на трассе Формулы-1.

В Формуле-3000 дело у тебя застопорилось.

Это было действительно трудное время для меня. Главная причина моих неудач состояла в том, что я пытался совмещать выступления в гонках с тестами Williams в нынешнем году. С другой стороны, в моей машине Ф-3000 постоянно что-то выходило из строя, механические проблемы были головной болью для меня и команды. Поэтому результат оказался соответствующим. У двух этих типов автомобилей — Ф-1 и Ф-3000 — есть немало общего. Но различий гораздо больше. Лично для меня самым трудным было привыкание к более резким тормозам в Формуле-1. Тем не менее я рад, что получил дополнительный опыт работы с различными автомобилями.

Разница с тормозами — причина твоих частых вылетов на тестах?

Нет, чаще всего я просто пытаюсь добиться от машины всего, что она может дать на сегодняшний день. Вот и случаются вылеты. Это часть моей работы.

...а дорожный Jaguar, который ты перевернул с пассажирами во время демонстрационного заезда по трассе в Барселоне?

Это была действительно моя ошибка. Я не рассчитал скорость и прижимную силу в повороте. Слава богу, пассивная безопасность в



В британской Ф-3 Антонио по праву занял место в автомобиле номер 1



Два года в Ф-3000 принесли бразильцу лишь один победный финиш

Jaguar на самом высоком уровне и никто не пострадал. Мне было стыдно за тот случай. Надеюсь, что такого со мной больше никогда не повторится.

Всего за несколько недель ты стал гораздо популярнее у журналистов и поклонников. Не боишься заболеть звездной болезнью?

Нет, что вы (Антонио расплывается в улыбке). О звездной болезни я даже и не думаю, и без того слишком много дел. Я пришел сюда не ради славы и денег, а для того чтобы гоняться и побеждать. Не знаю, что бы я делал без гонок. Паддок для меня стал вторым домом.

Кто из пилотов прошлых лет тебе больше всего нравится?

Айртон Сенна. Он навсегда останется моим кумиром и лучшим гонщиком всех времен. Талант Айртоня был настолько необычен, что его по праву называли гонщиком от бога. Было очень тяжело, когда я узнал о его смерти...

А из пилотов, с которыми ты будешь бороться в 2003 году?

Хуан-Пабло Монтя. Его стиль вождения мне очень нравится, и я надеюсь, что он сможет побороться с Ferrari и Михаэлем за титул в ближайшем будущем. Вполне возможно, что и у меня вскоре появится шанс на равных сразиться с ними обоими на трассе.

Как ты относишься к командной тактике и к тому, что Ferrari показала в Австрии '02, когда Баррикелло по приказу из боксов отдал свою победу Шумахеру?

Я всегда был только за командную тактику. Каждая команда в Формуле-1 — это большой коллектив. Машину ведь строят не на конвейере, а поштучно. Более 300 человек кропотливо собирают каждую деталь. Почему же тогда команда не имеет права использовать свою тактику? Борьба среди напарников нужна, но в разумных пределах. И в том, что Рубенс пропустил Михаэля в Австрии, ничего плохого нет. Да, зрелищность от этого страдает, но ведь Баррикелло знал, какой он подписывал контракт? А благо команды должно быть выше личных амбиций.

Ты хочешь сказать, что если будешь выступать на протяжении всего гоночного уик-энда гораздо лучше своего напарника, лидировать в гонке, то сможешь отдать ему свою победу, если команда попросит тебя об этом?

Да, если команда так решит, то значит так надо. И я не буду оспаривать этот приказ.

Но командная тактика с 2003 года запрещена?

FIA стремится повысить зрелищность автоспорта, а команды — занять более высокие позиции в Кубке конструкторов и личном зачете. Вероятнее всего, компромисс никогда не будет достигнут. Существует множество способов понижения скорости одного из автомобилей команды. Причем сделать это можно вполне официально. Не думаю, что кто-то сможет помешать командам прибегать к таким приемам. Можно будет ссылаться, например, на техническое состояние машины, причем подтвердить это многочисленными доказательствами.

Что ты любишь делать больше всего вне гонок?

С детства я любил путешествовать с друзьями из Манауса, моего родного города, по окраинам джунглей. Природа там настолько красива, что мне даже трудно описать ее словами. Лучше один раз увидеть, чем много раз услышать. Мы брали с собой провианта на несколько дней и гамаки, в которых ночевали под открытым небом. Очень здорово проводили время... Советую всем!

С твоим плотным графиком ты находишь время для своих друзей?

Да, это для меня очень важно. Я постоянно общаюсь со своими друзьями по телефону, раньше часто ездил домой навещать их. Теперь времени, конечно, меньше, но я нахожу его, чтобы просто поболтать с ними о жизни. Вот совсем недавно друг детства приезжал ко мне на тесты. После напряженного рабочего дня мы отлично провели время в пиццерии с воспоминаниями о прошлом.

Похоже, улыбка никогда не сходит с твоего лица!

Да! Вообще-то, чем больше мы улыбаемся и радуемся, тем легче работается, и все проблемы, которые появляются каждый день, быстро решаются. Если вы когда-нибудь приедете в мой родной город, то удивитесь такому большому количеству улыбок.

Земляки гордятся твоими достижениями!

Молодежи из северной части Бразилии трудно конкурировать со сверстниками из центра и крупных городов. К тому же вокруг Манауса сплошные джунгли, о каких треках или трассах можно говорить! И я горжусь тем, что стал первым гонщиком из Манауса. Люди у нас очень доброжелательные, поэтому они от чистого сердца всегда меня поддерживают.

Что еще, кроме джунглей, тебе интересно?

Люблю слушать хорошую музыку: родную бразильскую, испанскую, итальянскую. Иногда не прочь потанцевать на хорошей дискотеке в компании друзей под что-то современное. Из спортивных игр мне нравится теннис, футбол, волейбол. Если переезды долгие — с удовольствием читаю книги и журналы. Под настроение могу поиграть на PlayStation 2, но только не в гонки!!! Люблю фрукты, соки. Из еды предпочитаю блюда, приготовленные по домашним рецептам. Однако запросто могу перекусить и в любой забегаловке. В этом плане я весьма неприхотлив. Возможно, с возрастом что-то изменится, но мне пока некогда оценивать те или иные изыски различных кухонь мира. В последнее время дел у меня прибавилось существенно, поэтому я стараюсь просто поспать лишний час-другой.

Хочется пожелать тебе успешного дебюта в Формуле-1, уверенности в своих силах и терпения.

Благодарю. Спасибо всем тем, кто меня поддерживает и болеет за меня. Надеюсь, что мои первые очки не за горами!

Ренато Пильякампо
Максим Моськин



На вопросы журнала "Формула" отвечает представитель компании Renault в России, генеральный директор ОАО "Автофрамос" Ги Бара.

Г-н Бара, вы уже длительное время работаете в автомобильном бизнесе. Что, на ваш взгляд – взгляд изнутри компании, – отличает современные гонки Формулы-1 от прежних?

Взгляд изнутри компании, думаю, не отличается от взгляда снаружи. Очевидно, что Формула-1 стала значительно более технологичной и более профессиональной. Не знаю, хорошо это или плохо, но прежним любителям в ней места уже нет. Значительно выше стали финансовые вложения и ставки со стороны автопроизводителей. Но лично я, несмотря на все перемены, смотрю гонки Ф-1 с неизменным интересом, и к тому же в этом году соревнования явно оживились. И, хотя о сезоне в целом, вероятно, еще слишком рано судить, и также не возмущусь судить о тонкостях новых правил, но, по-моему, они разумны. Конечно, не все должно определяться технологиями, пилоты должны играть более важную роль, потому что Формула-1 должна оставаться спортом.

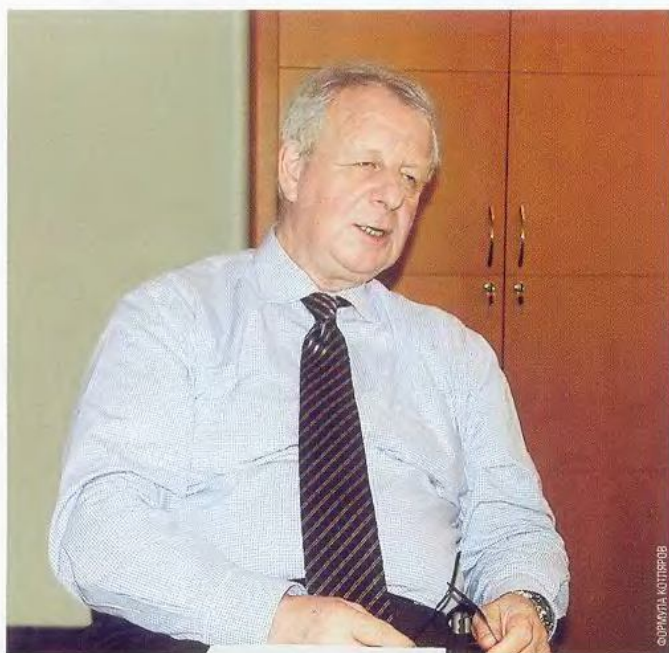
Кто из всех гонщиков, выступавших когда-либо на автомобилях Renault или на автомобилях, оснащенных двигателями Renault, был наиболее интересен и симпатичен лично вам?

Боюсь, мой ответ будет неоригинальным, но как иначе, если с маркой Renault связаны имена самых великих пилотов? Конечно, это Айртон Сенна и Ален Прост. Мне также очень нравились и Найджел Мэнселл, и Жак Вильнев, и Михаэль Шумахер, когда он выступал на машинах Benetton, оснащенных моторами Renault.

Из названных вами гонщиков лишь Прост – француз. Нынешний состав команды – интернациональный. Между тем из истории Формулы-1 известно, что французы всегда мечтали создать чисто национальную команду, и такие попытки уже предпринимались. Есть ли такие планы и у Renault?

Нет, таких планов у нас нет. Renault – международное предприятие, и на наших дорожных машинах по всему миру ездят представители самых разных стран, так что нет никакого смысла ограничивать состав команды какими-либо национальными рамками. Достаточно того, что мы сами делаем и шасси, и моторы. Это и есть, согласно нашему лозунгу, "Renault на все 100%".

Общеизвестно, что участие автопроизводителей в гонках – в особой степени это касается Формулы-1 – дает мощный импульс научно-технологическим инновациям в области производства



ФОТОГРАФИЯ КОТЛЯРОВА

Ги Бара

"Наши машины – как элитное французское вино"

серийных автомобилей. Какими достоинствами в этом смысле отличаются дорожные автомобили Renault?

Участие компании в Формуле-1, во-первых, благотворно влияет на ее имидж, на имидж всей гаммы производимых ею автомобилей – особенно, если это участие успешно. В частности, учитывая страстное отношение россиян к Формуле-1, полагаю, что в России этот фактор имеет особое значение. Во-вторых, хоть прямой взаимосвязи между конструкциями машин Ф-1 и серийных автомобилей нет, но над созданием и тех, и других работают одни и те же инженеры, и опосредованно "формульные" инновации используются весьма широко. Это позволяет нам значительно улучшить характеристики дорожных автомобилей, в частности, их аэродинамику, тормозную систему и электронику.

Г-н Бара, недавний визит в Россию президента компании Renault г-на Луи Швейцера ознаменовался исключительным событием – подписанием договора с Правительством Москвы о производстве в Москве автомобилей марки Renault. Для России такое сотрудничество, безусловно, имеет очень важное значение. Насколько, в свою очередь, важен российский рынок для Renault, и каковы дальнейшие планы компании в этом направлении?

Ответить на этот вопрос одновременно и просто, и сложно. Российский рынок очень большой – один из самых больших в мире. В России спрос на автомобили, включая как новые и поддержанные иномарки, так и отечественные автомобили, составляет сейчас около полумиллиона миллионов единиц в год. Но сегодняшние владельцы поддержанных машин – это покупатели новых иномарок в будущем. Да и у владельцев российских автомобилей к этому чувствуется очень большое стремление. А если Россия продолжит экономический рост, то этот спрос еще больше увеличится. Поэтому, по нашему мнению, у компании, которая сможет предоставить людям качественные, надежные, современные и при этом доступные по цене автомобили – большие возможности.

Компания Renault – один из признанных лидеров мирового автоспорта. С учетом дальнейшего развития ее бизнеса в России, возможны ли в ближайшем будущем с ее стороны инвестиции в российский автоспорт или участие в нем в каком-либо ином качестве? Например, в качестве организатора или спонсора российского национального чемпионата Формулы-Renault?

На данный момент таких намерений нет. Сейчас все наши усилия и инвестиции мы направляем на увеличение продаж наших автомобилей и их производство в России. Но в будущем такие шаги вполне возможны. Автоспорт во многих странах развивается при непосредственном участии компании Renault, и так будет и впредь. А пока, по крайней мере, нашу "горячую" серийную модель – Renault Clio Sport – в Россию мы уже привезли.

Французы – знаменитые виноделы. С каким типом вина вы могли бы сравнить по характеру свои автомобили, в частности, машины Ф-1?

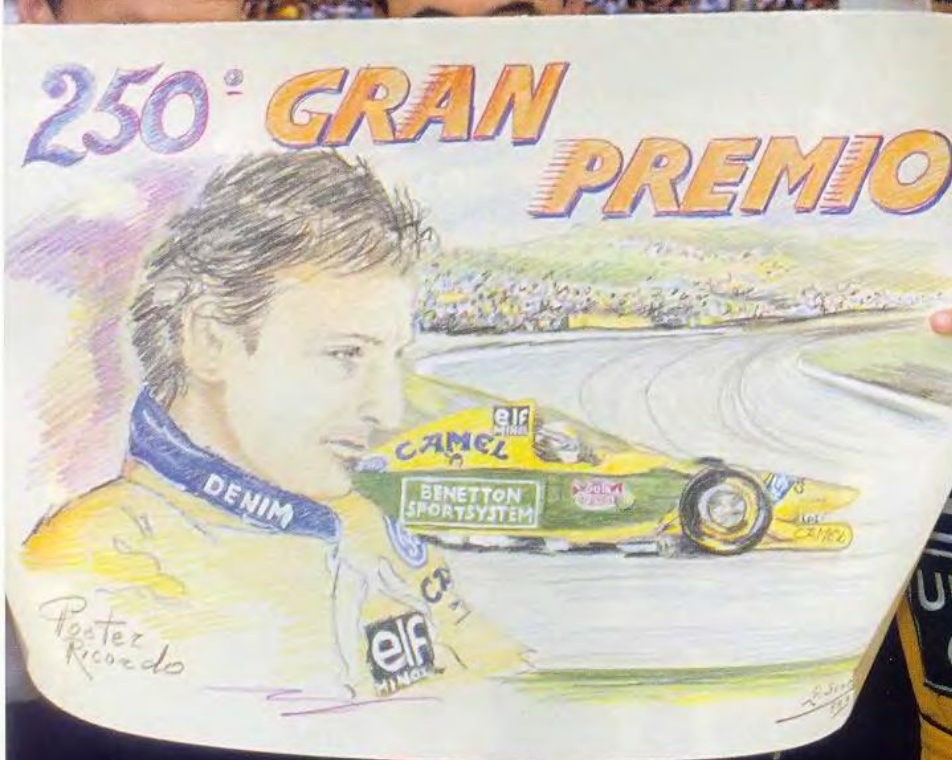
Никогда не задавался таким вопросом, хотя я большой любитель вин и у меня дома во Франции весьма недурной погреб. Сложно сравнивать вино с машинами Формулы-1 – оно должно быть очень редким, очень качественным, особенным. Таким, думаю, является мое любимое вино Romanee Conti – самое лучшее, элитное бургундское вино, которое производится в очень небольшом количестве и доступно далеко не всем – как и машины Ф-1. А вот наш новый Megane, к примеру, – это уже, скорее, шампанское.

Вадим Котляров, Борис Мурадов

**ГРАН ПРИ
ПОРТУГАЛИИ '85
ЭШТОРИЛ**
АЙРТОН СЕННА
LOTUS 97T

Человек Дождя! Когда-то этот "титул" — Регенмайстер — носил величайший чемпион довоенной поры Бернд Розмайер. Но после гибели немца в 1938 году его, как отлепившийся ярлык, пытались приклеить чуть ли не десятку пилотов, более или менее удачно выступавших на сырой трассе. Это продолжалось до тех пор, пока в 1984 году в Формуле-1 не появился Айртон Сенна. В своей первой же дождевой гонке в Монако '84 Сенна едва не выиграл за рулем скромного Toletap, и только финишный флаг, выброшенный после 31 из 78 кругов, остановил его на полпути к этой победе. Следующей дождевой гонки Айртону пришлось ждать почти год. Но когда 21 апреля 1985 года над трассой в португальском Эшториле вновь разверзлись небеса, Сенна не оставил соперникам ни единого шанса. Стартовав с поула, он уверенно лидировал всю гонку и, показав лучший круг, завоевал "большой шлем". Ближайший соперник — отстал на минуту, все остальные — более чем на круг. Именно после этой блистательной победы за Сенной окончательно закрепился почетный "титул" Человека Дождя. Но, увы, не прошло и десяти лет, как Айртон покинул горячую участь первого Рейнмена: как и Розмайер, Сенна разбился за рулем гоночного автомобиля.





КТО БОЛЬШЕ?

Формула-1 – благодатное поле для любителей разного рода статистики. Посчитать здесь можно практически все, вплоть до метров или тысячных долей секунды. Однако среди великого множества всевозможных рейтингов и таблиц есть, несомненно, самые престижные. Это, прежде всего, общее число титулов, побед, поулов позиций. Лишь немного уступает им по почетности число проведенных пилотом гонок. Надо сказать, показатель этот весьма любопытен. С одной стороны, он все же не отражает напрямую степень одаренности спортсмена, но с другой – умение продержаться в “большом цирке” на протяжении полутора сотен Гран При что-то говорит о качествах даже не самого, быть может, быстрого гонщика. Характерно, что трое лидеров в этой “номинации” вовсе не являются великими чемпионами. Но тем интереснее проследить эволюцию этого рекорда на протяжении полувековой истории проведения чемпионатов мира.

Начать, пожалуй, лучше всего с того, что сейчас время в мире Больших Призов течет гораздо быстрее, чем в 60-х или, тем более, 50-х. За год проходит почти два десятка гонок, а не 6–8, как когда-то. В цифрах это можно проиллюстрировать следующим образом: 100-м этапом ЧМ стал Гран При Германии 1961 года. На преодоление второй сотни гонок потребовалось уже менее 10 лет, а на третью – и вовсе семь. Так что 50 стартов, которые сейчас “набегают” у гонщика за три сезона, на заре чемпионатов требовали семи-восьми лет непрерывных, связанных со смертельным риском выступле-

ний. Поэтому нет ничего удивительного, что современные пилоты оккупировали почти все верхние строчки таблицы проведенных гонок.

Начиналось же все с совсем других цифр. Если исключить из рассмотрения Indy 500, то после первых двух проведенных чемпионатов лишь четверо пилотов стартовали во всех 13 проведенных Гран При. Однако в сезоне-52 трое из них по-

Пирс Каридж (слева) успел провести всего 27 гонок, прежде чем погиб в ГП Голландии '70, Жаки Икс (в центре) выходил на старт 114 раз, но за пять последних сезонов смог набрать лишь шесть очков, а Джеки Стюарт предпочел уйти вовремя, проведя 99 гонок и выиграв два чемпионских титула

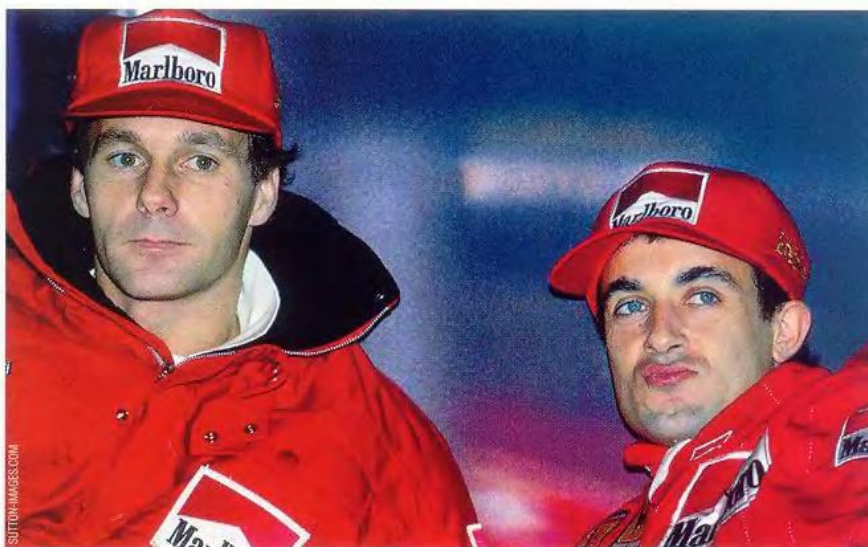


разным причинам не удалось продолжить “марафон”, и единоличным лидером стал Джузеппе Фарина. Итальянец не пропустил ни одного старта чемпионата до того самого момента, пока не попал в аварию на гонке “Милле Милья” летом 1954 года. Это позволило Луи Розье догнать Фарину – к концу сезона-54 на счету обоих значилось по 30 гонок.

Однако француз не приехал на дебютный этап следующего чемпионата в Аргентину, и Фарина, которому пришлось пользоваться обезболивающим, чтобы довести гонку до финиша, вновь захватил лидерство. Но опять ненадолго: еще одна серьезная авария Нино – на тренировке перед гонкой “Суперконтемаджоре” в Монце – позволила выйти вперед Хуану-Мануэлю Фанхио. Мазстро оставался самым опытным гонщиком вплоть до завершения карьеры в 1958 году – за восемь сезонов (чемпионат '52 аргентинец пропустил) он провёл 51 гонку. К слову, Дженсону Баттону для этого понадобилось лишь три года.

“Выпавшее знамя” из рук Фанхио подхватил Морис Тринтиньян. Француз завершил карьеру по окончании сезона-64 и успел за это время стартовать в 82 гонках в рамках чемпионатов мира. Поскольку к тому моменту никто из действующих пилотов еще не набрал достаточного “багажа” проведенных этапов, достижение Тринтиньяна оказалось непревзойденным на протяжении всего чемпионата-65, и лишь на мексиканском Гран При 1966 года Морис опередил Джек Брэбэм. А буквально на пятки австралийцу наступали Йоаким Боннье и Грэм Хилл. Но швед иногда пропускал гонки и вскоре отстал, а вот британец – стоило только Брэбэму в 1969 году сломать лодыжку на тестах перед Гран При Франции – возглавил список самых опытных гонщиков. Но первым Грэм оставался совсем недолго – во время гонки в Уоткинс-Глене уже сам британец сломал в аварии обе ноги, и сезон-69 два пилота закончили с одинаковым показателем – 113 Гран При.

Паритет сохранялся на протяжении половины сезона-70, но с лучшими показателями его все же завершил Брэбэм, поскольку его соперник пропустил (хотя и по объективным причинам) две гонки. Правда, завершил Джек не только сезон, но и карьеру (всего австралиец выходил на старт гонок ЧМ 126 раз), а вот Хилл продолжал гоняться вплоть до 1975 года. В активе Грэма к тому моменту значилось 176 гонок. И сейчас эта цифра выглядит внушительно, но чтобы оценить ее масштаб по тем временам, достаточно взглянуть на результат занимавшего вторую позицию среди действующих спортсменов того времени Жаки Икса – лишь 94 Гран При. Хилл был минимум вдвое (!) опытнее любого из своих соперников. А его рекорд по количеству проведенных в Ф-1 сезонов – 18 – держится до сих пор.



Жан Алези и Герхард Бергер, выступавшие вместе за Benetton и Ferrari, довели к концу сезона-97 общее число стартов представителей одной команды до 345. Лишь дуэт Williams образца 1992 года (Найджел Мэнселл и Риккардо Патресе) оказался более опытным – 421 гонка. На счету Михаэля Шумахера и Рубенса Баррикелло сейчас значится 344 старта

Неудивительно, что рекордное достижение британца продержалось долго. Более того, судьбе словно было угодно, чтобы именно фамилия Хилла как можно дольше оставалась во главе списка. Вызов Грэму бросали многие, но до поры до времени побить его рекорд не удавалось. Причем иногда события развивались даже трагически. Ронни Петерсон умер от ран, полученных в аварии на старте Гран При Италии 1978 года, Эмерсон Фиттипальди завершил карьеру в 30 лет, устав бороться с безнадежной машиной в команде своего брата, Карлос Рейтеманн неожиданно принял решение завершить гоночную карьеру прямо по ходу сезона-82. Сменилось целое поколение пилотов, а планка по-прежнему оставалась недосягаемой. Хотя постепенно гонщики все ближе подходили к ней. Джон Уотсон в 1983 году разменял полторы сотни Больших Призов, а Ники Лауда два года спустя завершил карьеру на отметке “171”.

Лишь на британском Гран При 1986 года достижение Хилла смог повторить Жак Лаффит. Но только повторить – уже в первом повороте француз стал участником массовой аварии, его Ligier ударились об ограждение трассы, что стоило гонщику перелома ног. За руль машин Ф-1 он больше не вернулся. И только в сезоне-89 продержавшийся 14 лет рекорд Грэма удалось превзойти Риккардо Патресе. Причем итальянец, как и сам Хилл в середине 70-х, выступал еще несколько лет в ранге самого опытного пилота за всю историю Ф-1, все выше поднимая планку. Австралийский Гран При 1993 года стал для Патресе 256-м стартом в чемпионате. На фоне этой цифры смотреться достаточно скромно также весьма солидные показатели современников Риккардо – 204 гонки Нельсона Пике или 199 Алена Проста. Достижение итальянца оказалось сродни результату Хилла: быть может, когда-то превзойдут и его, но случится это очень нескоро.

Последнее десятилетие все попытки поколебать позиции Патресе заканчивались неудачно. Андреа де Чезарис, Найджел Мэнселл, Герхард Бергер и Жан Алези – все это весьма достойные гонщики, но максимум, чего им удалось достичь, – это остановиться сразу после отметки в 200 проведенных гонок. Самым опытным участником последнего чемпионата стал Михаэль Шумахер. Сейчас на счету немца 180 стартов, то есть в любом случае для того, чтобы сравняться со своим бывшим товарищем по Benetton, пятикратному чемпиону понадобится никак не меньше четырех сезонов. Второму “претенденту”, Рубенсу Баррикелло, нужно в полтора раза больше времени.

Вообще же, возможность провести наибольшее число гонок в Ф-1 есть у тех пилотов, кто пришел в мир Гран При хотя бы в 20–22 года. А таких гонщиков сейчас, надо сказать, предостаточно. Это, впрочем, уже тема отдельного исследования.

Александр Кабановский



Гран При Канады 1989 года стал 474-м этапом чемпионата мира. Поднявшиеся на пьедестал Андреа де Чезарис (справа) и Риккардо Патресе общими усилиями смогли провести за карьеру лишь немногим меньше – 464 гонки

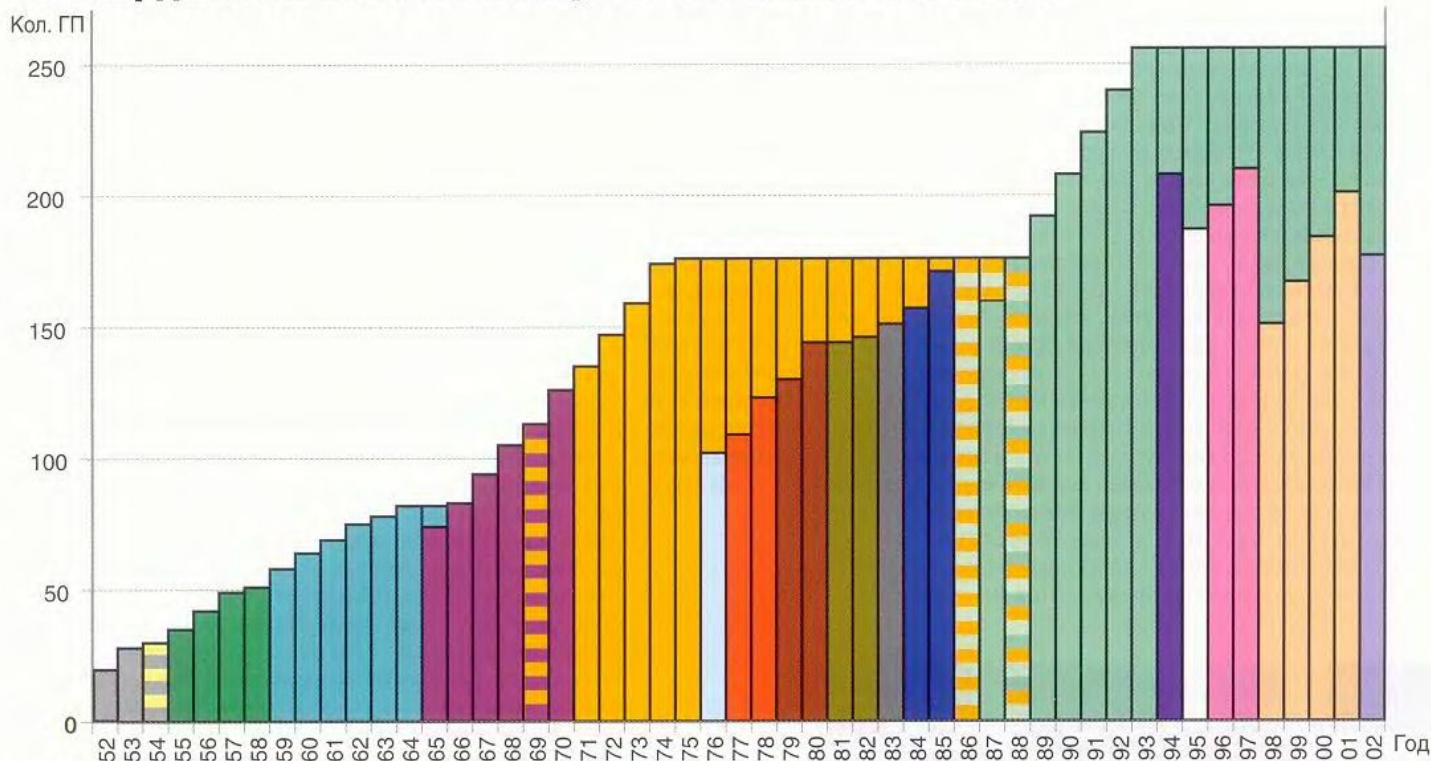
Число Гран При и гонок ЧМ, проведенных некоторыми пилотами Ф-1



Гонки – стартов в гонках Гран При ЧМ Ф-1. ГП – участие в Гран При чемпионата мира Ф-1, включая этапы, где пилот по тем или иным причинам не вышел на старт гонки. В скобках – место гонщиков, принимавших участие в ЧМ '02.

№	Пилот	Гонки	ГП	№	Пилот	Гонки	ГП
1	Р. Патресе (I)	256	257	30	Мар. Андресетти (USA)	128	131
2	Г. Бергер (A)	210	210	31	Дж. Брэбэм (AUS)	126	128
3	А. де Чезарис (I)	208	214	32 (6)	О. Панис (F)	124	125
4	Н. Пике (BR)	204	207	33	Р. Петерсон (S)	123	123
5	Ж. Алези (F)	201	202	34	П. Мартини (I)	119	124
6	А. Прост	199	202	35	А. Джонс (AUS)	116	117
7	М. Альборето (I)	194	215	= (7)	Жак Вильнев (CDN)	116	116
8	Н. Мэнселл (GB)	187	191	37	Д. Хилл (GB)	115	122
9 (1)	М. Шумахер (D)	177	179	38	Ж. Икс (B)	114	120
10	Г. Хилл (GB)	176	179	=	П. Тамбэ (F)	114	123
=	Ж. Лаффит (F)	176	180	=	К. Росберг (FIN)	114	128
12	Н. Лауда (A)	171	177	41	Д. Хьюм (NZ)	112	112
13	Т. Бутсен (B)	163	164	42	Дж. Сертиз (GB)	111	113
14	А. Сенна (BR)	161	162	=	Дж. Шектер (ZA)	111	113
=	М. Хаккинен (FIN)	161	165	44	Ф. Алльо (F)	109	116
= (2)	Р. Баррикелло (BR)	161	165	= (8)	М. Сало (FIN)	109	111
17	Дж. Херберт (GB)	160	165	46	Э. де Анжелис (I)	108	109
18	М. Брандл (GB)	158	165	47 (9)	Дж. Физикелла (I)	107	108
19	Дж. Уотсон (GB)	152	154	48	И. Боннье (S)	104	108
20	Р. Арну (F)	149	164	=	И. Масс (D)	104	114
21	К. Рейтеманн (RA)	146	146	50	Б. Мак-Ларен (NZ)	100	104
=	Д. Уоррик (GB)	146	162	= (10)	Р. Шумахер (D)	100	100
23 (3)	Э. Ирвин (GB)	146	148	52	Дж. Стюарт (GB)	99	100
24	Э. Фиттипальди (BR)	144	149	53	П. Диниц (BR)	98	99
25 (4)	Д. Култхард (GB)	141	141	54	И. Зифферт (CH)	96	100
= (=)	Х.-Х. Френтцен (D)	141	144	=	К. Амон (NZ)	96	108
27	Ж.-П. Жарье (F)	134	143	= (11)	Я. Трулли (I)	96	97
28	К. Регациони (CH)	132	139	57	П. Делайе (F)	95	95
=	Э. Чивер (USA)	132	143	58	Ю. Катаяма (J)	94	97

Рекордсмены по количеству ГП ЧМ Ф-1 за все годы



Примечание: указан рекордсмен по числу проведенных гонок по состоянию на конец сезона. Если таковой не выступал в чемпионате, приведен также лучший результат действующего пилота

54, 69, 86, 87, 88 – годы, в которые два или более пилотов имели одинаковое количество стартов в гонках; все данные представлены по состоянию на 10.04.2003



Свой четвертый сезон в классе N-GT Алексей Васильев и Николай Фоменко начали с участия в легендарной, культовой гонке "24 часа Дайтоны". И, если бы не досадная ошибка пилота, повлекшая аварию, это начало могло бы стать очень успешным. Тем более что в этом году есть все шансы на успех: российский спортивный дуэт вновь выступает на машине, подготовленной при заводской поддержке компании Porsche немецкой командой RWS Motorsport (кстати, владелец этой команды Руди Волш был в свое время гоночным инженером пилота Ф-1 Штефана Беллоффа), но теперь участие в этом серьезном автоспортивном проекте финансирует крупнейшая российская нефтяная компания "Юкос", выводя его на более высокий уровень. К тому же в этом году Васильев и Фоменко впервые попробуют себя за рулем "формул", и не исключено, что для одного из них это станет ступенькой в Формулу-1. Об этом и многом другом мы и поговорили с Алексеем и Николаем, встретившись с ними в период подготовки к этапам чемпионата FIA GT.

Экипаж Васильев-Фоменко выступает уже четвертый сезон в чемпионате FIA GT, но эти соревнования, к сожалению, освещаются в нашей прессе отнюдь не так широко, как Формула-1. Что отличает атмосферу этих гонок?

Фоменко: Во-первых, регламент. Гонки GT значительно длиннее: мы едем три часа, или 500 км, и во время дозаправки топливом и смены колес меняются и гонщики. Одному пилоту разрешается проезжать не более 50% дистанции. Это вполне оправданная мера, если учесть, что гонка проходит в очень напряженном и изнурительном ритме. Это настоящая схватка, в которой лидеры меняются бесконечно. К тому же на старт выходят не два десятка машин, как в Формуле-1, а 36, по две-четыре от каждой команды, поэтому плотность потока в гонке очень высокая. В прошлом году в Донингтоне, например, Алексей в течение 40 минут держался в группе из пяти-семи машин, которые разделяли доли секунды!

Да и собственно управление автомобилем GT требует немалых физических усилий. В частности, согласно техническому регламенту, конструкция трансмиссии должна оставаться такой, как и у обычной, серийной машины той же модели, поэтому наша Porsche 996 GT3-R, равно как и основная масса автомобилей GT, за исключением разве что

Ferrari 360, не оборудована полуавтоматическими КПП с подрулевыми переключателями. А это значит, что приходится непрерывно работать с тремя педалями, а правой рукой то и дело переключать передачи, что усложняет управление автомобилем и значительно увеличивает вероятность ошибки.

Вы оба в свое время, лет десять назад начинали с любительских, в общем-то, гонок на выживание. Могли ли вы тогда хотя бы предположить, во что это увлечение в конечном итоге выльется? Что вы будете представлять свою страну на столь высоком уровне?

Васильев: Нет, на тот момент невозможно было даже представить, что отношение к автоспорту в стране может измениться столь коренным образом, что может появиться команда, которая будет участвовать в международном чемпионате самого высокого уровня. Но ведь это и не сразу произошло. Сначала благодаря проведению с середины 90-х открытого чемпионата Москвы на Кубок АСПАС началось возрождение российского кольцевого автоспорта. И в организации и проведении этих гонок нам довелось принять самое непосредственное участие. Причем чиновники Российской автомобильной федерации (РАФ) для этого возрождения мало что сделали, но нам участия в тех соревнованиях

не простили, изъяли у нас за это лицензии, начали войну против созданной в то время Федерации автоспорта и туризма России (ФАСТР)... Нет, мы вышли на сегодняшний уровень скорее вопреки, а не благодаря ситуации с "официальным" автоспортом в стране.

Фоменко: Да, те чемпионаты на Кубок АСПАС привнесли в отечественный автоспорт новое, более современное мышление. Все было сделано на мировом уровне: непосредственная организация гонок, раскраска машин, настоящий паддок с командными фурами и ресторанными зонами, работа с прессой, пиар... Очень важно, что к освещению тех соревнований удалось привлечь центральное телевидение — это придало нашему автоспорту огромный импульс, пробудило интерес к нему.

Но все это были лишь первые шаги. Дома мы под флагами разных спонсоров выступали четыре сезона и затем поняли, что надо делать какой-то качественный рывок вперед. Ведь существовала детская логика, что сначала надо поучаствовать, условно говоря, в чемпионате двора, потом района, потом города, области, России, а уж потом, может быть, тебя пустят на какие-нибудь самые простенькие международные соревнования, хотя ты до этого можешь попросту не дожить. А мы с этим принципом решили побороться. Потратили целый год, чтобы сразу шагнуть в Европу — мы просто никак не могли найти людей, которые согласились хотя бы выслушать нас — и шагнули.

Но откуда была такая уверенность в своих силах?

Фоменко: Да не было никакой уверенности! Было что-то вроде внутреннего популизма: подумаешь, что такого, мы ведь тоже здесь на наших "восьмерках" ездим, даже побеждаем, так же на плакаты снимаемся со шлемами в руках... И мы выбрали чемпионат FIA GT, решив, что если уж ехать в "кузовах", то сразу в самых крутых, и не в каком-нибудь национальном чемпионате, а сразу в международном. Нам удалось выйти на Фрайзингера, команда которого на тот момент была в лидерах, он махнул рукой и сказал, мол, черт с ними, пусть едут. И вызвал нас даже не на тесты, как положено, а, по сути, сразу на гонку. Так что, прибыв на "Лаузитцринг", мы даже не осознавали толком, что будем участвовать в гонке.

А потом за какие-то 10 минут все перевернулось: сел я в этот автомобиль и понял, что все, что мы делали до этого раньше, — это ничто, белый лист. Это был просто шок: стоило чуть нажать на "газ", и машина словно в космос улетала! Чуть руль не так повернул — и ты уже в траве, а то и к стенке приложился, а потом бац! — и уже сцепление сгорело, потому что ты движок перевернул, или еще что-то сломалось. Мы и представить не могли, что управление мощнейшей машиной, у которой мотор расположен за задней осью, чревато столькими проблемами! Ни-



Алексей Васильев и Николай Фоменко:

ГОНКИ GT

— это не для слабаков



чего общего с той техникой, на которой мы ездили до этого. У Фрайзингера тогда спросили в интервью телеканалу Eurosport: "Чего вы ждете от этих русских?" Он ответил: "Жду, что моя машина останется целой".

В общем, на старт мы попали просто чудом. Мне выпало ехать первым, старт давался с ходу, я выезжаю на стартовую прямую, и тут вдруг понимаю, что все эти матерые гонщики, часть которых выступала в Ф-1, нажали и поехали уже по-настоящему, всерьез, а не как до этого на тренировках. Ну и я за ними нажал, и на меня все это как полетело! Я находился словно в предынфарктном состоянии и получил одно из самых больших впечатлений в своей жизни. К тому же гонка вообще оказалась очень сложной, Леха вел машину под таким дождем, что сцепление колес с трассой было близко к нулевому, машины словно по воздуху летели, вращаясь, а мы умудрились доехать до финиша без единой царапины! И Фрайзингер сказал: "Будем работать. Через два дня жду вас на тестах на "Нюрбургринге", — и начал нас учить. Так все началось, и за первую по-

ловину сезона мы расколотили огромное количество машин, во многом благодаря именно мне, но зато со второй половины словно открылось второе дыхание, у нас стало все получаться, и в конце 2001 года, в октябре, мы получили предложение уже от команды RWS, руководство которой еще в апреле того года считало, что даже говорить с нами пока не о чем. Вот так мы оказались в этой команде.

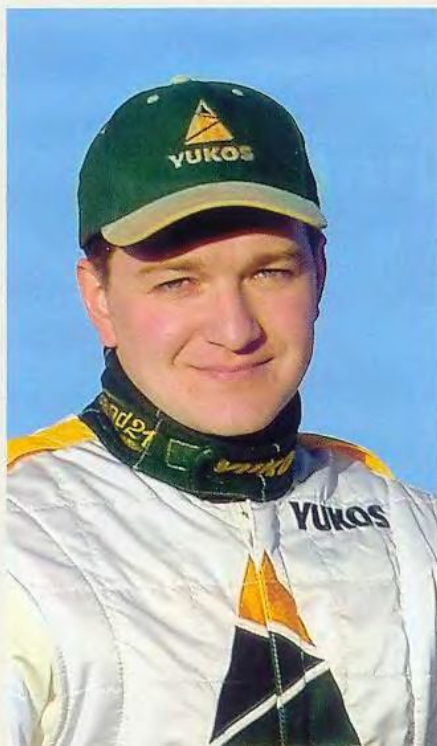
От любви до ненависти

Николай, когда-то на вопрос о том, зачем ты вообще подался в автогонки, ты ответил мне, что тебя просто достала атмосфера отечественного шоу-бизнеса, захотелось испытать себя в чем-то более "правильном". Ну, испытал — и будет... Все же в первом качестве ты был и остаешься безусловным кумиром, а во втором многие тебя критикуют. Что заставляет тебя продолжать, предпочитая неблагодарную, не всегда успешную и опасную роль автогонщика благополучной жизни в шоу-бизнесе?

Фоменко: Просто я считаю, что все нужно доводить до логического конца. И раз уж я когда-то в это дело ввязался, то должен достичь какого-то достойного результата. Иначе зачем надо было тратить семь лет жизни, проходя семь кругов автоспортивного ада в "совке", в отсутствие спонсоров зарабатывая по клубам деньги на хорошую резину, по ночам встречая ее на каких-то грузовых железнодорожных платформах... Теперь, когда уже так в автоспорт втянулся, когда, наконец-то, разбив кучу машин, чему-то уже научился, когда чувствуешь, что осталось совсем немного до этого заветного результата, просто понимаешь, что дороги обратно уже нет.

Но рано или поздно ты все же уйдешь из автоспорта и, скорее всего, вернешься к тому, чем занимался прежде, пусть и в другом измерении...

Фоменко: В любом случае я буду продолжать думать об автоспорте и что-то делать для него. Мы ведь за эти годы накопили значительный опыт не только как



непосредственно пилоты, мы обрели множество контактов, связей на самом высоком уровне, и, без всякого преувеличения, достаточный авторитет на международном уровне, а это важный задел на будущее. Ведь Леха точно еще долго будет гоняться, а я, продержавшись здесь сколько бог даст, намерен затем заняться помощью в этой области соотечественникам, вытягивать молодые таланты на международный уровень, всячески пропагандировать, продвигать и развивать автоспорт в нашей стране.

Алексей, а ты каким видишь свое будущее?

Васильев: Пока буду продолжать выступать в GT, а там посмотрим. Может, переберусь в Формулы. Я, в принципе, отнюдь не фанат "кузовов". Я фанат автогонок, и для



меня главное, чтобы была хорошая машина, а какая — все равно. У нас были предварительные переговоры с некоторыми командами Ф-1, но пока ничего конкретного я не жду. Если сложится — буду работать над собой, учиться. Уже в этом сезоне у нас запланированы обширные тесты в Формуле-Renault, в том числе и в новой, V6.

Вообще же я по образованию инженер-механик, оканчивал Московский автодорожный институт, и темой моей дипломной работы были спортивные автомобили. Проработал десять лет и до сих пор работаю в НАМИ, строю спортивные машины для друзей и других заказчиков. Да и в нашей с Николаем команде я всегда руководил технической стороной. Не собираюсь останавливаться и в дальнейшем. Так что, даже когда уйду из гонщиков, автоспорт все равно останется моей профессией.

Что для вас самое приятное в гонках — помимо побед, разумеется — и самое неприятное?

Фоменко: Для меня самое приятное, пожалуй, — это возможность и способность

преодолевать, казалось бы, непреодолимые трудности. Это касается как подготовки к гонкам, так и самих гонок: ужасно неприятно, когда проявил какое-то неумение, допустил ошибку, повлекшую отставание, а то и аварию, и приятно, когда потом ты можешь все же собраться и найти путь к решению возникшей проблемы.

А что касается стиля жизни, скажем, за последние три года? Это удовольствие — все эти разезды по всему миру, внимание зрителей, прессы — или тяжкий труд и рутина?

Васильев: Это тяжкий труд и рутина. Гостиничные номера, завтраки, обеды и ужины, бесконечные перелеты и трансферы — все это вычеркнутые из жизни дни, складывающиеся в годы. Все это очень обыденно, однообразно и тяжело. Один и тот же распорядок дня, одни и те же телеканалы во всех гостиницах, один и тот же состав, в котором мы проводим все эти поездки, надоев друг другу уже до чертиков....

Как-то Эдди Ирвайн на вопрос о том, есть ли у него друзья среди гонщиков, ответил: "Надо быть последним идиотом, чтобы еще и друзей иметь среди гонщиков". Вы, похоже, тоже так считаете?

Фоменко: Пожалуй. Чемпионат FIA GT, как и Формула-1, это тоже "большой цирк" с одними и теми же артистами, мы их всех знаем уже три года, и не скажу, что это доставляет большое удовольствие. Маршруты и трассы, за редким исключением, тоже все время одни и те же, а сами по себе гонки — тяжелая физическая работа. Выходишь на старт, условно говоря, как токарь идет на завод, и, хочешь не хочешь, а просто обязан ехать максимально быстро, пусть даже ты к этому не готов, пусть не чувствуешь, как это часто бывает, психологического комфорта. Нас часто спрашивают: "А по городу вы очень быстро ездите?" Да вы посмотрите, сколько времени мы проводим за рулем — то на самих гонках, то на тренировках, то на тестах — от вождения в экстремальном ре-





жиме уже тошнит, поэтому, когда едешь по городу, то едешь не спеша.

Да и все эти вечеринки, встречи с журналистами – рутина ужасная, словно чистка зубов по утрам, и греет только цель впереди.

В общем, наше отношение к гонщицкой жизни можно определить известной формулой: от любви до ненависти один шаг.

Тяжкая пилотская доля

А как жизнь гонщика сочетается с жизнью семейной? Мика Хаккинен, например, едва став отцом, сразу завязал с гонками. Тебя же, Николай, даже рождение уже третьего ребенка не остановило.

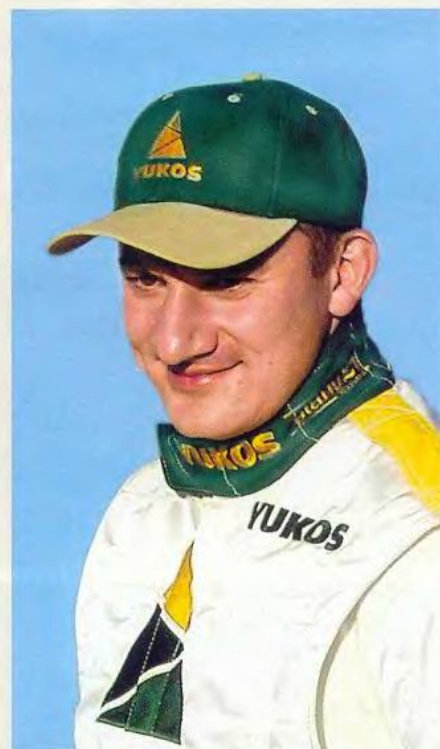
Фоменко: Не остановило, хотя это очень серьезная проблема. Мы почти все время находимся вдали от своих семей, и не часто удается вытащить жен с собой, поскольку у них своя работа, и эта оторванность дает о себе знать. С детьми дело обстоит еще хуже: не видишь, как они растут, не имеешь возможности в полной мере на них налюбоваться, упускаешь что-то, чего потом уже не наверстаешь. Моему младшему, Ване, кажется, только что было 10 месяцев, а откатал сезон – глянь, а ему уже полтора года. Надеюсь, что к концу этого сезона я смогу хотя бы Настю, которой уже пять лет, пару раз свозить на гонки, чтобы была рядом со мной, увидела, чем я занимаюсь. Вообще, наверное, самый лучший момент в жизни сейчас – это окончание сезона, возвращение в семью, к детям, встреча с друзьями.

Васильев: У меня точно такие же проблемы. Конечно, и с женой, и с дочкой, которой семь лет, хотелось бы проводить больше времени. Хотя с женой я знаком еще со школы, когда еще в картинге катался, так что она изначально живет со мной этой автоспортивной жизнью, делит со мной все мои успехи и все мои беды и проблемы. Поэтому, как бы сложно ни было, гонки не мешают моему семейному благополучию: живем мы счастливо, и все у нас хорошо. Разве что зарплаты не хватает на все, что хоте-

лось бы дать семье, но я утешаю себя надеждой, что уже скоро придет долгожданный успех, и наступят лучшие времена.

Было бы странно поговорить с Фоменко, и не услышать от него какую-нибудь хохму, связанную с собственным гоночным опытом.

Фоменко: Увы, но самая большая в моей гоночной жизни хохма – иначе и не скажешь, хотя, на самом деле, это большая трагедия, ведь я убил машину и подвел всю команду – произошла как раз в гонке «24 часа Дайтоны», когда в три часа ночи, допустив ошибку, которую не допускают даже начинающие, я отправил автомобиль в стену. И полетел я в нее с первого места в своем классе! Причем уже получив команду заехать в боксы. Я даже не могу объяснить эту ошибку, просто какое-то затмение нашло. Все было как надо, я все понимал, знал, что должен просто проехать эту длинную «эску», поскольку затормозил слишком поздно и вошел в нее слишком быстро, и оказался левой стороной на грязной части трассы, но почему-то, как это было уже в течение сорока кругов, нажал на



педаль «газа». И, когда ногу на педаль опускал, в эти тысячные доли секунды уже понимал, что будет катастрофа, и все же сделал это роковое движение...

Но, чтобы не заканчивать разговор на такой грустной «хохме», расскажу все же по большому секрету, что в гонках самое приятное, даже приятнее побед. Почему гонщики так ожесточенно борются в квалификации? Потому что чем выше твое место на старте, тем краше девушка, стоящая перед тобой с табличкой в руках. А поскольку ты располагаешься в машине очень низко, а юбки у этих девушек всегда короткие, то... есть смысл бороться за хорошее место. Вот чему, кстати, можно позавидовать гонщикам Формулы-1 – они ведь сидят в машинах еще ниже!

Борис Мурадов





23/03/2003
Фундидора-парк
Монтеррей, Мексика
Дистанция: 3.886x85=287,810 км

ШУТКА УДАЛАСЬ

“Образцово-показательным” назвал второй этап серии Champ Car президент CART Крис Пук. Промышленная столица Мексики, миллионный Монтеррей буквально жил автогонками. Портреты улыбающихся мексиканских гонщиков встречались на каждом шагу – на экранах телевизоров, в витринах магазинов, в ресторанах, в гостиницах и даже на городских автобусах. Такое “промыывание мозгов” не прошло даром – три дня гоночного уик-энда собрали 215 711 любителей автогонок, в том числе 92 713 сама гонка. А ведь в эти выходные в Монтеррее проходили еще и матчи местных команд по футболу и бейсболу.

Не удивительно, что CART ныне больше любит по южную сторону границы США. Ведь мексиканцы представлены в серии пятью гонщиками, обогнав по численности даже бразильцев. Правда, за неделю до старта гонки мексиканская “колония” понесла потерю – дебютанта серии Роберто Гонзалеса в команде Дейла Коина сменил Алекс Йонг, который после отлучения от Ф-1 решил искать утешения в Champ Car. Конечно, от него сразу никто не ждал великих побед, но последнее место в пятничной квалификации, думается, стало для гонщика неприятным сюрпризом. В субботу ему удалось улучшить свои показатели и подняться в итоге на 17-е место, но разрыв между результатами Йонга и обладателя поула Себастьяна Бюрды остался пугающе большим.

Перед стартом Пол Трейси, пропустивший субботнюю квалификацию из-за аварии на утренней тренировке, но благодаря промежуточному поулу в пятницу сохранивший место в первом ряду, поражал удивительным спокойствием. Похудевший и словно помолодевший канадец, приобретающий статус самого опытного гонщика серии (по крайней мере, по количеству проведенных этапов) вместе с тем обрел уверенность в собственных силах и основательность, которых ему так не хватало раньше. Куда делись его знаменитые стартовые порывы, сносившие все и вся, или его злые остроты по поводу ошибок соперников? На первом круге Пол, по старой памяти, попытался обогнать Бюрду, но, получив отпор, умерил пыл в ожидании более удобного случая.

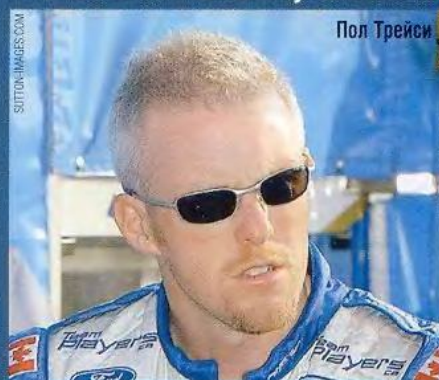
Долго ждать не пришлось. На 14-м круге Лола Патрика Лемарье заглохла на выходе из быстрого поворота, и гонщики получили возможность сделать дозаправку под желтыми флагами. Одним из немногих, кто игнорировал эту процедуру, стал как раз Бюрда, который просто не услышал команды из боксов. Это могло серьезно осложнить французу дальнейшую гонку, так как теперь преимущество в выборе тактики пит-стопов перешло к его соперникам. К счастью для гонщика Newman/Haas Racing, двумя кругами позже желтые флаги вновь появились на трассе после вылета мексиканца Родольфо Лавина. Но

этот пит-стоп, как и следующий, обернулся для Бюрды катастрофой. Первый раз механикам удалось все-таки растолкать машину Себастьяна, потратив на это почти минуту. Француз, однако, не сник и попытался исправить положение. К 40-му кругу, когда вылет Ориоля Сервии послужил сигналом к началу второй серии дозаправок, Бюрда выбрался в пятерку лидеров. Если бы он мог пропустить этот пит-стоп! Заправленная, с новой резиной Lola так и не сдвинулась с места. Механики, покладывая над мотором, обреченно сложили руки на груди – вторая гонка самого многообещающего новичка сезона снова закончилась сходом.

Теперь Пол Трейси мог бы расслабиться, но канадец не позволил себе успокоиться, и только после образцово-показательного победного финиша вновь стал собой и выдал свою одновременно и “образцовую”, и “показательную” шутку. Скорчив мученическую гримасу, Пол сказал: “Во время гонки у меня заболел живот. Поэтому мне пришлось просто мчаться к финишу, чтобы не случилось неприятностей”. Победа в двух первых гонках сезона подряд для CART – событие очень редкое. До сих пор это удалось только Джонни Ратерфорду в 1980 году и Рикку Мирзу в 1982-м. Кстати, они оба затем выигрывали и чемпионат.

Дмитрий Ситник

Tecate Telmex Monterrey Grand Prix



Пол Трейси

СП	Пилот	Команда	Время
1	2	П. Трейси	Player's Forsythe 2:03'04.677
2	5	М. Журден	Team Rahal + 2.039
3	3	А. Тальяни	Rocketsports + 12.030
4	6	А. Фернандес	Fernandez Racing + 14.239
5	7	Б. Жункейра	Newman/Haas Racing + 14.850
6	14	Р. Морено	Herdez Competition + 30.933
7	13	Д. Мэннинг	Walker Racing + 35.183
8	15	П. Карпентье	Player's Forsythe + 1 круг
9	17	А. Йонг	Dale Coyne Racing + 1 круг
10	12	П. Лемарье	PK Racing + 1 круг
11	19	Ж. Каматиас	Dale Coyne Racing + 1 круг
12	9	Р. Хантер-Рей	American Spirit + 2 круга
13	8	М. Домингес	Herdez Competition + 2 круга
14	16	Дж. Вассер	American Spirit + 2 круга
15	18	Р. Лавин	Walker Racing + 4 круга
16	11	М. Хаберфельд	Conquest Racing + 18 кругов авария
17	1	С. Бюрда	Newman/Haas Racing + 45 кругов авария
18	4	О. Сервия	Patrick Racing + 47 кругов авария
19	10	Т. Монтейру	Fittipaldi-Dingman + 83 круга электроника

Положение в чемпионате после 2-го этапа

	Пилот	Очки
1	П. Трейси	43
2	М. Журден	32
3	Б. Жункейра	24
4	Р. Морено	18
5	А. Тальяни	14
6	М. Хаберфельд	12
7	А. Фернандес	12
8	П. Карпентье	10
9	Дж. Вассер	8
10	Т. Монтейру	6
11	Д. Мэннинг	6
12	Ж. Каматиас	6
13	П. Лемарье	6
14	С. Бюрда	5
15	А. Йонг	4
16	О. Сервия	1
17	Р. Хантер-Рей	1

ИТОГИ КОНКУРСА

ПРИЗ ЧИТАТЕЛЬСКИХ СИМПАТИЙ



18 марта 2003 года в пресс-центре "РИА-Новости" обнародованы итоги Третьего Всероссийского конкурса "Автомобиль года в России '2002". Конкурс проводился среди читателей журналов "Автопанорама", "Формула", MAXIM и посетителей Интернет-сайтов <http://www.mail.ru/>, <http://www.auto.ru/>, <http://www.auto-dealer.ru/>, <http://www.formula-one.ru/> при содействии Ассоциации "Российские автомобильные дилеры". В голосовании приняло участие 18 347 человек. Итоги конкурса подтверждены независимой исследовательской компанией "КОМКОН".

Наибольшее число голосов среди 202 автомобилей в 14 категориях, на которые были разделены все официально представленные на российском рынке автомобили, получили следующие модели:

Городские автомобили	Ford Ka
Малый класс	Peugeot 206
Малый средний класс	Peugeot 307
Средний класс	BMW 3 Series
Бизнес-класс	Mercedes E-Class
Представительский класс	BMW 7 Series
Купе	Audi TT Coupe
Кабриолеты и родстеры	BMW Z8
Универсалы повышенной проходимости	Audi Allroad
Внедорожники, I группа	Toyota RAV4
Внедорожники, II группа	BMW X5
Минивэны/УПВ	Volkswagen Sharan
Малые коммерческие автомобили	Peugeot Partner
"Новинка года"	Audi A8

Официальным представителям компаний-автопроизводителей, модели которых стали лидерами в своих категориях, были вручены дипломы, подтверждающие победу в конкурсе.



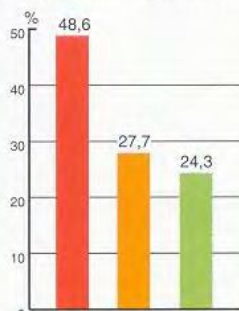
Редакционный директор журнала MAXIM Илья Безуглый вручает почетный диплом конкурса "Автомобиль года в России" генеральному директору "БМВ Русланд Трейдинг" Вольфгангу Шлимме



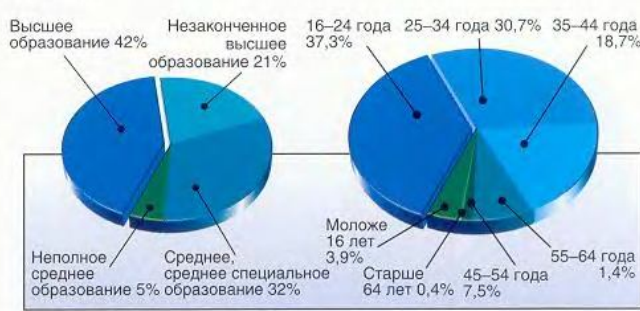
Обладателем главного приза конкурса "Автомобиль года в России" – автомобиля MCC Smart стал Павел Богданов из Москвы, который заполнил анкету в Интернете на сайте www.formula-one.ru

Социально-демографический портрет участника конкурса

В аудитории участников конкурса 87% – мужчины, 50% участников – активного работоспособного возраста (24–44 года), 63% участников имеют высшее и незаконченное высшее образование, 76% участников являются владельцами автомобилей. 81% участников ответили на вопросы анкеты из журналов "Автопанорама" и "Формула". Таким образом, участники конкурса – это молодые, образованные, работоспособные люди, владеющие автомобилями и интересующиеся автомобильным рынком



■ Владельцы отечественных авто



■ Владельцы импортных авто

■ Не имеющие автомобиля

ХОРОШИЙ ПАРЕНЬ!

23/03/2003
Финикс, Аризона, США
Дистанция: 1,609x200=321,800 км

Среди гонщиков, пожалуй, нет парня отзывчивее и душевнее, чем Тони Канаан. "Хороший парень" – так характеризуют Тони его друзья-соперники. Но... хороший парень – это не профессия. А до сих пор в автоспорте добиться чего-то серьезного Канаан так и не сумел. Получив звание лучшего новичка CART 1998 года, Тони так и оставался лишь "подающим надежды". За пять "чампкарровских" лет он выиграл только один этап и два поула. И когда в конце прошлого года Майкл Андресетти предложил бразильцу место в своей команде IRL, гонщик согласился, не раздумывая.

То, что он не ошибся, Тони понял после первой же гонки. Бразильский новичок серии выиграл поул в Хоумстед, и лишь ошибка механиков, замешкавшихся с заменой колеса на пит-стопе, лишила гонщика заслуженной победы. В команде сделали из неудачи правильные выводы, и к этапу в Финиксе AGR подошла во всеоружии. Слаженная работа позволила Канаану во второй раз первенствовать в квалификации. Однако старт гонки выиграл Скотт Диксон, а Канаан пропустил вперед еще и Фелипе Жиакфоне. Еще один прорыв попытался осуществить Жиль де Ферран, который сначала потерял несколько позиций, но с такой прытью принялся наверстывать упущенное, что на втором круге ушел в занос, окутав вход в вираж облаком густого дыма от горящих покрышек. Гонщик Team Penske вынес машину Торы Такаги, которая после этого врезалась еще и в барьер. Де Ферран, заехав в боксы, сумел

вернуться на трассу, чтобы снова оказаться в центре внимания уже в самом конце гонки.

Все-таки в Америке излишне любят выпускать на трассу автомобиль безопасности. В этой, в общем-то, спокойной гонке пилоты преодолели за пейс-каром в сумме 63 круга из двухсот. От этого все действие разбилось на множество маленьких эпизодов, каждый из которых имел свою завязку, кульминацию и развязку. Вот двукратный чемпион серии Сэм Хорниш, задев автомобиль Фойта, разбивает свою Dallara. После пит-стопа Жиакфоне обгоняет Диксона, но лидером становится Роджер Ясукава, не делавший остановок. А через пять кругов его обогнал все тот же Фелипе Жиакфоне. Преследовавший бразильца Диксон не успел повторить этот маневр: из его машины потекло масло. Следующая смена лидера произошла также после рестарта: Майкл Андресетти не стал делать пит-стоп под желтыми флагами и на 92-м круге возглавил пелотон.

Вторая половина гонки выдалась еще более богатой на происшествия. После удара о стену на 101-м круге Ясукаве удалось покинуть разбитую машину только с посторонней помощью. Нелепое столкновение Скотта Шарпа и Робби Була не имело серьезных последствий для гонщиков, но привело к очередной перестановке среди лидеров. Канаан задавал темп в течение следующих 25 кругов до очередного "периода безопасности", но лучше всех этот отрезок провела Сара Фишер, которая выбралась на второе место. Дерзкая девчонка нес-

колько раз пыталась обогнать опытного бразильца, но до пит-стопов ей это сделать не удалось. После дозаправки, увлекшись азартом борьбы, Сара слишком рано рванула с места. Механик не успел закрепить левое переднее колесо, и машину пришлось тащить обратно добрый десяток метров.

И, наконец, пришло время Жили де Феррана снова появиться на сцене. Двукратный чемпион CART за несколько кругов поднялся с девятого места на шестое, когда перед ним выросла Dallara Андресетти. Зеленый цвет машины американца не стал для Жили пропуском дальше. Почти круг Андресетти сдерживал натиск гонщика Team Penske. И когда бразилец, казалось, уже вырвался вперед, кумир американских болельщиков попытался этому помешать. Колеса лишь слегка соприкоснулись, но обе машины, завертевшись, полетели к отбойнику. Их протащило вдоль стены около сотни метров (на фото сверху), автомобиль де Феррана утонул в огне, с которым подоспевшие пожарные, к счастью, быстро справились. Андресетти лишь слегка повредил ногу, а вот де Феррану из-за болезненных ушибов спины следующую гонку придется пропустить.

Первое, что сделал Тони Канаан, когда пересек финишную черту в ранге победителя, – поинтересовался состоянием здоровья своих коллег, а пресс-конференцию начал со слов осуждения войны в Ираке. Хороший он парень – Тони Канаан!

Дмитрий Ситник

Purex Dial Indy 200



Тони Канаан

СП	Пилот	Команда	Время
1	1	Т. КанаанAndretti Green Racing	1:59'54.740
2	4	Х. Каштру-НевешTeam Penske	+ 0.933
3	2	Ф. ЖиакфонеMo Nunn Racing	+ 1.296
4	20	Эл Анзер-мл.Kelley Racing	+ 2.248
5	6	К. БракTeam Rahal	+ 2.380
6	12	Ж. ЛазьеTeam Menard	+ 2.827
7	11	С. ШарпKelley Racing	+ 3.572
8	14	С. ФишерDreyer & Reinbold Racing	+ 3.823
9	16	Б. РайсRed Bull Cheever Racing	+ 3.932
10	18	Ш. ХатториA. J. Foyt Enterprises	+ 1 круг
11	15	Б. ЛазьеHemelgarn Racing	+ 2 круга
12	19	Р. БулDreyer & Reinbold Racing	+ 2 круга
13	5	М. АндресеттиAndretti Green Racing	+ 14 кругов столкновение
14	7	Ж. де ФерранTeam Penske	+ 14 кругов столкновение
15	8	Т. ШектерChip Ganassi Racing	+ 31 круг столкновение
16	9	Д. ФранкиттиAndretti Green Racing	+ 36 кругов мотор
17	10	Р. ЯсукаваSuper Aguri Fernandez Racing	+ 101 круг столкновение
18	21	Эй Джей Фойт-IVA. J. Foyt Enterprises	+ 136 кругов вылет
19	22	С. МейерPDM Racing	+ 155 кругов столкновение
20	3	С. ДиксонChip Ganassi Racing	+ 157 кругов КП
21	17	С. Хорниш-мл.Pennzoil Panther Racing	+ 170 кругов столкновение
22	13	Т. ТакагиMo Nunn Racing	+ 199 кругов столкновение

Положение в чемпионате после двух этапов	Пилот	Очки
1	Т. Канаан.....	84
2	Х. Каштру-Невеш.....	75
3	С. Диксон.....	60
4	Ж. де Ферран.....	58
5	Ф. Жиакфоне.....	57
6	С. Шарп.....	56
7	К. Брак.....	49
8	Эл Анзер-мл.	49
9	М. Андресетти.....	45
10	Д. Франкитти.....	40
11	С. Фишер.....	39
12	Т. Шектер.....	39
13	Ж. Лазье.....	38
14	Б. Райс.....	36
15	Ш. Хаттори.....	32
16	Р. Ясукава.....	29
17	С. Хорниш-мл.	29
18	Р. Бул.....	29
19	Т. Такаги.....	26

СП – стартовая позиция

МОЩНЕЕ, ЛЕГЧЕ, СИЛЬНЕЕ



Как и в десяти предшествующих сезонах, серия Porsche Michelin Supercup остается верной спутницей Формулы-1. Не удивительно, что и календарь Суперкубка Porsche был подкорректирован соответствующим образом. В этом сезоне из него, равно как и из календаря ЧМ Ф-1, выпал бельгийский этап, но общее число гонок осталось прежним: после очередного двухлетнего перерыва вновь пройдет гонка в Маньи-Куре.

Прежним остается и количество команд-участниц – восемь (девятая, заводская команда традиционно представлена двумя так называемыми «VIP-машинами», на которых на каждом из этапов выступают местные знаменитости). Но из команд, выступавших в прошлом сезоне, остаются лишь две: чемпионская Kadach Tuning и Infineon Technologies – Team Farnbacher, за которую выступал прошлогодний вице-чемпион Марко Вернер. Остальные шесть – новые, в том числе

австрийская, итальянская и голландская команды, так что Суперкубок становится все более интернациональным. Восточную Европу в этом сезоне вместо венгерской команды будет представлять Team Slovakia, так что братья-славяне наступают уже почти по всем фронтам «больших гонок». Из гонщиков, выступавших в Суперкубке Porsche в 2002 году, остались лишь трое: Алессандро Зампедри, Марко Зеефрид и Вольф Хенцлер. Стефан Ортелли, проведя в этой серии четыре сезона и на протяжении трех из них «застряв» на третьем месте в итоговой классификации, в прошлом году наконец-то завоевал чемпионский титул, и, не стремясь преумножить этот результат, со спокойной душой решил полностью сосредоточиться на чемпионате FIA GT. Зато после двухлетних «гастролей» в DTM в «околоформульную» серию возвращается четырехкратный чемпион Суперкубка, голландец Патрик Хьюсман, что, несомненно, добавит остроты в борьбу гонщиков.

Что же касается техники, то в этом сезоне, как и в прошлом, гонщики будут соревноваться на автомобилях Porsche 911 GT3 Cup, но их гоночный потенциал в сравнении с прошлогодней версией заметно возрос. И изменения, которые претерпела их конструкция, наглядно отражают современные тенденции в строительстве гоночных и спортивных автомобилей. Так, поскольку упомянутая модель Porsche все чаще используется не только в «спринтерских», но и многочасовых гонках, объем бензобака был увеличен на 25 л, и теперь его вместимость составляет 89 л. Но поскольку при этом автомобиль прилично «похудел», в итоге его снаряженный вес увеличился всего на... 20 г! «Жирик» убрали отовсюду понемногу. Например, пластиковые двери с зеркалами в прошлом году весили 9,5 кг, теперь – 6 кг. Еще около восьми килограммов сэкономлено за счет увеличения числа углеволоконных деталей кузова в задней его части.

Существенному сокращению были подвергнуты и движущиеся массы мотора. Поршни стали легче на 9%, клапаны на 19%, умень-

шен вес и всего распределительного механизма в целом, и сразу два килограмма позволила сэкономить новая конструкция маховика. Все это в совокупности обеспечило прирост мощности до 390 л.с. (против 380 л.с. у мотора в прошлогодней версии), и на столько же возрос максимальный крутящий момент, достигнув 390 нМ при 6300 об/мин.

Претерпела изменения и трансмиссия: четвертая, пятая и шестая передачи стали «короче», поскольку в результате прошлогодней перестройки трассы «Хоккенхайм» была существенно укорочена самая длинная в календаре Суперкубка прямая. В то же время акселерация на высших передачах стала значительно лучше, что пропорционально отразилось на максимальной скорости. Поработали конструкторы и над подвеской, обеспечив более высокую точность ее настройки на конкретную трассу.

Не забыт и «человеческий фактор»: модернизирована система вентиляции салона, обеспечивая гонщику более комфортный климат и лучший обзор (благодаря меньшему запотеванию стекол) в случае дождя.

Напоследок стоит отметить, что популярность этого монокласса растет с каждым годом. Уже давно помимо Суперкубка проводятся также национальные Кубки Porsche Carrera в Германии, Франции и Японии, и в сезоне-03 к ним прибавились аналогичные гоночные серии в Великобритании, Австралии и Азии (дебютные этапы последних двух серий прошли, соответственно, 9 марта в Мельбурне и 23 марта в Сепанге также в качестве гонок поддержки перед Гран При Формулы-1). Чтобы удовлетворить столь интенсивно растущий спрос на свою продукцию, штуртгартские мастера построили за минувшую зиму рекордное количество автомобилей Porsche 911 GT3 в спецификации Cup – 200 единиц, что на 69 больше, нежели прошлой зимой! Остается добавить лишь то, что заводская цена каждой такой машины – ни много ни мало 108 тыс. евро.

Борис Мурадов



Патрик Хьюсман

Чемпионат FIA GT

1-й этап: 06.04.2003
Автомобиль "Каталунья Монтмело", Барселона, Испания
454,080/96 кругов по 4,730 км (3:00'37.819)

Table with 3 columns: Пилоты, Автомобиль/класс, Круги. Lists drivers like T. Бьяджи, L. Каппеллари and their respective cars and laps.

World Series by Nissan

1-й этап: 30.03.2003
Автомобиль "Харема", Мадрид, Испания
1-я гонка:
69,300 км/18 кругов по 3,850 км

Table with 3 columns: Пилот, Команда, Время. Lists drivers like Ф. Монтань, А. Вилариньо and their teams and race times.

Американская серия "Ле-Ман"

1-й этап: 15.03.2003
The 51st Annual Mobil 12 Hours of Sebring
"Себринг Интернационал Рейсвей", Себринг, Флорида, США; 2185,328 км/367 кругов по 5,955 км (12 часов)

Table with 3 columns: Пилоты, Автомобиль/класс, Круги. Lists drivers like Ф. Биела, Э. Пьеро and their cars and laps.

ETCC FIA

1-2-й этапы: 06.04.2003
Автомобиль "Каталунья Монтмело", Барселона, Испания
Две гонки по 52,030 км/11 кругов по 4,730 км

Table with 3 columns: Пилот, Автомобиль, Время. Lists drivers like Г. Таркуини, Ф. Джованарди and their cars and race times.

NASCAR: "Кубок Уинстона"

5-й этап: 16.03.2003
Carolina Dodge Dealers 400
"Дарлингтон Рейсвей", Южная Каролина, США
400 миль/293 круга по 1,366 мили

Table with 3 columns: Пилот, Автомобиль, Очки. Lists drivers like Р. Крауэн, К. Буш and their cars and points.

6-й этап: 23.03.2003
"Бристоль Мотор Спидвей", Бристоль, Теннесси, США
266,5 миль/500 кругов по 0,533 мили

Table with 3 columns: Пилот, Автомобиль, Очки. Lists drivers like К. Буш, М. Кенсет and their cars and points.

Еврокубок Formula Renault V6

1-й этап: 05-06.04.2003
Автомобиль "Каталунья Монтмело", Барселона, Испания
"Большая гонка":
122,980 км/26 кругов по 4,730 км

Table with 3 columns: Пилот, Команда, Время. Lists drivers like Н. Яни, К. Мацуура and their teams and race times.

2-я гонка:
100,100 км/26 кругов по 3,850 км
ПП: Э. Бернольди: 122,930, 167,129 км/ч

Table with 3 columns: Пилот, Команда, Время. Lists drivers like Ф. Монтань, М. Жене and their teams and race times.



Американская серия "Ле-Ман"
LE MANS Series

2-й этап:
Пилот Автомобиль Время
1 Д. Мюллер (D) BMW 320i E46 21'23.585

Table with 3 columns: Пилот, Автомобиль, Время. Lists drivers like И. Мюллер, Э. Прайокс and their cars and race times.

Личный зачет:
Пилот Очки
1 Г. Таркуини 15
2 Д. Мюллер 14
3 И. Мюллер 13

7-й этап: 30.03.2003
Samsung/RadioShack 500
"Тексас Мотор Спидвей", Форт-Ворт, Техас, США
500 миль/334 круга по 1,5 мили

Table with 3 columns: Пилот, Автомобиль, Очки. Lists drivers like Р. Ньюман, Д. Эрхардт-мл. and their cars and points.

8-й этап: 06.04.2003
Aaron's 499
"Талладига Суперспидвей", Талладига, Алабама, США
499 миль/188 кругов по 2,66 мили

Table with 3 columns: Пилот, Автомобиль, Очки. Lists drivers like Д. Эрхардт-мл., К. Харвик and their cars and points.



Команда-мечта

Журнал "Формула" приглашает Вас принять участие в конкурсе "Команда-мечта". В Вашу команду инвестируется 100 миллионов долларов!

Чтобы принять участие в нашем виртуальном чемпионате, Вам необходимо зарегистрироваться на сайте журнала www.formula-one.ru, придумать название команды, приобрести шасси, двигатель, шины, выбрать двух гонщиков и персонал из таблиц, приведенных ниже.

Начисление очков будет производиться по следующей системе:

1-е место гонщика (шасси, мотора, шин, персонала) реальной команды финиширует в 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 самый 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

Общий зачет (после 1-го этапа)

Table with 3 columns: Гонщик, Место, Очки. Lists drivers like Мартынец Д., Кузько А.А. and their points.

Состав команды, набравшей наибольшее количество очков на 2-м этапе:

Ф. Алонсо - 22 очка, К. да Матта - 9 очков, шасси Renault - 37 очков, мотор Petronas - 23 очка, шины Michelin - 42 очка, персонал Ferrari - 21 очко. Сумма контрактов - \$99 млн.

Состав команды, набравшей наибольшее количество очков на 3-м этапе:

Ф. Алонсо - 17 очков, Х.-Х. Френтцен - 15 очков, шасси Renault - 29 очков, мотор Cosworth (Jordan) - 16 очков, шины Bridgestone - 43 очка, персонал McLaren - 20 очков. Сумма контрактов - \$100 млн.

Победителя конкурса ждет приз - поездка на один из этапов чемпионата Формулы-1 в 2004 году

ГОНЩИКИ

Table with 2 columns: Гонщик, Сумма контракта, млн \$. Lists drivers like М. Шумахер, Р. Баррикелло and their contract values.

ШАССИ

Table with 2 columns: Шасси, Цена, млн \$. Lists chassis like Ferrari, McLaren, Williams and their prices.

МОТОРЫ

Table with 2 columns: Мотор, Цена, млн \$. Lists engines like Ferrari, Mercedes, BMW and their prices.

ПЕРСОНАЛ

Table with 2 columns: Персонал, Цена, млн \$. Lists personnel like McLaren, Renault, Williams and their prices.

ШИНЫ

Table with 2 columns: Шины, Цена, млн \$. Lists tires like Michelin, Bridgestone and their prices.

БУДЬТЕ ВНИМАТЕЛЬНЫ!

Цены действительны на этапы 6-7. По ходу чемпионата цены на шасси, моторы и суммы контрактов гонщиков могут меняться в зависимости от результатов предыдущих гонок

WWW.FORMULA-ONE.RU