

ФОРМУЛА 1

**ПЕТЕР ЗАУБЕР
В МОСКВЕ**

Владельца команды Ф-1
и его гонщика в столице
сначала раздели, а потом
поставили к стенке...



ФОРМУЛА

ИЮНЬ 2003

WWW.FORMULA-ONE.RU

**ГРАН ПРИ
ИСПАНИИ**

"Бык" еще не повержен

**НАГРАДА НАШЛА
ГЕРОЯ**

Первая победа
Джанкарло Физикеллы

**ОСТАНОВЛЕННЫЕ
ГОНКИ**

От курьезов до трагедий

**АБСОЛЮТНОЕ
ОРУЖИЕ**

Победный дебют новой Ferrari

АЛЬТЕРНАТИВНАЯ Ф-1
уже существует

Михаэль Шумахер

РАЗУМ
И ЧУВСТВА

ISSN 1560-3571
9 771560 357002

СОДЕРЖАНИЕ

4	Парад		
10	Новости	68	Техника
	Гран При		Ноги, хвост... Главное – крылья!
22	Сан-Марино		Закон Бернулли на службе Берни Экклстоуна
	Последний бал "красной королевы"	74	Новинки Гран При Австралии, Малайзии и Бразилии
34	Испания		Точная настройка
	Момент истины	78	Новинки Гран При Сан-Марино
46	Калейдоскоп		Гонка тормозов
48	Один день в Москве	80	Новинки Гран При Испании
	Ник Хайдфельд уступил русским секунду на круге...		Крупным планом
52	Из рук в руки	82	От А до Я
	Как Физикелла получил Большой Приз в узком кругу...		Стоп машина!
	Тема		Не всегда причиной остановки гонок становились стихийные бедствия или несчастные случаи...
54	Долг	86	Большие гонки
	О смерти матери Михаэль и Ральф узнали утром в день гонки...		Ф-3000
58	Другой Шумахер	88	Кризис жанра
	Михаэль не на работе		CART
	Один на один	92	Трейси против Бюрды – 3:2
64	Грустная история аргентинской Золушки	94	IRL
	По радио объявили: любой болельщик с суперлицензией может прямо сейчас стать напарником Нельсона Пике...	96	Знак свыше
			Формула-Super Nissan
			Бросить вызов "королеве"
			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_oustinov@formula-one.ru

Рекламное обеспечение
Михаил Шебуков
Юрий Колпиков
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, з/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 16.05.2003 г.
Тираж 85000 экз.
Цена свободная

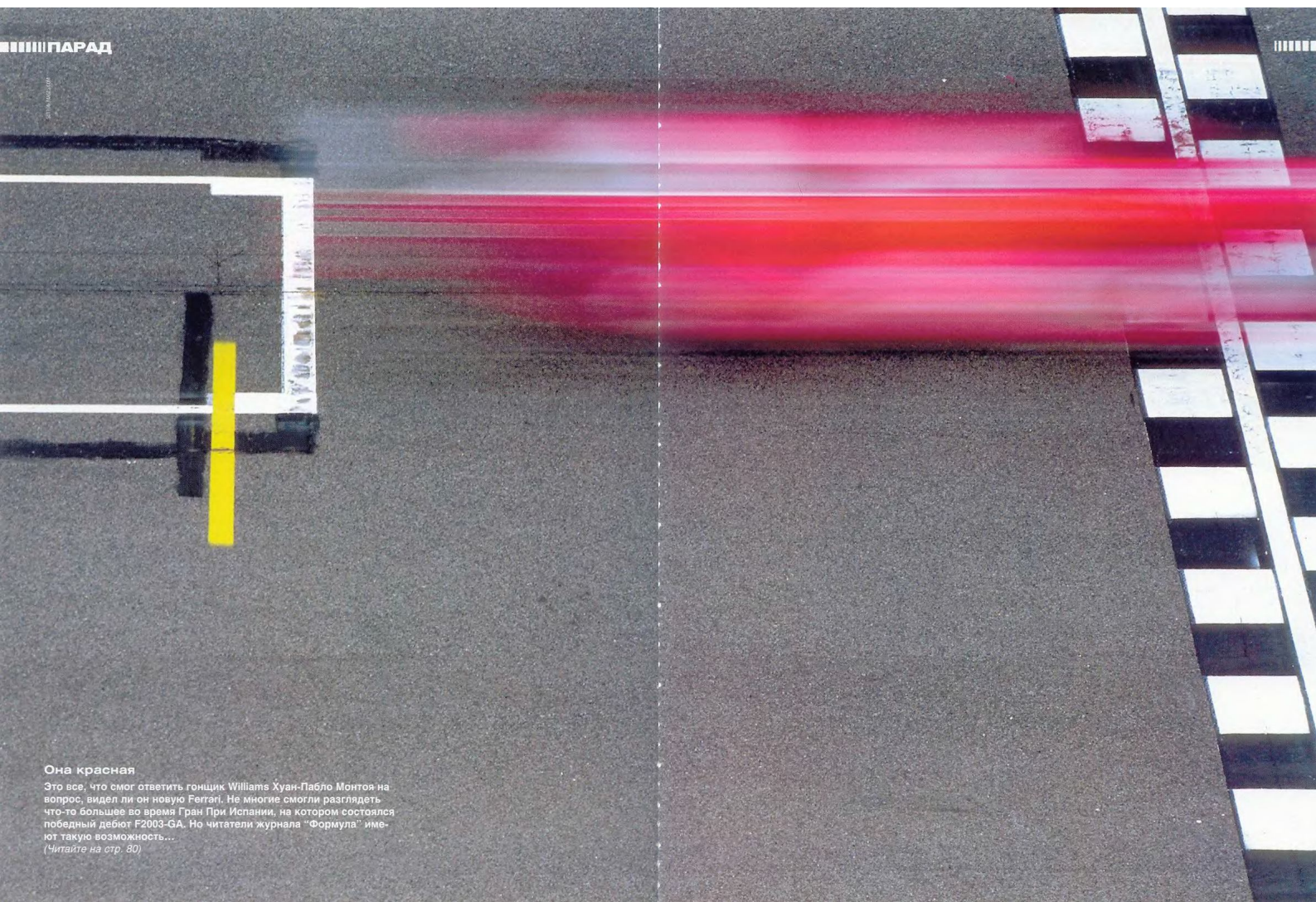
Редакция не несет ответственности
за содержание рекламных материалов
Мнение редакции не всегда
совпадает с мнением авторов статей
Перепечатка без разрешения
редакции запрещена



Черная полоса

на рукаве комбинезона Михаэля Шумахера – это траур по матери, о смерти которой гонщик узнал за несколько часов до старта Гран При Сан-Марино. Но Михаэль нашел в себе силы сесть за руль. Более того, он пришел к финишу первым. Эта победа стала первой в 2003 году для Ferrari после трех обидных стартовых неудач. Хочется верить, что черная полоса в жизни Шумахера закончилась...

(Читайте на стр. 54)



ПАРАД

ДЖИМ КАМЕЛОН

Она красная

Это все, что смог ответить гонщик Williams Хуан-Пабло Монтоя на вопрос, видел ли он новую Ferrari. Не многие смогли разглядеть что-то большее во время Гран При Испании, на котором состоялся победный дебют F2003-GA. Но читатели журнала "Формула" имеют такую возможность...

(Читайте на стр. 80)

ПАРАД

Старт!

Самый драматический момент гонки. Еще все возможно. Лидеров и аутсайдеров разделяют считанные метры, а борьбу колесо в колесо одновременно ведет десяток машин. Но вот гонка входит в первый поворот, и для некоторых он оказывается последним. Но вот случилось и в Испании. Через несколько секунд Renault Ярно Трулли, столкнувшись с McLaren Дэвида Култхарда, застынет на обочине. Зато его товарищ по команде, Фернандо Алонсо, умирал пыл и остался за Ferrari Рубенса Баррикелло. В результате на финише испанец был вторым, обогнав бразильца, но уступив лидеру Ferrari — Шумахеру. Хладнокровие испанца на старте оказалось вполне оправданным? Но кто знает, чем бы все закончилось, решишь он на атаку в начале гонки...

(Читайте на стр. 34)





Ф-1 не забуксует никогда!

Международная автомобильная федерация (FIA) и команды Ф-1 наконец договорились о том, каким быть спортивному и техническому регламенту "большого пирса". Главной новостью стал отказ от запрета противобуксовочных систем (ПБС), объявив которые в середине этого сезона, а потом — с начала следующего. "Конюшням" удалось убедить FIA в том, что де-

монтаж ПБС с современных "формульных" двигателей потребует больших затрат и Федерация придется расстаться с надеждой увидеть на рынке дешевые моторы для "частников". "При снижении цен на двигатели достигнутые договоренности останутся в силе на неопределенно долгий срок", — говорится в заявлении FIA.

В обмен на сохранение ПБС команды отказались (с 2004 го-

да) от двух других электронных помощников — системы оптимизации старта и полностью автоматических коробок передач. Учитывая то количество проблем, которые возникнут у пилотов со стартовой системой, ее запрет является вполне обоснованным. Кстати, пилоты Minardi уже в этом сезоне стартуют "ручную".

Но главной победой Федерации стало окончательное согла-

ние "конюшен" перейти на правило "одного двигателя на весь уик-энд Гран При", которое вступит в силу со следующего года. "В целом же мы с командами договорились сохранить принятые в октябре нововведения в правилах (схему вычисления оверов и порядок квалификационных заездов) и определенную перед стартом сезона процедуру их применения", — резюмировал президент FIA Макс Мосли.



Дэвид Култхард

"Во-первых, любой действующий пилот скажет вам, что противобуксовочная система повышает безопасность. Во-вторых, с этой системой можно жестче прокрутить повороты. Многие бывшие конюшники пробуют опаздывать от противобуксовочной системы, потому что основа управления машиной — это работа педалью газа. Но чем активнее ты используешь противобуксовочную систему, тем сильнее "душишь" принцип двигателя и тем хуже будет разгон. Так что для сдвиг с противобуксовочной системой тоже требуется немалое мастерство".



Но это еще не все...

Команды смогли выторговать у FIA еще несколько поправок к регламенту. Вот наиболее важные из них: — сохранена телеметрическая связь в шасси автомобилей "большого пирса".

— шасси команд разрешено готовить специальные модели покрышек для экстремальных погодных условий. Это решение было принято по следам Гран При Бразилии, когда сильный дождь сделал нерасположенной обочину дождевую трассу (напомним, что с этого года шасси команд разрешено готовить только одну дождевую модель). FIA сама определит параметры протектора "экстремальных шин", а решение об их использовании на том или ином Гран При будет приниматься не командами, а директором гонок;

— разрешено свободное использование запасных автомобилей вплоть до субботней квалификации. Перед началом квалификации все автомобили проходят технический осмотр, и если команда захочет заменить автомобиль после этого, то в базах запасного автомобиля должно быть такое же количество топлива. Долив или слив топлива будет производиться в присутствии официальных представителей;

— по-прежнему запрещено использование ограничителей скорости на пил-лоин;

— FIA рассмотрит возможность использования усилителей рулевого управления с электронным контролем.



Дешевизна — двигатель Ф-1

Политика Международной автомобильной федерации (FIA) на снижение расходов команд Ф-1 постепенно находит отклик среди поставщиков двигателей. Компания Mercedes-Benz готова уже с 2004 года поставить двигатели Ф-1 не только своим партнерам из McLaren, но и другим "конюшням" за 10 миллионов долларов за сезон. Это существенно ниже нынешних цен: Sauber платит за моторы Ferrari 25 миллионов, а Jordan и Minardi раскошеливается на 15 миллионов за Ford-Cosworth. Причем в обоих случаях речь идет о прошлогодней технике, тогда как Mercedes якобы готова поставлять те же двигатели, что получает McLaren.

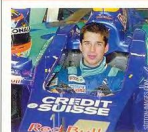
А вот в BMW отвергают идею дешевых моторов как экономически невыгодную. "10 миллионов не хватит даже для оплаты всех деталей", — утверждает шеф BMW Motorsport Марио Тейссен.



Williams борется с курением

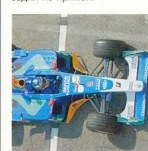
Команда Williams решила бросить весьма своеобразный вызов соперникам, приняв в ряды своих спонсоров компанию, производящую никотиновые пластыри. Ирония состоит в том, что типичными спонсорами трех основных конкурентов Williams — "конюшен" Ferrari, McLaren и Renault — являются производители сигарет. Партнером Williams стал фармацевтический гигант GlaxoSmithKline, производящий пластырь Niquin CO, который помогает курильщикам избавиться от вредной привычки. "Это позволит нам воздвигнуть на отказ от курения сотни миллионов людей, которых на протяжении десятилетий бомбардировали рекламой сигарет", — отметил управляющий и вице-президент GlaxoSmithKline Саймон Панфорд.

Поговаривают, что сделка с GlaxoSmithKline принесла Williams шесть миллионов долларов, и таким образом британская "конюшня" смогла компенсировать недавний уход другого спонсора — пивоваренной компании Veltins.



Швейцарская находка

Базирующаяся в Швейцарии команда Sauber подписала контракт тест-пилота с молодым швейцарским гонщиком Нилом Яни. "Он очень талантлив, и пришла пора дать ему шанс", — заявил руководитель "конюшни" Петер Заубер. В нынешнем сезоне 19-летний швейцарец выступает в Еврокубке Формулы Renault V6. Его первое знакомство с автомобилем Ф-1 состоялось после Гран При Сан-Марино на трассе Фьорано: там он занимался личными испытаниями аэродинамики, а после говоря — ездил по прямой.



Вкралась ошибка

Серьезное отставание автомобилей Sauber от техники соперников в этом году удивляет многих, но только не саму команду. Петер Заубер признает, что сезон может оказаться длиннее, чем команда проанализировала из-за серьезных проблем с аэродинамикой машины C22. "Результаты испытаний в аэродинамической трубе не соответствуют тому, что мы получаем на трассе, — сетует он. — Мы считаем, что дело не в ошибке одного из наших специалистов, во всем виновата аэродинамическая труба в Эммене". Своя собственная "аэролаборатория" Sauber войдет в строй лишь в конце года.



Уэббер и Jaguar вместе до 2005 года

Марк Уэббер продлил свой контракт с командой Jaguar Racing до конца 2005 года. 26-летний австралиец проводит за "дикую кошку" первый сезон и своими убедительными выступлениями в прошедших гонках заставил команду поскорее заручиться его услугами на последующие годы, пока этого не сделал никто из соперников. "Марк — неотъемлемая часть нашей команды, мы хотим развиваться вместе с ним", — говорят в Jaguar о своем ведущем пилоте.



Jordan ставит на Восточную Европу

Команда Jordan обзавелась сразу двумя тест-пилотами, причем оба являются выходцами из Восточной Европы. Венгр Золт Баумгартнер и чех Ярослав Яниш, выступающие в международном чемпионате Ф-3000, примут участие в тестах команды во второй половине этого года. Особенно повезло Баумгартнеру, которого ждет возможность поработать в составе Jordan на пятничных тестах на этапах чемпионата мира в Германии и у себя дома в Венгрии. Яниш посвятит испытательной работе в Ф-1 два дня по окончании сезона в Ф-3000.



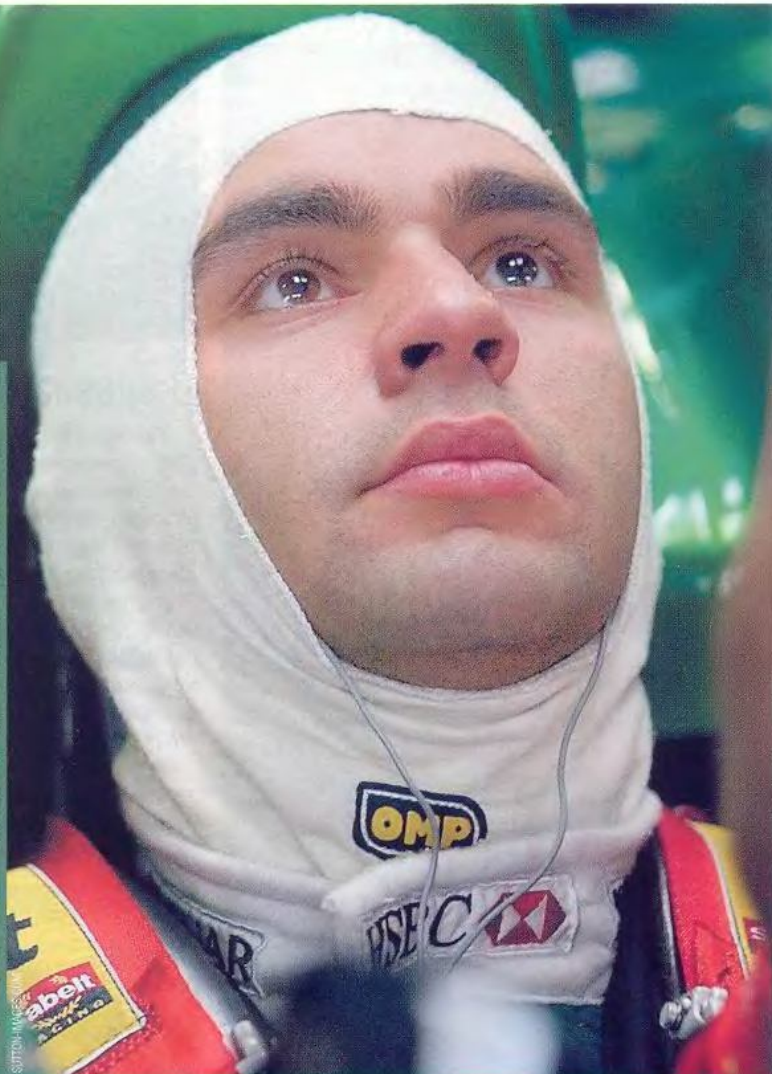
Джеки Стюарт:

"В прошлом Антонио зарекомендовал себя как талантливый гонщик, и рано или поздно ему нужно будет подтвердить это в Ф-1. Но крайний срок еще не настал".



Хуан-Пабло Монтоя:

"Пиццония ездит чрезвычайно быстро и, я бы сказал, вошел в штопор. Например, когда он атакует бордюры в поворотах, то делает это так агрессивно, что налетает на них днищем машины. Из-за этого его подбрасывает вверх. Если бы он чуть поумерил свой пыл, то ехал бы гораздо быстрее".



ЕСТЕСТВЕННЫЙ ОТБОР

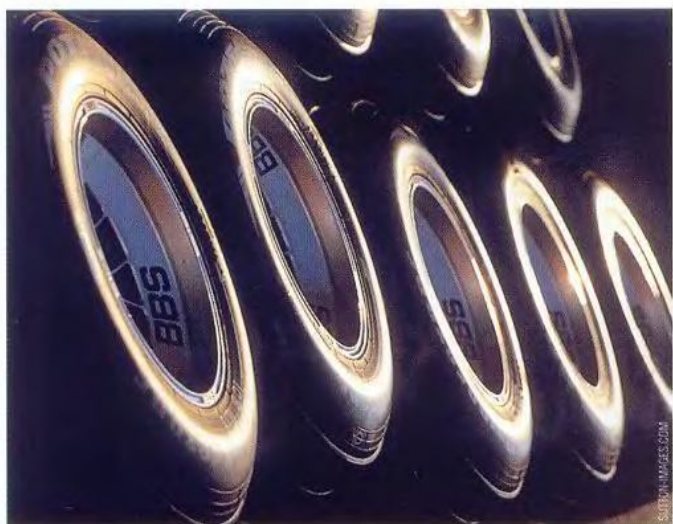
Пиццонию чуть не уволили из Jaguar

Гран При Испании мог оказаться для Антонио Пиццонии последней гонкой в его короткой карьере в Ф-1, которая началась для него хуже, чем для всех остальных новичков сезона. После этапа в Имоле команда Jaguar Racing уже не скрывала своего разочарования бразильцем, и было отчетливо: в квалификациях Антонио проигрывал своему напарнику Марку Уэбберу по десять позиций. Пиццонии было сказано, что гонка в Барселоне, на отлично знакомой ему трассе, будет его последним шансом исправиться. "Дикая кошка" даже обратилась к тест-пилоту McLaren Александру Вурцу, предложив тому занять место Антонио. Но сделка сорвалась

из-за того, что "серебряные стрелы", у которых Jaguar пару лет назад пыталась увести технического директора Эдриана Ньюи, запросили за Вурца почти два миллиона долларов отступных. Шеф McLaren Рон Деннис очень не хотел расставаться с опытным австрийцем перед началом испытаний нового автомобиля своей команды, хотя и заявил, что не намерен мешать развитию гоночной карьеры Александра.

Между тем покровители Пиццонии были немало удивлены неудачами своего подопечного. И бывший глава Jaguar Ники Лауда, и руководители команды Williams, где Антонио в прошлом году весьма успешно работал испытателем, сош-

лись в одном: Парню Из Джунглей не хватает "боевого" опыта, а в Jaguar некому стать наставником молодого пилота. После очередного фиаско Пиццонии на старте испанской гонки, когда на его машине отказала система оптимизации старта, в руководстве Jaguar рассмотрели ситуацию заново. Было решено дать бразильцу время до конца сезона, чтобы он смог адаптироваться к новой для него "окружающей среде" и продемонстрировать свои способности в борьбе за выживание в Ф-1. Что, в общем-то, справедливо, ведь пока у него было немного возможностей сделать это: в пяти первых гонках сезона Антонио трижды сходил с дистанции по вине техники.



Шинный беспредел

Шинники Bridgestone подвергли критике своих конкурентов из Michelin за то, что те якобы злоупотребляют пятничными тестами перед Гран При. "Как мы считаем, на тесты в пятницу можно привозить только те покрышки, которые будут использоваться по ходу гоночного уик-энда", — заявил технический директор Bridgestone Motorsport Хисао Шуганума. Michelin по крайней мере один раз крайне эффективно ис-

пользовала пятничные тесты, когда в Малайзии провела испытания шин для следующей гонки в Бразилии. Оба этих этапа отличаются жаркой погодой, которую весной по понятным причинам не найти в Европе. Спортивный директор Michelin Пьер Дюпаскье не намерен отказываться от этой практики. "На пятничных тестах можно испытывать все, что угодно, нет никаких ограничений", — подчеркнул он.

Обмен любезностями

Не успел Педро де ла Роса порадоваться тому, что его взяли на работу тест-пилотом в McLaren, как его бывший напарник Эдди Ирвайн воткнул испанцу нож в спину. "Педро хороший парень, но когда нужно рассказать инженерам о том, что происходит с машиной, он абсолютно бесполезен", — заявил экс-пилот Jaguar, посоветовав McLaren воспользоваться услугами другого своего бывшего напарника Лучано Бурти.

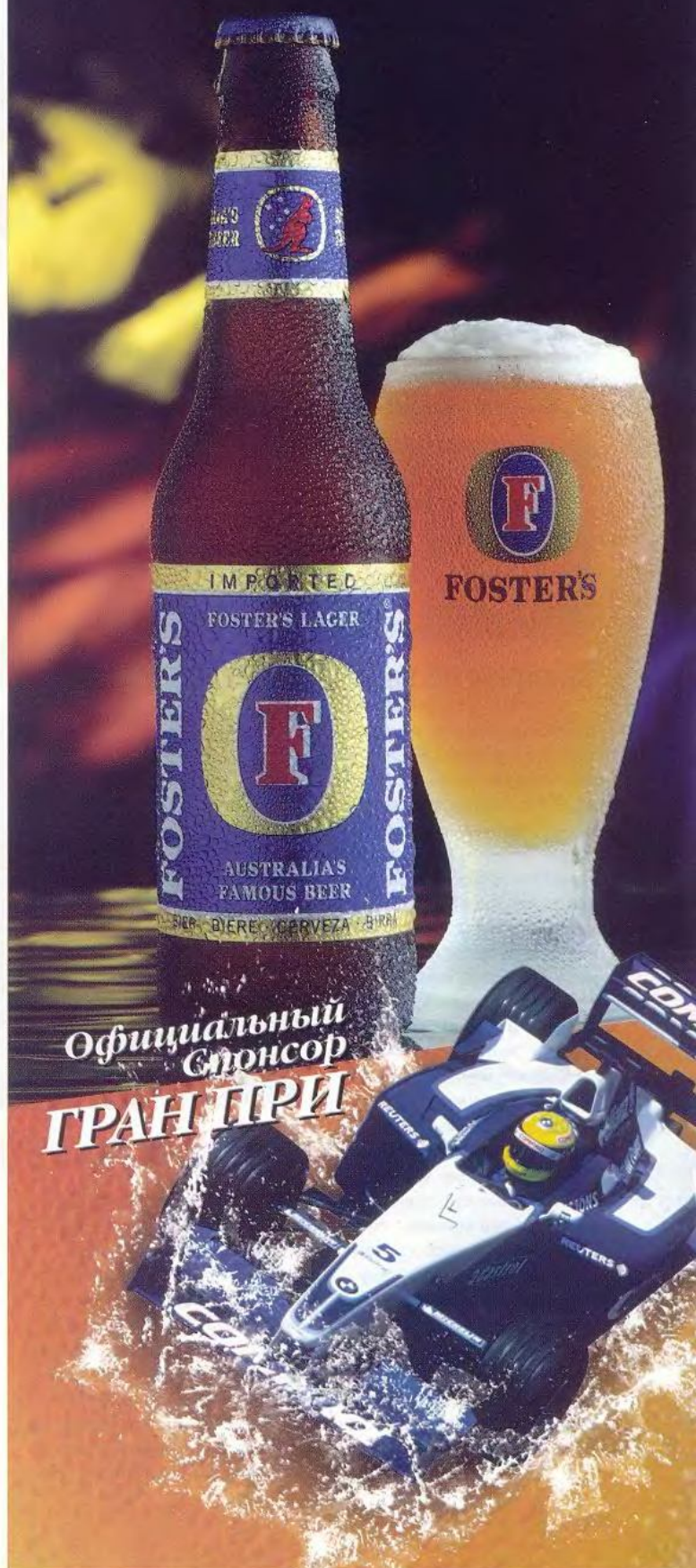
Де ла Роса в долгу не остался и пошел в контратаку. "Эдди ушел из Ф-1, и чтобы попасть в газетные заголовки, ему приходится критиковать Шумахера, Баррикелло, Баттона и меня, — ответил обидчику Педро. —



Я слышал, он теперь продает дома в Майами. Вот и пусть занимается своим делом, желаю ему успеха".

Знаменитое пиво из Австралии

FOSTER'S





Тезки

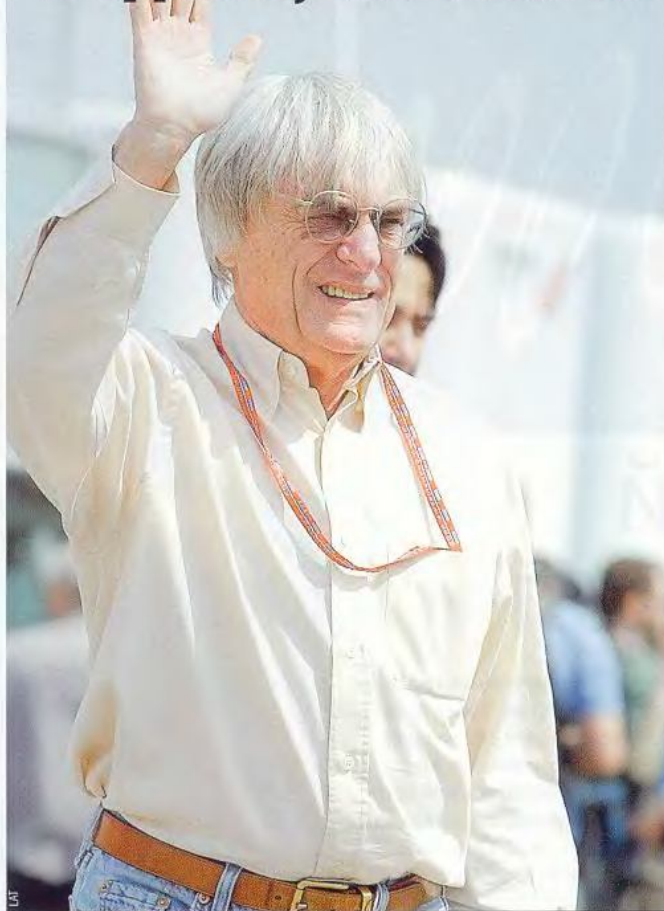
Команда Jordan обрела, пожалуй, самого уникального болельщика в Ф-1, имя которого в точности соответствует названию "конюшни". 14-летний британец Джордан Форд состоит в фан-клубе команды, которая с 2003 года использует двигатели Ford-Cosworth и официально именуется Jordan Ford. Юный Джордан мечтает стать специалистом по аэродинамике и работать в Ф-1.



Делиться НЕ надо!

Попытка команд McLaren и Williams получить комиссионные от продажи Берни Экклстоуну части своих акций Ф-1 потерпела провал. Напомним, что несколько лет назад "хозяин" гонок Гран При продал 75 процентов акций холдинга SLEC, который контролирует коммерческие права на Ф-1, выручив свыше четырех миллиардов долларов. McLaren и Williams потребовали от Экклстоуна выплатить комиссионные в размере одного процента от суммы сделки, ссылаясь на "конституцию" Формулы-1 — Договор согласия. Однако арбитражный суд, куда обратились две команды, счел их требования необоснованными. В итоге вместо получения 44 миллионов долларов, на которые рассчитывали McLaren и Williams, "конюшням" пришлось оплатить судебные издержки на сумму свыше 1 миллиона долларов!

Беднее, но выше



За последний год состояние "хозяина" Формулы-1 Берни Экклстоуна сократилось на триста миллионов долларов, однако в рейтинге толстосумов Великобритании он поднялся с пятого места на третье. Так гласит список богатейших жителей Туманного Альбиона, который ежегодно публикует британская газета Sunday Times. По информации издания состояние Берни и его супруги Славики, на которую записана большая часть собственности 72-летнего спортивного магната, составляет 3,8 миллиарда долларов США. При этом Экклстоун по-прежнему является самым оборотистым дельцом Великобритании: средние темпы роста его состояния за последние 30 лет оцениваются в беспрецедентные 120 миллионов в год.

Список Sunday Times преподнес несколько сюрпризов. Так, из рейтинга тысячи богачей исчез Том Уокиншоу, которому крах команды Aggrows, похоже, стоил большей части состояния. А среди британских гонщиков самым богатым оказался выступавший в IRL Дарио Франкитти, опередивший своих "формульных" коллег.



Красный бык получил кольцо

Австрийский предприниматель Дитрих Матешитц отказался от идеи обзавестись собственной командой в Ф-1 и переключил свое внимание на автодромы. Выбор австрийца, сделавшего себе состояние на энергетическом напитке Red Bull, пал на его родную трассу "А1-Ринг". Матешитц взял в долгосрочную аренду автодром и прилегающие территории, что-

бы произвести крупномасштабную реконструкцию всей инфраструктуры. В проект планируется вложить 200 миллионов евро. В этом сезоне на "А1-Ринге" пройдет последняя гонка Ф-1, после чего автодром закроют. Матешитц не против последующего возвращения "большого цирка", но не считает это своей главной целью. "Ф-1 приносит деньги четыре дня в году, а моя

задача — построить автоспортивный комплекс, который работал бы 365 дней в году", — пояснил он. Кстати, несмотря на приход новых хозяев, австрийская трасса пока сохранит свое нынешнее название: телекоммуникационная компания А1 "застолбила" это право до 2005 года. А вот потом трассу, возможно, переименуют в "Кольцо красного быка".



Европейский успех Михаила Алешина

Команда J. D. Motorsport не скрывает своего удовлетворения от дебюта 15-летнего россиянина Михаила Алешина в немецком чемпионате Формулы-Renault 2000. Уже на первых тестах, что проходили в конце апреля на трассе "А-1 Ринг", в одной из сессий Михаил показал лучшее время среди тридцати участников, чем даже обратил на себя внимание австрийца Ники Лауды, легенды Формулы-1. Лауда посетил боксы немецкой команды, познакомился с Мишей и

оставил автограф на протоколе с результатами тренировок.

2-4 мая Алешин принял участие в первых двух гонках немецкой Формулы-Renault на трассе "Мотопарк" (Германия), заняв соответственно 15-е и 7-е место среди 26 участников. Миша не только заработал свои первые 20 очков, но и стал лучшим среди дебютантов чемпионата. Следующая гонка пройдет в Брно (Чехия) 24 мая, где Алешин дебютирует в первом этапе международного чемпионата Masters Формулы-Renault.



Испытание дебютом

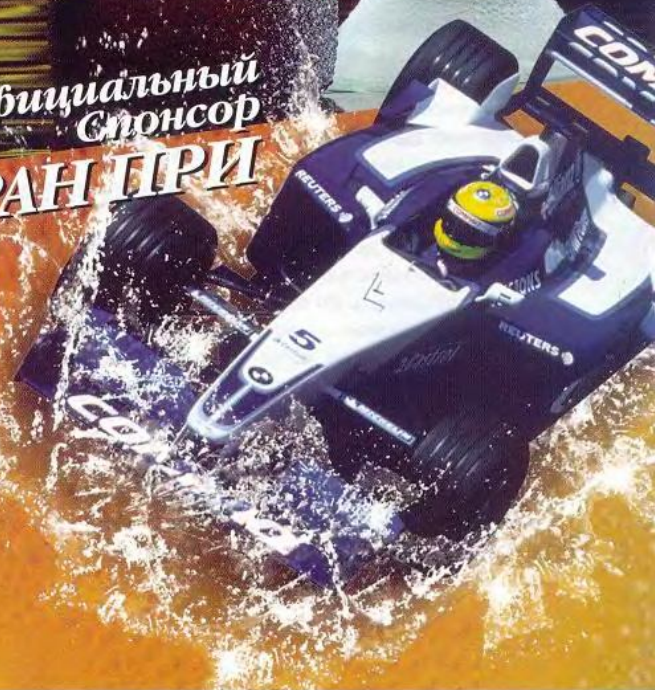
Настоящим испытанием на прочность стала для российского гонщика Романа Русинова дебютная гонка в европейском чемпионате Формулы-3000. Гоночный уик-энд на немецком "Нюрбургринге" начался для Романа лучше некуда: он был быстрее всех на тренировках, а потом уверенно завоевал пол-позицию. Однако в гонке 21-летнего россиянина ждал неприятный сюрприз: его автомобиль заглох на старте. Русинов ушел в бой с 40-секундным отставанием от соперников, но все же смог отыгаться и финишировал шестым, набрав свое первое очко в Формуле-3000.

Подробный рассказ самого Романа о дебюте в Формуле-3000 читайте в его "Гоночном дневнике" на Интернет-сайте журнала "Формула" (www.formula-one.ru)

Знаменитое пиво из Австралии FOSTER'S



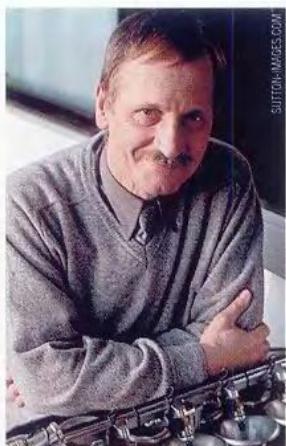
Официальный
Спонсор
ГРАН ПРИ





Прицеп-трансформер

Команда McLaren не перестает удивлять обитателей пaddock своей ультрасовременной инфраструктурой. В этом году "серебряные стрелы" обзавелись новыми трейлерами с выдвижным вторым этажом.



Широкомасштабная отставка

Команда Renault рассталась с создателем своих двигателей с большим углом развала цилиндров Жан-Жаком Исом. Как сообщается, 56-летний француз, работающий в Renault с начала семидесятых годов, ушел по собственному желанию. Не исключено, однако, что Ису пришлось оставить свой пост директора по развитию французского подразделения команды из-за явных проблем с мощностью его "широкого" детища. Ис пошел на понижение еще несколько месяцев назад, когда его освободили от должности шефа всего французского подразделения команды. Недавно на эту должность был назначен еще один корифей спортивных проектов Renault Бернар Дюдо.



Автогиганты обещают в два раза больше

Группа автомобильных компаний сделала весьма заманчивое предложение командам Ф-1, попытавшись переманить их в свою будущую, альтернативную Ф-1 гоночную серию. По имеющейся информации, командам было обещано 360 миллионов долларов в год вместо

нынешних 200 миллионов от "хозяина" Ф-1 Берни Экклстоуна, плюс половина от ежегодных доходов организаторов. Для того чтобы эти планы были реализованы, "конюшни" должны уйти из-под крыла Экклстоуна, с которым у них подписан контракт до 2008 года.

Сам Берни, естественно, негативно относится к подобным разговорам и грозит закрутить гайки. "Я часто слышу, что команды хотят демократии, но они способны лишь тянуть одеяло на себя, — заявил он. — Помоему, в Ф-1 жизнеспособна только диктатура".



Сато обрастает спонсорами

Тест-пилот BAR Такума Сато всерьез намерен занять место в основном составе команды в следующем сезоне. Японец заручился персональной спонсорской поддержкой японских подразделений компаний Castrol и DHL. Тем самым Такума дает понять руководству BAR, что команда может положиться на него не только как на гонщика, но и как на источник пополнения бюджета.

Хотите стать пилотом?



Тест-драйв за рулем болидов F1 и F3 в гоночной школе во Франции

АСТАН
tour!stic

Москва, Миусская пл.,
дом 7, офис 225
Тел.: 913-9630, 913-9260, 978-0541
astantour@astantour.net
www.astantour.net



BMW кокетничает с Williams

Уже не первый месяц раскручивается интрига с продлением контракта между командой Williams и компанией BMW, который истекает в конце 2004 года. Баварцы то пытаются уговорить Фрэнка Уильямса продать им часть акций команды, то хотят сказать свое слово в работе над шасси, то вообще говорят о возможном создании собственной "конюшни". "Мы останемся в Ф-1, но хотим найти оптимальную для нас форму участия, — объясняет шеф BMW Motorsport Марио Тайссен. — Williams проигрывает соперникам, причем проигрывает из-за шасси, а точнее — из-за

аэродинамики. У нас есть кое-какие идеи, и мы бы хотели иметь больше влияния на нашу команду". Поэтому, по словам представителя BMW, "нашей командой" после 2004 года может стать не Williams, а другая "конюшня".

Герхард Бергер (уходящий в отставку содиректор BMW Motorsport): "Williams не сдержала данные нам обещания, BMW уже несколько сезонов делает лучшие двигатели в Ф-1, но машины Williams сводят на нет их преимущество. Так можно выиграть одну-две гонки, но о победе в чемпионате остается только мечтать".



Обмен опытом

Перед Гран При Испании сразу несколько пилотов Ф-1 приняли участие в благотворительном теннисном турнире в академии известного теннисного семейства Санчес. Победителем в соревновании вышел Хуан-Пабло Монтоя, сыгравший в паре с Арантой Санчес-Викарио против Марка Уэббера и Хавьера Санчеса. За оказанную помощь в борьбе на корте колумбиец пригласил Аранту на автодром в гости к команде Williams.

Знаменитое пиво из Австралии FOSTER'S

Официальный
Спонсор
ГРАН ПРИ



Монтоя остался без прав

Хуан-Пабло Монтоя лишился водительских прав за превышение скорости на дорогах общего пользования. По пути домой в Монако пилот Williams превысил скорость на 80 км/ч, разогнавшись до 200 с лишним км/ч, а затем попытался скрыться от преследовавших его французских полицейских.



Бесполезный рекорд

В общей сложности 33 обгона совершил Джастин Уилсон на первых пяти этапах сезона-03. Увы, пока атакующий потенциал британца не принес ему ни одного очка, ведь стартовать пилоту аутсайдерской Minardi приходится в конце пелотона. «Я могу позволить себе рисковать на первом круге больше, чем другие пилоты, — объясняет Джастин. — Но на дистанции гонки у меня только один реальный соперник — мой напарник. Все остальные гораздо быстрее нас».



Фиттипальди в России

В середине мая Москву посетил двукратный чемпион мира Ф-1, чемпион серии IndyCar и двукратный победитель легендарной гонки Indy 500 Эмерсон Фиттипальди. Основной целью визита знаменитого бразильца было продвижение на российском рынке носящих его имя сигар. Эмерсон уже давно повесил шлем на гвоздь, но это не помешало ему дать нашему журналу большое эксклюзивное интервью, которое будет опубликовано в одном из ближайших номеров. В качестве совладельца «картвской» команды Fittipaldi-Dingman Racing и представителя президента CART Криса Пука Фиттипальди был принят Председателем Госкомспорта России Вячеславом Фетисовым, с которым обсудил возможность проведения одного из этапов серии Champ Car на улицах Москвы или Санкт-Петербурга.

Свое почти недельное пребывание в России Эмерсон завершил двухдневным визитом... в Санкт-Петербург, откуда были родом его дед и бабушка по материнской линии.



В день, когда пилоты Ф-1 сражались за победу в гонке на Гран При Испании, обрела первого победителя беспрецедентная акция «Формула ВР», в рамках которой разыгрываются семь поездок на этапы чемпионата мира Ф-1. Напомним, что акция проходит на автозаправочных станциях ВР, а для участия в ней достаточно купить бутылку Pepsi или канистру моторного масла Castrol и опустить отрывной купон в специальный бокс. На первом этапе выигрышным оказался купон под номером 0 137 526.

Подробную и самую свежую информацию о ходе акции «Формула ВР» вы можете узнать на любой АЗС ВР, в эфире радиостанции «Шансон», а также на Интернет-сайтах www.pepsi.ru и www.formula-one.ru.

Лето, Toshiba, Ф-1...

Летний отпуск — это не повод отказывать себе в удовольствии быть в курсе последних новостей из мира Ф-1, которые доступны посетителям Интернет-сайта журнала «Формула» (www.formula-one.ru). Портативные компьютеры Toshiba, в которых реализованы самые современные коммуникационные решения и новейшая платформа Intel Centrino, позволяют держать руку на пульсе «формульных» новостей где угодно и когда угодно. Настоящая портативность и увеличенное время автономной работы от батарей — вот главные черты нового модельного ряда ноутбуков Toshiba, продажа которых началась в России перед летним сезоном.



Алонсо привел Ф-1 в Мадрид

Фернандо Алонсо отпраздновал свое второе место в домашней гонке на Гран При Испании показательными заездами по улицам Мадрида. В присутствии десятков тысяч зрителей молодой пилот промчался по одной из главных улиц испанской столицы за рулем своего «боевого» Renault на скорости за 200 км/ч.



Фаворит

Шеф команды Renault Флавио Бриаторе не устает повторять, что Фернандо Алонсо своим потенциалом напоминает ему молодого Михаэля Шумахера. Поэтому неудивительно, что привести испанца к победе в чемпионате Бриаторе намерен по той же дорожке, по которой десять лет назад шел к своему первому титулу Шумахер. "Мы строим команду вокруг Фернандо", — объяснил свой подход Флавио.

А тем соперникам, кто уже подумывает, как бы заполучить Алонсо, покровитель молодого пилота заочно отвечает отказом. "Даже у Ferrari не хватает денег, чтобы забрать у нас Фернандо", — подчеркнул Бриаторе.



Люди и техника: кто виноват?

Очередные неполадки в работе заправочных машин, с которыми столкнулась команда Williams на Гран При Сан-Марино, стали поводом для критики в адрес производителя заправочного оборудования — компании Intertechnique. Однако французская фирма, поставляющая абсолютно одинаковое оборудование всем "конюшням", настаивает на том, что дело не в технике, а в людях, которые с ней работают. "Почему-то у Ferrari никаких проблем с заправочными машинами не бывает", — заметил представитель Intertechnique.



Тильке переехал из Москвы в область

Российскую столицу в очередной раз посетил известный архитектор гоночных трасс Герман Тильке. К его профессиональным услугам прибегали, как известно, и инициаторы ряда проектов автодрома Ф-1 в России, в том числе так и оставшегося на бумаге "нагатинского". На сей раз г-н Тильке прибыл по приглашению не столичных властей, а правительства Московской области и Федерации автоспорта и туризма России — для проработки вопросов по проектированию и строительству автодрома более скромной категории в районе подмосковного Подольска.

На вопросы о судьбе "нагатинского кольца" г-н Тильке лишь недоумевая разводил руками. А в дни Гран При Испании, когда этот разговор был продолжен, архитектор дал понять, что на фоне того, как быстро и конструктивно решаются аналогичные вопросы в Шанхае и Бахрейне, где строительство трассы идет полным ходом, все заявления России о желании иметь собственный Гран При уже попросту не воспринимаются всерьез.



Берни хочет, но не может

Своими мыслями на этот счет поделился в беседе с нашим корреспондентом и глава

администрации Ф-1 Берни Экклстоун: "Надежда на проведение в будущем Гран При России, в принципе, все еще остается. И я по-прежнему очень этого хочу. Но сотрудничество с Правительством Москвы застопорилось в прошлом году. Насколько я понимаю, российскую сторону в самый последний момент остановила необходимость "выбросить" на этот проект значительные суммы денег. Но я с самой первой встречи с нашими партнерами в Правительстве Москвы предупреждал их о том, что проведение этапа ЧМ Ф-1 — это дорогостоящее мероприятие, требующее больших изначальных затрат в расчете на очень существенные косвенные доходы в будущем".

Куда более реалистичный подход проявляет, по мнению Экклстоуна, Председатель Госкомспорта Вячеслав Фетисов, с которым "хозяину" Ф-1 также доводилось вести переговоры. "Он отличный парень и прекрасно понимает суть вопроса, думаю, он поможет понять ситуацию и другим представителям власти, в том числе и мэру Москвы", — поделился Берни, посоветовав россиянам брать пример с Бахрейна.



Слово шейхов с делом не расходится

Представители Бахрейна — частые гости на этапах ЧМ-2003. На Гран При Испании прибыла очень представительная делегация ближневосточного королевства во главе с Его Превосходительством шейхом Фавазом Бин Мохаммедом Аль Халифой — министром по делам спорта и молодежи Бахрейна и руководителем проекта строящегося в этой стране автодрома. "Мы уже побывали на Гран При Австралии и Малайзии, — рассказали бахрейнцы. —

В Мельбурне мы прошли полный курс обучения судей, в Сепанге изучали опыт удачной интеграции Ф-1 в местные национальные традиции, а также организации Гран При в первые годы его проведения на новом автодроме. На сей же раз наша делегация включает специалистов по безопасности, администраторов, технических работников, инженеров и журналистов арабских СМИ. Мы хотим, чтобы первый Гран При Бахрейна в 2004 году прошел

в соответствии с высокими стандартами чемпионата мира".

Главной заботой бахрейнцев сейчас является определение точной даты Гран При. "Мы бы предпочли начало или конец сезона, — высказал свое пожелание шейх Фаваз "хозяину" Ф-1 Берни Экклстоуну. — Летом у нас такая жара, что лучше к нам не соваться".

К середине мая с начала строительства автодрома в Бахрейне прошло 175 дней, а сдача объекта намечена на 7 марта 2004 года.

Гран При
Сан-Марино

ПОСЛЕДНИЙ БАЛ “КРАСНОЙ КОРОЛЕВЫ”

Прошлое призрачно потому, что его уже нет, а будущее
призрачно потому, что его еще нет...
Николай Бердяев

Первый европейский этап всегда стоял особняком в календаре мирового первенства. Многие даже считают, что именно с возвращением “королевы автоспорта” на свою историческую родину и начинается настоящий чемпионат. Это мнение возникло в 70-е годы, когда, не успевая подготовить новые машины к старту сезона, почти все команды привозили новинки именно на первый европейский Гран При. С середины 80-х эта истина несколько утратила свою актуальность, но в последние годы все стало возвращаться на круги своя. Весной прошлого года именно в Имоле Ferrari впервые выставила на гонку F2002, один из самых удачных автомобилей в истории Ф-1. На этот раз ожидалось, что на первой европейской гонке дебютируют сразу два новых автомобиля: F2003-GA и McLaren MP4-18. Ни один из них на старте Гран При Сан-Марино так и не появился. В Ferrari не были до конца уверены в вносимости нового “гарцующего жеребца” и предпочли задержать его официальный дебют на две недели до Испании, а в McLaren и вовсе отложили старт MP4-18 до этапа в Монреале. Однако большинство специалистов все же были убеждены, что первая европейская гонка наконец покажет истинную расстановку сил в чемпионате.



С небес на землю

“Три первых гонки получились фантастическими, но боюсь, что этот уик-энд вернет нас к реальности. Ferrari намерена козыгнуть шиллой перед своими тиффозы. Их старая машина все еще достаточно быстра, и они вполне могут позволить себе опоздать дебют нового пилота”, – заявил накануне Гран При Сан-Марино “отставной” остряк Ф-1 Эдди Ирвину. Впрочем, и многие действующие пилоты поддержали ирландца. “Этап в Имоле станет своего рода пробуждением для гонщиков, которым легко далась три первые гонки сезона. Победа здесь вряд ли станет для них легкой добычей”, – согласился с Эдди Марк Уэббер. Да и сам Михаэль Шумахер не скрывал своих стремлений расквитаться с судьбой за самый неудачный старт сезона в карьере, ведь впервые с момента своего дебюта в Ф-1 пилот не смог подняться на пьедестал ни в одном из трех стартовых Гран При чемпионата. “Начало сезона выдалось некажущим, но здесь, в Имоле, я не вижу препятствий для нашего возвращения в ряды победителей”, – заявил титульный чемпион мира.

Ferrari и правда не имела права на еще одно поражение. Во-первых, поддержать команду приехали почти все работники спортивного подразделения фирмы, которым выделили специальную трибуну, – не было только загрипповавшего президента Scuderia Луи ди Монтеземоло. Во-вторых, в отличие от всего остального мира, где после трех захватывающих спестелей в Австралии, Малайзии и Бразилии зрительский интерес к Формуле-1 вырос в несколько раз, на Апеннинских трибунах поражения Ferrari возымели обратный эффект. Если год назад за три дня в Имоле побывало в общей сложности почти 110 тысяч человек, то на этот раз число болельщиков сократилось почти на четверть. Впрочем, на этот раз стали не только поражения Scuderia, но и еще несколько сопутствующих факторов, включая принедепую на этот уик-энд католическую Пасху и пресловутые изменения в расписании Гран При.

Для обсуждения последних в Италию приехал президент FIA Макс Мосли, предпочитавший не появляться на трех первых гонках сезона. В четверг, обидясь с журналистами после совещания с руководителями команд, Макс заявил, что FIA полностью удовлетворена результатами действия новых правил, и единственно возможные изменения на ближайшие полгода могут касаться только регламента использования запасной машины и запрета управляющей электроники. По поводу же заботы о зрителях на трибунах, которые, по-прежнему покупая билеты по 200–400 евро за весь уик-энд, стали видеть гораздо меньше интересного, не было сказано ни слова. А между тем даже

“Победа и третье место в Имоле стали хорошим завершением карьеры F2002. Последнюю гонку на этой машине мы провели почти столь же блестяще, как и первую”
Жан Тодт



ГРАН ПРИ

Сан-Марино



Год назад McLaren представил в Имоле свой знаменитый стеклянный дворец, на этот раз удивить публику решили в Ferrari, построив в пaddock из грузовиков странную двухэтажную конструкцию



На домашней трассе Minardi наконец решилась выставить на тестах третий автомобиль. Однако на протяжении всей сессии Маттео Бобби преследовали постоянные неполадки

Трасса в Имоле всегда была счастливой для Физико: много лет назад именно здесь он одержал свою первую победу в Ф-3

Эккистоун заметил, что, по его мнению, квалификации стали гораздо скучнее. "Однако общие рейтинги телекомпаний говорят о растущем увеличении интереса к гонкам, и это заставляет меня смотреть сквозь пальцы на подобные "мелочи", — признался Берни. Иными словами, с этого года в Ф-1 все сделано для удобства телезрителей: гонки стали интереснее, а тренировки телеболельщики в большинстве своем все равно никогда не смотрели. О тех же, кто сидит на трибунах, не подумали. Наиболее разительно перемены бросались в глаза утром в воскресенье.

Если год назад на ведущей от вокзала Имолы к автодрому "виа Аппия" было не протолкнуться уже с восьми утра, то в этом году в 10 и даже в 11 часов дня она выглядела почти пустынно. Лишь к полудню в город начали прибывать заметно поредевшие по сравнению с прошлым годом армии болельщиков. Оно и понятно, ведь помимо гонки, которая стартует в два часа дня, смотреть в воскресенье теперь практически нечего. Что уж тут говорить про пятницу, когда на автодроме побывало всего 8000 человек, сиротливо разбредшихся по пустым трибунам. А ведь именно в эту пятницу в Имоле состоялось событие, которого итальянцы ждали более десяти лет.

Впервые со времен триумфа Риккардо Патресе на Сузукэ '92 итальянский пилот поднял над головой Большой Приз за победу в гонке чемпионата мира! Через четверть часа после окончания тестовых заездов на стартовой прямой автодрома им. Энцо и Дино Феррари Кими Райкконен и Рон Деннис передали призы за победу в Гран При Бразилии Джанкарло Физикелле и Эдди Джордану. Под звуки итальянского гимна Физико даже помахал перед болельщиками извлеченным из кармана национальным флагом, но на фоне почти пустых трибун этот миг триумфа итальянского автоспорта выглядел, мягко говоря, бледновато. Правда, многие надеялись, что в воскресенье Ferrari подарит Италии еще несколько победных мгновений уже при аншлаге.



Простота и коварство

Считается, что трасса в Имоле не слишком сложна в плане поиска оптимальных настроек, но в то же время очень капризна и коварна. С одной стороны, здесь самая короткая после Монако и Будапешта стартовая прямая, что при весьма неплохих средних скоростях несколько снижает нагрузку на двигатель, и одно из самых ровных дорожных покрытий, что, казалось бы, позволяет поставить максимально жесткие амортизаторы и использовать самые мягкие типы резины. Однако из-за постоянного сочетания коротких, почти не дающих возможности для обгона прямых с жесткими торможениями перед "эсками", где пилотам приходится резко атаковать высокие бордюрные камни, нагрузка на подвеску здесь почти в два раза выше, чем даже на самой ухабистой трассе чемпионата в Сан-Паулу. Но самой коварной особенностью "Имолы" образца 2003 года стала неоднородность дорожного покрытия. Незадолго до гонки на некоторых участках трассы был уложен новый асфальт, из-за чего сцепные характеристики полотна в разных поворотах значительно отличались.

Особенно скользко было в "шпиликах". Этот фактор, вкупе с низкой температурой трассы (в Италии весна еще только начинала вступать в свои права) обещал спровоцировать новый виток шинной войны. Если на трех первых гонках преимущество Michelin выглядело весьма убедительно, то на холодном итальянском асфальте в Bridgestone надеялись выровнять ситуацию. Обе компании привезли в Имолу самые мягкие, еще не использовавшиеся в этом сезоне типы резины. И хотя абразивность нового асфальта оказалась несколько выше, чем ожидали шинники, это не создало особых проблем. Из-за короткого въезда на пит-лейн (пит-стоп в Имоле занимает лишь 25–27 с, в то время как, к примеру, на "Интерлагосе" на него уходит до 40 с), а также постоянной "болтанки" разгонов-торможений, обуславливающей огромные – до 0,6 с на круге на каждые 10 кг бензина – потери от лишнего топлива на борту, команды выбрали стратегию с двумя-тремя дозаправками, что практически сняло проблему износа резины.

Однако главным отличием первого европейского этапа от заморских Гран При стало даже не это и не значительные усовершенствования автомобилей после возвращения на базу, а возросшая роль пятничной квалификации. На севере Италии, где после обеда трасса прогревалась с каждой минутой, цена пятничного поула, дающего право последним уйти на квалификационный круг в субботу, значительно возросла. Неудивительно, что Ferrari с первого же дня взялась за дело засучив рукава, и в пятницу Шумахер и Баррикелло, несмотря на небольшие проблемы, показали два лучших времени, оккупировав "последний ряд стартового поля" субботней квалификации.

Неплохо выглядели и пилоты Williams. Благодаря изменениям в аэродинамике автомобилей команда из Гроу заметно усилилась. В очередной раз удивил пятыми местами в обеих квалификациях Марк Уэббер, а вот триумфаторы трех первых гонок McLaren и Renault в оба тренировочных дня, можно сказать, провалились. Трулли, проводившего в Имоле свою сотую гонку в Ф-1, буквально замучили мелкие технические неполадки, вынудившие в итоге итальянца и в квалификации, и в гонке стартовать на запасной машине, настроенной под Алонсо. Испанец же, над которым, как и над Михаэлем Шумахером, висела угроза штрафа за "невынужденную" аварию под желтыми флагами в Бразилии, хоть и не сталкивался с особыми проблемами, тоже не смог подняться выше восьмого места. Но если во французской команде, чья машина не слишком подходила к характеристикам итальянского автодрома, неудачу не восприняли как трагедию, то пилоты McLaren, занявшие в субботу лишь 6-е и 12-е места, при каждом удобном случае

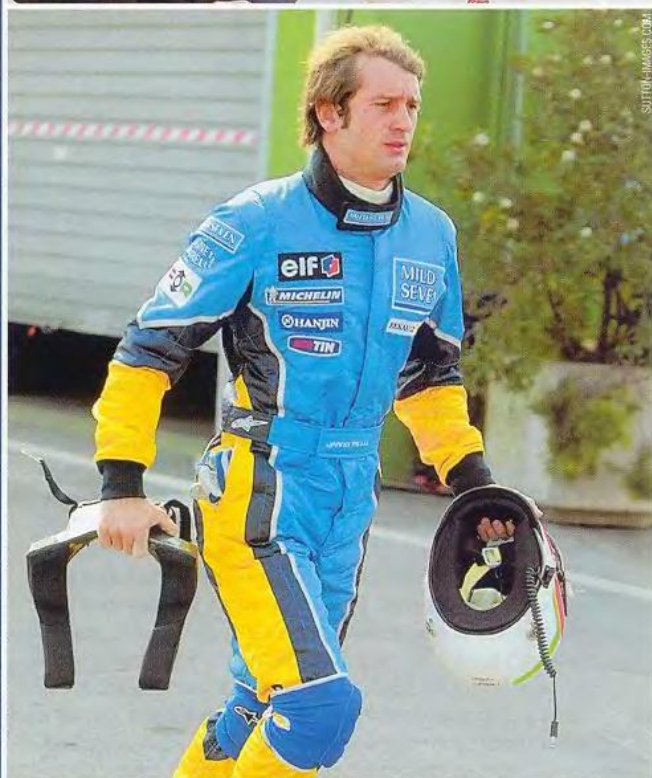


Готовясь к гонке с двумя пит-стопами, на протяжении двух дней тренировок пилоты McLaren оставались в тени Ferrari и Williams

По мнению Мосли, изменения в правилах добавили зрелищности представлениям "большого цирка"



По традиции юбилейные старты редко заканчиваются удачно. Вот и на этот раз Ярно Трулли, проводивший в Имоле сотую гонку, весь уик-энд промучился с постоянно ломавшейся машиной и в итоге вынужден был и в квалификации, и в гонке стартовать на запасной



В пятницу Френтцен столь сильно нажал на педаль "газа", что она не выдержала и сломалась. Не случайно на следующий же день горячего немца подвел мотор



ГРАН ПРИ



Несмотря на довольно благополучный уик-энд, Феррари тоже не избежали вылетов: на разминке Баррикелло застрял в гравии полосы безопасности

Так и не сумев на этот раз пройти брата в очной борьбе на трассе, Михаэль предпочел дожидаться пит-стопа

Проблемы с гидравликой на тренировке не помешали Уэбберу вновь блеснуть в квалификации

После квалификации в Минарди решили не восстанавливать поскользнувшуюся на мокрой трассе машину Ферстаппена. В гонку Йос ушел на запасной

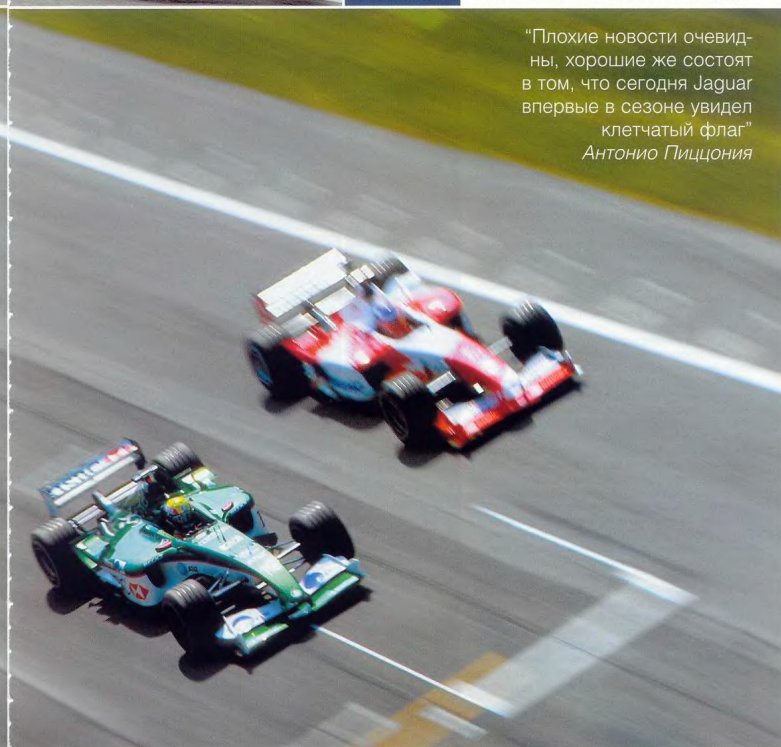


Хуан-Пабло Монтойя и Жак Вильнев — одни из самых больших неудачников итальянской гонки: один пал жертвой заправочной машины, другой — мотора Honda

о том, будут ли братья участвовать в гонке. Только никто ничего не знал, поэтому все рассуждения строились в основном на чистых предположениях и обрывках фраз, брошенных заочными представителями Феррари и Williams. Особенно много споров в отношении старшего брата, справедливо полагаю, что его мнение будет решающим. Одни говорили, что он непременно будет стартовать, другие авторитетно заявляли, что немец еще колеблется. Наконец, за 34 минуты до старта Михаэль вышел из моторшоума и отправился в боксы с черной траурной повязкой на рукаве. Оба брата вышли на старт, но одному богу известно, в каком состоянии они находились. И лишь погасшие в 14:00 красные огни светофора над стартовой прямой на полтора часа отвлекли их от тягостных мыслей.

Еще задолго до старта почти все специалисты сошлись во мнении, что если на этот раз "небесная канцелярия"

"Плохие новости очевидны, хорошие же состоят в том, что сегодня Jaguar впервые в сезоне увидел клетчатый флаг"
Антонио Пиццония



состояли на технику. Но, как выяснилось на следующий день, делалось это не слишком искренне.

Не считая грубой субботней ошибки Култхарда в Rivazza, стоившей шотландцу 0,7 секунды, квалификационный провал "серебряных стрел" объясняется вовсе не медлительностью MP4-17D, а большим количеством топлива на борту. В отличие от Феррари и Williams McLaren выбрала стратегию не с тремя, а с двумя дозаправками и, естественно, не могла на равных бороться с этими командами в квалификации. Тем более что схватка впереди на этот раз получилась весьма плотной. Вышравший свою 52-ю полупозицию Михаэль Шумахер опередил Ральфа всего на 0,014 с. Баррикелло и Монтойя — соответственно третий и четвертый — уступили первому ряду по несколько десятых.

Вот только порадоваться своему успеху братьям Шумахерам не удалось. Через несколько минут по окончании пресс-конференции в Имоле они срочно выехали в аэропорт Болоньи, чтобы лететь в Кельн, где вот уже неделю лежала в коме их 55-летняя мать Элизабет.

Черная Пасха братьев Шумахеров

Пасхальное воскресное утро обернулось для Михаэля и Ральфа страшным потрясением: рано утром, всего через несколько часов после того, как оба вернулись в Имолу, их мать, не приходя в сознание, скончалась в кельнской больнице. С раннего утра оба заперлись в моторшоумах. По пиджаку стали разбегаться самые разнообразные слухи

Опустившись на старте с пятого места на 11-е, герой квалификации Марк Уэббер начал было прыгаться наверх, но тут судьи наказали его за превышение скорости на пит-лейн. Несмотря на все неприятности, возможно, Марк и сумел бы в итоге заработать хотя бы очко, но проблемы с приводом остановили его погоню за Баттоном на 54-м круге

не позаботится о дождевом аккомпанементе, гонка, ввиду особенностей трассы в Имоле, получится куда скучнее трех предыдущих. Метеорологи, правда, клятвенно обещали, что в воскресенье к трем часам дня с Апеннин придут дожди. После полудня небо и впрямь начало хмуриться, заметно похолодало, но, увы, как и год назад, гонка прошла на сухой трассе, хотя в каких-то трех десятках километров к западу — в Болонье — полдня моросил дождь.

В отсутствие «водных процедур» гонка, как и ожидалось, получилась несколько пресноватой. Из-за почти полной невозможности обгонов основная интрига свелась к тактической борьбе в боксах, разбавленной захватывающими схватками двух пилотов Ferrari с Williams младшего Шумахера.

На старте Ральф среагировал на погасшие огни светофора чуть лучше брата и первым вошел в «Тамбурелло». Обе команды в полном составе шли на три пит-стопа и стартовали почти с одинаковым количеством топлива в баках, но Ferrari выглядели гораздо быстрее Williams, и уже через пару кругов Михаэль перешел к активным и порой весьма рискованным на коротких прямых итальянской трассы атакам на брата. Однако Ральф на этот раз не пожелал сдаться без боя, и чемпион мира предпочел отложить выяснение отношений до первого пит-стопа. Как Михаэль и надеялся, во время дозаправки ему удалось опередить брата. Гонку же на некоторое время возглавил Кими Райкконен, шедший, как и Култхард, всего на два пит-стопа. На такую же тактику уже по ходу гонки перевели и изначально намеревавшегося сделать три дозаправки Фернандо Алонсо, что позволило испанцу набрать три очка за шестое место, на котором он оказался после фиаско Монтой.

На втором пит-стопе колумбийца, как несколькими минутами раньше и Джастина Уилсона, в очередной раз подвела неисправность заправочной машины. Автомобиль англичанина так и не смогли в итоге заправить, что стоило ему схода с трассы. Бак Монтой с третьей попытки удалось-таки наполнить топливом, но гонка для него оказалась испорченной. Впрочем, он был не единственным, кто недобрал очков в этот день. Пилотов Ferrari проблемы тоже не обошли стороной.

И если для Михаэля после первого пит-стопа все стало довольно просто и он без проблем довел гонку до победы, то его партнеру откровенно не везло. «Так уж получилось, что из-за стратегии Williams передо мной постоянно кто-нибудь маячил и за всю гонку я смог пройти без помех по сути лишь три круга», — сокрушался Баррикелло после финиша на третьем месте, которое он вырвал на 52-м круге у Ральфа Шумахера в самой красивой схватке этой гонки, перекрестив траектории в последней «эске» под ликующие крики трибун. Случись это кругом раньше, и перед самым финишем, Рубенс, возможно, еще успел бы побороться и за второе место с Райкконеном, у которого на последних кругах возникли проблемы с управляемостью.

Но даже без победного дубля последний бал красавицы F2002 удался на славу. «Красная королева» прошлого сезона завершила свою карьеру, как и начала ровно год назад — победой в Имоле. Правда, на этот раз в боксах Ferrari обошлось без шумных празднеств, а церемония награждения, на которую Михаэль поднялся, с трудом сдерживая слезы, превратилась в минуту молчания в память о его матери, которой он посвятил эту победу. Но, может, это и к лучшему. Ведь гонка в Имоле подвела своеобразную жизненную черту не только для Михаэля, но и для Ferrari. Через две недели в Испании на смену одной из самых удачных машин в истории этой команды придет ее более молодая, но, как утверждают в Маранелло, еще более быстрая наследница. Жизнь продолжается.

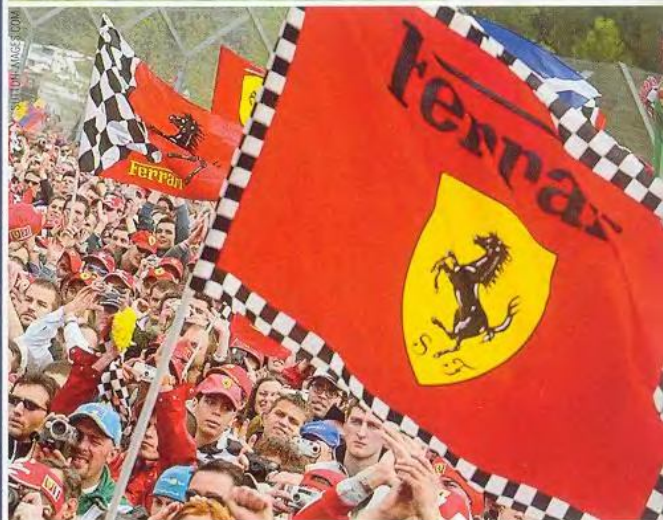
Владимир Маккавеев

Острый поединок между Физикеллой и Трулли, безусловно, стал украшением гонки, но так и не принес зачетных очков ни одному из итальянцев

Заняв внешнюю сторону трассы перед входом в последнюю «эску» 52-го круга, Баррикелло сумел перекрестить траектории и на разгоне по стартовой прямой (на фото) пройти Williams Ральфа Шумахера

На последних кругах Рубенс едва не достал Райкконена, которому, чтобы избавиться от появившихся на втором комплекте шин проблем с управляемостью, на последнем пит-стопе команда поставила на переднее правое колесо уже порядком изношенную резину

В отличие от «остального мира» итальянские тиффози Ferrari были несколько разочарованы началом нынешнего чемпионата, но в Имоле Шумахер наконец поднял им настроение





ГРАН ПРИ САН-МАРИНО

Gran Premio Foster's di San Marino

18/04–20/04

Автодром им. Энцо и Дино Феррари, Имола

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

На этом Гран При...

...Ярно Трулли в сотый раз вышел на старт гонки Ф-1 и еще раз подтвердил, что юбилейный этап далеко не всегда заканчивается для пилотов успешно.

Внутрикомандные противоборства в квалификации

М. Шумахер	3:1	Р. Баррикелло
Х.-П. Монтойя	2:2	Р. Шумахер
Д. Култхард	3:1	К. Райкконен
Я. Трулли	1:3	Ф. Алонсо
Н. Хайдфельд	3:1	Х.-Х. Френтцен
Дж. Физикелла	4:0	Р. Ферман
М. Уэббер	3:1	А. Пиццония
Ж. Вильнев	2:2	Дж. Баттон
Дж. Уилсон	1:2	Й. Ферстаппен
О. Панис	4:0	К. да Матта

4



20 – место вылета с трассы машины № 20

20 – место схода с трассы машины № 20

Победитель 2002 г.:Михаэль Шумахер/Ferrari F2002: 1:29'10.789

Рекорд круга в квалификации (до 2003 г.): 1'21.091 (2002 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F2002)

Рекорд круга в гонке (до 2003 г.):1'24.170 (2002 г., Рубенс Баррикелло/Ferrari F2002)

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

ТЕСТЫ. ПЯТНИЦА

Солнечно. Сухо
8.30–10.30
Воздух: 21–26 °C
Асфальт: 21–25 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+с
1	А. Пиццония	1'23.099/33	—
2	Дж. Физикелла	1'23.239/31	0.140
3	М. Уэббер	1'23.457/37	0.358
4	Р. Ферман	1'23.685/30	0.786
5	Я. Трулли	1'24.003/25	0.904
6	Ф. Алонсо	1'24.298/45	1.199
7	А. Мак-Нис	1'25.264/20	2.265
8	И. Ферстаппен	1'25.905/24	2.806
9	Дж. Уилсон	1'26.374/30	3.275
10	М. Бобби	1'29.433/17	6.334

В ср. поб.: 213.706 км/ч

ТРЕНИРОВКА. ПЯТНИЦА

Облачно. Ливень
11.00–12.00
Воздух: 27–33 °C
Асфальт: 21–19 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+с
1	М. Шумахер	1'21.355/20	—
2	Х.-П. Монтойя	1'21.409/18	0.074
3	М. Уэббер	1'22.056/21	0.721
4	Д. Култхард	1'22.121/22	0.786
5	Ф. Алонсо	1'22.561/17	1.226
6	Дж. Баттон	1'22.669/20	1.334
7	Х.-Х. Френтцен	1'22.714/18	1.379
8	Я. Трулли	1'23.051/19	1.716
9	Р. Баррикелло	1'23.057/26	1.722
10	М. Шумахер	1'23.057/9	1.722
11	Дж. Физикелла	1'23.267/9	1.932
12	А. Пиццония	1'23.426/8	2.091
13	К. Райкконен	1'23.557/24	2.222
14	Н. Хайдфельд	1'23.834/17	2.499
15	Р. Ферман	1'24.007/11	2.672
16	К. да Матта	1'24.117/23	2.782
17	О. Панис	1'24.565/14	3.230
18	Ж. Вильнев	1'25.153/13	3.818
19	И. Ферстаппен	1'25.180/17	3.845
20	Дж. Уилсон	1'25.706/4	4.371

В ср. поб.: 218.341 км/ч

КВАЛИФИКАЦИЯ. ПЯТНИЦА

Облачно. Ливень
14.00–15.00
Воздух: 23–25 °C
Асфальт: 20 °C

№	Пилот	П	Время	+с
1	М. Шумахер	8	1'20.628	—
2	Р. Баррикелло	7	1'21.082	0.454
3	Р. Шумахер	9	1'21.193	0.565
4	Х.-П. Монтойя	6	1'21.490	0.862
5	М. Уэббер	14	1'21.669	1.041
6	Дж. Баттон	12	1'21.891	1.263
7	Ж. Вильнев	11	1'21.926	1.298
8	К. Райкконен	1	1'22.147	1.519
9	Д. Култхард	2	1'22.326	1.698
10	Х.-Х. Френтцен	10	1'22.531	1.903
11	Дж. Физикелла	4	1'22.724	2.096
12	О. Панис	20	1'22.765	2.137
13	Ф. Алонсо	3	1'22.809	2.181
14	Н. Хайдфельд	13	1'22.911	2.283
15	А. Пиццония	18	1'22.919	2.291
16	Я. Трулли	5	1'23.100	2.472
17	Р. Ферман	16	1'24.360	3.732
18	К. да Матта	15	1'24.854	4.226
19	И. Ферстаппен	17	1'24.990	4.362
20	Дж. Уилсон	19	1'25.195	4.567

В ср. поб.: 220.255 км/ч; рекордные сектора: 23.238 (Р. Шумахер), 26.698, 30.675 (оба – М. Шумахер); V макс.: 308.5 км/ч (Д. Култхард). Примечание: "П" – порядок выезда пилота на трассу

00–30 мин. Впервые с начала сезона изменился состав участников тестов – на домашней трассе Minardi выставила третью машину для Маттео Бобби, который стал десятым участником сессии. Мак-Нис выскакивает на гравий на выходе из Villeneuve, но выбирается обратно.

30–60 мин. В том же месте трассы похожую ошибку допускает и Алонсо. Испанец также продолжает тренировку. Не удерживается на асфальте и третий представитель Renault – Трулли вылетает во втором Rivazza и возвращается в боксы на мотороллере. Туда же чуть позже доставляют и поврежденную машину. Механики Jaguar толкают по пит-лейн машину Пиццонии – над двигателем вьется дымок.

60–90 мин. Во второй части сессии Acque Minerali вылетает с асфальта и увязает в гравии Renault Мак-Ниса. Из-за отказа одного из датчиков электросистемы вынужден свернуть в боксы Бобби (пока молодой пилот уступает даже Ферстаппену с Уилсоном более двух секунд). Трулли, напротив, возвращается на трассу за рулем запасной машины.

90–120 мин. Jaguar Уэббера останавливается на выходе на стартовую прямую, и Марк бежит в боксы. Пиццония устанавливает лучшее время уик-энда – 1'23.099. Опередить бразильца не удается ни Физикелле (1'23.239; 2-й), ни Уэбберу на запасной машине (1'23.457; 3-й). Бобби покидает боксы на отремонтированной Minardi, но теперь забарахлила КР.

00–15 мин. Участники недавних тестов пока не слишком торопятся на трассу, остальные же быстро покидают боксы. Опередив занимавших было на первых минутах сессии верхнюю строчку протокола Ральфа и Монтою, вперед к восторгу трибун выходит М. Шумахер. Однако время немца (1'23.452) пока уступает даже результату Пиццонии, показанному утром. Более того, Антонио удается вновь выйти вперед – 1'23.426! Скорость Jaguar подтверждает и Уэббер, пересекающий финишную черту с третьим результатом (1'23.965), однако вскоре Марка на 0.220 с опережает Баррикелло. Уилсон, проехав всего один быстрый круг, прекращает тренировку – в Minardi традиционно берегут шины.

15–30 мин. Култхард "мажет" "эску" Tagliero и едва не врезается в отделяющую трассу от трибуны барьер. Просидев едва ли не половину тренировки на пит-лейн, Физикелла наконец показывает на трассе, и быстрый круг сразу же приносит итальянцу первую позицию (1'23.267). В Variante Alta ошибается М. Шумахер – чемпиону мира удается продолжить движение, но после "экскурсии" по траве машина повреждена и немцу приходится вернуться в боксы и подждать, пока механики не приведут Ferrari в порядок. Баррикелло проходит круг быстрее всех – 1'23.064.

30–45 мин. Пиццония, на машине которого барахлит электроника двигателя (Антонио так и не смог улучшить результат, показанный в самом начале тренировки), вылетает в Tosa. Теперь сессия для молодого бразильца завершена окончательно. Minardi Уилсона останавливается перед Variante Alta – отказал один из электронных датчиков силового агрегата. Баррикелло ошибается на входе в Tamburello, а с первого места его отодвигает Монтойя (1'21.851). Jordan Фермана также не удерживается на асфальте, и Ральфу с трудом удается сохранить контроль над машиной и не врезаться в отбойник. Из-за отказа КР близ выезда из боксов замораживает BAR Вильнева.

45–60 мин. Перед квалификацией гонщики тренируются с почти пустыми баками, вследствие чего скорости растут на глазах. Монтойя (1'21.409) и Р. Шумахер (1'22.335) один за другим пересекают финишную черту и возглавляют протокол. В погоне за гонщиками Williams Култхард ошибается в Variante Alta и остается в итоге лишь четвертым. Там же не удерживается на асфальте и да Матта (оба представителя Toyota в течение всего часа страдали от недостатка сцепления шин с трассой). Уже после взмаха финишного флага Баррикелло и М. Шумахер показывают абсолютно одинаковое время, но остаются лишь девятым и десятым.

1–5 Пятничную квалификацию открывает Райкконен. Кими чуть ошибается во второй части Acque Minerali, но почти на полторы секунды перекрывает собственный результат, показанный в тренировке – 1'22.147. Култхард уже в четвертый раз подряд оказывается в пятницу медленнее товарища по команде. Алонсо примерно в полсекунды позади гонщиков McLaren, а Физикелла ошибается в Rivazza и остается лишь третьим. Замыкает группу Трулли, который с самого начала уик-энда не может похвастать быстрыми секундами. Вот и на этот раз Ярно оказывается самым медленным среди всех, кто уже провел попытки.

6–10 После разворота в Бразилии Монтойя проходит круг достаточно осторожно и, хотя все же ошибается на выходе из Rivazza, показывает 1'21.490. Похожим образом складывается попытка и у Баррикелло: несмотря на небольшую ошибку по ходу круга, бразилец выходит вперед – 1'21.082 (это уже на 0.011 с быстрее рекорда трассы). И лишь восьмью боксы покидает действующий чемпион – три блестящих сектора, и великолепное время круга заставляют притихнуть горе-критиков Михаэля Шумахера. Не избегают неприятностей на третьем секторе итальянской трассы Р. Шумахер (до этого лучшим результатом немца в пятницу было лишь 13-е место), но его время оказывается третьим. Десятым на трассе показывается Френтцен. На выходе из

Variante Alta немец газует столь яростно, что не выдерживает нагрузки и обламывается педаль. Тем не менее Хайнц-Харальд показывает неплохой результат.

11–15 Третью группу открывают два гонщика BAR. Их результаты по итогам круга отличаются совсем чуть-чуть – Вильнев опережает Баттона на 0.035 с (Дженсону чуть помешала избыточная поворачиваемость на втором секторе), причем обоим удается оставить позади представителей McLaren. Хайдфельд, несмотря на нормальную работу педального узла, уступает времени Френтцену, а вот Уэббер вновь, как и в Гран При Бразилии, оказывается среди лидеров – 1'21.669, пятый результат! Да Матта допускает серьезную ошибку на первом секторе и в результате оказывается на последней позиции.

16–20 Ферман начинает круг неплохо, но в Variante Alta дебютирующий в Имоле британец выскакивает на бордюр слишком далеко и в итоге опережает лишь да Матту. Minardi Ферстаппена, как и прежде, не по силам угнаться за соперниками, а Пиццония за рулем запасной машины не может подтвердить претензии на высокий результат – лишь 14-е время круга. Уилсону не удается чисто пройти "эски" первого сектора, и лишь Панис показывает более-менее сносный результат – Оливье опережает напарника на две секунды и оказывается 12-м.

ТРЕНИРОВКА. СУББОТА

Перем. обл. Сухо				Воздух: 12-20 °С				Асфальт: 11-23 °С			
№	Пилот	ЛК/Всего	+с	№	Пилот	ЛК/Всего	+с	№	Пилот	ЛК/Всего	+с
1	Р. Баррикелло	1'22.819/31	—	1	М. Шумахер	1'22.897/23	0.078	1	М. Шумахер	1'22.897/23	0.078
2	Р. Шумахер	1'22.897/23	0.078	2	Р. Баррикелло	1'22.897/23	0.078	2	Р. Шумахер	1'22.897/23	0.078
3	М. Шумахер	1'22.897/23	0.078	3	М. Шумахер	1'22.897/23	0.078	3	М. Шумахер	1'22.897/23	0.078
4	К. Райкконен	1'22.962/35	0.143	4	К. Райкконен	1'22.962/35	0.143	4	К. Райкконен	1'22.962/35	0.143
5	М. Шумахер	1'22.974/35	0.155	5	М. Шумахер	1'22.974/35	0.155	5	М. Шумахер	1'22.974/35	0.155
6	Ф. Алонсо	1'23.042/41	0.223	6	Ф. Алонсо	1'23.042/41	0.223	6	Ф. Алонсо	1'23.042/41	0.223
7	Д. Култхард	1'23.198/34	0.379	7	Д. Култхард	1'23.198/34	0.379	7	Д. Култхард	1'23.198/34	0.379
8	Х.-П. Монтойя	1'23.769/33	0.950	8	Х.-П. Монтойя	1'23.769/33	0.950	8	Х.-П. Монтойя	1'23.769/33	0.950
9	Ж. Вильнев	1'24.098/33	1.279	9	Ж. Вильнев	1'24.098/33	1.279	9	Ж. Вильнев	1'24.098/33	1.279
10	О. Панис	1'24.099/31	1.280	10	О. Панис	1'24.099/31	1.280	10	О. Панис	1'24.099/31	1.280
11	Дж. Физикелла	1'24.132/24	1.313	11	Дж. Физикелла	1'24.132/24	1.313	11	Дж. Физикелла	1'24.132/24	1.313
12	Дж. Баттон	1'24.178/40	1.359	12	Дж. Баттон	1'24.178/40	1.359	12	Дж. Баттон	1'24.178/40	1.359
13	Я. Трулли	1'24.322/38	1.503	13	Я. Трулли	1'24.322/38	1.503	13	Я. Трулли	1'24.322/38	1.503
14	К. да Матта	1'24.683/40	1.864	14	К. да Матта	1'24.683/40	1.864	14	К. да Матта	1'24.683/40	1.864
15	Н. Хайндфельд	1'24.747/32	1.928	15	Н. Хайндфельд	1'24.747/32	1.928	15	Н. Хайндфельд	1'24.747/32	1.928
16	Р. Ферман	1'24.763/27	1.944	16	Р. Ферман	1'24.763/27	1.944	16	Р. Ферман	1'24.763/27	1.944
17	Х.-Х. Френтцен	1'25.332/7	2.513	17	Х.-Х. Френтцен	1'25.332/7	2.513	17	Х.-Х. Френтцен	1'25.332/7	2.513
18	И. Ферстаппен	1'25.745/25	2.926	18	И. Ферстаппен	1'25.745/25	2.926	18	И. Ферстаппен	1'25.745/25	2.926
19	Дж. Уилсон	1'25.945/22	3.126	19	Дж. Уилсон	1'25.945/22	3.126	19	Дж. Уилсон	1'25.945/22	3.126
20	А. Пиццония	1'26.195/17	3.376	20	А. Пиццония	1'26.195/17	3.376	20	А. Пиццония	1'26.195/17	3.376

В ср. поб.: 214.429 км/ч

КВАЛИФИКАЦИЯ. СУББОТА

Перем. обл. Сухо				Воздух: 22-26 °С				Асфальт: 20-28 °С			
№	Пилот	Время	+с	№	Пилот	Время	+с	№	Пилот	Время	+с
1	М. Шумахер	1'22.327	—	1	М. Шумахер	1'22.327	—	1	М. Шумахер	1'22.327	—
2	Р. Шумахер	1'22.341	0.014	2	Р. Шумахер	1'22.341	0.014	2	Р. Шумахер	1'22.341	0.014
3	Р. Баррикелло	1'22.557	0.230	3	Р. Баррикелло	1'22.557	0.230	3	Р. Баррикелло	1'22.557	0.230
4	Х.-П. Монтойя	1'22.789	0.462	4	Х.-П. Монтойя	1'22.789	0.462	4	Х.-П. Монтойя	1'22.789	0.462
5	М. Уэббер	1'23.015	0.688	5	М. Уэббер	1'23.015	0.688	5	М. Уэббер	1'23.015	0.688
6	К. Райкконен	1'23.148	0.821	6	К. Райкконен	1'23.148	0.821	6	К. Райкконен	1'23.148	0.821
7	Ж. Вильнев	1'23.160	0.833	7	Ж. Вильнев	1'23.160	0.833	7	Ж. Вильнев	1'23.160	0.833
8	Ф. Алонсо	1'23.169	0.842	8	Ф. Алонсо	1'23.169	0.842	8	Ф. Алонсо	1'23.169	0.842
9	Дж. Баттон	1'23.381	1.054	9	Дж. Баттон	1'23.381	1.054	9	Дж. Баттон	1'23.381	1.054
10	О. Панис	1'23.460	1.133	10	О. Панис	1'23.460	1.133	10	О. Панис	1'23.460	1.133
11	Н. Хайндфельд	1'23.700	1.373	11	Н. Хайндфельд	1'23.700	1.373	11	Н. Хайндфельд	1'23.700	1.373
12	Д. Култхард	1'23.818	1.491	12	Д. Култхард	1'23.818	1.491	12	Д. Култхард	1'23.818	1.491
13	К. да Матта	1'23.838	1.511	13	К. да Матта	1'23.838	1.511	13	К. да Матта	1'23.838	1.511
14	Х.-Х. Френтцен	1'23.932	1.605	14	Х.-Х. Френтцен	1'23.932	1.605	14	Х.-Х. Френтцен	1'23.932	1.605
15	А. Пиццония	1'24.147	1.820	15	А. Пиццония	1'24.147	1.820	15	А. Пиццония	1'24.147	1.820
16	Я. Трулли	1'24.190	1.863	16	Я. Трулли	1'24.190	1.863	16	Я. Трулли	1'24.190	1.863
17	Дж. Физикелла	1'24.317	1.990	17	Дж. Физикелла	1'24.317	1.990	17	Дж. Физикелла	1'24.317	1.990
18	Дж. Уилсон	1'25.826	3.499	18	Дж. Уилсон	1'25.826	3.499	18	Дж. Уилсон	1'25.826	3.499
19	Р. Ферман	1'26.357	4.030	19	Р. Ферман	1'26.357	4.030	19	Р. Ферман	1'26.357	4.030
20	И. Ферстаппен	—	—	20	И. Ферстаппен	—	—	20	И. Ферстаппен	—	—

В ср. поб.: 215.711 км/ч; рекордные сектора: 23.464 (М. Шумахер), 27.465 (Баррикелло), 31.101 (Р. Шумахер); В макс.: 304.3 км/ч (Култхард)

ГОНКА. ВОСКРЕСЕНЬЕ

Перем. обл. Сухо				Воздух: 22-26 °С				Асфальт: 20-28 °С			
№	Пилот	К	Время	ЛК/№	Вср	№	Пилот	К	Время	ЛК/№	Вср
1	М. Шумахер	62	1:28.12.058	1'22.494/17	207.894	1	М. Шумахер	62	1:28.12.058	1'22.494/17	207.894
2	К. Райкконен	62	+1.882	1'22.810/21	207.821	2	К. Райкконен	62	+1.882	1'22.810/21	207.821
3	Р. Баррикелло	62	+2.291	1'22.775/49	207.805	3	Р. Баррикелло	62	+2.291	1'22.775/49	207.805
4	Р. Шумахер	62	+8.803	1'23.265/29	207.549	4	Р. Шумахер	62	+8.803	1'23.265/29	207.549
5	Д. Култхард	62	+9.411	1'23.200/20	207.525	5	Д. Култхард	62	+9.411	1'23.200/20	207.525
6	Ф. Алонсо	62	+43.689	1'23.844/60	206.192	6	Ф. Алонсо	62	+43.689	1'23.844/60	206.192
7	Х.-П. Монтойя	62	+45.271	1'22.946/32	206.131	7	Х.-П. Монтойя	62	+45.271	1'22.946/32	206.131
8	Дж. Баттон	61	+1 круг	1'23.972/15	204.500	8	Дж. Баттон	61	+1 круг	1'23.972/15	204.500
9	О. Панис	61	+1 круг	1'25.123/36	203.778	9	О. Панис	61	+1 круг	1'25.123/36	203.778
10	Н. Хайндфельд	61	+1 круг	1'25.329/38	203.705	10	Н. Хайндфельд	61	+1 круг	1'25.329/38	203.705
11	Х.-Х. Френтцен	61	+1 круг	1'24.874/34	203.663	11	Х.-Х. Френтцен	61	+1 круг	1'24.874/34	203.663
12	К. да Матта	61	+1 круг	1'24.705/15	202.651	12	К. да Матта	61	+1 круг	1'24.705/15	202.651
13	Я. Трулли	61	+1 круг	1'25.444/13	202.200	13	Я. Трулли	61	+1 круг	1'25.444/13	202.200
14	А. Пиццония	60	+2 круга	1'24.733/36	198.491	14	А. Пиццония	60	+2 круга	1'24.733/36	198.491
15	Дж. Физикелла	57	НФ	1'24.730/27	202.936	15	Дж. Физикелла	57	НФ	1'24.730/27	202.936
НК 14	М. Уэббер	54	НФ	1'24.258/30	201.014	НК 14	М. Уэббер	54	НФ	1'24.258/30	201.014
НК 12	Р. Ферман	51	НФ	1'25.539/45	200.856	НК 12	Р. Ферман	51	НФ	1'25.539/45	200.856
НК 19	И. Ферстаппен	38	НФ	1'26.835/35	199.014	НК 19	И. Ферстаппен	38	НФ	1'26.835/35	199.014
НК 18	Дж. Уилсон	23	НФ	1'26.354/23	197.200	НК 18	Дж. Уилсон	23	НФ	1'26.354/23	197.200
НК 16	Ж. Вильнев	19	НФ	1'24.108/16	201.812	НК 16	Ж. Вильнев	19	НФ	1'24.108/16	201.812

В ср. лк: 206.974 км/ч; рекордные сектора: 24.804 (Райкконен), 32.178 (М. Шумахер), 39.089 (Баррикелло); В макс.: 317.2 км/ч (Монтойя)

ЧЕМПИОНАТ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ

Пилот	Очки	Пилот	Очки
1 К. Райкконен	32	11 Ж. Вильнев	3
2 Д. Култхард	19	12 Дж. Баттон	3
3 М. Шумахер	18	13 Н. Хайндфельд	1
4 Ф. Алонсо	17	14 М. Уэббер	0
5 Р. Баррикелло	14	15 О. Панис	0
6 Р. Шумахер	13	16 К. да Матта	0
7 Дж. Физикелла	10	17 Р. Ферман	0
8 Х.-П. Монтойя	10	18 И. Ферстаппен	0
9 Я. Трулли	9	19 А. Пиццония	0
10 Х.-Х. Френтцен	7	20 Дж. Уилсон	—



КУБОК КОНСТРУКТОРОВ

Команда	Очки	Команда	Очки
1 McLaren	51	6 Sauber	8
2 Ferrari	32	7 BAR	6
3 Renault	26	8 Jaguar	0
4 Williams	23	9 Toyota	0
5 Jordan	10	10 Minardi	0

РАЗМИНКА. СУББОТА

Перем. обл. Сухо				Воздух: 21 °С			
13.30-13.45				Асфальт: 21 °С			
	№	Пилот	ЛК/Всего		№	Пилот	ЛК/Всего
1	5	Д. Култхард	1'23.349/4	+	1	Д. Култхард	1'23.349/4
2	1	М. Шумахер	1'23.452/5	0.103	2	М. Шумахер	1'23.452/5
3	3	Х.-П. Монтойя	1'23.509/5	0.160	3	Х.-П. Монтойя	1'23.509/5
4	4	Р. Шумахер	1'24.514/4	0.165	4	Р. Шумахер	1'24.514/4
5	17	Дж. Баттон	1'23.750/8	0.401	5	Дж. Баттон	1'23.750/8
6	20	О. Панис	1'23.893/4	0.544	6	О. Панис	1'23.893/4
7	8	Ф. Алонсо	1'24.002/4	0.653	7	Ф. Алонсо	1'24.002/4
8	6	К. Райкконен	1'24.019/4	0.670	8	К. Райкконен	1'24.019/4
9	16	Ж. Вильнев	1'24.028/5	0.679	9	Ж. Вильнев	1'24.028/5
10	14	М. Уэббер	1'24.231/5	0.882	10	М. Уэббер	1'24.231/5
11	21	К. да Матта	1'24.332/7	0.983	11	К. да Матта	1'24.332/7
12	9	Н. Хайндфельд	1'24.377/4	1.028	12	Н. Хайндфельд	1'24.377/4
13	10	Х.-Х. Френтцен	1'24.527/7	1.178	13	Х.-Х. Френтцен	1'24.527/7
14	15	А. Пиццония	1'25.029/5	1.680	14	А. Пиццония	1'25.029/5
15	11	Дж. Физикелла	1'25.191/4	1.842	15	Дж. Физикелла	1'25.191/4
16	7	Я. Трулли	1'25.554/3	2.205	16	Я. Трулли	1'25.554/3
17	18	Дж. Уилсон	1'26.169/4	2.820	17	Дж. Уилсон	1'26.169/4
18	12	Р. Ферман	1'26.914/4	2.842	18	Р. Ферман	1'26.914/4
19	2	Р. Баррикелло	1'26.198/3	2.849	19	Р. Баррикелло	1'26.198/3
20	19	И. Ферстаппен	1'26.746/7	3.397	20	И. Ферстаппен	1'26.746/7

КВАЛИФИКАЦИЯ 1

1'20.628	М. Шумахер
1'21.193	Р. Шумахер
1'21.669	Х.-П. Монтойя
1'21.926	М. Уэббер
1'22.326	Ж. Вильнев
1'22.724	Д. Култхард
1'22.809	Дж. Физикелла
1'22.919	Ф. Алонсо
1'24.360	А. Пицциния
1'24.990	Р. Ферман
1'25.195	Дж. Уилсон
1'21.082	Р. Баррикелло
1'21.490	Р. Баррикелло
1'21.891	Х.-П. Монтойя
1'22.147	Дж. Баттон
1'22.531	К. Райкконен
1'22.765	Х.-Х. Френтцен
1'22.911	Н. Хайфельд
1'23.100	А. Пицциния
1'24.854	Я. Трулли
1'25.826	Дж. Уилсон
1'22.327	М. Шумахер
1'22.557	Р. Баррикелло
1'23.015	Х.-П. Монтойя
1'23.148	М. Уэббер
1'23.160	Ж. Вильнев
1'23.381	Дж. Баттон
1'23.700	Н. Хайфельд
1'23.838	К. Райкконен
1'23.818	Ф. Алонсо
1'23.932	Д. Култхард
1'24.147	Х.-Х. Френтцен
1'24.190	Х.-П. Монтойя
1'24.317	Я. Трулли
1'26.357	Дж. Физикелла
1'26.357	Дж. Уилсон

КВАЛИФИКАЦИЯ 2

1'22.327	М. Шумахер
1'22.557	Р. Баррикелло
1'23.015	Х.-П. Монтойя
1'23.148	М. Уэббер
1'23.160	Ж. Вильнев
1'23.381	Дж. Баттон
1'23.700	Н. Хайфельд
1'23.838	К. Райкконен
1'23.818	Ф. Алонсо
1'23.932	Д. Култхард
1'24.147	Х.-Х. Френтцен
1'24.190	Х.-П. Монтойя
1'24.317	Я. Трулли
1'26.357	Дж. Физикелла
1'26.357	Дж. Уилсон

Пилот Шасси/Двигатель/Шины

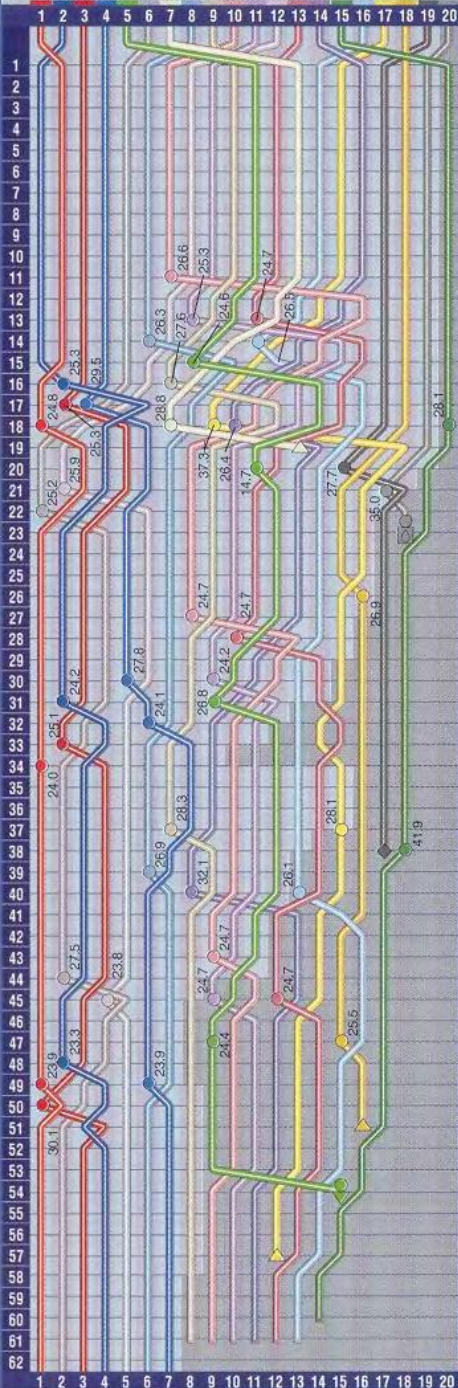
М. Шумахер	Ferrari F2002-225/Ferrari/B
Р. Шумахер	Williams FW25-02/BMW/M
Р. Баррикелло	Ferrari F2002-223/Ferrari/B
Х.-П. Монтойя	Williams FW25-04/BMW/M
М. Уэббер	Jaguar R4-01/Jaguar/M
К. Райкконен	McLaren MP4-17D-09/Mercedes/M
Ж. Вильнев	BAR 005-02/Honda/B
Ф. Алонсо	Renault R23-04/ Renault/M
Дж. Баттон	BAR 005-04/Honda/B
О. Панис	Toyota TF103-05/Toyota/M
Н. Хайфельд	Sauber C22-03/Petronas/B
Д. Култхард	McLaren MP4-17D-08/Mercedes/M
К. да Матта	Toyota TF103-02/Toyota/M
Х.-Х. Френтцен	Sauber C22-06/Petronas/B
А. Пицциния	Jaguar R4-03/Jaguar/M
Я. Трулли	Renault R23-03/Renault/B
Дж. Физикелла	Jordan EJ13-04/Cosworth/B
Р. Ферман	Jordan EJ13-03/Cosworth/B
И. Ферстаппен	Minardi F302-01/Cosworth/B
Дж. Уилсон	Minardi F302-04/Cosworth/B

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

- л - визит на пит-лейн;
- к - отставание на круг;
- круги присутствия на трассе машины безопасности
- средние значения показателей за гонку
- старт из боксов

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 больше



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	
0,5	0,9	0,6	0,8	1,0	0,7	0,5	0,4	1'26.630	1'26.630	Р. Шумахер	
0,5	0,7	0,8	1,4	1,6	0,5	0,8	0,5	1'25.623	1'25.388	Р. Баррикелло	
0,3	0,9	1,1	1,4	1,9	0,8	0,9	0,6	1'25.529	1'25.342	М. Шумахер	
0,0	0,5	1,4	1,9	1,7	1,1	1,0	0,5	1'26.150	1'25.519	Р. Баррикелло	
0,2	0,6	1,4	2,2	1,5	1,5	1,3	0,5	1'25.800	1'25.800	Р. Шумахер	
0,5	0,3	1,6	2,6	1,1	1,9	2,2	0,5	1'25.379	1'25.379	Р. Шумахер	
0,4	0,7	1,2	3,2	1,0	3,2	1,8	0,6	1'25.056	1'24.940	Х.-П. Монтойя	
0,5	0,5	0,7	3,6	0,7	4,1	1,6	0,7	1'25.454	1'24.892	Х.-П. Монтойя	
0,4	0,8	1,3	3,2	0,8	4,9	1,3	1,0	1'24.658	1'24.511	М. Шумахер	
0,5	0,8	1,2	3,3	0,6	6,0	1,0	1,5	1'24.429	1'24.393	Ф. Алонсо	
0,7	0,8	1,2	3,4	0,6	n	8,0	1,8	1'24.294	1'24.294	Р. Шумахер	
0,7	0,8	1,0	3,7	0,9	7,9	2,6	0,9	1'24.352	1'24.255	Х.-П. Монтойя	
0,8	1,0	1,2	3,2	1,3	8,0	n	4,3	1'23.975	1'23.975	Р. Шумахер	
0,8	1,2	1,6	2,8	n	9,5	4,5	4,3	1'23.714	1'23.680	М. Шумахер	
0,8	1,2	1,9	2,9	9,5	4,5	n	7,9	1'23.780	1'23.715	Р. Баррикелло	
n	1,1	1,9	2,9	9,6	n	12,9	6,2	1'23.507	1'23.433	Р. Баррикелло	
n	n	7,2	9,6	4,1	9,5	7,3	2,0	1'22.491	1'22.491	М. Шумахер	
n	9,6	4,4	1,2	6,9	n	10,3	n	1'23.059	1'23.059	М. Шумахер	
9,7	2,7	2,6	1,5	5,7	12,3	9,1	2,2	1'23.332	1'23.332	К. Райкконен	
10,0	3,4	3,4	1,4	5,3	13,5	9,5	1,9	1'22.907	1'22.907	К. Райкконен	
n	14,3	4,3	1,2	5,2	14,4	9,9	1,7	1'22.810	1'22.810	К. Райкконен	
n	5,1	0,9	5,1	7,3	8,6	9,4	1,8	1'46.473	1'24.167	М. Шумахер	
6,2	0,9	1,9	4,2	6,2	9,6	9,7	2,1	1'23.345	1'23.345	М. Шумахер	
7,3	0,8	2,3	4,2	6,4	9,9	10,2	2,0	1'23.189	1'23.189	М. Шумахер	
7,8	1,3	2,6	3,9	6,9	10,3	10,3	2,2	1'23.384	1'23.384	М. Шумахер	
8,6	1,3	3,6	3,5	7,0	11,1	10,5	2,2	1'23.289	1'23.289	М. Шумахер	
9,5	0,9	4,4	2,9	7,4	12,1	n	12,4	1'23.154	1'23.154	М. Шумахер	
10,1	0,7	5,3	2,8	7,5	13,0	12,0	3,5	1'23.160	1'23.160	М. Шумахер	
10,2	0,9	6,5	2,4	7,9	13,3	12,1	4,0	1'23.222	1'23.222	М. Шумахер	
9,9	0,9	7,6	n	10,1	14,4	11,4	n	1'23.632	1'23.350	Р. Шумахер	
n	10,9	8,3	10,8	14,2	0,8	10,8	n	1'23.644	1'23.636	Р. Баррикелло	
9,4	9,7	9,8	2,0	n	15,1	11	20,4	1'24.279	1'22.834	Р. Баррикелло	
n	19,9	9,1	2,8	16,0	10,8	5,4	15,2	1'23.269	1'23.269	М. Шумахер	
n	8,7	1,0	2,0	16,3	11,0	5,6	15,0	1'24.338	1'24.122	Р. Шумахер	
1,4	9,2	1,0	1,3	16,6	10,9	6,2	15,0	1'42.995	1'24.058	Д. Култхард	
2,0	9,6	1,2	1,0	16,6	10,9	7,1	15,0	1'23.550	1'23.550	М. Шумахер	
2,1	10,0	1,2	0,8	16,4	n	18,9	15,2	1'24.040	1'24.040	М. Шумахер	
0,8	9,6	1,4	0,7	16,3	19,4	15,5	2,1	1'26.165	1'24.365	Р. Шумахер	
1,5	9,1	1,0	1,3	n	36,1	15,7	3,2	1'24.458	1'24.162	Р. Баррикелло	
1,6	9,7	0,9	1,1	36,7	5,5	n	15,3	1'23.848	1'23.848	М. Шумахер	
1,7	10,5	0,7	1,1	36,9	6,7	15,4	3,4	1'23.576	1'23.576	М. Шумахер	
1,6	12,7	0,3	0,5	36,8	8,0	15,7	2,9	1'23.836	1'23.719	К. Райкконен	
0,5	14,1	0,4	1,0	35,6	9,4	16,1	n	1'24.785	1'23.715	К. Райкконен	
n	15,4	0,8	0,8	36,0	10,9	16,4	3,6	1'23.281	1'23.281	М. Шумахер	
16,0	0,7	n	11,8	25,4	11,8	18,9	n	1'23.501	1'23.501	М. Шумахер	
17,1	0,4	13,4	9,7	15,3	12,4	19,2	1,0	1'23.050	1'23.050	М. Шумахер	
18,1	0,8	14,8	8,9	14,7	13,5	20,0	n	1'22.572	1'22.572	М. Шумахер	
n	19,9	16,4	7,9	14,6	14,3	21,4	20,4	1'22.788	1'22.788	М. Шумахер	
n	18,8	2,1	5,1	n	29,6	22,0	19,5	1'23.157	1'22.775	Р. Баррикелло	
n	18,9	2,4	4,1	29,8	5,0	18,2	18,1	1'23.859	1'23.859	Р. Баррикелло	
19,6	3,1	0,8	2,6	29,3	5,6	18,6	18,0	1'24.230	1'24.230	М. Шумахер	
19,3	5,4	0,1	1,1	29,8	5,1	19,5	17,2	1'25.082	1'24.809	К. Райкконен	
19,3	5,1	1,6	0,8	29,8	5,0	20,3	15,9	1'24.719	1'24.321	Р. Баррикелло	
17,9	4,9	1,8	0,9	29,7	5,9	20,8	23,1	1'26.146	1'24.636	Р. Баррикелло	
16,9	4,1	2,5	0,5	29,6	6,5	21,7	24,2	1'25.954	1'24.220	Р. Баррикелло	
14,4	4,5	2,7	0,7	30,6	5,6	22,8	24,3	1'26.616	1'24.032	К. Райкконен	
11,7	4,0	3,9	0,4	31,0	4,9	24,2	26,9	1'26.526	1'23.461	Р. Баррикелло	
11,8	3,1	4,6	1,0	31,4	4,0	29,9	22,9	1'23.952	1'23.096	Р. Баррикелло	
11,4	1,8	5,4	1,0	33,3	2,4	34,0	20,7	1'24.610	1'22.946	Р. Баррикелло	
8,6	1,0	6,0	0,9	32,9	2,1	36,5	20,7	1'27.369	1'23.589	Х.-П. Монтойя	
6,0	0,7	6,3	0,8	33,7	1,9	39,5	18,7	1'26.507	1'23.575	Р. Баррикелло	
1,8	0,4	6,5	0,6	34,2	1,5	k	k	1'28.224	1'23.675	Д. Култхард	
6,5	5,1	3,3	2,8	15,4	8,6	12,9	8,8	1'25.011	1'23.844		



ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИЯ ПОСЛЕ СУББОТНЕЙ КВАЛИФИКАЦИИ



Михаэль Шумахер

Любой гонщик скажет, что идеально пройти круг невозможно. Я потерял немножко на третьем секторе, поскольку знал, что имею преимущество, и старался не допустить ошибки. Сегодня наша "старая" машина наглядно продемонстрировала, что еще на многое способна. Очень приятно быть впереди, особенно в Имоле, и хочется надеяться, что завтра через трассу не потекут реки.

Ральф Шумахер

После не слишком быстрого первого сектора я думал, что все сложится много хуже. Ведь основную машину я из-за собственной ошибки разбил утром на тренировке и пришлось пересест в запасную. Но команда отлично поработала над ее подготовкой, и к моему удивлению, круг получился очень даже неплохим.

Рубенс Баррикелло

Когда вылетаешь прямо перед квалификацией, это может иметь очень неприятные последствия. Мне пришлось выехать на совершенно новой, неприкатанной резине, поэтому первый сектор получился очень медленным. Потом покрышки притерлись, и дела пошли на лад, так что третьим местом я очень доволен, поскольку буду начинать гонку с чистой части трассы.

ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИЯ ПОСЛЕ ГОНКИ



Жан Тодт

Михаэль Шумахер решением FIA был освобожден от протокольных обязанностей на Гран При Сан-Марино, вместо него на пресс-конференции присутствовал генеральный директор Ferrari.

Михаэлю сегодня было очень сложно, но он делал свою работу, поскольку чувствовал, что хочет довести ее до конца, и выполнил он все просто фантастически. Ведь прежде всего он гонщик. По-моему, очень важно, что сегодня он вел себя как мужчина. У Михаэля был выбор, мы бы никогда не стали заставлять его выйти на старт, если бы он сам этого не захотел. И решение участвовать в гонке он принял сам. Эта победа очень важна для команды, потому что гонка в Имоле открывает европейскую часть сезона. К тому же она стала достойным завершением гоночной карьеры этой невероятной машины, Ferrari F2002. Мы уверены, что к Гран При Испании F2003-GA будет окончательно готова.



Кими Райкконен

Я хорошо стартовал и старался как можно дольше удерживаться за лидерами. Наша стратегия двух пит-стопов в сочетании с отличной работой команды сработала замечательно. В начале гонки на меня здорово наседали Алонсо, а в конце – Баррикелло, но в обоих случаях я бы не назвал это проблемой. Когда я увидел, что лидеры из Ferrari и Williams один за другим заезжают в боксы на ранней стадии гонки, то, конечно, испытал удовольствие. А вот мой второй комплект шин оказался неудачным – возникла избыточная поворачиваемость – правда, с третьим делом обстояло гораздо лучше. Зато во время второго пит-стопа пришлось трогаться с места на второй передаче – я несколько раз пытался включить первую и потерял на этом немало времени, но коробка упорно отказывалась подчиняться. Гонку я закончил вторым, и это позволило мне сохранить лидерство в чемпионате.



Рубенс Баррикелло

Гонка для меня превратилась практически в непрерывный поединок с Ральфом, и его результат для меня в большей степени зависел от выбранной им стратегии. В отличие от Михаэля мне не удалось опередить Ральфа во время первой остановки, а на втором пит-столе я оказался совсем близко, но потерял время и вновь не смог выйти вперед. Затем, насколько я могу судить, у него возникли проблемы с шинами, и на этот раз я воспользовался предоставленным шансом. Потом впереди появилась машина Кими. Возможно, к тому моменту он уже не атаковал в полную силу. Я же не думал об этом и мчал, как только мог быстро. На последнем круге я догнал его, но на атаку просто не хватило времени. Возможно, если бы на протяжении гонки трасса впереди оставалась чистой, мне бы удалось добиться большего.

ГОНКА ГЛАЗАМИ ПИЛОТОВ. ГРАН ПРИ САН-МАРИНО

Ральф Шумахер

Решением FIA немецкий пилот был освобожден от протокольных обязанностей на Гран При Сан-Марино.

Дэвид Култхард:

Прекрасный результат, если учесть, что наши соперники останавливались три раза, что в какой-то мере компенсировало вчерашние результаты. Хорошо стартовав, уже к первому повороту я опередил четыре машины, а после этого важно было лишь не допустить ошибок. Мне очень понравилась гонка, особенно поединки с Рубенсом и Ральфом, но в конце концов пришлось расплачиваться за слишком низкое место на старте.

Фернандо Алонсо:

Отличное завершение хорошего уик-энда. Рассчитывать сегодня на лучший результат я не мог. Машина вела себя отлично со старта и до финиша, и это здорово – сражаться по ходу гонки с пилотами топ-команд.

Хуан-Пабло Монтоя:

Сегодня мне определенно не повезло. Я чуть замешкался на старте, и пришлось искать возможность обгона по чистой части трассы. Ну а решилось все во время второго пит-стопа, когда из-за проблем с заправочной машиной мне залили слишком мало топлива и пришлось вновь посещать боксы. Я атаковал так, как только мог, но терял время из-за недостаточной поворачиваемости на третьем секторе и слишком упрямых круговых.

Дженсон Баттон:

Завоевать очко – неплохо само по себе, хотя сегодня я рассчитывал выступить лучше. На старте я оказался чуть заблокирован Уэббером, но в дальнейшем ни на секунду не позволял себе расслабиться. И хотя наша стратегия оказалась правильной, на финише мы были слишком уж далеко от лидеров. Со стабильностью у нас все в порядке, а вот скорости хотелось бы побольше.

Оливье Панис:

Положительный итог сегодняшней гонки в том, что нам наконец-то удалось довести обе машины до финиша. Ну а я сам сделал сегодня максимум возможного и очень доволен тем, что закончил свою первую гонку на Toyota. Конечно, обидно, что удалось занять лишь девятое место, но впереди еще много гонок.

Ник Хайдфельд:

Если финишируешь в гонке, не набирая очков, то это сомнительное удовольствие. Я неплохо стартовал, но один из BAR выпихнул меня на траву, что обернулось потерей пары мест. После этого у меня был выбор – останавливаться два или три раза – и я предпочел сделать три пит-стопа. К сожалению, реализовать преимущества пустого бака мне не удалось, так как не получилось вырваться на оперативный простор.

Хайнц-Харальд Френтцен:

Сегодня мы сделали все, что могли, но уж слишком мало технических отказов было у машин лидеров. Наша машина также может похвастать надежностью, но над скоростью нужно еще работать.

Кристиано да Матта:

На двух первых комплектах шин все складывалось хорошо, но на этой трассе очень сложно обогнать, и на финальном отрезке я застрял за идущей впереди машиной. К тому же трасса не очень подходит для нашего автомобиля, так что, считаю, в сложившихся условиях я хорошо выполнил работу.

Ярно Трулли:

Когда добираться до финиша, уже хорошо, поскольку это говорит о надежности автомобиля. В остальном же я разочарован, поскольку, хотя и не столкнулся в гонке с трудностями, выступал на запасной машине, настроенной под Фернандо. Таковы новые правила, и я могу лишь подчиниться им.

Антонио Пиццония:

Помимо обычных плохих новостей есть и хорошие – Jaguar наконец-то добрался до финиша! Из-за сбоя электроники стартовой системы, которая просто отказалась включаться, шансы на хороший результат улетучились уже на старте. Я начал-таки гонку с пит-лейн, уже отставая на круг, и смог довести ее до финиша, что очень важно для меня.

Джанкарло Физикелла:

Я несколько разочарован. Сначала пришлось терять время в ходе пит-стопа, затем при обгоне Трулли, после чего возникли проблемы с гидравликой и, наконец, отказал двигатель. К тому же в один из моментов я оказался на трассе позади Ральфа (Фермана – прим. ред.) – мы выбрали разные стратегии, но очутились в одной точке трассы – и потерял еще немного.

Марк Уэббер:

Заминка на старте стоила мне многих потерянных позиций. С пятого места я откатился аж на 11-е! Но машина позволяла поддерживать хороший темп, который нам удавалось показывать на протяжении всего уик-энда. Затем меня оштрафовали проездом по пит-лейн, но до конца гонки оставалось еще много времени. Я выбрался уже на девятую позицию, когда отказал привод.

Ральф Ферман:

Поначалу меня здорово сдерживал кто-то из Minardi, но, оказавшись на оперативном просторе, я смог здорово прибавить, хотя на входах в повороты и проявлялась избыточная поворачиваемость. Позднее возникли проблемы со сцеплением, а еще через пару кругов двигатель смолк.

Йос Ферстаппен:

Очередное разочарование. Кокпит начал наполняться дымом, а двигатель вскоре смолк. До этого никаких проблем не было, я спокойно удерживал Фермана позади, а баланс шасси мне определенно нравился, особенно на первом комплекте резины.

Джастин Уилсон:

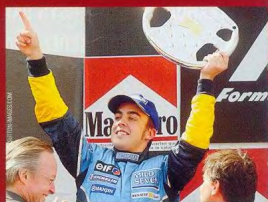
Мы предпочли в конце прогревочного круга дозаправить автомобиль и начинать гонку с пит-лейн, позади Фермана и Йоса. Но после четырех или пяти кругов машина начала скользить, и я решил поддерживать максимально возможную в таких условиях скорость до пит-стопа. Но остановка продолжалась дольше, чем обычно, а на следующем круге пришлось заехать вновь. Мне сказали, что машину не могут заправить, и гонка на этом закончена. Обидно, ведь до этого момента все складывалось достаточно неплохо.

Жак Вильнев:

Незаконченная гонка – всегда разочарование, а сегодня – особенно, поскольку все складывалось хорошо. Я не смог переключиться передаточной, и почти тут же двигатель смолк. Жаль, поскольку мы избрали стратегию с двумя пит-стопами и наверняка смогли бы бороться за очки.

МОМЕНТ ИСТИНЫ

Колесо судьбы вертится быстрее, чем крылья павлина; и те, кто еще вчера был наверху, сегодня повержены в прах
Мигель де Сервантес



Выражение "момент истины" в свое время стало известно всему миру благодаря творчеству Хемингуэя, но родилось оно давным-давно в Испании. El momento de la Verdad – это критический для матадора момент корриды, когда решается его судьба: окажется ли он повержен свирепым быком или же выйдет из схватки с ним победителем. Для Фернандо Алонсо – как, впрочем, и для любого другого новичка – таким быком два с лишним года назад стала Формула-1. И уже первый сезон своей "фор-

мульной корриды" совсем еще молодой, но острый и весьма острый "вооруженный" испанец провел очень достойно. Затем – годичный перерыв в выступлениях, потраченный не впустую, успешнейшее возвращение на большую арену и... момент истины, растрепавшийся для него на три Гран При. После страшной аварии в Бразилии у Фернандо могли слететь нервы, мог появиться страх погибнуть в очередной попытке одолеть своего "быка", как это не раз случалось с автогонщиками... Но он не

сломался и уже в следующей гонке вновь выжал из машины и себя самого все возможное. И вот – Испания, где на глазах у сотен тысяч болельщиков-земляков он отважно и практически на равных сражается уже за победу с сильнейшими на сегодняшний день соперниками и уверенно приходит к финишу вторым вслед за пятикратным чемпионом мира! В момент истины молодой испанец оказался на высоте – бык пусть еще и не повержен, но уже отступает назад под его смелый натиск.

Праздник каждый день

Стать свидетелем "засания быка" показало на редкость много зрителей. Испания, за исключением достойного национального пилота доселе не проявлявшего особой любви к Формуле-1, стройными рядами двинулась на автодром "Каталуния Мондесмо", и уже в четверг, когда была открыта для свободного посещения пит-лейн, здесь собралась масса тысяч очень жизнерадостных болельщиков. Впрочем, поскольку в этом сезоне день, предваряющий гоночный уик-энд, выдался на 1 мая, а в Испании это тоже выходной, такая солидарность местных трудящихся с трюкаками гонимой баранки была вполне закономерна. Что уж говорить о субботе и воскресенье, когда люди, привыкшие поддерживать своего многообещающего соотечественника, густо заполнили трибуны и окрестности?

Что же касается официального признания, то "бюст на родине героя" и прочие почести у Алонсо наверняка еще впереди, а пока по инициативе администрации барселонского автодрома здесь неспешно двинулся другой гонимый – иностранец, но зато пятикратный чемпион мира. Интересно, что еще в четверг ни в FIA, ни в Ferrari никто, включая и самого Шумахера, ни малейшего понятия не имел о предстоящей церемонии. Но в пятницу, спустя всего 45 минут после победы немца в первой квалификации, она все же состоялась. В присутствии официальных лиц, включая Берни Экстелера, Михаэль скрупулезно покрывало с мемориальной доской в его честь, установленной на "Прошлесте чемпионов". Такой чести он удостоился за рекордные достижения на каталонской трассе: пять поулов-позиций, четыре победы, два вторых и три третьих места в течение двенадцати лет выступлений. Одно обидно: памятный знак устарел уже два дня спустя, когда Шумахер пополнил список своих достижений еще одной поул-позицией и еще одной победой.

Абсолютное оружие

А в очередной победе Михаэля Шумахера мало кто сомневался после того, как он на пару с Барриелло продемонстрировал потенциал своего нового "абсолютного оружия" – автомобиля F2003-GA. Превосходство этой машины было настолько очевидно, что Хуан-Пабло Монтойя на вопрос о том, видел ли он новую Ferrari, лукавлено улыбаясь, пошутил: "Она красная, как обычно". После чего уже озабоченно добавил: "Сдается, ее истинной скорости мы пока еще не увидели, и в воскресенье нам придется ой как туго".

Впрочем, туго пилотам Williams пришлось уже и в пятницу, и в субботу команда экспериментировала с настройками и доводила машину не позволив Монтою и Ральфу Шумахеру подняться выше соответственно девятого и седьмого места в окончательной квалификации, хотя еще в пятничной тренировке Ральф был первым. Столь же





Заслуги Михаэля Шумахера отныне увековечены на мемориальной доске в его честь

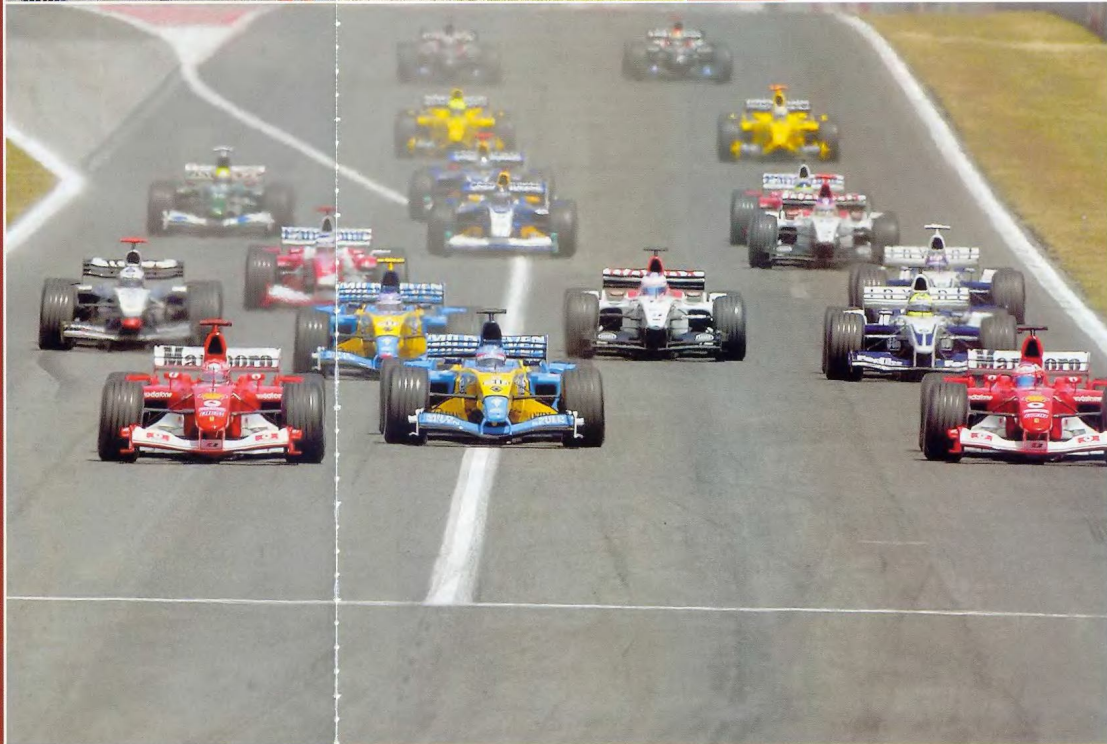
Гран При Испании-2003 стал одной из самых коротких гонок в карьере Кими Райкконена. Ему удалось проехать всего несколько метров

Никогда еще даже гонимый-каталонцы не получали на своей домашней трассе такой поддержки трибун, какой был удостоен Фернандо Алонсо. Море голубых астурийских флагов в руках десятков тысяч его земляков просто не оставило ему права на неудачу



Ненадолго больше Райкконена удалось проехать и Ярно Трулли, не поделившему второй поворот с Дэвидом Култхардом. Но шотландец смог после ремонта еще продолжить гонку, тогда как итальянцу пришлось возвращаться в боксы пешком

вернуться на прямую траекторию, где его глазам неожиданно открылся малоприятный скриниз – занимавший шестнадцатую позицию на стартовой решетке и так и оставшийся стоять на своем месте Жагуйр Пизцонни. Избежать столкновения в такой ситуации Кими просто уже не мог и со всего маху наскочил правым передним колесом на заднее левое машины злосчастного бразильца, который тоже, в общем-то, виноват в этом не был – его снова, как и в Имоле, подвела отказавшая система оптимизации старта, лишившая Антиnio возможности доказать команде свою состоятельность. Но, как говорится, нет зла без добра: приходя, что начало сезона для Пизцонни сложилось крайне неудачно во многом именно из-за технических проблем, руководство Jaguar сменило гнев на милость и заявило, что бразилец останется в составе команды (надолго ли – покажет время и, опять же, успехи новобранца).



скверно выступили в квалификации и встали в ряды между пилотами Williams Дэвид Култхард, в то время как его партнер Кими Райкконен и вовсе не был квалифицирован в субботу, синим колесом затормозив и вылетев с трассы в одном из поворотов при прохождении зачетного круга. Зато блеснули Давидсон Баттон и Оливье Панис, занявшие соответственно пятое и шестое место на стартовой решетке, и особенно отличились оба пилота Renault, показавшие трепе (Алонсо) и четвертое (Трулли) лучшее время и разместившиеся позади соответственно Михаэля Шумахера и Рубенса Баррикелло.

Большой скачок

Тот факт, что двум лидерам чемпионата придется начинать гонку с восьмого и последнего мест на стартовой решетке, особой сенсацией не стала. Пилотам McLaren не раз уже доводилось успешно пробираться с таких позиций в первые ряды и затем вести борьбу даже за призовые места, и все к этому, в общем-то, привыкли. Можно было разве что попить руки в предвкушении завсего интересного хода гонки. Но кто ж знал, что Райкконен и Култхард, словно створившись, сразу же займутся «самострашением», не пада при этом и повернувшись под горячие колеса их машин соперников?

Впрочем, что касается финиша, то его трудно обвинить в случившемся. Когда стартовавший перед ним Дастин Уилсон резко взял влево, значительно более быстрому Райкконену, который было тоже туда подался, пришлось

Гонщики Renault уже в прошлом сезоне не раз демонстрировали способность отменно начинать гонку, и Фернандо достойнейшим образом поддерживал эту традицию на старте Гран При Испании, едва не выйдя с третьей позиции в лидеры



SUTTON IMAGES.COM

В течение всей гонки молодой испанский пилот Renault не уступал в скорости гонщикам Ferrari и если бы не застрял в самом ее начале за Баррикелло, мог бы даже, возможно, пересечь финишную черту первым

Если при первом столкновении судьба была к Култхарду достаточно милостива, то во втором она уже не оставила ему ни малейших шансов. Удар, разворот машины и... фонтаны взметнувшегося из-под McLaren гравия возвестили о том, что одноименная команда в гонке больше не участвует

Авария эта, кстати, очень наглядно продемонстрировала всю мощь автомобилей Формулы-1 и потрясающую динамику их разгона: McLaren Райкконена успел проехать всего-то считанные метры, но успел развить уже такую скорость, что при ударе оказались оторваны не только антикрылья обеих машин, но и колеса, на чем гонка для лидера чемпионата и закончилась, едва начавшись. Надо ли говорить, каким большим подарком это стало для Михаэля Шумахера, который, по его же собственному признанию, перед стартом гадал, сколько очков удастся набрать в этой гонке его главному на этот момент сопернику?

Тем временем партнер Кими, вырвавшийся после первого поворота уже на четвертую позицию, не поделил второй поворот с Ярно Трулли, и оба, столкнувшись, вылетели в гравий. Впоследствии Дэвид возложил вину за эту аварию на пилота Renault, утверждая, что оставил тому достаточно места, и, судя по всему, так и было — итальянец явно погорячился, хотя, в свою очередь, и утверждал, что это Култхард в него врезался. Но Ярно же и выбыл из гонки, в то время как Култхард сумел, побывав в боксах, вернуться на трассу, пусть и последним.

На том же круге к боксам подъезжают и Френтцен с Ферманом, но вовсе не для ремонта: воспользовавшись выходом на трассу машины безопасности, инженеры сразу зазвали их для дозаправки, в расчете на уменьшение последующего количества «боевых» пит-стопов, и в случае с пилотом Jordan такое изменение тактики себя явно оправдало.

Но самая острая борьба еще до появления желтых флагов развернулась между тремя лидерами. Алонсо, феноменально удачно стартовав, буквально пулей промчался мимо Баррикелло и уже было бросился в атаку и на Михаэля Шумахера, но тот, изменив траекторию, заведомо позаботился о защите своей позиции, а мгновениями спустя пилоты Ferrari и вовсе взяли молодого испанца в «ножницы».

вынудив его осадить назад. Однако, увлекшись обороной от Алонсо, Шумахер едва не уступил лидерство своему партнеру! Настырный бразилец, оказавшись с наружной стороны первого поворота, уже выдвинулся на полкорпуса вперед, но затем все же был вынужден вежливо уступить дорогу старшему товарищу. «Я и не ожидал, что Рубенс, затормозив так поздно, неожиданно выскочит с другой стороны чуть ли не у меня под носом, и мне пришлось даже слегка податься через внутренний бордюр на обочину, — пояснил после финиша немец. — Машина тут же заскользила, и я подумал, что непременно в него врежусь, но и его автомобиль в это время тоже заскользил, отодвигаясь наружу, и это позволило нам избежать касания, хотя полагаю, что оно в любом случае было бы совсем легким».

Вслед за этим пятикратный чемпион довольно неприступно устремился в отрыв, предоставив своему «второму номеру» выяснять отношения с буквально наступающим ему на пятки горячим местным парнем из Renault. И хотя с этого года командные приказы, влияющие на результаты гонки, строжайше запрещены, трудно было отделаться от ощущения, что Рубенс не только вынужденно отказался от обгона Михаэля, но и умышленно сбавил темп, сдерживая оказавшегося чересчур уж прытким Алонсо и тем самым позволяя своему партнеру оторваться подалеке от опасного соперника. Впрочем, сам Баррикелло указал позже в качестве причины такой медлительности плохую работу шин. И именно в этом-то и крылась основная интрига гонки. На испанской трассе, которую в пору назвать «пожирательницей резины», заправленные, тяжелые машины на свежих шинах были гораздо быстрее, нежели автомобили с пустыми баками, но на шинах уже стертых, плохо держащих дорогу. По всей видимости, инженеры Renault поняли это раньше других и, застав Алонсо на первый пит-стоп уже на семнадцатом круге, тем самым обеспечили ему преимущество в скорости над Баррикелло, который заехал на дозаправку лишь тремя кругами позже. И если до пит-стопа ему удавалось сдерживать следующие одна за другой бешеные атаки испанца, то вернувшись с пит-лейн на трассу, он увидел уже лишь удаляющуюся корму Renault Фернандо, который к огромному восторгу трибун вышел на второе место! И эта расстановка сил в лидирующей тройке, временно изменяющаяся лишь в ходе последующих пит-стопов, так и сохранилась до самого финиша. Можно, однако, предположить, что если бы Алонсо удалось все же на старте захватить лидерство, и он бы не отстал так далеко от Михаэля Шумахера из-за сдерживающего фактора в лице Баррикелло, то благодаря удачно выбранной тактике он мог бы проехать под клетчатый флаг даже и первым.

Не менее, если не более острая борьба развернулась и в середине пелотона, где борьбу за позиции вели сначала совершивший эффектный прорыв с восемнадцатого на девятое место Джастин Уилсон и преследующие его Физикелла, Уэббер и Култхард, а затем тот же упрямо сопротивляющийся Уилсон, но уже с Ферстаппеном, вновь Физикеллой и Ферманом, который до этого обменялся обгонами с Панисом. Тем временем Михаэль Шумахер получил очередной подарок судьбы: опять не поделив трассу и столкнувшись с соперником, теперь уже Дженсоном Баттоном, окончательно сходит с трассы второй его главный соперник по чемпионату — Култхард.

Относительно в стороне от всех этих коллизий до середины гонки удавалось держаться гонщикам Williams, которые в отличие от большинства пилотов избрали стратегию двух дозаправок, отчаянно боролись со своими машинами и были недостаточно быстры, чтобы соперничать с лидерами, но все же не столь медленны, чтобы откатиться совсем уже назад. Особенно тяжело пришлось Ральфу.

Машины Toyota на сей раз выглядели весьма неплохо, и в упорной борьбе с Ральфом Шумахером за пятое место Кристиано да Матта наконец-то получил возможность продемонстрировать свой потенциал

Джастин Уилсон, совершив великолепный прорыв еще на старте, затем в течение половины гонки отчаянно старался защитить свою позицию от посягательств на нее целой группы соперников

Борьба между Ральфом и Михаэлем Шумахером была острой, но завершилась, как это чаще бывает, победой старшего брата над младшим. Впрочем, автомобили BMW.Williams заведомо оказались не в состоянии конкурировать на барселонской трассе с новыми чудо-машинами Ferrari



Сначала он, хоть и упорно боролся, но все же уступил позицию вернувшемуся в гонку после второго пит-стопа старшему брату. Затем четырьмя кругами спустя не выдержал давления со стороны Алонсо и вылетел в гравий – что символично, в повороте Renault, после чего поврежденной машиной стало управлять еще сложнее, и еще через несколько кругов Шумахеру-младшему пришлось пропустить вперед и своего партнера по команде, после чего вплоть до самого финиша осталось лишь отбиваться от яростных атак Кристиано да Матты.

Пилоты и машины Toyota, надо заметить, в этой гонке были в очень хорошей форме, и лишь проблемы с трансмиссией помешали Оливье Панису, провалившему старт с шестого места, но затем по ходу гонки очень уверенно восстановившему свою позицию, финишировать, как и да Матте, в очковой зоне. Оба гонщика Sauber, на их фоне, напротив, смотрелись очень бледно, а штрафной проезд по пит-лейн, которым был наказан Хайдфельд за игнорирование синих флагов, и поломка рычага подвески на машине Френтцена лишила обоих какого-либо шанса на успех. Впрочем, Ник Хайдфельд был очень удивлен наказанием: «Ближе к концу гонки я боролся в одной группе с Баттоном, Ферманом и да Маттой. Я опередил Баттона в ходе пит-стопа, а позже увидел выезжающего с пит-лейн да Матту. На протяжении четырех кругов, в течение которых я боролся все с теми же гонщиками, не было никаких синих флагов, так что я должен был делать? Как только по радио мне сообщили, что да Матта опережает меня на круг, я сразу же пропустил его, но уже на следующем круге мне ввели штраф. За что?»

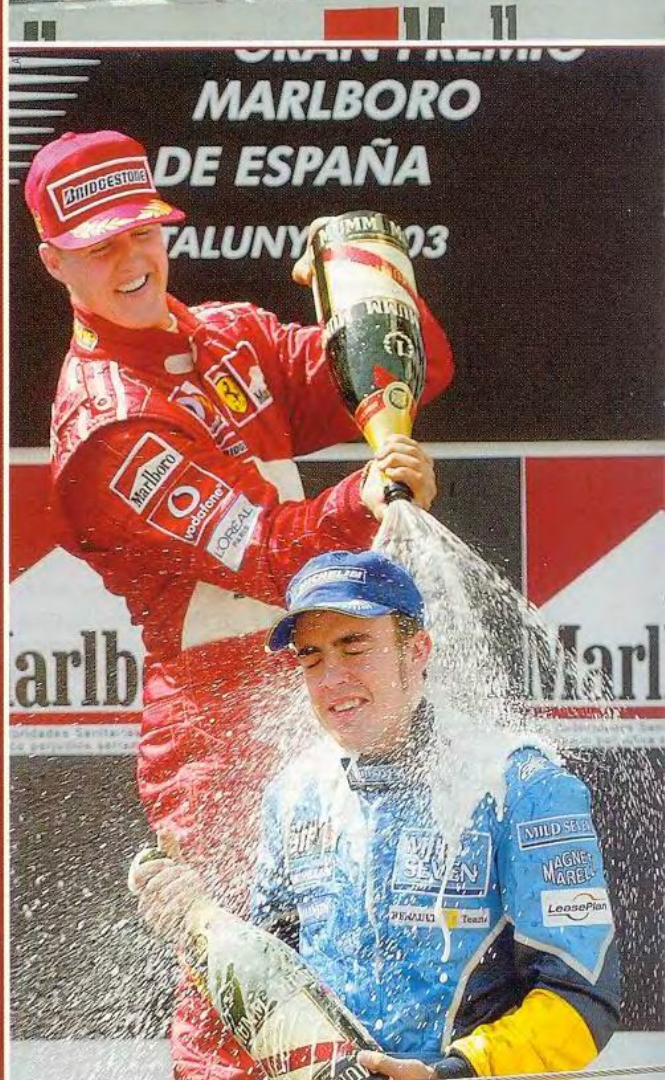
Тот же вопрос, вероятно, задавали себе Джанкарло Физикелла и Жак Вильнев: итальянцу с самого начала пришлось помучиться, стартовав в настроенной под Фермана запасной машине, затем его постиг отказ заправочного устройства, а ближе к концу гонки сгорел мотор, как и у канадца почти в самом ее начале. В результате до финиша добрались лишь двенадцать машин из двадцати.

И хотя в целом прошедший Гран При Испании вряд ли можно было назвать очень острым и захватывающим, его итоги привнесли в чемпионат изрядную интригу. Гонка, которая началась с трагикомичного «наскока» Райкконена на Пиццонию, лишившего лидера чемпионата возможности упрочить свое положение в турнирной таблице, радикальным образом изменила в лучшую сторону положение многих других гонщиков и команд. Большой скачок совершили пилоты Ferrari, вплотную подступив к лидеру как в личном, так и в командном зачете. Сравнительно незаметными по рамкам чемпионата, но огромными для себя скачками отметились в пятом Гран При сезона дебютанты да Матта и Ферман, заработавшие свои первые в Формуле-1 очки. И даже Джастин Уилсон, хоть и недотянул до очковой зоны, но все же добился существенного прогресса, проведя блестящую гонку и финишировав с опережением на круг своего многоопытного партнера Йоса Ферстаппена. Наконец-то открыл счет очкам уже в составе Jaguar и Марк Уэббер. Существенно пополнила свою копилку, чуть ближе подобравшись к Renault, команда BMW.Williams. Но самый грандиозный скачок – главным образом в своей карьере – совершил, конечно же, подлинный герой Гран При Испании-03, молодой гонщик Renault Фернандо Алонсо. Судя по всему, французская команда и ее испанский пилот близки уже и к решающему прыжку – к борьбе за лидерство. Вот только захотят ли его уступить гонщики Ferrari, вооруженные новой чудо-машиной? Да и пилоты McLaren Mercedes, усевшись за руль нового автомобиля, тоже не желают, конечно же, сдавать позиции... Так что, надо полагать, борьба еще только начинается.

Борис Мурадов

Победно вздернутый кулак пятикратного чемпиона мира – достаточно закономерный итог Гран При Испании. Хотя молодой испанец из Renault едва не поставил его под сомнение

Но аналогичные жесты, которыми одетые в желто-голубую форму представители французской команды приветствовали своего гонщика, красноречиво свидетельствовали: второе место для них сегодня – тоже победа!



И даже сам победитель Гран При Испании, Михаэль Шумахер, казалось, понимал, что истинный герой прошедшей гонки не столько он, сколько любимец местной публики Фернандо Алонсо. И добрый Михаэль не жалел шампанского, чтобы дать своему молодому сопернику сполна искупаться в славе



ГРАН ПРИ ИСПАНИИ

Gran Premio Marlboro de España

02/05–04/05

Автодром

"Каталунья Монтмело",
Барселона

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

www.circuitcat.com

На этом Гран При...

...Фернандо Алонсо повторил лучший результат испанских пилотов в ЧМ Ф-1 – Альфонсо де Портога также закончил британский ГП 1956 года вторым.

Внутрикомандные противоборства в квалификации

М. Шумахер	4:1	Р. Баррикелло	4:1
Х.-П. Монтоя	2:3	Р. Шумахер	2:3
Д. Култхард	4:1	К. Райкконен	4:1
Я. Трулли	1:4	Ф. Алонсо	1:4
Н. Хайдфельд	3:2	Х.-Х. Френтцен	3:2
Дж. Физикелла	4:1	Р. Ферман	4:1
М. Уэббер	4:1	А. Пичцония	4:1
Ж. Вильнев	2:3	Дж. Баттон	2:3
Дж. Уилсон	2:2	И. Ферстаппен	2:2
О. Панис	5:0	К. да Матта	5:0

5



20 – место вылета с трассы машины № 20

20 – место схода с трассы машины № 20

Победитель 2002 г.:Михаэль Шумахер/Ferrari F2002: 1'30'29.981

Рекорд круга в квалификации:1'16.364 (2002 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F2002)

Рекорд круга в гонке:1'20.355 (2002 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F2002)

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

ТЕСТЫ. ПЯТНИЦА

Солнечно. Сухо
8.30–10.30

Воздух: 16–19 °C
Асфальт: 22–25 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+с
1	Я. Трулли	1'17.706/43	-
2	Дж. Физикелла	1'17.991/39	0.285
3	Ф. Алонсо	1'18.048/37	0.342
4	А. Мак-Ниш	1'18.625/52	0.919
5	А. Пичцония	1'18.699/44	0.993
6	М. Уэббер	1'18.731/53	1.025
7	Р. Ферман	1'18.761/43	1.055
8	Дж. Уилсон	1'21.038/31	3.330
9	И. Ферстаппен	1'21.294/29	3.588

В ср. поб.: 219.133 км/ч

00–30 мин. Одна за другой боксы покидают девять машин – "засветившись" в Имоле, Маттео Бобби столь же быстро выбыл из числа участников тестов. С первых минут тон традиционно задают представители Renault – сначала вперед выходит Трулли (1'20.230), а чуть позже его время значительно улучшает моментально ставший местным героем Алонсо (1'18.616).

30–60 мин. Молодой испанец все быстрее: 1'18.048, однако еще через два круга двигатель его Renault отказывает и Фернандо вынужден бежать в боксы за запасной машиной. Пичцония ошибается на торможении в первом повороте, и Jaguar выскакивает на гравий. Трулли – 1'18.129 (2-й).

60–90 мин. Скорость Renault подтверждает и Мак-Ниш, замыкая первую тройку (1'18.625). Трулли еще быстрее: 1'17.706. Пичцония вновь выскакивает с асфальта в повороте Elf, а затем, возвращаясь в боксы, сбивает на пит-лейн механика команды Энди Сондерса. Того доставляют в госпиталь с небольшими переломами, ушибами и легким сотрясением мозга.

90–120 мин. Тестовая сессия на "Каталунье" продолжается, но уже без заметных происшествий на трассе или вне ее. На последних минутах многие пилоты устанавливают новые комплекты шин и сливают излишек топлива из баков. Физикелле это позволяет показать второе время (1'17.991).

ТРЕНИРОВКА. ПЯТНИЦА

Солнечно. Сухо
11.00–12.00

Воздух: 20–22 °C
Асфальт: 25–30 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+с
1	Р. Шумахер	1'17.015/17	-
2	Я. Трулли	1'17.138/7	0.123
3	Ф. Алонсо	1'17.184/11	0.169
4	Д. Култхард	1'17.209/20	0.194
5	О. Панис	1'17.220/13	0.205
6	Х.-П. Монтоя	1'17.897/18	0.882
7	М. Уэббер	1'17.933/17	0.918
8	Дж. Баттон	1'17.968/29	0.951
9	К. да Матта	1'18.101/26	1.086
10	Р. Баррикелло	1'18.303/25	1.288
11	А. Пичцония	1'18.350/18	1.335
12	Р. Ферман	1'18.639/18	1.624
13	Х.-Х. Френтцен	1'18.691/16	1.676
14	Ж. Вильнев	1'18.731/23	1.716
15	М. Шумахер	1'18.738/24	1.723
16	Дж. Физикелла	1'18.954/18	1.939
17	Н. Хайдфельд	1'19.219/19	2.204
18	К. Райкконен	1'19.337/17	2.322
19	Дж. Уилсон	1'20.264/21	3.249
20	И. Ферстаппен	1'20.559/12	3.544

В ср. поб.: 221.100 км/ч

00–15 мин. 11 часов утра – лучшее время на барселонской трассе с точки зрения погодных условий для заездов, поэтому пилоты торопятся покинуть боксы. Райкконен уже проходит первый круг на время (1'19.754), когда на трассу впервые в рамках соревнований чемпионата мира выезжает Ferrari F2003-GA. И хотя Баррикелло и М. Шумахер тут же более чем на секунду перекрывают результат финна, в этой тренировке команда не стремится раскрывать все достоинства новинки, и в дальнейшем верхние строчки протоколов занимают совсем другие пилоты. Френтцен и Физикелла превосходят результат Михаэля, попадая в тройку. Пичцония на 1.7 км/ч превышает скорость на пит-лейн, и судьи штрафуют его на \$500.

15–30 мин. Поскольку барселонская трасса вдоль и поперек изъезжена представителями всех без исключения команд во время межсезонных тестов, пилоты практически не допускают ошибок. Впервые с начала тренировки пит-лейн покидают Шумахер-младший и Уэббер (лишь оба представителя Renault по-прежнему в боксах – на машине Трулли неполадки с рулевым управлением, Алонсо меняют двигатель). Проблемы с машиной и у Паниса – механики Toyota закатывают автомобиль в гараж. Ральф блокирует колеса Williams на торможении.

30–45 мин. Вновь в центре внимания Пичцония – на основной машине бразильца барахлит трансмиссия, и Антонио вынужден воспользоваться запасным Jaguar. Наконец покидает боксы и Алонсо. Да Матта, которому впервые с начала сезона не нужно тратить время на изучение трассы, перекрывает результат Баррикелло и становится лидером тренировки, но уже несколько минут спустя к восторгу трибун Алонсо проходит круг за 1'18.071 и возглавляет протокол.

45–60 мин. В преддверии квалификации скорости растут. Время Фернандо улучшают Р. Шумахер, и, на первом же быстром круге (1), Трулли. Панис также покидает боксы Toyota на отремонтированной машине и сразу же показывает третье время. Затем на первую строчку вновь выбирается Алонсо – 1'17.184. Очередное наказание для Пичцония – его штрафуют еще на \$1000, вновь за превышение скорости на пит-лейн. Трасса уже здорово нагрелась, и в первой шестерке – лишь представители Michelin. Молодого испанца вновь опережает Ральф: 1'17.015. На последних минутах на трассе тесновато, и перекрывает время пилота Williams так никому и не удается. Трулли поднимается на вторую строчку – 1'17.138. А вот пилоты Sauber на непривычно низких позициях – обоим так и не удалось отыскать верный баланс машины.

КВАЛИФИКАЦИЯ. ПЯТНИЦА

Солнечно. Сухо
14.00–15.00

Воздух: 23–25 °C
Асфальт: 32–41 °C

№	Пилот	Время	+с
1	М. Шумахер	1'17.130	-
2	Я. Трулли	1'17.149	0.019
3	Р. Баррикелло	1'17.218	0.088
4	К. да Матта	1'17.443	0.313
5	Дж. Баттон	1'17.613	0.483
6	О. Панис	1'17.746	0.616
7	М. Уэббер	1'17.793	0.663
8	К. Райкконен	1'17.862	0.732
9	Д. Култхард	1'18.060	0.930
10	Ф. Алонсо	1'18.100	0.970
11	Р. Шумахер	1'18.409	1.279
12	Ж. Вильнев	1'18.461	1.331
13	А. Пичцония	1'18.528	1.398
14	Х.-П. Монтоя	1'18.607	1.477
15	Дж. Физикелла	1'18.879	1.749
16	Х.-Х. Френтцен	1'18.909	1.779
17	Н. Хайдфельд	1'19.050	1.920
18	Р. Ферман	1'19.195	2.065
19	И. Ферстаппен	1'20.822	3.692
20	Дж. Уилсон	1'21.100	3.970

В ср. поб.: 220.770 км/ч; рекордные сектора: 22.487 (Баррикелло), 30.557, 32.990 (оба - М. Шумахер); V макс.: 320.3 км/ч (Баррикелло). Примечание: "П" – порядок выезда пилотов на трассу

1–5 Райкконен первым покидает боксы и по несколько загрязненной трассе проходит круг за 1'17.862. Култхарду мешает избыточная поворачиваемость в медленных поворотах, и Дэвид уступает времени напарника. Зато первый квалификационный круг Ferrari F2003-GA удается на славу – М. Шумахер с рекордным временем на всех трех секторах показывает 1'17.130. Алонсо уступает времени Култхарда всего 0.04 с – по трибунам проносится вздох разочарования. Баррикелло, которому из-за небольшой утечки воды пришлось срочно пересядываться в запасную машину и выезжать на трассу с настройками М. Шумахера (механики не успели изменить даже педальный узел), устанавливает рекорд первого сектора, но по итогам круга оказывается медленнее напарника.

6–10 Вторую группу открывает Р. Шумахер. Немцу не удается подтвердить скорость, показанную на тренировке, – в одном из поворотов он ошибается и вообще едва не вылетает с трассы. Физикелла же проигрывает почти полсекунды даже времени Ральфа, не может похвастать высокой скоростью и Монтоя, Williams которого страдает от сильной избыточной поворачиваемости. А вот Трулли проходит великолепный круг – итальянец устанавливает новые рекорды второго и третьего секторов и лишь ничтожных двух сотых секунды ему не хватает, чтобы обогнать М. Шумахе-

ра. Френтцену же, Sauber которого с самого начала уик-энда не может избавиться от избыточной поворачиваемости, не удается опередить ни одного из соперников.

11–15 У пилотов BAR дела складываются гораздо успешнее, чем у представителей Sauber. Вильневу удается опередить Монтоя, а Баттон, даже несмотря на отказ электронного дисплея на руле, и вовсе показывает четвертый результат. Хайдфельд же не может "выйти" даже из 1'19 – мешает избыточная поворачиваемость. Уэббер хоть и ошибается в Campsa, но в очередной раз показывает великолепный результат – пятое место, впереди представителей Williams и McLaren. Впрочем, Марка тут же сдвигает на строчку вниз Панис – Toyota выглядит очень и очень неплохо.

16–20 Еще лучше идут дела у да Матты – бразильский пилот проходит круг с четвертым временем. Следом выступать предстоит трем другим дебютантам чемпионата мира, а также Ферстаппену. Но из всей этой четверки лишь Пичцония, который вновь пересел за руль основной машины, не оказывается на нижних строчках протокола – Антонио на 13-м месте. Остальные же не блещут – Ферману мешает избыточная поворачиваемость, а представители Minardi, как и почти всегда соревнуются лишь между собой. Это противоборство заканчивается в пользу Ферстаппена.

ТРЕНИРОВКА. СУББОТА

Солнечно. Сухо		Воздух: 18-22 °C	
9.00-11.00		Асфальт: 21-28 °C	
№	Пилот	ЛК/Всего	+с
1	Ф. Алонсо	1:17.670/24	-
2	Р. Баррикелло	1:18.214/31	0.544
3	Я. Трулли	1:18.263/29	0.593
4	М. Шумахер	1:18.623/27	0.953
5	О. Панис	1:18.965/34	1.315
6	К. Райкконен	1:19.012/26	1.342
7	Д. Култхард	1:19.150/30	1.480
8	Дж. Баттон	1:19.159/31	1.489
9	М. Уэббер	1:19.172/37	1.502
10	А. Пицциония	1:19.262/38	1.592
11	К. да Матта	1:19.342/44	1.672
12	Ж. Вильнев	1:19.525/30	1.855
13	Х.-Х. Френтцен	1:19.729/26	2.059
14	Дж. Физикелла	1:19.773/25	2.103
15	Х.-П. Монтойя	1:19.819/27	2.149
16	Р. Шумахер	1:19.846/36	2.176
17	Р. Ферман	1:20.298/30	2.628
18	Н. Хайдфельд	1:20.349/25	2.679
19	И. Ферстаппен	1:21.945/20	4.275
20	Дж. Уилсон	1:21.960/27	4.290

В ср. поб.: 219.235 км/ч

КВАЛИФИКАЦИЯ. СУББОТА

Солнечно. Сухо		Воздух: 24-27 °C	
14.00-15.00		Асфальт: 31-40 °C	
№	Пилот	Время	+с
1	М. Шумахер	1:17.762	-
2	Р. Баррикелло	1:18.020	0.258
3	Ф. Алонсо	1:18.233	0.471
4	Я. Трулли	1:18.615	0.853
5	Дж. Баттон	1:18.704	0.942
6	О. Панис	1:18.811	1.049
7	Р. Шумахер	1:19.006	1.244
8	Д. Култхард	1:19.128	1.366
9	Х.-П. Монтойя	1:19.377	1.615
10	Х.-Х. Френтцен	1:19.427	1.665
11	Ж. Вильнев	1:19.583	1.801
12	М. Уэббер	1:19.615	1.853
13	К. да Матта	1:19.623	1.861
14	Н. Хайдфельд	1:19.646	1.884
15	Р. Ферман	1:20.215	2.453
16	А. Пицциония	1:20.308	2.546
17	Дж. Физикелла	1:20.976	3.214
18	Дж. Уилсон	1:22.104	4.342
19	И. Ферстаппен	1:22.237	4.475
20	К. Райкконен	-	-

В ср. поб.: 218.976 км/ч; рекордные сектора: 22.455 (Баррикелло), 30.983, 24.293 (оба — М. Шумахер); V макс.: 325.4 км/ч (Баррикелло).

ГОНКА. ВОСКРЕСЕНЬЕ

Солнечно. Сухо		Воздух: 26-29 °C	
14.00		Асфальт: 36-41 °C	
№	Пилот	К	Время
1	М. Шумахер	65	1:33.46.933
2	Ф. Алонсо	65	+5.716
3	Р. Баррикелло	65	+18.001
4	Х.-П. Монтойя	65	+102.022
5	Р. Шумахер	64	+1 круг
6	К. да Матта	64	+1 круг
7	М. Уэббер	64	+1 круг
8	Р. Ферман	63	+2 круга
9	Дж. Баттон	63	+2 круга
10	Н. Хайдфельд	63	+2 круга
11	Дж. Уилсон	63	+2 круга
12	И. Ферстаппен	62	+3 круга
НК 11	Дж. Физикелла	43	НФ
НК 20	О. Панис	41	НФ
НК 10	Х.-Х. Френтцен	38	НФ
НК 5	Д. Култхард	17	НФ
НК 16	Ж. Вильнев	12	НФ
НК 7	Я. Трулли	0	НФ
НК 15	А. Пицциония	0	НФ
НК 6	К. Райкконен	0	НФ

В ср. лк: 212.470 км/ч; рекордные сектора: 23.207 (М. Шумахер), 31.593 (Баррикелло), 24.677 (Алонсо); V макс.: 331.5 км/ч (М. Шумахер)

ЧЕМПИОНАТ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ

Пилот	Очки	Пилот	Очки
1 К. Райкконен	32	11 Ж. Вильнев	3
2 М. Шумахер	28	12 К. да Матта	3
3 Ф. Алонсо	25	13 Дж. Баттон	3
4 Р. Баррикелло	20	14 М. Уэббер	2
5 Д. Култхард	19	15 Н. Хайдфельд	1
6 Р. Шумахер	17	16 Р. Ферман	1
7 Х.-П. Монтойя	15	17 О. Панис	0
8 Дж. Физикелла	10	18 И. Ферстаппен	0
9 Я. Трулли	9	19 Дж. Уилсон	0
10 Х.-Х. Френтцен	7	20 А. Пицциония	0



КУБОК КОНСТРУКТОРОВ

Команда	Очки	Команда	Очки
1 McLaren	51	6 Sauber	8
2 Ferrari	48	7 BAR	6
3 Renault	34	8 Toyota	3
4 Williams	32	9 Jaguar	2
5 Jordan	11	10 Minardi	0

РАЗМИНКА. СУББОТА

Солнечно. Сухо		Воздух: 24 °C	
13.30-13.45		Асфальт: 30-31 °C	
№	Пилот	ЛК/Всего	+с
1	Р. Баррикелло	1:18.872/7	-
2	Ф. Алонсо	1:18.928/4	0.056
3	Дж. Баттон	1:19.245/4	0.373
4	М. Шумахер	1:19.260/4	0.388
5	К. Райкконен	1:19.419/4	0.547
6	Р. Шумахер	1:19.439/6	0.567
7	О. Панис	1:19.792/5	0.920
8	Х.-П. Монтойя	1:19.958/6	1.086
9	Ж. Вильнев	1:19.998/6	1.126
10	К. да Матта	1:20.039/5	1.167
11	Н. Хайдфельд	1:20.116/6	1.244
12	Д. Култхард	1:20.127/4	1.255
13	М. Уэббер	1:20.405/4	1.533
14	Р. Ферман	1:20.478/6	1.606
15	А. Пицциония	1:20.836/4	1.964
16	И. Ферстаппен	1:21.997/3	3.125
17	Дж. Уилсон	1:22.002/6	3.130
18	Я. Трулли	-3	-
19	Х.-Х. Френтцен	-5	-
20	Дж. Физикелла	-0	-

В ср. поб.: 215.894 км/ч

00-15 мин. Вильнев покидает боксы на запасной машине, так как остался недоволен поведением основной накануне. На первых минутах сверху таблицы пилоты выстраиваются парно — быстрее всех два представителя Ferrari, следом расположились гонщики McLaren и Toyota.

15-30 мин. Пицциония проходит круг за 1:19.262 и становится лидером сессии. Панис превышает скорость на пит-лейн (64.9 км/ч) — сумма штрафа составляет \$1250. Трулли выходит на четвертое место (1:19.515), а Баррикелло опережает товарища по команде и совсем чуть-чуть недотягивает до результата молодого соотечественника (1:19.361; 2-й). Парой кругов спустя Рубенс теряет управление на входе в Repsol, машину разворачивает, и она оказывается на гравии. Бразильцу удается вернуться на асфальт, и он направляется в боксы. Не столь везуч Монтойя — его Williams задевает траву в 6-м повороте, выскакивает с трассы и увязает

в гравии. На последних минутах первой половины тренировки значительно улучшают результаты оба гонщика McLaren: Култхард 4-й, а Райкконен быстрее всех: 1:19.012.

45-60 мин. Уэббер останавливает стрелку секундомера на отметке 1:19.172 (2-й). Несколькими минутами позже лучший результат сессии разом почти на полторы секунды перекрывает Алонсо — 1:17.670!

60-75 мин. Монтойя, машину которого привели в порядок во время получасового перерыва, ошибается в 12-м повороте и вновь выскакивает с трассы, но на этот раз удерживает ситуацию под контролем и возвращается обратно. Баррикелло, Трулли и М. Шумахер не могут превзойти результат Алонсо, хотя и подбираются к нему довольно близко.

75-90 мин. Перед квалификацией гонщики тренируются с топливом на борту, поэтому результаты почти не улучшаются. Вильнев ошибается в Renault и разбивает заднюю часть BAR о барьер.

11-15 Но результат немца остается лучшим недолго — Алонсо быстрее на всех промежуточных отметках и заканчивает круг за 1:18.233. Култхард выезжает на запасной машине — на основной заглох двигатель, его успели заменить, но Дэвид предпочел не рисковать — и оказывается третьим. Следом круг начинает Райкконен, но в 6-м повороте ошибается на торможении и выскакивает на гравий. Кими возвращается на трассу, но потеряно слишком много времени, и финн сворачивает в боксы. Уэбберу на этот раз не удается сотворить в квалификации маленькую сенсацию — шинам недостает сцепления с полотном. Панис, даже не слишком удачно пройдя последний сектор, оказывается вторым.

16-20 Баттон несколько раз чуть ошибается по ходу круга, но уступает лишь времени Алонсо. Да Матта, впервые оказавшийся в "элитной" группе, страдает от избыточной поворачиваемости Toyota и не подтверждает вчерашнюю скорость. Баррикелло великолепно начинает круг, но затем допускает помарки и уступает Алонсо и на втором, и на третьем секторе. Но задела Рубенса хватает, чтобы стать лидером — 1:18.020! Renault Трулли выглядит неплохо, но не более того — итальянец третий. Окончательно точки над i расставляет М. Шумахер. Реализовав потенциал новой F2003-GA, немец показывает 1:17.762 и выигрывает поул.

1 Алонсо стартует лучше пилотов Ferrari, но М. Шумахер и Баррикелло умело разыгрывают командную карту и сдерживают натиск испанца. Правда, в Elf красные машины едва не сталкиваются, и Рубенсу приходится выехать на обочину. Во втором повороте не удается разминуться Трулли и Култхарду — для итальянца гонка закончена, британец вынужден посетить боксы, а еще несколько пилотов повреждают машины в толчее, после чего Френтцен и Ферман также отправляются на пит-лейн, а Панис теряет много мест. Гонка тем временем нейтрализована пейс-каром — еще на стартовом поле Райкконен налетел сзади на заглохшую машину Пицциония.

4 Хайдфельд также сворачивает в боксы и перемещается с 10-го места на 17-е.

6 Рестарт, и вновь очень бледно смотрится Баррикелло (2-й) — его едва не обгоняет Алонсо. Улучшают позицию Монтойя (6-й), Панис (12-й) и Култхард (16-й), причем Дэвид обгоняет сразу двух соперников по ходу круга.

9 Ферстаппен (12-й) не может сопротивляться атакам Уэббера в Elf, и этим пользуется также и Култхард, оставшая Minardi Йоса позиди в Renault.

12 Сворачивает на пит-лейн и прекращает гонку Вильнев (7-й) — отказ двигателя.

13 Панису (10-й) удается обогнать Физикеллу (в Elf) и Уилсона (перед La Caixa).

14 Череду пит-стопов начинают Баттон (6-й; 6.2) и Ферстаппен (13-й), теряя шесть и три места соответственно.

16 Боксы посещают Панис (7-й; 9.6) и Уилсон (8-й), пропуская по семь соперников каждый.

17 Алонсо (3-й) совершает плановый пит-стоп (7.2), пропуская гонщиков Williams, а да Матта (6-й) — Физикеллу.

18 В повороте Elf после контакта с BAR Баттона увязает в гравии машина Култхарда (9-й). Сам Джонсон отправляется в боксы и откатывается на последнее (15-е) место. Р. Шумахер (3-й; 9.2) и Уэббер (8-й; 11.2) теряют на пит-лейн две и четыре позиции соответственно.

19 На пит-стопе М. Шумахер (1-й; 7.6) и Монтойя (3-й). Немец продолжает гонку 2-м, колумбиец — 5-м.

20 Баррикелло (1-й) закрывает волну остановок в группе лидеров (7.0) и пропускает вперед не только Михаэля, но и Алонсо. Других перестановок в первой пятёрке нет.

22 Заминка с заправочной машиной (24.7) отбрасывает Физикеллу с 6-го на 14-е место. Панис (10-й) обгоняет Хайдфельда.

24 Оливье поднимается еще на одну строчку вверх, оставив позади Фермана (7-й) перед Repsol.

25 Ферман (8-й) посещает боксы и перемещается на 14-е место.

27 Гонщик Jordan по-прежнему в центре внимания — пропуская лидеров на круг, Ральф (14-й) ухитряется опередить собственного напарника после Banc Sabadell.

28 Борьба во втором десятке кипит не на шутку: Ферстаппен (12-й) опережает Уилсона в связке 7-го и 8-го поворотов, а в La Caixa британца обгоняет еще и Ферман. В конце круга Ферстаппен сворачивает на пит-лейн и откатывается на 15-е место.

29 Поднявшийся до шестой позиции да Матта во второй раз останавливается в боксах (7.0) и пропускает Паниса. Уэббер (10-й) опережает Хайдфельда, а Баттону (14-й) удается разом обогнать Физикеллу и Уилсона.

30 Френтцен (8-й) теряет после пит-стопа (8.8) два места.

32 Также останавливается Хайдфельд, откатываясь с девятой на 12-ю позицию.

35 М. Шумахер вновь отдает лидерство, свернув на пит-лейн (6.9) и пропуская Алонсо, Баррикелло и брата.

36 Баррикелло также останавливается (6.8) и перемещается со второй на пятую позицию.

37 Михаэль (3-й) опережает брата после Seat. Пропирировав два круга, Алонсо отправляется в боксы (5.8) и возвращается на трассу позади Ральфа.

38 Посещает боксы Уилсон (13-й), откатываясь на последнее место.

39 Баррикелло (5-й) реализует преимущество свежих шин, опередив Монтойю. Выбывает из гонки Френтцен (9-й) — не выдержала подвеска.

41 Алонсо (3-й) давит на Р. Шумахера и вынуждает того ошибиться в Renault — немец выскакивает на гравий, а в конце круга отправляется в боксы (8.8), откатываясь на шестое место. Также на пит-лейн Панис (6-й).

42 Едва вернувшись на трассу, Toyota француза замирает — подвела КП. Останавливается Монтойя (4-й; 8.6), пропуская да Матту и Р. Шумахера.

43 Посещает боксы и Ферман (8-й), теряя две позиции.

44 Хайдфельд (9-й) опережает Баттона во время синхронного пит-стопа (8.6 против 9.0). Также останавливаются Уэббер (7-й) и Ферстаппен (11-й). Физикелла же прекращает борьбу — подвел мотор.

46 В борьбе за 5-е место Монтойя обгоняет Р. Шумахера перед связкой 7-го и 8-го поворотов.

48 Поднявшийся до 4-й позиции да Матта останавливается в третий раз (7.6) и пропускает оба Williams.

49 М. Шумахер (1-й; 6.9) вновь на пит-лейн раньше соперников, выпускает вперед Алонсо и Баррикелло.

50 Испанец и бразилец (оба — 6.6) также посещают боксы, после чего восстановлен статус-кво.

53 Хайдфельд (9-й) проезжает по пит-лейн (штраф за неподчинение голубым флагам) и пропускает Баттона.

65 Несмотря на атаки да Матты (6-й) и Баттона (9-й), положение сохранилось до финиша. М. Шумахер сокращает отставание от Райкконена в чемпионате, Алонсо вновь на пьедестале, Баррикелло замыкает тройку. Да Матта и Ферман набирают первые очки в Ф-1.

КВАЛИФИКАЦИЯ 1

1'17.130	М. Шумахер
1'17.218	Р. Баррикелло
1'17.613	Дж. Баттон
1'17.793	М. Уэббер
1'18.060	Д. Култхард
1'18.409	Р. Шумахер
1'18.528	А. Пизония
1'18.879	Дж. Физикелла
1'19.050	Н. Хайдфельд
1'20.822	И. Ферстаппен
1'17.149	Я. Трулли
1'17.443	К. да Матта
1'17.746	О. Панис
1'18.862	К. Райкконен
1'18.100	Ф. Алонсо
1'18.461	Ж. Вильнев
1'18.607	Х.-П. Монтойя
1'18.909	Х.-Х. Френтцен
1'19.195	Р. Ферман
1'21.100	Дж. Уилсон
1'17.762	М. Шумахер
1'18.223	Р. Баррикелло
1'18.615	Я. Трулли
1'18.811	О. Панис
1'19.128	Д. Култхард
1'19.427	Х.-Х. Френтцен
1'19.615	М. Уэббер
1'19.646	Н. Хайдфельд
1'20.308	А. Пизония
1'22.104	Дж. Физикелла
1'22.237	И. Ферстаппен
1'20.215	К. да Матта
1'20.623	Ж. Вильнев
1'20.976	Р. Ферман
1'20.976	Дж. Уилсон

КВАЛИФИКАЦИЯ 2

1'17.762	М. Шумахер
1'18.223	Р. Баррикелло
1'18.615	Я. Трулли
1'18.811	О. Панис
1'19.128	Д. Култхард
1'19.427	Х.-Х. Френтцен
1'19.615	М. Уэббер
1'19.646	Н. Хайдфельд
1'20.308	А. Пизония
1'22.104	Дж. Физикелла
1'22.237	И. Ферстаппен
1'20.215	К. да Матта
1'20.623	Ж. Вильнев
1'20.976	Р. Ферман
1'20.976	Дж. Уилсон

Пилот Шасси/Двигатель/Шины

М. Шумахер	Ferrari F2003-GA-227	Ferrari/B
Р. Баррикелло	Ferrari F2003-GA-227	Ferrari/B
Ф. Алонсо	Renault R23-03	Renault/M
Я. Трулли	Renault R23-03	Renault/M
Дж. Баттон	BAR 005-04	Honda/B
О. Панис	Toyota TF103-05	Toyota/M
Р. Шумахер	Williams FW25-05	BMW/M
Д. Култхард	McLaren MP4-17D	Mercedes/M
Х.-П. Монтойя	Williams FW25-04	BMW/M
Х.-Х. Френтцен	Sauber C22-04	Petronas/B
Ж. Вильнев	BAR 005-02	Honda/B
М. Уэббер	Jaguar R4-04	Jaguar/M
К. да Матта	Toyota TF103-02	Toyota/M
Н. Хайдфельд	Sauber C22-03	Petronas/B
Р. Ферман	Jordan EJ13-03	Cosworth/B
А. Пизония	Jaguar R4-03	Jaguar/M
Дж. Физикелла	Jordan EJ13-02	Cosworth/B
Дж. Уилсон	Minardi PS03-04	Cosworth/B
И. Ферстаппен	Minardi PS03-01	Cosworth/B
К. Райкконен	McLaren MP4-17D	Mercedes/M

Пит-стоп
Штраф
Вылет
Двигатель
Тормоза
Масло
Прокор
Подвеска
Столкновение
Акселератор
Коробка передач
Трансмиссия
Гидравлика
Электроника
Топливная система
Радиатор

п — визит на пит-лейн;
к — отставание на круг;
— круги присутствия на трассе машины безопасности
— средние значения показателей за гонку
— старт из боксов

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" — 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	1.6	1.1	3.9	0.7	3.4	1.2	2.3	0.6	1'38.408	1'38.408	М. Шумахер												
2	1.9	1.5	1.0	0.8	1.3	1.2	1.9	0.7	2'25.659	2'21.049	К. да Матта												
3	0.8	1.4	0.9	0.6	1.3	1.2	1.1	0.9	2'26.959	2'23.835	Д. Култхард												
4	1.3	0.9	0.7	0.7	0.6	1.8	1.1	1.0	2'20.468	2'16.417	Х.-Х. Френтцен												
5	0.9	0.3	0.5	1.1	0.3	1.0	0.3	0.4	2'18.790	2'12.330	Д. Култхард												
6	0.9	0.7	1.2	1.6	1.2	1.6	0.5	0.6	1'20.894	1'20.861	Р. Баррикелло												
7	1.1	0.8	1.5	2.3	0.7	2.9	0.5	1.2	1'20.419	1'20.419	М. Шумахер												
8	1.5	0.7	1.6	3.0	0.7	3.7	0.6	2.4	1'20.430	1'20.430	М. Шумахер												
9	2.1	0.5	1.8	3.3	1.2	3.9	0.7	3.6	1'20.588	1'20.588	М. Шумахер												
10	2.4	0.7	1.7	3.8	1.2	4.4	0.6	5.4	1'20.887	1'20.887	М. Шумахер												
11	2.7	0.6	1.8	4.2	1.2	5.1	0.3	7.0	1'21.144	1'21.144	М. Шумахер												
12	3.2	0.6	1.7	4.8	1.3	5.1	0.7	0.5	1'21.052	1'21.052	М. Шумахер												
13	3.5	0.5	1.8	5.4	1.1	4.4	11.9	1.1	1'21.275	1'21.257	К. да Матта												
14	3.2	0.5	1.8	5.8	5.1	n	11.2	4.5	1'21.742	1'20.803	О. Панис												
15	3.3	0.4	1.7	6.2	4.5	10.9	7.4	0.6	1'21.687	1'21.029	О. Панис												
16	3.6	0.5	1.3	6.6	4.0	n	21.7	0.4	1'21.493	1'21.414	К. да Матта												
17	3.6	1.7	n	6.7	n	27.1	0.5	0.6	1'21.585	1'21.462	Р. Шумахер												
18	3.4	n	8.6	15.9	12.5	1.1	n	n	1'21.642	1'21.414	Р. Баррикелло												
19	n	n	23.6	4.8	10.7	0.5	13.3	1.7	1'21.414	1'21.206	Ф. Алонсо												
20	n	1.4	5.1	8.6	4.3	0.3	14.2	1.8	1'22.129	1'21.150	Ф. Алонсо												
21	2.0	3.3	2.8	8.0	6.5	0.3	14.8	1.9	1'20.327	1'20.327	М. Шумахер												
22	2.6	2.5	4.7	7.4	6.2	n	18.0	0.5	1'20.527	1'20.374	Р. Баррикелло												
23	3.3	2.1	5.7	7.7	5.1	21.0	0.3	2.0	1'20.752	1'20.752	М. Шумахер												
24	4.2	1.9	6.5	7.7	3.9	23.2	2.6	0.5	1'21.009	1'21.009	М. Шумахер												
25	4.8	2.2	6.9	7.7	2.7	23.7	5.6	n	1'21.372	1'21.326	К. да Матта												
26	5.3	2.3	7.0	7.8	1.7	24.1	7.4	6.2	1'21.580	1'21.518	К. да Матта												
27	4.8	2.4	7.3	7.9	1.1	23.9	9.1	7.6	1'22.402	1'21.652	О. Панис												
28	6.8	1.5	7.4	7.9	n	24.2	10.8	8.9	1'21.539	1'21.539	М. Шумахер												
29	7.3	3.6	5.9	8.2	n	23.7	12.8	8.1	1'21.274	1'21.274	М. Шумахер												
30	7.1	4.1	7.3	7.6	22.7	1.7	n	20.1	1'21.631	1'21.388	Ф. Алонсо												
31	6.4	4.8	8.3	7.7	21.7	1.2	21.4	9.1	1'21.688	1'21.014	Ф. Алонсо												
32	6.6	5.2	9.2	8.0	20.3	1.2	22.0	n	1'21.374	1'21.374	М. Шумахер												
33	6.7	6.0	9.4	9.1	20.0	1.4	21.3	19.1	1'21.068	1'21.068	М. Шумахер												
34	6.4	7.0	9.7	9.7	18.6	1.6	21.8	19.2	1'21.353	1'21.031	Ф. Алонсо												
35	n	8.1	10.0	10.2	17.7	1.4	22.5	18.7	1'25.345	1'21.095	Ф. Алонсо												
36	n	19.9	0.3	9.8	17.3	1.5	22.7	18.4	1'21.097	1'21.097	Ф. Алонсо												
37	n	1.6	9.4	2.4	13.9	1.6	23.1	18.5	1'25.079	1'21.813	М. Шумахер												
38	4.1	0.4	9.3	0.7	15.1	1.2	23.6	34.4	1'20.324	1'20.324	М. Шумахер												
39	5.8	0.4	9.5	1.8	14.7	1.8	22.3	35.6	1'20.587	1'20.587	М. Шумахер												
40	7.4	0.4	8.3	3.2	14.2	1.7	23.2	36.3	1'20.738	1'20.738	М. Шумахер												
41	8.4	9.0	n	4.3	15.2	n	23.7	36.9	1'20.609	1'20.609	М. Шумахер												
42	8.1	9.9	n	19.8	8.4	16.2	39.5	6.7	1'20.775	1'20.476	Ф. Алонсо												
43	7.5	11.6	19.0	9.9	2.8	12.5	n	47.3	1'21.336	1'20.757	Ф. Алонсо												
44	6.7	12.0	19.4	12.2	0.7	n	n	n	1'21.732	1'20.896	Ф. Алонсо												
45	6.4	12.3	20.3	14.3	0.2	40.1	47.0	2.1	1'21.151	1'20.882	Ф. Алонсо												
46	5.3	12.6	21.2	16.2	2.1	36.5	48.8	1.5	1'22.031	1'20.922	Ф. Алонсо												
47	5.1	13.1	21.5	17.3	4.4	33.8	51.1	1.1	1'21.161	1'20.932	Ф. Алонсо												
48	4.9	14.1	19.1	59.1	6.2	31.9	52.9	1.1	1'20.730	1'20.594	Ф. Алонсо												
49	n	14.5	41.7	7.8	2.4	27.8	54.7	1.1	1'25.095	1'20.762	Ф. Алонсо												
50	n	n	38.0	9.8	2.2	26.1	56.4	0.9	1'25.347	1'22.676	Х.-П. Монтойя												
51	6.1	14.2	20.1	11.5	1.7	25.4	57.6	1.1	1'20.307	1'20.307	М. Шумахер												
52	6.4	13.0	22.8	13.2	1.9	25.5	57.3	1.6	1'21.055	1'20.143	Р. Баррикелло												
53	6.6	12.8	24.3	14.9	2.3	23.4	58.8	2.1	1'21.169	1'21.169	М. Шумахер												
54	7.9	11.9	26.1	16.4	1.1	23.4	60.6	0.8	1'20.488	1'20.488	М. Шумахер												
55	8.2	11.5	28.0	18.2	0.9	23.8	61.3	0.3	1'20.962	1'20.791	Р. Баррикелло												
56	8.9	11.8	28.9	20.4	0.3	23.3	62.2	0.6	1'20.883	1'20.883	М. Шумахер												
57	9.5	12.4	29.5	22.6	0.3	21.0	64.7	0.3	1'21.011	1'21.011	М. Шумахер												
58	9.9	12.5	30.4	24.6	0.3	18.9	67.1	1.2	1'21.474	1'21.474	М. Шумахер												
59	9.5	13.1	31.7	26.2	0.4	16.5	69.9	1.1	1'21.829	1'21.396	Ф. Алонсо												
60	8.1	13.6	32.7	27.6	0.4	15.1	71.3	0.9	1'22.834	1'21.391	Ф. Алонсо												
61	6.5	13.8	34.7	29.4	0.2	13.3	73.6	0.6	1'22.966	1'21.437	Ф. Алонсо												
62	5.8	14.1	36.9	30.2	0.3	11.0	75.9	1.1	1'22.405	1'21.642	Ф. Алонсо												
63	6.0	13.1	39.7	31.4	0.2	8.5	77.8	12.3	1'22.300	1'21.531	Р. Баррикелло												
64	7.4	12.2	41.7	32.0	0.3	6.7	k	k	1'21.700	1'21.700	М. Шумахер												
65	5.7	12.2	44.0	k	k	k	k	k	1'24.745	1'22.993	Р. Баррикелло												



ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИЯ ПОСЛЕ СУББОТНЕЙ КВАЛИФИКАЦИИ



Михаэль Шумахер

Я потерял немного времени в середине и в конце круга и даже думал, что окажусь позади Рубенса, однако я все же проехал быстрее. Вчера я, в общем-то, впервые вывел на эту трассу новую машину, и, как всегда в такой ситуации, нам пришлось изрядно поработать сверх обычного, чтобы надлежащим образом подготовить ее к гонке. Но она уже явно быстрее прошлой, хотя в квалификации накануне не показала весь свой потенциал, поскольку в начале сессии трасса была не в лучшем состоянии. Сегодня же результат очевидно улучшился, а завтра, полагаю, эта машина покажет все, на что способна.

Рубенс Баррикелло

Я очень доволен таким дебютом новой машины, но считаю, что зачетный круг мне не слишком удался. Пришлось пойти на своего рода компромисс: ехать предельно быстро, но осторожно, чтобы не угодить на грязную часть трассы и не вылететь затем с нее, как Кими. Мы не ставили себе целью достичь особого преимущества на прямой или, наоборот, в поворотах. Главной задачей было добиться наилучшего баланса машины в целом, и, кажется, нам это удалось.

Фернандо Алонсо

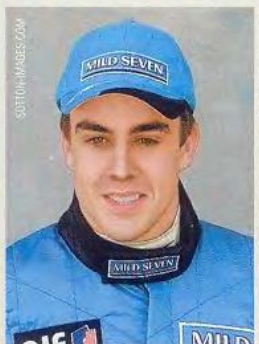
Здесь, перед моими земляками было особенно здорово бороться за поул-позицию с такой топ-командой как Ferrari. Вчера трасса была очень грязной, и я смог показать лишь десятое время в пятничной квалификации, да и сегодня асфальт выглядел не намного лучше, так что я особенно доволен своим результатом. Наверное, можно было бы проехать круг на одну-две десятых секунды быстрее, но на мою позицию это все равно бы не повлияло, и в любом случае я чувствую себя очень уверенным в отношении завтрашней гонки.

ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИЯ ПОСЛЕ ГОНКИ



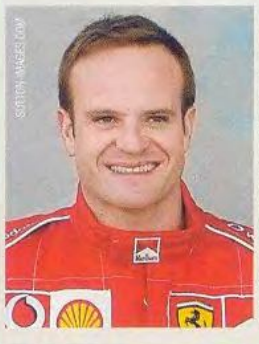
Михаэль Шумахер

Гонка прошла почти идеально. Ее можно было бы назвать совсем идеальной, если бы Рубенс занял второе место, но сделать это ему не позволил Фернандо. На протяжении уик-энда и Ярно, и Фернандо показывали очень высокие результаты, так что мы с полным на то основанием ожидали очень напряженной, насыщенной борьбы гонки, и так и вышло. К счастью, в нашем распоряжении здесь была уже новая машина, поскольку на старой, возможно, победить бы и не удалось. Наша новая машина, скажу я вам, — это что-то особое. Она прекрасна во всех отношениях, и я в нее буквально влюбился. Что же касается шин, то поначалу они, будучи свежими, позволяли ехать быстрее соперников — и это, в частности, позволило мне обогнать Ральфа, но затем, по мере стирания, их характеристики ухудшались. К концу же гонки, по мере нарастания на трассе слоя резины изношенные шины стали держать трассу гораздо лучше, так что ближе к финишу я даже смог поднажать. В общем, я очень доволен.



Фернандо Алонсо

Наша автоматическая система оптимизации старта очень хороша, возможно, она лучшая в Формуле-1, и именно она позволила мне в самом начале даже опередить Рубенса. Однако потом он двинулся наружу, они с Михаэлем едва не столкнулись, и я уже собирался было обогнать обоих, но мне это так и не удалось, как не удалось затем обогнать и одного Баррикелло, бороться с которым было весьма непросто. Зато после первого пит-стопа, вклинившись между Михаэлем и Рубенсом, я, с учетом значительных отрывов и от того, и от другого, оказался уже предоставленным самому себе и мог спокойно поддерживать свой темп. В начале гонки я думал, что Ferrari значительно быстрее, но потом смог даже увеличить свой отрыв от Рубенса. Но самым потрясающим для меня стал последний круг перед 96 тысячами болельщиков с флагами, приехавшими со всех концов Испании и приветствовавших меня. Я никогда не забуду этот день.



Рубенс Баррикелло

В первом повороте мы с Михаэлем оказались близко как никогда. Ближе, наверное, чем даже сейчас, когда мы сидим рядом. Я должен был вернуть свою позицию, опередив Фернандо, однако же и Михаэль предпринял по отношению к нему защитный маневр, подавшись внутрь, и, хотя я уже практически вырвался вперед, мы оказались настолько близко, что для того, чтобы избежать столкновения, мне пришлось тормозить и даже выехать на траву. Но это лишь показывает, насколько мы уважаем друг друга и стараемся не навредить друг другу. Что же касается машины, то она была просто великолепна в течение первых пяти кругов, пока не начали сдвигать шины, из-за чего я уже не мог поддерживать должный темп, а в течение последних пяти кругов гонки эта проблема усугубилась, и я уже не мог соперничать с Фернандо, особенно при обгоне группы борющихся между собой круговых.

ГОНКА ГЛАЗАМИ ПИЛОТОВ. ГРАН ПРИ ИСПАНИИ

Хуан-Пабло Монтойа:

Мы настроили машину иначе, чем обычно, и из-за этого управлять ею стало как никогда трудно, так что я решил не дергаться и поставил задачу просто доехать до финиша, поставив заработать при этом очки. Ближе к концу гонки сцепление колес с трассой значительно улучшилось, и дело пошло на лад.

Ральф Шумахер:

С учетом проблем, с которыми нам пришлось столкнуться по ходу этого уик-энда, мы вполне довольны четвертым и пятым местами. Когда я вылетел с трассы, от машины оторвались какие-то части, что вызвало сильную избыточную поворачиваемость, и шестнадцать последних кругов прошли для меня в трудной, но честной борьбе с да Маттой.

Кристиано да Матта:

Наконец-то весь уик-энд прошел для меня без особых проблем, и я вполне мог бы финишировать и пятым, но в конце гонки было совершенно невозможно обойти Ральфа Шумахера. Из-за чересчур длинного хода педали тормоза я просто не мог поднажать еще больше. Я рад своим первым очкам и уверен, что их у меня будет еще много.

Марк Уэббер:

Я хорошо стартовал и в первом повороте пытался обойти по внутренней траектории Френтцену, во втором — пошел на обгон Вильнева и тут увидел фонтаны пыли от столкновения Трулли и Култхарда. Мне пришлось выскочить в гравий, но там передо мной оказался Култхард. К счастью, переднее крыло моей машины осталось невредимым, и я продолжил гонку.

Ральф Ферман:

Когда на трассу вышла машина безопасности, меня зазвали на пит-стоп, чтобы, добавив мне в баки топлива, затем обогнать лишь двумя дозаправками, и это сработало! Между вторым и третьим пит-стопами я ехал на хорошем комплекте шин, но застрял за Ральфом Шумахером, поврежденную машину которого сильно бросало по трассе, из-за чего я не мог его обогнать. А на последнем комплекте шин пришлось защищать свою позицию от Баттона.

Дженсон Баттон:

Мой старт был не самым удачным, затем долго прогревались шины, и я оказался позади пилотов Williams. После первого пит-стопа я вернулся на трассу позади Култхарда, у которого, судя по всему, было что-то не в порядке с машиной. Я хотел обогнать его по внутренней стороне первого поворота, но он поддался туда же, и это испортило мне всю гонку — пришлось отправляться на пит-стоп с поврежденным передним крылом и проколом левого переднего колеса. А к концу гонки к тому же еще пропали третья и затем четвертая передачи.

Ник Хайндфельд:

В этой гонке мне пришлось туго. На первом комплекте шин машина страдала избыточной поворачиваемостью, второй оказался значительно лучше, но с третьим снова возникли проблемы. К тому же, несмотря на то что я пропустил да Матту сразу же, как только узнал, что он опережает меня на круг, мне все равно назначили штрафной проезд по пит-лейн.

Джастин Уилсон:

Когда машина Пиццони застряла на старте передо мной, мне пришлось объехать ее. Из-за этого я оказался недостаточно быстр перед первым поворотом, и Йос меня опередил, но затем мне удалось удачно проскочить между столкнувшимися машинами и в двух последующих поворотах обойти по внутренней траектории Jordan и по внешней — Sauber, выйдя, таким образом, на девятую позицию. Затем я лишь старался поддерживать темп.

Йос Ферстаппен:

На первом комплекте шин мне было ехать довольно трудно, машина страдала сильной избыточной поворачиваемостью. Поэтому мы приняли решение провести ранний пит-стоп и применить стратегию трех остановок. На втором комплекте шин машина поехала гораздо лучше, быстрее, и я рад, что нам удалось благополучно финишировать.

Джанкарло Физикелла:

Сначала в ходе моего пит-стопа отказало запорочное устройство, и пришлось воспользоваться другим, из которого мне залили слишком много топлива. Затем через несколько кругов лопнула доска скольжения, ухудшилось сцепление колес с трассой, и машиной стало очень трудно управлять. Ко всему прочему ближе к концу гонки еще и мотор забарахлил — я стал терять скорость и был вынужден сойти.

Оливье Панис:

Я разочарован. В течение всего уик-энда мы были на высоте, да и в гонке, используя стратегию двух пит-стопов, выглядели хорошо, что позволяло рассчитывать на очки. Мой сход, по-видимому, был вызван неисправностью коробки передач, но это еще требует проверки.

Хайнц-Харальд Френтцен:

После старта я оказался на той же стороне трассы, что и столкнувшиеся Култхард и Трулли, и потерял много времени. Поскольку на трассу выехала машина безопасности, мы решили сразу провести дозаправку. После второго пит-стопа машина вела себя прекрасно, я смог поднажать, но затем после наезда на бордюр лопнул рычаг левой передней подвески.

Дэвид Култхард:

Удачно стартовав, я обошел много машин, а после первого поворота выиграл еще несколько позиций. Я знал, что во втором повороте будет тесновато, поэтому постарался оставить идущей впереди машине больше места, но Ярно врезался в меня сзади. Пришлось отправляться в боксы, но оказалось также повреждено днище машины, и ею стало трудно управлять. Впрочем, надежда на очки еще оставалась, пока не угодил в столкновение с Баттоном.

Жак Вильнев:

Я был настроен очень оптимистично, поскольку в баках моей машины было гораздо больше бензина, чем у Дженсона, а после ухода с трассы машины безопасности я был уже позади него. Я вполне мог бы побороться с Монтойей, но вся наша прекрасная подготовка к гонке пошла насмарку вновь все по той же причине, что обидно...

Ярно Трулли:

Я хорошо стартовал и спокойно ехал своей дорогой, как вдруг во втором повороте меня порезал совершенно неожиданно выскочивший снаружи Култхард. Он врезался в меня и выбил с трассы. Очень жаль, поскольку эта гонка могла сложиться для меня превосходно.

Антонио Пиццони:

Я очень расстроен. В последние дни мы добились значительного прогресса в работе над машиной, и поэтому особенно жаль, что мне не довелось воплотить этот прогресс в гонке. Просто-напросто отказала система оптимизации старта — точно так же, как в Имоле, и, к сожалению, еще одной жертвой этой неисправности стал Кими.

Кими Райкконен:

Ужасная и короткая для меня гонка. Мне удался старт, и я поравнялся с одной из Minardi, когда увидел, что мне не остается ничего другого, кроме как врезаться в застрявшего на старте Пиццони. Жаль, но такое случается, когда уходишь в гонку с конца стартовой решетки.



— У нас в Jaguar девиз: каждому мужику — по юбке!



— А вот еще был случай...
Впрочем, тебе об этом пока еще рано



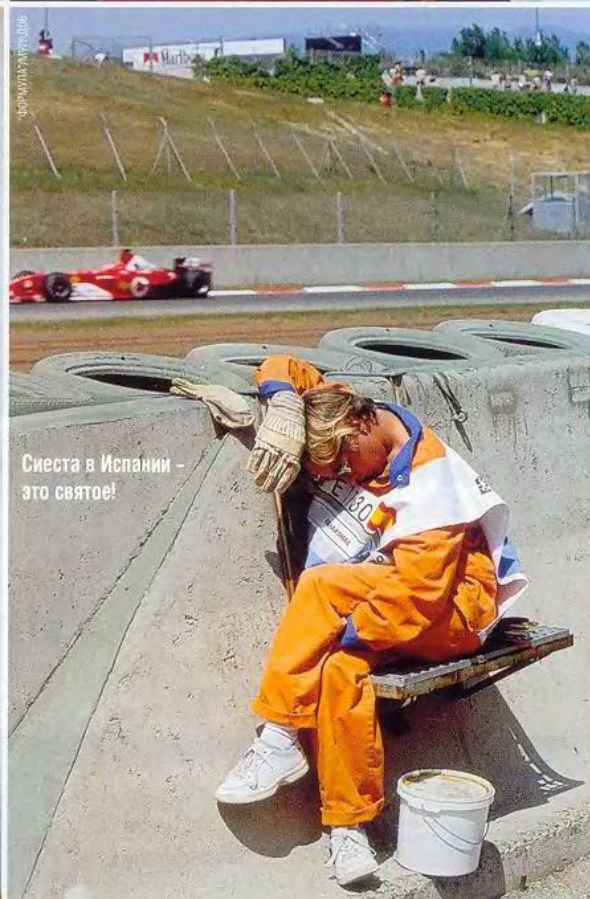
После ухода из
Jaguar Лауде
пришлось все
начинать с нуля.
Даже с двух
нулей



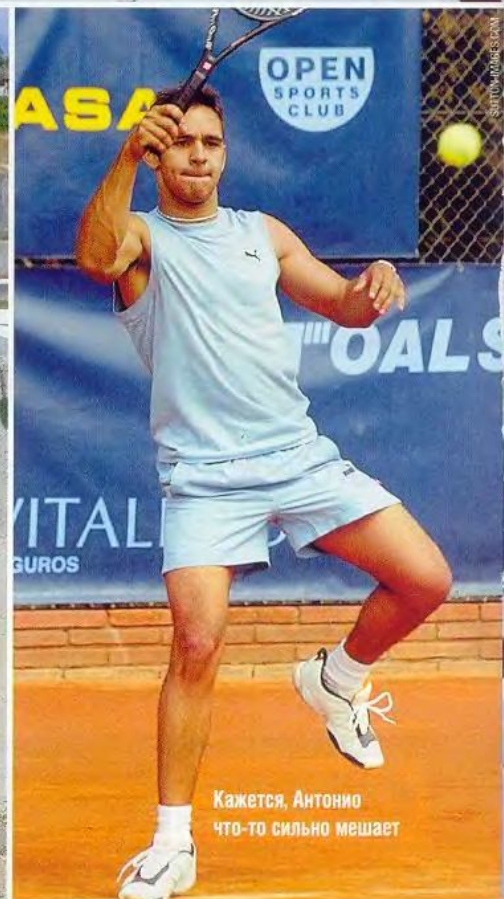
Желтых флагов на всех судей не хватило



— Я налью, и ты налей — будут гонки веселей!



Сиеста в Испании —
это святое!



Кажется, Антонио
что-то сильно мешает



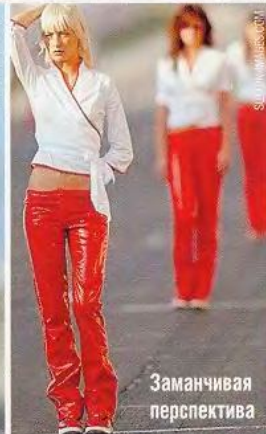
Трулли подложили большую свинью



- Гонка была... просто улет!



Решила подкатиться к гонщику



Заманчивая перспектива



- Боюсь, у этой Toyota какая-то атипичная неисправность



Решили проникнуть в пaddock зайцами

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



- В каком ухе Шум?



Волчонок поджал лапки. Видимо, Красная Шапочка наехала
Алексанян Артур
Россия, Москва



Ник Хайдфельд и Петер Заубер. Один день в Москве

“Раздеваться?” – с дрожью в голосе спросили у своих безжалостных истязателей несчастные немец и швейцарец, уже и без того изрядно посиневшие на московском холоде и все еще надеющиеся на снисхождение. “А как же! – хором ответили истязатели. – Вещи давайте сюда, а сами – к стенке!” “Что ж, воля ваша. Только уж цельтесь точнее, чтобы долго не мучиться”, – обреченно вздохнули жертвы этого произвола, отдавая свои вещи и оставаясь на пронизывающем ветру в одних лишь тоненьких рубашках. И в следующий миг защелкали затворы...

С такого экстремального эпизода началась прогулка Петера Заубера и Ника Хайдфельда по Москве. Но не торопитесь ужасать-

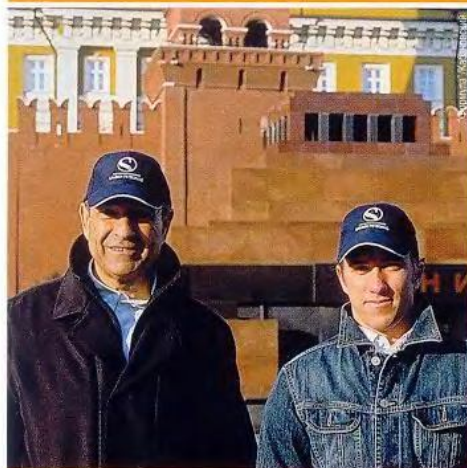
ся: нападению вооруженных грабителей гости столицы, к счастью, не подверглись. В роли безжалостных злодеев выступили всего лишь журналисты “Формулы”. Именно они ранним апрельским утром активно щелкали затворами своих камер, фотографируя окоченевших иностранцев на фоне кремлевской стены. Впрочем, в Москву владелец и гонщик команды Sauber нагрянули отнюдь не в качестве праздных туристов, а как официальные гости крупнейшего российского оператора сотовой связи, компании “Мобильные Теле-Системы”, которая, как известно, стала в этом году спонсором швейцарской “конюшни”. Ну а мы воспользовались предоставленной нам эксклюзивной возможностью участвовать в организации этого визита и сопровождать

уважаемых гостей в течение всего времени их пребывания в российской столице.

8 часов утра

Отель “Балчуг-Кемпински”, что всего в пяти минутах ходьбы от Кремля. В холле появляется заспанный, взъерошенный, без особого тщания одетый в потертый джинсовый костюм и довольно индифферентный к происходящему вокруг невысокий парнишка. Без привычного комбинезона в цветах Sauber Ника Хайдфельда не сразу и узнаешь, даже если прекрасно с ним знаком по регулярному общению на этапах чемпионата мира. В нем нет внешней царственности и надменности, которая отличает Михаэля Шумахера, нет стати Дэвида Култхарда или присущего Жаку

Петер Заубер:
“Новые правила? Мне
они нравятся.
Особенно новая
система начисления
очков. Чем больше
очков заработают
мои гонщики, тем
больше будет моя
прибыль”



После почти зимнего холода Красной площади в уютной и теплой радиостудии гостей изрядно разморило

“О, Ленин!” – обрадовались Ник и Петер, узнав, на фоне чего их фотографируют

Команда Sauber благодаря спонсорскому соглашению с компанией МТС стала теперь “чуть-чуть российской”



Вильневу харизматического магнетизма, и он далеко не мачо и не плейбой, как Монтойя и Ирвайн. Как говорится, простой немецкий парень. Что несколько не мешает ему быть весьма хорошим гонщиком, и, что особенно важно с точки зрения журналиста, неплохим собеседником.

Появившийся пятью минутами ранее Заубер – полная противоположность Хайдфельду: как всегда, очень подтянутый и солидный господин, в присутствии которого хочешь не хочешь, сам подтянешься и станешь более церемонным. Но до чопорности это не доходит, герр Заубер неизменно приветлив и любезен, и в ожидании Ника мы сразу же вступаем в беседу: обмениваемся впечатлениями о недавнем бесподобном Гран При Бразилии, о предстоящем через пару-другую дней Гран При Сан-Марино и, по итогам трех первых этапов, конечно же, об эффективности новых правил. “На наш взгляд, – отмечает Заубер, – в целом они себя оправдывают. Три разных победителя в трех Гран При – это рост зрительского интереса, а значит, и интереса спонсоров. Это хорошо как для спорта, так и, что меня как владельца команды радует в первую очередь, для бизнеса, которым является Ф-1. И уж тем более в этом смысле хороша новая система подсчета очков, на которой мы, кстати, настаивали еще несколько лет назад. Арифметика простая: больше очков, заработанных командой, – больше прибыль”.

В стародавние времена каноны отечественной журналистики потребовали бы ввер-

нуть в этом месте что-нибудь про “звериный оскал капитализма”, но, глядя на доброжелательно улыбающегося Петера, этого никак не скажешь. Да, Заубер – самый настоящий “капиталист”, “владелец заводов, газет, пароходов”, но ведь на таких людях и держится, в конечном счете, всеми нами любимая Ф-1. Так что пусть себе наращивают свои капиталы.

До выхода на экскурсию по Красной площади успеваю задать еще лишь один важный вопрос: верно ли, что машины Sauber в скором времени будут оснащаться моторами Mercedes, а не Ferrari, как сейчас?

“Мы сотрудничаем с Ferrari уже более семи лет, и очень этим сотрудничеством довольны, – отвечает Петер. – Но у нас также имеется десятилетний опыт сотрудничества с Mercedes, так что, как говорится, наши двери открыты”. Что ж, герр Заубер не только хороший бизнесмен, но и искусный дипломат...

8 часов 15 минут

Мы идем по Васильевскому спуску. Гостям повезло: хоть на окраинах Москва еще не успела даже освободиться от неприглядных почерневших сугробов и снег продолжал падать буквально накануне, их визит пришелся пусть и на холодный, но все же первый по-настоящему весенний, солнечный день, и центральные улицы и площади столицы уже не утопали в грязном месиве, а радовали глаз своей идеальной чистотой.

Объяви о прогулке по Красной площади владельца команды и гонщика Формулы-1 за-

ранее, так здесь наверняка собралась бы толпа поклонников, но маршрут гостей был известен лишь очень узкому кругу лиц, и редкие в столь ранний час случайные прохожие не проявляли к заезжим знаменитостям никакого интереса. Разве что удивленно смотрели на вынужденный “стриптиз” мужественных иностранцев перед фотокамерами при температуре, близкой к нулю. К тому же график посещения Заубером и Хайдфельдом российской столицы очень плотный, времени в обрез, да и студеной ветер, гуляющий по просторам Красной площади, не располагает к длительной прогулке, и она превращается в спринт.

9 часов утра

На всех парах подъезжая к радиостанции “Серебряный дождь”, слышим в эфире анонс нашего участия в популярной программе “Соловьиные трели”, и уже минутами спустя “шумную толпою” вваливаемся в тесноватую, но уютную студию “Дождя”. После прогулки на холодном ветру здесь гостям пришлось жарко: Владимир Соловьев при непосредственном участии радиослушателей обрушил на них град вопросов самого разного свойства. Хайдфельд, отвечая на них, рассказал о своей карьере гонщика, о том, какво садиться за руль гоночной машины после серьезной аварии (как в прошлом году в Австрии), о своих взаимоотношениях с механиками и другими гонщиками и о многом-многом другом. На провокационный вопрос ведущего о том, может ли пилот Формулы-1



“пить, гулять и веселиться”, Ник ответил так: “Конечно, может. Если не хочет ничего добиться. Если же хочет, то без самоограничения не обойтись. А уж когда добьешься того, чего хотел, можешь дать себе волю”.

Петер Заубер, в свою очередь, дал профессиональный анализ состоянию дел в Формуле-1 в последние годы. Но, вероятно, специфика вопросов во многом определяется спецификой страны. И один из радиослушателей в немалой степени огорошил швейцарца, поинтересовавшись, платит ли тот налоги, или же его “формульный” бизнес является таинственным. Как говорится, у кого что болит...

В общем, часовой эфир прошел плодотворно и непринужденно, а на улице нас ждал приятный сюрприз в лице поклонников Ника Хайдфельда и команды Sauber из числа наших читателей: услышав “родные” голоса в эфире, они со свежими номерами “Формулы” поспешили к радиостанции за автографами.

10 часов 30 минут

Мы уже в картинг-клубе “10 дюймов”, куда, предвзятое вечернее выступление, Ник заезжает “осмотреться и опробовать технику и трассу”. Пока Хайдфельду готовят карт, наш разговор сам собой тоже принимает технический оттенок, и Ник делится впечатлениями о Sauber C22, на котором он выступает в этом сезоне. “Я уже третий год в команде, и очень впечатлен тем, насколько прогрессирует техника Sauber. Это касается и новой мо-

дели. Главное ее достоинство, на мой взгляд, в том, что это очень стабильная машина, она не приносит каких-то неожиданных сюрпризов. Однако первые гонки показали, что ей недостает устойчивости в поворотах. Судя по всему, при ее проектировании была допущена довольно серьезная ошибка в области аэродинамики, и сейчас мы усиленно работаем именно над этой проблемой”.

12 часов дня

Центральный офис МТС. В промежутке между встречей с руководством компании и обедом Ник Хайдфельд дает нам эксклюзивное интервью, которое впоследствии ляжет в основу большого материала о нем, но перед этим мы завершаем начатую еще утром беседу с Петером Заубером.

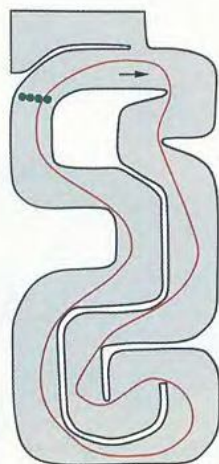
На вопрос о том, какова основная причина замены Фелипе Массы на Хайнца-Харальда Френтцена в этом сезоне, что стало явным отступлением от проводимой Заубером в последние годы “молодежной” кадровой политики, Петер пояснил: “Пример Райкконена показал, что ставка на молодой талант может быть весьма успешной. Фелипе тоже талантливый, очень быстрый и храбрый гонщик, но одной храбрости для достижения серьезного успеха мало. Требуется и техническая грамотность, понимание техники, причем необходимо постоянно развивать это качество. Очень важен и психологический настрой. И во всем этом Масса очень проигрывал в

сравнении с тем же Райкконеном, не говоря уж о Хайдфельде. Наконец, ахиллесовой пятой Фелипе был недостаток опыта, в первую очередь в самой гонке, он просто терялся, не зная, что делать в нестандартных ситуациях. Это приводило к тому, что его выступления и результаты носили очень неровный характер, в то время как нам нужен был пилот, способный выступать на таком же стабильно хорошем уровне, как Ник, и способный так же эффективно работать над усовершенствованием машины. И комбинация Хайдфельд – Френтцен в этом смысле представляется мне оптимальной”.

Что ж, раз речь зашла и о Райкконене, то хотелось бы знать, не обидно ли герру Зауберу, что выращенные им, образно говоря, плоды пожинает теперь другая команда? Немного подумав, Петер отвечает, поначалу взвешивая каждое слово, но заканчивая свое высказывание очень уверенно: “Конечно, некоторую горечь, отпуская Кими в McLaren, я испытал... Но зато это была очень выгодная сделка. Мы заработали на “продаже” Кими очень приличные деньги, и они уже на 100 процентов инвестированы. Например, в строительство собственной аэродинамической трубы, благодаря которой уже в самое ближайшее время мы надеемся существенно улучшить наш автомобиль. Да и на текущие расходы еще осталось. Так что нет худя без добра!”

А все-таки он настоящая “капиталистическая акула”, этот Заубер!

Ник Хайдфельд:
"Если хочешь добиться
успеха, без само-
ограничения не обой-
тись. А уж когда
добьешься того, чего
хотел, можешь дать
себе волю"



Идеальная траектория прохождения трассы
картинг-клуба "10 дюймов" в исполнении
Ника Хайдфельда

Боевой настрой и фирменная экипировка
не помогли, впрочем, Нику установить ре-
корд на непривычной ему трассе

Популярность – великая сила, касается ли
это пилотов Формулы-1 или же журнала,
который о них пишет



17 часов

Вновь картинг-клуб "10 дюймов". Здесь визит представителей Sauber достигает своей кульминации: уже при огромном скоплении представителей прессы и гостей Ник устраивает показательные заезды на 9-сильном карте, после чего делится со всеми желающими профессиональным секретом – рисует на схеме идеальную траекторию прохождения трассы! Справедливости ради, впрочем, стоит отметить, что очень неплохое время прохождения круга, показанное пилотом Формулы-1, все же оказалось хуже рекордного, установленного одним из завсегдатаев клуба. Знай наших!

Тут же состоялся и "гвоздь программы" – финал турнира по картингу "Гран При МТС", и его победители (сильнейшим оказался Илья Каменский) получили свои призы из рук самого Хайдфельда. Помимо этого внимание присутствующих было привлечено, само собой, к выставленному в клубе демонстрационному экземпляру автомобиля Формулы-1 Sauber. Потом наступил черед официальной пресс-конференции.

18 часов

Там же. Выбрав из присутствующих на мероприятии девушек-моделей, одетых в желтые комбинезоны с символикой МТС, самую, на мой взгляд, красивую, я попросил ее и Ника встать рядом и обняться. Нет, у меня вовсе не было коварного намерения,

используя столь мощное оружие как неотразимая красота российских девушек подвергнуть Хайдфельда испытанию на верность его возлюбленной Патрисии. Дай им бог, как говорится, любить друг друга всю жизнь. Цель была совершенно невинная – всего лишь фото, на котором спонсорская поддержка команды Sauber российской компанией получила бы прекрасное образное выражение. Обычно даже самые "морально устойчивые" гонщики не отказывают себе в удовольствии пообниматься с красивой девушкой под столь благозвучным предлогом. Но только, как оказалось, не Ник Хайдфельд. Несмотря на все уговоры и все очарование оказавшейся рядом юной особы, молодой немец, сославшись на наличие у него любимой подруги, категорически отказался "лечь" к кому-либо, кроме нее одной, и даже демонстративно убрал руку в карман – от греха подальше. "Патрисия, скорее всего, никогда и не увидит этого снимка, но я сам не считаю это для себя возможным", – пояснил он. Ну не человек, а просто кремень! Впрочем, не осталась в долгу и наша красавица: она лишь честно сыграла свою роль, также не проявив какого-либо личного интереса к заезжей знаменитости и пошатнув тем самым миф о необычайной популярности героев гоночных трасс среди девушек. Так что, когда видите подобные фото – не верьте глазам своим: все сплошная "подстава"!

Куда больший интерес проявили к пилоту Sauber наши собственные герои гоночных трасс. Сначала с Хайдфельдом довольно долго беседовал Роман Русинов, у которого оказавшаяся пока несостоятельной попытка Сергея Злобина, кажется, нисколько не отбила желания пробиться в ближайшем будущем в Ф-1. Роман предпринимает для этого все необходимые шаги, и пока сам он общался с Ником, его менеджер (и по совместительству отец) провел неофициальные переговоры с г-ном Заубером, который, как известно, заработал себе в последние годы репутацию первооткрывателя молодых талантов.

Заглянули на огонек и Фоменко с Васильевым, но их интерес к Хайдфельду носил не столь прагматичный характер: Николай и Алексей, отдавая дань традиции, хотели пригласить Ника по-свойски попариться в баньке. Но, увы, время пребывания Ника и Петера Заубера в Москве истекло, и вместо банного пара их ждал кондиционированный воздух частного самолета, направляющегося в Женеву.

19 часов

Петер Заубер и Ник Хайдфельд усаживаются в представительский Mercedes, который отвезет их в аэропорт. "Ауфвидерзейн, Москва!"

Борис Мурадов

Благодарим компанию МТС за помощь в подготовке материала



Из рук в руки

"Смотри-ка, Берни устроил еще одно шоу", – бросил мне знакомый итальянский репортер, стряхивая пепел своей вонючей гаванской сигары на асфальт гоночной трассы и презрительно сплевывая на гравий полосы безопасности. И в самом деле, церемония награждения новоиспеченных победителей Гран При Бразилии, устроенная FIA в пятницу накануне старта Большого Приза Сан-Марино в Имоле, выглядела как плохо отрежиссированный спектакль.



Еще до начала действия сценарий повторного награждения триумфаторов бразильской гонки вызвал некоторое недоумение. Зачем было устраивать фарс с торжественной передачей призов за первое место непосредственно из рук Кими Райкконена и Рона Денниса в руки Джанкарло Физикеллы и Эдди Джордана? Почему было не пригласить на эту церемонию и Фернандо Алонсо, который из-за своей аварии не смог подняться на подиум в Сан-Паулу? Почему нельзя было провести нормальную церемонию на пьедестале почета Имолы, а не на стартовой прямой? И, наконец, почему было не устроить ее в воскресенье, перед полными трибунами, тем более что впервые с 1990 года Гран При вручался итальянцу на итальянской земле? Увы, все эти вопросы так и остались без ответов, а потому свидетелями шоу стали лишь несколько сотен болельщиков, забредших на автодром в пятницу к де-

сяти часам утра, да кучка фоторепортеров, столпившихся в последнем повороте фамильной трассы Феррари.

Сам по себе спектакль получился довольно пресным. На прямую выкатили автомобили двух первых призеров предыдущей гонки, после чего Деннис и Райкконен с дежурными улыбками сунули свои бразильские трофеи в руки Джордану и Физико под издевательские аплодисменты механиков Jordan. И лишь финальная импровизация Денниса несколько нарушила натянутую протокольность.

Дождавшись, пока фотографы опустят свои объективы, Рон неожиданно подскочил к Джанкарло и Эдди, выхватил у них только что отданные призы и с напускной обидой зашел к выходу на пит-лейн. Пробежав несколько шагов, Деннис обернулся и, удовлетворенно хихикая при виде вытянувшихся лиц новоявленных победителей, отдал призы одному из механиков Jordan, предоставив Физикелле возможность насладиться своим скромным триумфом и в отсутствие зрителей выйти с итальянским флагом на поклон к фотोगрафам. После чего гонщик и шеф его команды согласились ответить на несколько вопросов.



Джанкарло Физикелла

Очень простой вопрос, Джанкарло: ты счастлив?

Конечно, мне было бы приятнее, если бы эта церемония прошла при полных трибунах. Но я слишком долго, целых восемь лет, шел к этой победе, поэтому теперь ничто не мешает мне насладиться ею. В любом случае, я благодарен FIA за предоставленную возможность отпраздновать бразильскую победу вместе с командой на моей домашней трассе в Имоле.

Последний раз итальянец получал Гран При на домашнем автодроме в 1990 году здесь же, в Имоле. Ты помнишь это?

Да, в 90-м Риккардо (Патресе, — прим. авт.) выиграл здесь Большой Приз Сан-Марино. Я тогда был еще подростком, выступал в картинге, но мечтал когда-нибудь оказаться на месте Патресе и поднять над головой приз за победу в Формуле-1. Сегодня моя мечта наконец стала реальностью. К тому же я, пожалуй, первый гонщик, выигравший свой Большой Приз в пятницу!

Ты сильно волновался, ожидая решения комиссии в прошлую пятницу?

Честно говоря, да, хотя прошлая неделя оказалась очень загружена разного рода мероприятиями, которые отвлекали меня от этих мыслей. Но, знаешь, все говорило о том, что мы все-таки выигнали гонку, и я был почти уверен, что победу в итоге отдадут мне, хотя, конечно, не мог знать этого наверняка.

Ты одержал свою первую победу лишь в своей 110-й гонке. Это почти рекорд! Только Рубенс Баррикелло выиграл первую гонку позже. Ты знал об этом?

Нет, хотя я не удивлен этим фактом. Надеюсь только, что эта победа не станет последней в моей карьере.

Но для того чтобы она не стала последней, тебе не мешало бы перебраться в од-

ну из топ-команд. У тебя уже есть какие-нибудь предложения?

Возможно, но в любом случае я пока не готов обсуждать это с прессой. Извини.



Эдди Джордан

Вы не боитесь, что Джанкарло переманят в одну из богатых команд?

Я мечтаю видеть моих пилотов в топ-командах, хочу, чтобы у Джанкарло появился шанс выиграть чемпионат и уже говорил о нем с руководителями трех ведущих команд.

Вы не хотите удержать его в Jordan?

Я не против, если он останется. Это будет здорово для нашей команды, но, боюсь, не очень хорошо для него. У нас был сложный период, но теперь Джанкарло своей победой в Бразилии придал команде нужный импульс и, надеюсь, дела пойдут в гору. Ему же нужно воспользоваться шансом и попытаться получить место в одной из топ-команд.

Словно в подтверждение слов Джордана, в тот же день Физико был замечен журналистами во время ужина тет-а-тет с Фрэнком Уильямсом. По паддоку тут же поползли слухи, что в 2005 году Джанкарло, скорее всего, займет в команде из Гроу место Ральфа Шумахера, который уже порядком достал Железного Фрэнка своими постоянными претензиями на роль первого пилота. Слова же Уильямса, который на следующий день, комментируя свою встречу с итальянцем, заявил, что контракт Ральфа действует до конца 2004 года и команда не намерена расторгать его досрочно, лишь косвенно подтвердили распространившиеся слухи. Вот так первая и почти случайная победа Физико в Сан-Паулу разом возвела Джанкарло в число основных претендентов на место в топ-командах Ф-1. Удается ли предприимчивому Джордану пристроить своего гонщика в хорошие руки, покажет время.

Владимир Маккавеев



ОФИЦИАЛЬНЫЕ ИТОГИ ГРАН ПРИ БРАЗИЛИИ

11 апреля на совещании FIA в штаб-квартире Международной автомобильной федерации в Париже Джанкарло Физикелла был объявлен новым победителем Гран При Бразилии. Поводом для этого заседания послужили свидетельства того, что, вопреки информации, предоставленной службой хронометража Гран При Бразилии, автомобиль № 11 (Физикелла) начал 56-й круг до остановки гонки. Как было заявлено в предварительном коммюнике FIA: "Если этот факт подтвердится, итоги гонки будут подведены по результатам 54 кругов, а не 53, как было ранее". Заседание началось в 11 часов утра в штаб-квартире FIA на площади Согласия в Париже. В результате несколько часов спустя "изучив подробные данные, предоставленные организацией, ответственной за хронометраж на Гран При (TAG Heuer, — прим. ред.), судьи согласились с тем, что автомобиль № 11 (Физикелла) пересек линию финиша, закончив 55-й круг и начав 56-й, прежде чем был дан сигнал об остановке гонки. Таким образом, гонка была остановлена на 56-м круге. В соответствии со статьей 154 Спортивного регламента Ф-1 итоговая классификация гонки должна соответствовать положению на финише 54-го круга".

Поскольку официальные результаты Гран При Бразилии по итогам 54 кругов были опубликованы FIA уже после подписания майского номера "Формулы" в печать, мы восполняем пробел и приводим итоговые результаты гонки в том виде, в каком они навсегда останутся в справочниках Ф-1.

ГОНКА. ВОСКРЕСЕНЬЕ

Облачно. Дождь-сыро
14.15

Воздух: 21-23 °C
Асфальт: 20-23 °C

№	Пилот	К	Время	ЛК/№	Вср
1 11	Дж. Физикелла	54	1:31'17.748	1'23.454/51	152.902
2 6	К. Райкконен	54	+0.945	1'24.104/39	152.876
3 8	Ф. Алонсо	54	+6.348	1'23.770/41	152.725
4 5	Д. Култхард	54	+8.096	1'23.123/40	152.676
5 10	Х.-Х. Френтцен	54	+8.642	1'23.089/53	152.661
6 16	Ж. Вильнев	54	+16.054	1'22.713/54	152.455
7 4	Р. Шумахер	54	+38.526	1'24.778/46	151.834
8 7	Я. Трулли	54	+45.927	1'25.036/43	151.631
9 14	М. Уэббер	53	+1 круг	1'24.956/50	151.858
10 21	К. да Матта	53	+1 круг	1'27.080/47	149.029
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. Монтойя	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





Смерть матери – это огромное горе. И все в падке Гран При Сан-Марино понимали, насколько сильный удар обрушился на Ральфа и Михаэля, когда утром в день гонки они получили страшное известие. Все искренне сочувствовали их беде, но каждый при этом продолжал делать то, что велит долг.

Долг



10 апреля, за неделю до начала Гран При в Имоле Элизабет Шумахер неожиданно упала у себя дома в обморок. В коматозном состоянии 55-летнюю женщину доставили в одну из клиник Кельна, где у нее обнаружили кровоизлияние в мозг. Была сделана срочная операция, по окончании которой, боюсь осложнений, врачи предложили оставить Элизабет в состоянии искусственной комы.

«Ее состояние стабилизировалось, но мы все еще очень волнуемся за нее. Конечно, перед этой гонкой мы всеерьез задумались, стоит ли нам вообще выступать в Имоле. Мы поддерживаем постоянную связь с ее врачами, а также нашим отцом, который остался в Кельне», – заявил в четверг Ральф Шумахер, едва приняв вместе с Михаэлем в Имоле. Участие в Гран При Сан-Марино не помешало братьям еще раз проведать мать. Визит был запланирован заранее. Михаэль и Ральф не знали, что увидят Элизабет живой в последний раз.

Всего через 45 минут после окончания субботней квалификации, отказавшись отвечать на вопросы жур-

налистов, касавшихся их матери, Михаэль и Ральф в сопровождении жен на синей Maserati команды Ferrari отправились в аэропорт Болоньи, откуда на личном самолете Ральфа вылетели в Кельн. В 17:45 в аэропорту Кельна их встретил отец, и они отправились в больницу. Элизабет оставалась без сознания, и в начале десятого Михаэль, Ральф, Кора и Корина уже вернулись в Болонью, чтобы на следующий день братья могли выйти на старт гонки. Однако еще до того, как оба добрались до автодрома, из Кельна пришло страшное известие: рано утром Элизабет скончалась.

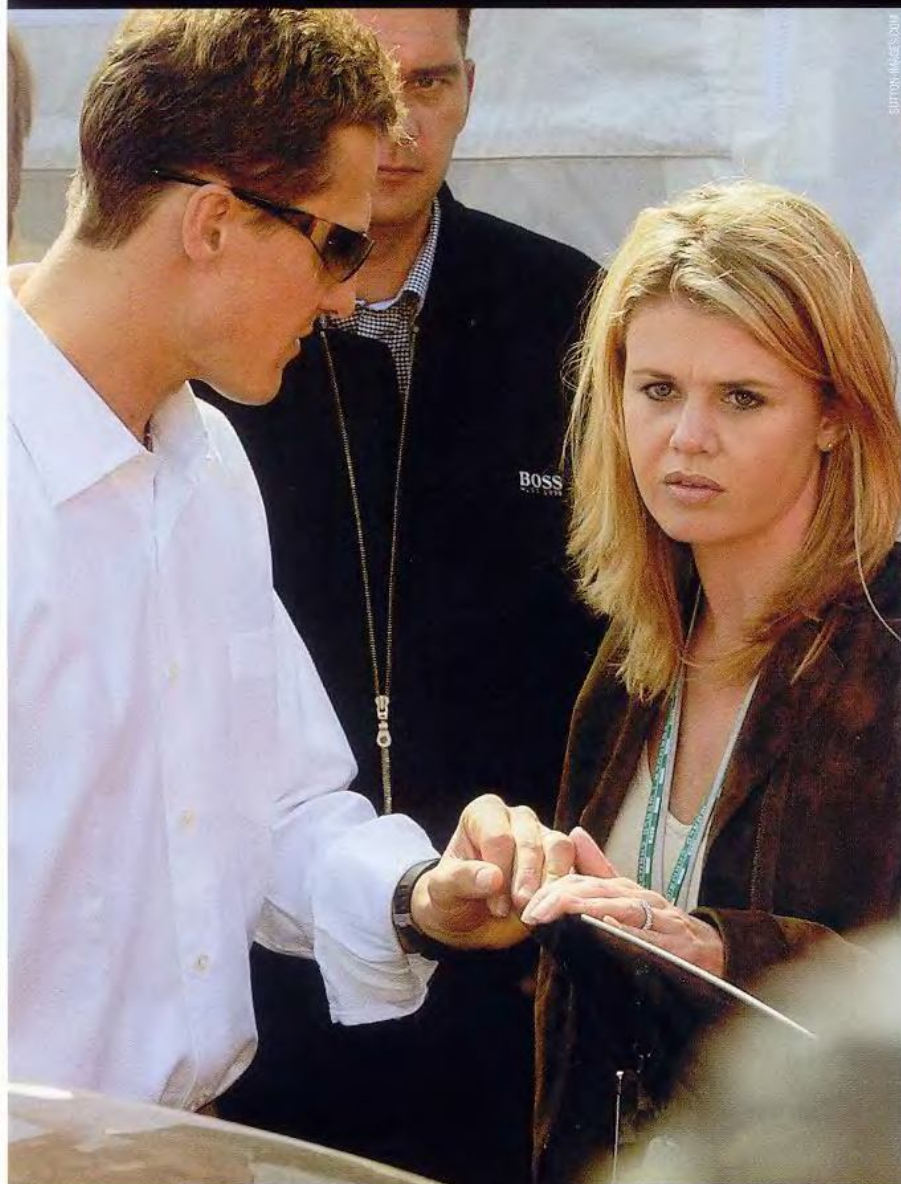
О чем говорили и думали в этот момент Михаэль и Ральф, о чем сожалели и почему приняли то, а не иное решение, можно только догадываться. Но решение было принято. В 9:30 утра в сопровождении Корины на автодроме появился Михаэль. Через 40 минут подъехали и облаченные в траур Ральф с Корой. Поскольку FIA избила обоих братьев от всех формальностей, включая участие в параде пилотов,

все четверо тут же заперлись в своих моторшомах и не выходили оттуда до самой гонки.

Между тем скорбная весть уже облетела паддок, и десятки фотографов и репортеров буквально осадили моторшомах Ferrari. Чем меньше времени оставалось до старта, тем большая толпа собиралась, чтобы запечатлеть развалившегося горем гощика. В 13:10 первую робкую попытку «разогнать» фотографов предпринял помощник Эклстона по оргпроемам Паскуале Латтунеддо, но журналисты не вняли его увещаниям. На протяжении следующих десяти минут представители Ferrari безуспешно пытались отогнать Михаэля от ворот боксов, чтобы тот не попал под объективы фотокамер. В 13:20 пресс-секретарь Scuderia Лука Коланни даже обратился с просьбой о помощи к пресс-делегату FIA Агнес Кайзер, но та лишь бессильно развела руками. Фотографы молча выслушали все призывы к их совести и человечности, но не двинулись с места. Так велел им их профессиональный долг.



Жан Тодт: «Михаэлю сегодня было безумно тяжело, но он все же сделал свою работу. Эта гонка наглядно продемонстрировала, насколько он сильный человек»



Рон Деннис: "У нас у всех есть семьи, и иногда обстоятельства складываются не так, как хотелось бы, но Михаэль и Ральф прекрасно справились со всем, что на них свалилось. Они поступили правильно, и то, что они сделали, достойно восхищения"

В итоге Михаэль, вышедший из автобуса шесть минут спустя с траурной повязкой на рукаве, попал под бешеный обстрел фотовспышек. Сжав губы, он молча прошествовал к боксам и в дальнейшем, чтобы избежать повторения этой охоты, даже не стал вылезать из машины на стартовой прямой. Нелегко пришлось и Шумахеру-младшему.

"Ральф почти все держал в себе, и мы не так много знали о состоянии его матери в последнюю неделю, — признался Фрэнк Уильямс. — Мы получили новость о ее смерти после девяти утра. Конечно, это было ужасно тяжело и для него, и для Михаэля. Думаю, они в принципе были готовы к этому, поскольку за последнюю неделю у нее уже несколько раз останавливалось дыхание. Но в любом случае, я восхищен мужеством Ральфа, поскольку в Формуле-1 нужно быть на 100% уверенным в себе, чтобы сесть в кокпит в таком состоянии".

"Мы бы поняли Михаэля, если бы он отказался участвовать в гонке, — заявил уже после финиша технический директор Ferrari Росс Браун, — но он не сде-

лал этого, превозмог себя и принес команде очень нужную победу. И мы благодарны ему за это".

Однако далеко не у всех поступок братьев Шумахеров вызвал столь безоговорочное одобрение. На следующий день после гонки многие немецкие, итальянские и английские газеты вышли с заголовками вроде: "Зачем тебе эта победа, Шуми?", "Бессердечные герои" и т.д. Нашлись критики и в паддоке.

"Михаэль не хотел стартовать два года назад в Монце после событий 11 сентября, когда погибло три тысячи незнакомых ему людей, так почему же он так легко решился выйти на старт после того, как умерла его родная мать?" — выражал свой скепсис Хуан-Пабло Монтойа.

Так кем же оказались братья Шумахеры? Людьми долга или бессердечными чудовищами?

Был в паддоке по крайней мере один человек, которому однажды довелось пережить подобное и который лучше других знает, что происходило в душе Михаэля и Ральфа. В июле 1997 года, всего через несколько дней после трагической гибели свое-



го отца австриец Герхард Бергер — ныне консультант BMW — вышел на старт Большого Приза Германии и также выиграл ту гонку. “Михаэль точно знает, ради кого он победил сегодня, — заявил Герхард. — Безусловно, это один из самых печальных дней в его жизни, но это здорово, что он сумел посвятить победу своей матери, так же как я когда-то посвятил свою победу отцу. Верхняя ступень пьедестала почета — именно то место, где наши родители больше всего хотели бы нас видеть”.

“Я вышел на старт, потому что уверен — мама хотела бы, чтобы я выступил в этой гонке, — заявил Михаэль через несколько дней после своего победного финиша. — Она любила смотреть, как мы гонялись в картинге, и приходила на все мои детские гонки. Родители всегда поддерживали нас и сделали все, чтобы мы могли заниматься этим спортом. (В свое время, когда Шумахеры еще не были столь обеспеченными людьми и Рольф с Элизабет почти все собственные средства вложили в строительство в Керпене картодрома для детей, Элизабет продава-

ла на трассе хот-доги, чтобы хоть как-то свести концы с концами, — прим. авт.). Именно они заложили фундамент наших побед. И эту победу я хочу посвятить маме”.

После гонки Михаэль поднялся на пьедестал, хотя FIA предоставила ему право не делать этого. Но от участия в пресс-конференции уклонился. Он сделал то, что должен был сделать, и не испытывал никакого желания объяснять причины своих поступков. И вновь немцу пришлось пробиваться сквозь толпу к машине с тонированными стеклами, подогнанной к заднему выходу из моторхоума. А фотокорреспонденты, плотным строем окружившие автомобиль, молча и упорно делали свою работу. И никто не спрашивал, что происходит у них в душе.

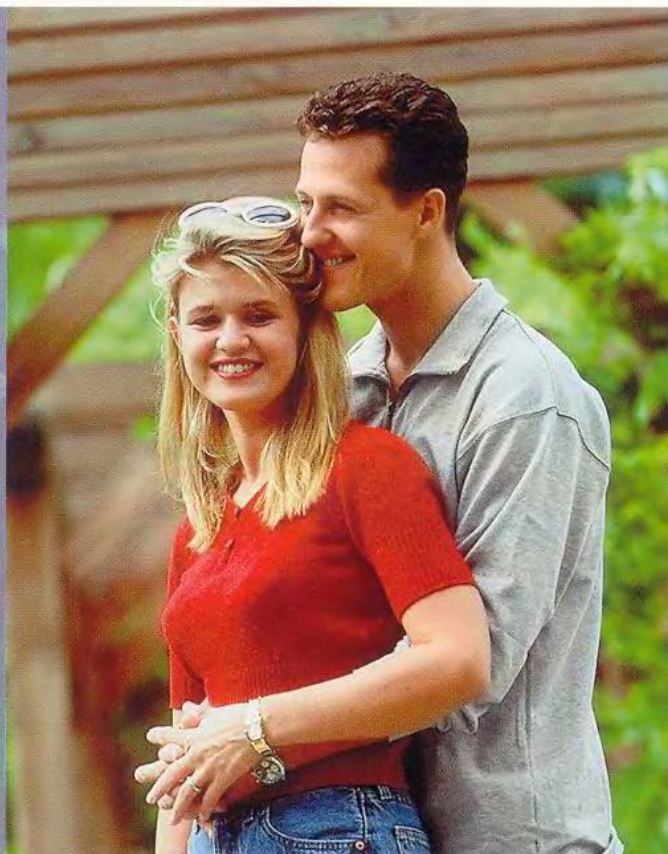
Сыновний долг — это долг перед людьми, которые дали тебе жизнь. Его нельзя оплатить. Тут не помогут ни скорбь, ни стенания. Можно только жить и быть счастливым.

Владимир Маккавеев



Ники Лауда: “Михаэль и Ральф рождены гонщиками, и они настоящие профессионалы. Это звучит немного жестоко, но, думаю, в гонке они смогли не думать о смерти матери и сконцентрироваться на своей работе”

Другой



Такова уж судьба всякого выдающегося профессионала: за его экстраординарными способностями и достижениями часто не видят самого человека. К Михаэлю Шумахеру это относится, возможно, как ни к кому другому. Несметные толпы почитателей его таланта воспринимают его лишь как своего кумира — одного из лучших в истории Формулы-1 гонщиков. Многие же и вовсе склонны считать его неким бездушным роботом, запрограммированным исключительно на достижение очередного результата в гонках и больше ни на что. Недавний эпизод в Имоле, когда всего несколько часов спустя после смерти матери он все же вышел на старт Гран При и добился в нем уверенной победы, казалось бы, подтверждает это.

Шумахер



На этих снимках Михаэль Шумахер запечатлен с самыми дорогими для него людьми (за исключением детей, которых фотографам не часто доводится видеть): с женой Коринной, братом Ральфом, отцом и, конечно же, мамой. Увы, но совсем недавно ее не стало. Когда теряешь мать, теряешь частичку себя самого, и по лицу Михаэля в тот день было видно, как много он потерял...

Между тем это совершенно не так, и ничто человеческое пятикратному чемпиону мира отнюдь не чуждо. Просто Михаэль старается всячески оберегать свою жизнь за пределами гоночных трасс от досужих глаз, и поэтому она, за исключением редких случаев, остается вне поля зрения болельщиков и прессы. Но, право же, стоит воспользоваться таким случаем, чтобы увидеть и узнать Шумахера с другой стороны и обнаружить, что в своей жизни он в первую очередь любящий сын, довольно сентиментальный муж и заботливый отец, а лишь во вторую – хладнокровный автогонщик.

Женщины в его жизни

У Михаэля есть особая причина ценить и культивировать свое семейное счастье. В свое время его отец и мать разошлись, и это стало для него большим ударом. «Развод родителей был очень болезнен для меня, но я счастлив, что они хотя бы не стали врагами, – говорил гонщик спустя годы. – Я забочусь о них и чувствую, что и они по-прежнему так же заботятся обо мне и Ральфе». С отцом Михаэль, равно как и его младший брат, нередко может общаться «без отрыва от производства»: Рольф Шумахер – частый гость

этапов чемпионата мира (хотя никогда не смотрит старт, объясняя это тем, что слишком переживает в этот самый опасный момент гонки). Что же касается мамы Михаэля, Элизабет, то она редко посещала гонки, но на старт Гран При Сан-Марино в день ее смерти он вышел не только и не столько из профессионального долга, сколько для того, чтобы посвятить ей свою победу и почтить таким образом ее память. Ведь именно ей наряду с отцом пятикратный чемпион обязан своей карьерой автогонщика. Они с матерью всегда были очень близки, а в последние годы Элизабет часто навещала Михаэля в его доме на берегу Женевского озера, помогая сыну и невестке нянчить детей.

В своей жене, 33-летней Коринне, Михаэль поистине души не чает. Известно, что когда-то Коринна была подругой Хайнца-Харальда Френтцена, с которым Шумахера связывают уже без малого два десятка лет совместных выступлений в различных гоночных сериях, начиная с картинга. Но потом случился бурный роман с Михаэлем, и под венец в один прекрасный августовский день 1995 года она пошла с ним. С этого момента они стали и до сих пор остаются, если верить Шумахеру, самой счастливой парой.

“Наши с Коринной взаимоотношения прекрасны. На 99 замечательных дней в нашей жизни приходится от силы один, когда что-то не клеится, – сущая мелочь, как если бы таких дней не было вовсе”

Хороший дом, хорошая жена – что, как говорится, еще нужно человеку? А дом Шумахеров в деревушке Вюффлэнс ле Шато на Женевском озере и впрямь хорош. Его окружает поместье площадью 400 “соток”, в нем две спальни, детская, две ванные комнаты, кухня, столовая, гостиная, комната для прислуги, кабинет, видеозал, мини-спортзал и мини-бассейн с сауной



“Я часто думаю о любви и о ее значении для меня, о том, как сильно она связывает меня с Коринной. Я счастлив оттого, что наши взаимоотношения прекрасны, мне страшно даже представить, что они могли бы быть иными. Мы отлично ладим, и на 99 замечательных дней в нашей жизни приходится от силы один, когда что-то не клеится, – сущая мелочь, как если бы таких дней не было вовсе”.

А потом в его жизни появилась еще одна женщина – дочь Джина-Мария. Он именно так и говорит о жене и дочери с большой нежностью в голосе: “Это две женщины, изменившие мою жизнь”. Прежде чем двумя годами позже семейство Шумахера пополнилось еще и сыном, свою нежность и любовь он стал делить между Коринной и малышкой Джиной. “Когда я отправляюсь на работу, непременно целую их обеих, а они обязательно машут мне из окна, – умилялся в то время Михаэль. – Но порой Джина, видя, что я ухожу, начинает плакать, и мне, как и любому отцу, бывает нелегко с ней расстаться”.

Джина-Мария, отвечая папе взаимностью, любит его не меньше мамы. Хотя в ее характере и нет ничего мальчишеского и автогонками как таковыми девочка не увлекается, она очень болеет за отца, держит, как положено, пальцы

скрещенными и непременно звонит ему по телефону поздравить: “Ура, мы победили! Победили!” А когда в 1999 году во время Гран При Великобритании Михаэль сломал ногу, то пояснил дочурке, которой тогда было лишь два с половиной годика, что в аварию он попал из-за того, что не работали тормоза. Джина-Мария пожалела загипсованного папу и, пообещав: “Ничего, я куплю тебе новые”, – тут же побежала к бабушке просить: “Деда, помоги, нам надо купить папе новые тормоза”.

Привязанность, которую Джина-Мария проявляет к отцу, неувидительна, если учесть, что с самого ее рождения Михаэль посвящает ей едва ли не все свободное от гонок время. Вернувшись домой после Гран При Австралии 1997 года, утомленный гонкой и последующим длительным перелетом Михаэль, хоть и сам хотел отдохнуть и поспать, взял на себя ночное кормление Джини. Марии, которой было лишь две с половиной недели отроду, давая отоспаться уставшей Коринне. И так продолжалось в течение практически всего сезона, поскольку первые восемь месяцев своей жизни Джина никак не желала спокойно спать всю ночь. Однако такая нешуточная нагрузка отнюдь не выбила Шумахера из колеи как гонщика: в том году он



Велосипедные прогулки – одно из любимых занятий Михаэля и Коринны. Забавная лохматая собачка рядом – всеобщая любимица Джени. Это же имя, кстати, носит и яхта Шумахеров, на которой они бороздят просторы Женевского озера. Когда же папа Михаэль отправляется “бороздить” на своей алой Ferrari просторы гоночных трасс, Коринна и Джина, бывает, сопровождают его, чтобы не скучал

умудрился заработать (до дисквалификации) всего на три очка меньше, чем ставший чемпионом Жак Вильнев!

“Ничего не поделаешь, – размышляет папа Михаэль, – ведь столь маленькое беспомощное существо испытывает постоянную потребность в родительской опеке, а значит, кто-то из нас всегда должен быть рядом, и тут уж не до сна. И вообще, самое ценное, что ты можешь дать детям, – это свое время. Детишки заставляют тебя спуститься с небес на землю. Будь ты хоть десятикратный чемпион чего угодно, для них ты в первую очередь – папа. Поэтому для меня совершенно естественно делить с Коринной обязанности по уходу за детьми и их воспитанию. Когда я дома, мы через день по очереди встаем утром, чтобы позаботиться о проснувшихся ребятишках, покормить их завтраком. А спать, опять же когда я дома, мы всегда укладываем их вместе. Забота о детях, о семье в целом для нас сейчас – главное”.

Береженого бог бережет

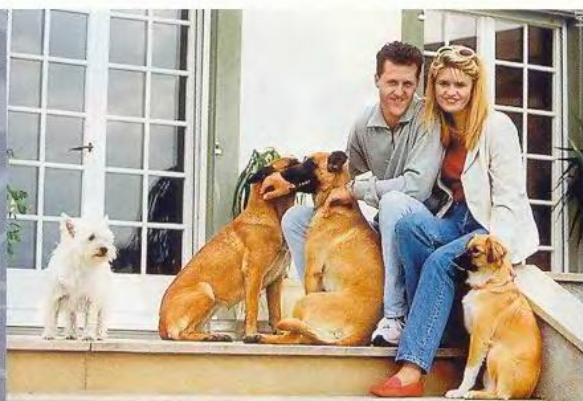
Забота Шумахера о детях доходит, надо сказать, до крайностей. В частности, даже допуская в очень редких случаях фотографов в свой дом, дочь и сына он всячески укрывает от объективов, справедливо опасаясь того, что

дети станут узнаваемы и могут быть похищены. Более осторожным он стал и сам.

“Став отцом, я открыл для себя новую меру ответственности, – рассказывает Михаэль. – Во время гонок я тот же, что и раньше, но в ходе тестов уже не рискую понапрасну, чтобы доказать свое превосходство. И теперь ради того, чтобы проводить больше времени с семьей, я спокойно даю возможность своему партнеру и тест-пилотам работать с машиной больше меня. А ведь в прежние дни все было совсем наоборот! Когда же я возвращаюсь с гонок, то с удовольствием сажусь на пол поиграть с детьми и сам на это время словно становлюсь ребенком. Это прекрасное ощущение, и в такие моменты я вообще забываю о своей профессии. С детьми жизнь становится прекрасней. Даже наши собственные взаимоотношения отходят при этом на второй план”.

На самом деле насчет собственных взаимоотношений Михаэль, надо полагать, изрядно лукавил, иначе с чего бы через пару лет после дочери на свет появиться второму ребенку – сыну Мику? Сынишка, кстати, уже норовит пойти по стопам своего прославленного отца. “У нас есть небольшой электромобиль – копия моей гоночной Ferrari. Эта

Большое место в жизни Михаэля занимают его четвероногие друзья: Джесси, Бонни, Трейси и Фли (Блоха) – практически члены семьи Шумахеров. Как и подобает истинному арийцу, Шумахер не только отличный семьянин, но и прекрасный спортсмен, причем мало того, что автогонщик, но еще и футболист, теннисист, горнолыжник и дзюдоист!



машина был куплена еще для Джини, но ей она пришлась не слишком по душе, зато Мику она очень нравится: уже в год он стал сидеть в ней, а потом и ездить! Я не верил своим глазам – он научился ездить одновременно с тем, как научился ходить!” – восторгается гонщик.

Зато у дочери, как считает Шумахер, такой же характер, как и у него в том же возрасте: “Она всегда точно знает, чего хочет, и, если не получает этого, иной раз начинает отчаянно вопить. Вся в меня, ведь Коринна была очень тихим ребенком, я же, честно говоря, был довольно шептунным. И, насколько я помню себя в детстве, я всегда был свободным в выборе своих занятий. Чем я только ни занимался – футболом, дзюдо, картингом, бадминтоном... И окончательное решение относительно того, какой путь в жизни избрать, также принадлежало мне самому, но при поддержке родителей. Своим детям я хочу предоставить такую же свободу выбора”.

Михаэль Шумахер, впрочем, вовсе не раб пресловутой “слепой родительской любви”: он отдает должное педагогике и даже проявляет изрядную строгость. Сам он, хоть и был в детстве непоседой, но все же особо не озорничал. Самым большим его проступком было сбежать на дискоте-

ку, в то время как он должен был находиться дома. Соответствующим образом он и воспитывает теперь Джину и Мика: “Дети должны следовать определенным принципам, в частности – учиться и выполнять прочие свои обязанности настолько хорошо, насколько могут. И, конечно, они должны знать, что можно, а чего нельзя. Пусть делают, что хотят, но при этом не забывают о своей ответственности. Если, например, они хотят иметь лошадь, они должны ухаживать за ней”.

Живи и дай жить другим

Лошадь Михаэлем упомянута не случайно – Джина обожает лошадей и коров, которые во множестве пасутся на лугах в окрестностях их дома. Да и вообще, домашние животные занимают в семейной иерархии Шумахеров особое место, дети фактически растут вместе со своими любимцами – четырьмя собаками. Так, вестхайленд-терьера Джесси можно чаще увидеть с Джиной и Миком, нежели саму по себе. А полукровка Блоха, которую Коринна подобрала аж в Сан-Паулу, стала своего рода учителем для детей в том, как относиться к животным. “Если Джина слишком сильно и настойчиво дергала Блоху за

“Мы с Коринной горячо любим друг друга, у нас двое прекрасных детей, мы материально обеспечены, у нас замечательный дом, да и с чемпионскими титулами у меня все в порядке. Чего мне еще желать?”



Михаэль и Коринна души друг в друге не чают, но их радость была бы неполной без любимых ими широких просторов и красивых пейзажей. Благо до альпийских курортов от их дома, можно сказать, рукой подать. До соседей же – и того ближе. К ним Михаэль, проснувшись ранним утром по возвращении из дальних странствий, любит сходить с лукошком в руках за парным молочком, яйцами, свежей зеленью и овощами...

хвост, та рычала и предупреждала ее, а однажды даже легонько цапнула за руку, как бы показывая границы дозволенного в обращении с ней, – поясняет Михаэль. – И если поначалу Джина думала, что собака – это что-то вроде игрушки, то теперь она понимает, что такое домашний питомец. И собаки любят ее все больше и больше по мере того, как она сама проявляет все более добрые чувства к ним”.

Выходные дни Михаэль и Коринна обычно проводят с детьми, но когда появляется возможность оставить ненадолго любимых чад на попечение надежного человека (до недавнего времени с этим здорово помогала мама Михаэля), они с большой охотой проводят время вдвоем, наедине, уезжая куда-нибудь далеко и предпочитая открытые безлюдные пространства и прекрасные пейзажи, вроде фантастически красивых скал и каньонов американского штата Юта. Да и дома, в Швейцарии они любят встать пораньше и отправиться на прогулку, чтобы насладиться ранним летним утром. С удовольствием катаются на велосипедах по лесу и играют с собаками. Если же детей оставить не с кем, то на совместных прогулках ими часто занимается Михаэль, отпуская любимую жену “на волю”: “Я и так посто-

янно пропадаю на гонках и тестах, и очень важно, чтобы и Коринна могла хоть немного побыть наедине с собой, без детей и без меня. Она любит дрессировать собак и кататься на лошадях, и я стараюсь дать ей такую возможность. Я считаю, что у каждого из супругов должно быть право и личное время на удовлетворение сугубо личных интересов”.

Любимое развлечение самого Михаэля, пожалуй, футбол. Он считает себя достаточно хорошим футболистом, и с удовольствием не только гоняет мяч в рекламных или благотворительных “звездных” матчах, но и играет за местный швейцарский клуб Aubonne. “Это дает мне возможность ощутить себя просто одним из этих ребят и расслабиться без чрезмерного внимания к себе со стороны окружающих”, – признается пятикратный чемпион.

“Когда меня спрашивают, о чем я мечтаю, я, право же, затрудняюсь с ответом. Мы с Коринной горячо любим друг друга, у нас двое прекрасных детей, мы материально обеспечены, у нас замечательный дом, да и с чемпионскими титулами у меня все в порядке. Чего мне еще желать? Разве что оставаться столь же счастливым человеком как в профессиональной, так и в личной жизни”.

Борис Мурадов

Грустная история аргентинской Золушки

Берни Экклстоуна еще никто никогда не видел растерянным. Во всяком случае, в Формуле-1. Британец вообще редко проявлял эмоции, но все же время от времени на его лице отражалось негодование или, хотя и несколько реже, некое подобие улыбки. Но в этот раз он был именно растерян. Ветер нехотя гонял по трассе кленовые листья, редкие зрители на трибунах позевывали и кутались в теплые куртки, механики в боксах без особой спешки делали свое дело. А Берни все смотрел вслед давно уже покинувшему монреальский автодром Ники Лауде, и слова австрийца – “надоела мне эта езда по кругу” – по-прежнему звучали у босса Brabham в ушах. Только что закончилась пятничная тренировка Гран При Канады-79, и кем можно срочно заменить австрийца, Берни пока не представлял. Впрочем, вскоре лицо Экклстоуна приобрело обычное сосредоточенное выражение. Он обвел взглядом механиков – нет, не то, прошел по паддоку – вновь ни одной подходящей кандидатуры. Теперь Берни был уже готов посадить в кокпит Brabham первого встречного. Пытаясь найти выход из тупиковой, казалось бы, ситуации, Экклстоун даже послал одного из механиков в радиоузел автодрома, чтобы во всеуслышание объявить о невероятной возможности – любой болельщик, у которого есть лицензия на управление автомобилем Ф-1, может прямо сейчас стать напарником Нельсона Пике. Верилось в такое, конечно же, слабо, но чем черт не шутит? Каково же было удивление британца, когда буквально через четверть часа механик вернулся, да не один. Вместе с ним в моторхоум вошел невысокий, широкоплечий и отнюдь не юный уже человек.



Именно за рулем Brabham BT 49 в 1979 году Суниньо добился наивысших результатов в чемпионате мира – девятого места в квалификации и седьмого в гонке. Увы, начислять за это очки начали лишь 24 года спустя



Берни Экклстоун в конце 70-х – начале 80-х сделал Brabham одной из сильнейших команд Ф-1. Британец охотно брал рента-драйверов, поэтому, даже выиграв два пилотских титула благодаря таланту Нельсона Пике и конструктора Гордона Марри (слева), команда так и не получила ни одного Кубка конструкторов

Рикардо Суниньо родился 13 апреля 1949 года в Сан-Хуане, небольшом городке в пригороде Буэнос-Айреса. Еще в школьные годы попробовал себя в картинге и даже кое-что выиграл на местном уровне. Поступив в колледж, про гонки на время забыл, но, получив вожделенный диплом, столкнулся с неприятной действительностью – найти работу, способную приносить нормальный доход, молодой аргентинец не смог. Тут-то Рикардо и вспомнил о давнем увлечении. На дворе было начало семидесятых, имя Эмерсона Фиттипальди уже всюду гремело по миру, в Формуле-1 поднималась новая латиноамериканская волна, и Суниньо отважился вновь попробовать себя за рулем гоночной машины. Сезон в местной Ф-Ford сложился неплохо, и аргентинец решился окончательно – забрал из банка все свои небольшие сбережения и купил билет на трансатлантический авиарейс.

В сезоне-76 имя Суниньо так ни разу и не попало на первые строчки протоколов европейской Формулы-2. Как, впрочем, и на вторые – тон в чемпионате задавали французы – Лаффит, Жабуй, Арну, Тамбэ, а Рикардо так ни разу и не пробился в очковую зону. Немногим лучше дела складывались и в следующем году – лишь в сложнейшей городской гонке в По March 772 аргентинского пилота пересек финишную черту шестым. Еще год спустя, отказавшись от не слишком удачного мотора Hart в пользу более перспективного BMW, Суниньо смог набрать уже восемь очков, однако попадание на пьедестал почета так и осталось для него несбыточной мечтой. И все же, несмотря на более чем скромные результаты, Рикардо отважился оставить Формулу-2 и начал готовиться к дебюту в Ф-1.

В канун 1979 года аргентинец, заручившись поддержкой лондонского бизнесмена Боба Спаршотта, вновь строил планы покорения формульного Олимпа. Спаршотт уже имел небольшой опыт руководства командой – на протяжении двух сезонов, 1975-го и 1976-го, он помогал Анри Пескарولو, который выступал в чемпионате мира на част-

ном Surtees, а потом даже приложил руку к первым шагам в Ф-1 Нельсона Пике. Поначалу дела шли хорошо – начали было даже строить собственное шасси, но незадолго до дебютного Гран При Аргентины Спаршотт спасовал, побоявшись, что его небольшая компания BS Fabrications не сможет обеспечить будущей команде достойный бюджет. Суниньо, оставшись в одиночестве, не хотел сдаваться, попытался было приобрести подержанный Brabham, но тщетно – с мечтой о дебюте в Больших Призах пришлось расстаться. К слову, не прошло и года, как Спаршотт и безо всякой Формулы-1 окончательно разорился, хотя к нашей истории это уже не имеет никакого отношения.

Самое удивительное, что в конце весны 1979 года Рикардо Суниньо все же стартовал в Формуле-1. Правда, всего лишь в британском чемпионате Aurora AFX. Не новый



уже McLaren M23 принес своему пилоту два очка в Тракстоне, а когда его место занял более современный Arrows A1, дела и вовсе пошли замечательно – поул и лучший круг в Ногаро, вторые места в Мэллори-парке, Снеттертоне и том же Тракстоне, а самое главное – победа на этапе в Брэндс-Хэтче. Даже несмотря на то, что Суниньо вступил в борьбу не с начала чемпионата, за одну гонку до конца сезона он уверенно занимал пятое место.

Достаточно заурядная история достаточно заурядного пилота, не правда ли? Но судьбе было угодно в один прекрасный момент совершить столь неожиданный поворот сюжета, какого не ждал ни сам Рикардо, ни кто-либо еще. Все преобразилось в одночасье, словно по взмаху руки доброй феи. Когда в свободный от этапа Аугора уик-энд Су-

Карьера Рикардо Суниньо в Формуле-1 оказалась короткой и, если называть вещи своими именами, блеклой. Но обстоятельства, в которых состоялся его дебют, показывают, что еще совсем недавно в мире Больших Призов были возможны самые настоящие чудеса

ниньо решил слетать в Монреаль на гонку Ф-1, он еще не знал, что его пути с английским чемпионатом разошлись навсегда. Услышав объявление Экклстоуна, прозвучавшее из репродуктора, аргентинец, как и другие болельщики, сначала просто не поверил своим ушам. Но потом, когда остальные стали отпускать в адрес Берни и его команды ехидные остроты, Рикардо вскочил и быстро, как только мог, помчался ко входу в паддок. Ведь «аврововская» лицензия давала ему право управлять автомобилями Формулы-1 в любом чемпионате.

Надо сказать, что в 1979 году команда Brabham переживала не лучшие времена. Ники Лауда и Нельсон Пике (оба в будущем – трехкратные чемпионы мира) в 13 ГП смогли на двоих заработать лишь семь очков. В квалификации

Быть может, если бы Суниньо удалось задержаться в Turrell подольше и поднабраться опыта, он и смог бы продолжить карьеру в Формуле-1. Но на горизонте "дядюшки Кена" появился молодой Микеле Альборето, и места в команде для Рикардо не осталось.



Трасса в Монако всегда предъявляла повышенные требования к гонщику. Хороший пилот частично мог добиться результата на улочках княжества даже за рулем не самой сильной машины. В случае с Суиньи ситуация сложилась наоборот. Нельсону Пике аргентинец уступил 3.026 с



Гран При в Ф-1.....	11	Гонок в Ф-1.....	10
Очков.....	—	(лучший результат в гонке – 7-е место)	
Побед.....	—		
Полу-позиций.....	—	(лучший результат в квалификации – 9-е место)	
Быстрейших кругов.....	—		

Что происходило с аргентинцем после того, как он оставил Tyrrell? Увы, дать однозначный ответ на этот вопрос очень сложно. С уверенностью можно сказать лишь, что имя Суниньо никогда больше не упоминалось в протоколах международных соревнований, и даже в самых серьезных и подробных справочниках история о Рикардо прерывается в апреле 1981 года. Аргентинец покинул мир Больших Призов столь же стремительно, как и появился в нем. Наверное, он мог бы выкатить из дальнего угла гаража старый Arrows, смахнуть с него толстый слой пыли и вывести на старт Формулы-2, и даже, кто знает, рано или поздно подняться-таки на пьедестал. Но Суниньо предпочел уйти. Ведь если ничего не получается даже за рулем прекрасной "кареты", стоит ли пытаться прыгнуть выше головы, обладая лишь "тыквой"?

Дата рождения.....13 апреля 1949 года
Место рожденияБуэнос-Айрес

НОГИ, ХВОСТ... ГЛАВНОЕ – КРЫЛЬЯ!

Современный автомобиль Формулы-1 немалым без антикрыльев. Аэродинамика давно стала ключевым моментом в борьбе за повышение гоночных характеристик машин Формулы-1. А такой авторитетный специалист как технический директор McLaren Эддиан Ньюи вообще считает, что техника Формулы-1 ближе к самолетам, чем к обычным автомобилям.



Первым делом самолеты

Как работает крыло обычного дозвукового самолета? Профиль такого крыла представляет собой некий несимметричный контур (рис. 1, а). Набегающий поток воздуха обтекает это препятствие. Часть газа обтекает крыло вдоль верхней поверхности, часть – снизу. Благодаря специальному профилю крыла поток газа, текущий сверху, вынужден развивать большую скорость, поскольку верхний контур длиннее нижнего. И согласно закону Бернулли (см. врезку) на верхней части крыла возникает большее разрежение, чем на нижней, в результате чего на крыло начинает действовать подъемная сила F_y . Однако поток воздуха трудится не бескорыстно, создавая помимо "полезной" подъемной силы еще и "вредную" силу аэродинамического сопротивления F_x .

Разворот крыла относительно потока воздуха (изменение угла атаки α) приводит к изменению сил F_y и F_x , позволяя таким образом регулировать подъемную силу крыла (рис. 1, б). Путь потока воздуха, обтекающего крыло сверху, в этом случае становится еще больше, соответственно возрастает и подъемная сила. Однако и сила сопротивления при этом растет.

Тем не менее благодаря своей высокой эффективности (коэффициент аэродинамического качества может превышать 20 единиц) и возможности регулирования подъемной силы в широких пределах крылья подобного типа нашли широкое применение в дозвуковой авиации. В автопортре же их просто перевернули и заставили вместо подъемной производить прижимную силу.

Гнуть свою линию

В Формуле-1 "плоские" (с прямой хордой) антикрылья использовались лишь в начале "аэродинамической эры" в конце 60-х годов. Но при малом сопротивлении "плоские" профили обеспечивают сравнительно небольшие коэффициенты прижимной силы C_p , поэтому в чистом виде в Формуле-1 они сейчас не используются. Крылья самолета создают достаточную подъемную силу за счет своей площади и большой скорости набегающего потока. Инженеры же Формулы-1 вынуждены "упаковывать" антикрылья в небольшие объемы пространства, где их размещение дозволено регламентом. А учитывая "тихоходность" автомобилей Формулы-1 по меркам даже дозвуковой авиации, единственным способом увеличения прижимной силы на

антикрыле становится обеспечение большего значения коэффициента C_p с помощью специального профиля.

Как его получить? Очень просто: необходимо изогнуть среднюю линию профиля (рис. 2, а). Такое антикрыло будет работать не только за счет разгона воздуха на нижней кромке, но и за счет разворота потока газа. Возникающие при этом центробежные силы передаются на крыло и вносят свою лепту в создание прижимной силы, то есть используется реактивное воздействие струи воздуха на крыло.

Однако изгибать крыло можно до определенного предела, иначе возникает другое нежелательное явление – срыв потока на задней поверхности. Поток воздуха, текущий вдоль нижней поверхности крыла, не может "впи-

саться" в слишком крутую траекторию, задаваемую профилем, поэтому в задней части крыла образуется зона разрежения, куда затягивается уже миновавший было крыло воздух, и возникают срывные вихри (рис. 2, б). Естественно, что это резко повышает силу аэродинамического сопротивления и снижает эффективность работы крыла.

Сложный состав

Для решения этой проблемы был найден простой путь: крыло большой кривизны необходимо выполнять из нескольких аэродинамических элементов (рис. 3). Газ, пересекаящий сквозной щель, препятствует возникновению зоны сильного разрежения за крылом, исключая появление мощных вихрей и повышая аэродинамическую эффективность крыла. Кроме того, на передних кромках отдельных крыльев возникает дополнительное ускорение потока, что позволяет увеличить прижимную силу, возникающую на таком составном крыле.

Крылья подобной схемы используются на современных автомобилях Формулы-1. Конечно, по максимальной аэродинамической эффективности они уступают крыльям летучих соборатов, зато обеспечивают куда более привлекательные значения коэффициента C_p (рис. 4). График отражает зависимость аэродинамического качества двух типов антикрыльев от коэффициента прижимной силы. По мере увеличения угла атаки до определенного момента аэродинамическое качество растет, потом достигает максимума, оно снижается, хотя коэффициент подъемной силы еще некоторое время продолжает увеличиваться. Затем крыло, по сути дела, перестает работать, и оба параметра снижаются. "Плоское" крыло показывает хороший результат по максимальной эффективности, зато составное криволинейное крыло обеспечивает солидный коэффициент прижимной силы C_p .

Для более эффективного использования пространства, отведенного под размещение антикрыльев, их часто выполняют по схеме "близнец" или "тринипал" (рис. 4, б и в). При этом антикрыло состоит из двух или трех, каждое из которых, в свою очередь, может включать несколько аэродинамических плоскостей. Действующие с начала 2001 года требования ограничивают число аэродинамических элементов в верхней части заднего антикрыла тремя. Ранее это количество было неограничено, и на трассах, требующих большой прижимной силы, задние антикрылья представляли собой внушительные структуры, состоящие из 6–8 узких крылышек. В конечном итоге новый регламент привел к уменьшению общей площади задних антикрыльев и к снижению коэффициента C_p .

Ограничения технического регламента сделали получение достаточной прижимной силы более сложной задачей. Ведь решать проблему теперь приходится не числом, а умением. Ограниченное число аэродинамических элементов нужно расположить друг относительно друга в наиболее эффективном порядке, который, кроме всего прочего,

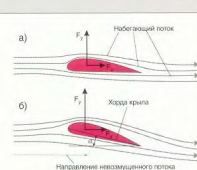


Рис. 1. Принцип работы авиационного крыла



Рис. 2. Антикрылья с изогнутой средней линией (хордой)

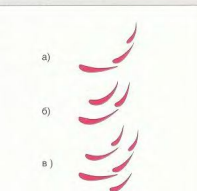


Рис. 3. Составные антикрылья

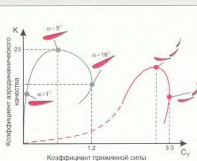


Рис. 4. Характеристики антикрыльев

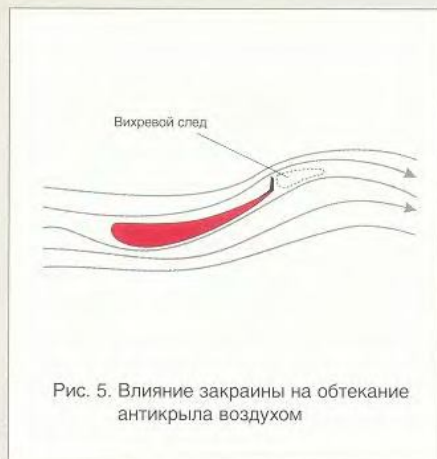


Рис. 5. Влияние закраины на обтекание антикрыла воздухом



Рис. 6. Влияние трассы на обтекание переднего крыла воздухом

Сложная пространственная структура торцевых пластин переднего антикрыла отражает сложную структуру вихревого потока, с которым приходится работать этому аэродинамическому элементу



Рис. 7. Характеристики гибкого и жесткого антикрыла

должен исключать появление нежелательных вихрей. Но оказывается, и срыв потока может служить для увеличения прижимной силы.

Нестись вихрем

Одним из способов повышения прижимной силы, действующей на антикрыло, является применение специальных закраин на его задней кромке (рис. 5). Закраины создают определенное аэродинамическое сопротивление и выглядят на первый взгляд довольно вредными элементами, но возникающее за ними разрежение позволяет еще больше ускорить поток воздуха под крылом и увеличивать таким образом разрежение, действующее на его нижнюю часть. Часто закраины выполняются довольно хитроумной формы при виде спереди, что позволяет нужным образом организовать воздушный поток в поперечном направлении, например, "заманить" его под днище машины.

Как и крылья самолетов, антикрылья автомобилей меняют свои аэродинамические характеристики при изменении углов атаки. Этим пользуются инженеры при точной настройке во время испытаний и тренировок. Однако следует иметь в виду, что пределы эффективных регулировок сложных крыльев Формулы-1 невелики, поэтому, по сути дела, для каждой конкретной трассы разрабатывается своя конструкция антикрыльев, настроенных на требуемую прижимную силу, а изменением угла атаки производят "косметические" регулировки. Антикрылья, разработанные для Гран

При Италии, не дадут желанного преимущества в Монако, сколь ни экспериментировать с углами атаки.

Антикрылья современной Формулы-1 не всегда создаются на основе одного аэродинамического профиля. Очень часто антикрыло имеет различные формы профиля и углы атаки в разных продольных сечениях. Ведь на самом деле поток газа вокруг реального крыла не плоский, как показано на рисунках для наглядности, а трехмерный, да еще изобилующий разнокалиберными вихрями, поэтому для эффективного его обуздания необходимо применять антикрылья замысловатой формы. Особенно в этом смысле выделяется переднее антикрыло, являющее собой сложную трехмерную конструкцию, изогнутую сразу в нескольких плоскостях.

Изучая особенности работы антикрыльев автомобилей Формулы-1, важно помнить, что отдельные аэродинамические элементы работают не обособленно, а в тесной взаимосвязи друг с другом. Например, воздушный поток, попадающий на заднее антикрыло, имеет отнюдь не горизонтальное направление. Сильное разрежение, действующее в задней части машины за диффузором, отклоняет набегающий на заднее антикрыло поток вниз, поэтому передняя кромка заднего антикрыла слегка задрана, обеспечивая безотрывное обтекание крыла ниспадающим потоком.

А на работе переднего антикрыла сказывается близость поверхности трассы. Трасса поджимает воздушный поток к антикрылу (рис. 6),





заставляя газ разогнаться под крылом несколько сильнее, чем если бы оно свободно парило в небесах. В результате повышается разрежение, действующее снизу крыла, и, соответственно, увеличивается коэффициент прижимной силы c_p . Для эффективной реализации подобного "граунд-эффекта" антикрыло должно располагаться достаточно близко к поверхности трассы, однако с начала сезона 2001 года технический регламент ограничивает минимальное расстояние от антикрыла до базовой плоскости величиной 100 мм (раньше оно составляло 50 мм), что, естественно, снижает прижимную силу на переднем антикрыле. Как, впрочем, и было задумано.

Помимо самих аэродинамических плоскостей в конструкцию антикрыла автомобиля Формулы-1 входят вертикальные торцевые пластины, призванные исключить перетекание воздуха с верхней части антикрыла на нижнюю, где действует разрежение. Ведь перетекание воздуха приведет к образованию мощных конусообразных вихрей, что резко снизит аэродинамическое качество всего автомобиля. Торцевые пластины передних крыльев часто имеют небольшие дополнительные дефлекторы для направления воздуха в обход самых ненавистных для спецов по аэродинамике элементов – колес.

У всех свои недостатки

Использованию антикрыльев в гоночных автомобилях присущ один принципиальный недостаток. Дело в том, что и прижимная сила, и аэродинамическое сопротивление антикрыла

Классический авиационный профиль на скоростях автомобиля Ф-1 не слишком эффективен. Поэтому в автоспортивных антикрыльях используются плоскости с сильно изогнутой формой. Конечно, они создают большее лобовое сопротивление, но в данном случае приходится жертвовать аэродинамическим качеством ради "количества" прижимной силы

Первые антикрылья представляли собой, по сути, обычные авиационные профили. Только автоспортивные инженеры перевернули все "с ног на голову". Lotus 49B, Гран При Великобритании '68

Первые антикрылья на гоночных автомобилях выглядели хрупким и не слишком естественным элементом. Brabham BT26A, Гран При Испании '69



увеличиваются пропорционально квадрату скорости автомобиля. Но при движении по прямой гигантская прижимная сила не нужна, тем более не нужно аэродинамическое сопротивление, ей сопутствующее. А антикрыло при большой скорости, как назло, "трудится" особенно усердно, заставляя инженеров постоянно искать компромисс между настройками на быстрые и медленные участки трассы. Избежать этого недостатка помогли бы антикрылья с изменяемыми геометрическими характеристиками. Например, эластичные антикрылья, меняющие форму и угол атаки при увеличении скорости. На рисунке 7 приведены характеристики жесткого и эластичного антикрыльев. Гибкое антикрыло, обеспечивая хорошую прижимную силу в среднем скоростном диапазоне, при увеличении скорости прогибается под напором воздушного потока, уменьшает угол атаки и оказывает куда меньшее сопротивление движению на больших скоростях. Увы, такие антикрылья в настоящее время запрещены правилами, и одной из процедур проверки автомобиля Формулы-1 на соответствие техническому регламенту как раз является определение жесткости его антикрыльев.

Однако только лишь антикрыльями проблема аэродинамической эффективности гоночного автомобиля не исчерпывается. Значительную лепту в создание прижимной силы вносит само шасси, играя роль большого антикрыла, парящего в нескольких сантиметрах над поверхностью трассы. Но это тема для отдельного разговора.

Артем Краснов



ОСНОВНЫЕ ПОНЯТИЯ АЭРОДИНАМИКИ

На любой объект, движущийся в газовой среде, действует аэродинамическая сила F . Силу F для удобства раскладывают на две составляющие. Одна из них направлена параллельно скорости движения объекта, но в противоположную сторону — сила аэродинамического сопротивления F_x . Другая — перпендикулярно скорости движения объекта — подъемная или прижимная сила F_y .

Проводя эксперименты, ученые установили, что часто аэродинамические силы пропорциональны произведению плотности воздуха ρ , квадрата скорости движения объекта относительно воздуха V и характерной геометрической характеристики элемента S , благодаря которой аэродинамические силы возникли (например, площадь крыла):

$$F = c_x \cdot \frac{\rho \cdot V^2 \cdot S}{2}; F = c_y \cdot \frac{\rho \cdot V^2 \cdot S}{2},$$

где c_x — коэффициент аэродинамического сопротивления, c_y — коэффициент подъемной или прижимной силы, ρ — плотность воздуха.

Коэффициент c_x достаточно часто используется и в мире обычных автомобилей. С его помощью характеризуют обтекаемость дорожных машин. Коэффициент c_y отражает

способность объекта создавать подъемную или прижимную силу.

По большому счету, специалисты по аэродинамике в Формуле-1 преследуют две основные задачи: достижение высокого коэффициента прижимной силы c_y и снижение коэффициента сопротивления c_x . Эти коэффициенты связаны друг с другом, и изменение одного ведет к изменению другого. Например, увеличение коэффициента c_y за счет установки дополнительного аэродинамического элемента приводит к увеличению коэффициента сопротивления c_x . Для оценки того, насколько сильно создание той или иной прижимной (подъемной) силы сказалось на обтекаемости объекта, вводят коэффициент аэродинамического качества K , равный отношению c_y к c_x .

Естественно, важны не только величины аэродинамических сил, но и точки их приложения. Точки приложения сил F_x и F_y к автомобилю Формулы-1 определяют его аэродинамический баланс.

Закон Бернулли

Закон Бернулли является одним из проявлений закона сохранения энергии. Суть его можно свести к следующему: при разгоне га-

зового потока давление в нем уменьшается. Наоборот, при торможении потока давление в нем растет. Говоря проще, при разгоне потока молекулы газа как бы "отвлекаются" на движение, соответственно сил на хаотичное "стучание" по поверхности движущегося объекта у них становится меньше, что и проявляется в снижении давления газа.

Благодаря этому принципу возможна работа большого количества технических приборов, например, карбюраторов, в которых разрежение в разогнанном газовом потоке используется для всасывания паров топлива из поплавковой камеры.



Гран При Австралии, Малайзии и Бразилии

ТОЧНАЯ НАСТРОЙКА

Положения технического регламента, касающиеся аэродинамики, стабильны на протяжении уже трех лет, поэтому ни ярких открытий, ни очевидных провалов в этой области на старте чемпионата мы не увидели. В большинстве своем команды занимались «шлифовкой» отдельных компонентов аэродинамического пакета.

Задние антикрылья

Во время «выездной сессии» McLaren заставил говорить о себе больше обычного. Не только потому, что «серебряные стрелы» начали сезон с побед, но и потому, что команда Рона Денниса предложила ряд технических решений, которые, видимо, станут популярны в нынешнем сезоне. В Австралии периферийные секции плоскостей заднего антикрыла MP4-17D были загнуты вверх, что позволило получить равномерное распределение давления воздушного потока по всей ширине плоскости. Это облегчает настройку машины и способствует более равномерному износу покрышек. Справедливости ради стоит отметить, что заднее антикрыло подобной конфигурации впервые в прошлом году предложила Renault (рис. 1, на врезке). Теперь французская команда по примеру McLaren акцентировала кривизну плоскостей (1, 2) во время Гран При Бразилии. Напротив, задняя кромка вспомогательной плоскости (3) была несколько спрям-

лена по сравнению с элементами аналогичного назначения, использовавшимися в первых двух гонках.

На старте чемпионата сложно профилированные плоскости заднего антикрыла стали отличительной чертой машин нескольких команд, в том числе Williams FW25. Интересно посмотреть, насколько проще к решению той же проблемы подошли в Ferrari. В Бразилии на машине Баррикелло в квалификационной и гоночной конфигурации устанавливалось но-

Рис. 2

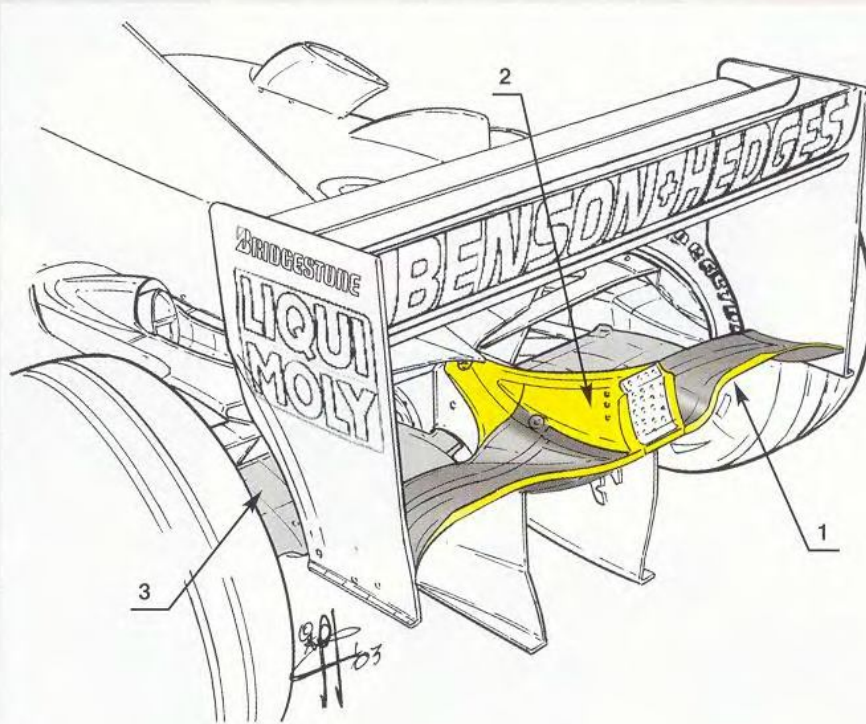
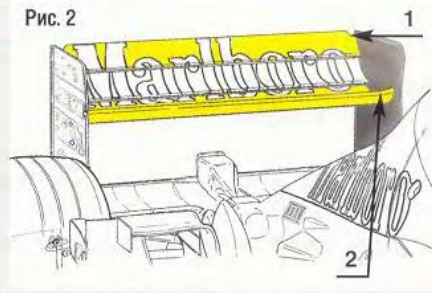
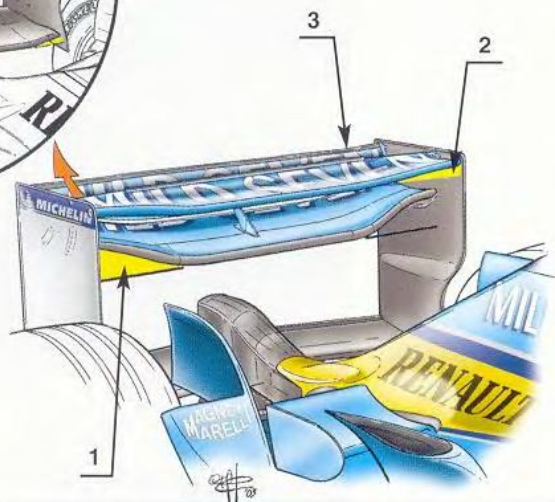


Рис. 3



Рис. 1



вое заднее антикрыло, предназначенное для F2003-GA (рис. 2). Три плоскости антикрыла расположены по классической схеме, причем законцовки основной (2) слегка приподняты. Необычные округлые вырезы (1) на задней кромке вспомогательной плоскости в зоне примыкания к торцевым пластинам, где создаются завихрения воздуха, хорошо заметные в дождь. Вырезы призваны упорядочить воздушный поток для повышения эффективности плоскости.

Если конструкторы Ferrari склоняются к простоте, то специалисты Jordan, напротив, показали пример изощренности в поисках аэродинамического совершенства. Всем, безусловно, запомнится заднее антикрыло EJ13 (рис. 3) с «волнистой» нижней плоскостью (1), интегрированной с узлом крепления (2). К тому же верхний треугольный рычаг задней подвески вместе с тягой схождения закрыт обтекателем (3), имеющим профиль крыла.

Передняя часть

McLaren, возможно, предвосхитил и другую тенденцию, уже в Австралии предложив двухкомпонентные дефлекторы за передними колесами (рис. 4). Основная секция (3)

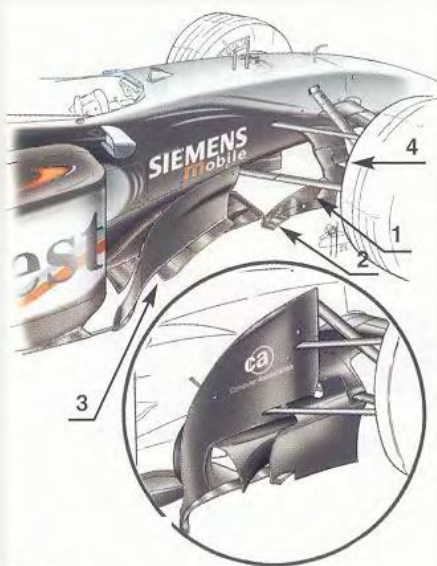


Рис. 4

стала существенно ниже, чем на прошлогоднем МР4-17 (на врезке). Меньший элемент сложной формы крепится к нижнему рычагу передней подвески (4) и имеет по верхней кромке выраженную “ножевидную” зону (1), которую в области действия правила плоского днища маскирует выступ (2). Подобные двухкомпонентные конструкции, возможно, появятся на Ferrari F2003 GA и Williams FW25.

Инженеры команды Jordan предложили элегантное развитие “двухкилевой” схемы, дебютировавшей год назад (рис. 5, на врезке). Отказ от сложной системы крепления рычагов передней подвески (1) к корпусу машины (2) позволил примирить запросы конструкторов и специалистов по аэродинамике. Также в Jordan предпочли установить тормозные суппорты (3) горизонтально вниз. Часть обтекателя “барабана” (4) вокруг тормозного диска приобрела более “зализанную” форму.

Williams FW25 в Бразилии были оснащены новым передним антикрылом (рис. 6). Основ-

ная плоскость (1) приобрела “волнообразные” очертания. В частности, слегка выгнулась вверх ее центральная часть (2). Под плоскостью закреплены два продольных дефлектора (3). Переднее антикрыло схожей конфигурации в межсезонье испытывалось McLaren.

В Ferrari в тренировочных заездах в Бразилии было опробовано асимметричное переднее антикрыло. Левая и правая часть его вспомогательной плоскости, несколько отличаясь по форме и хорде, обеспечивали различную величину прижимной силы для ослабления недостаточной поворачиваемости.

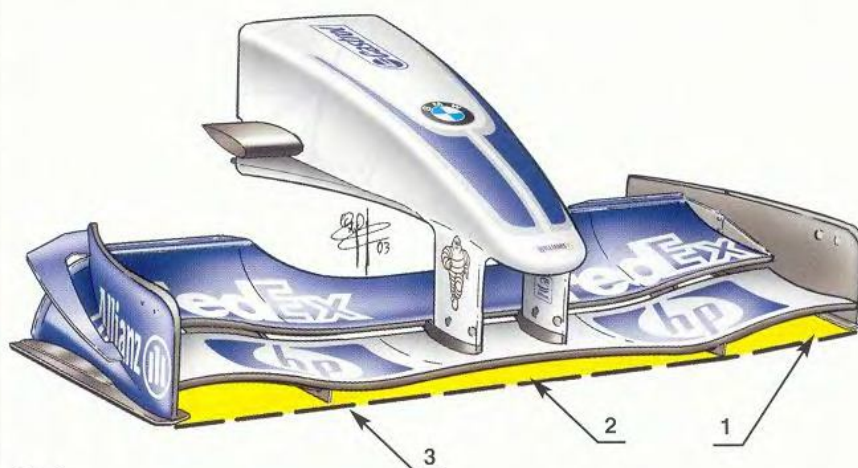


Рис. 6

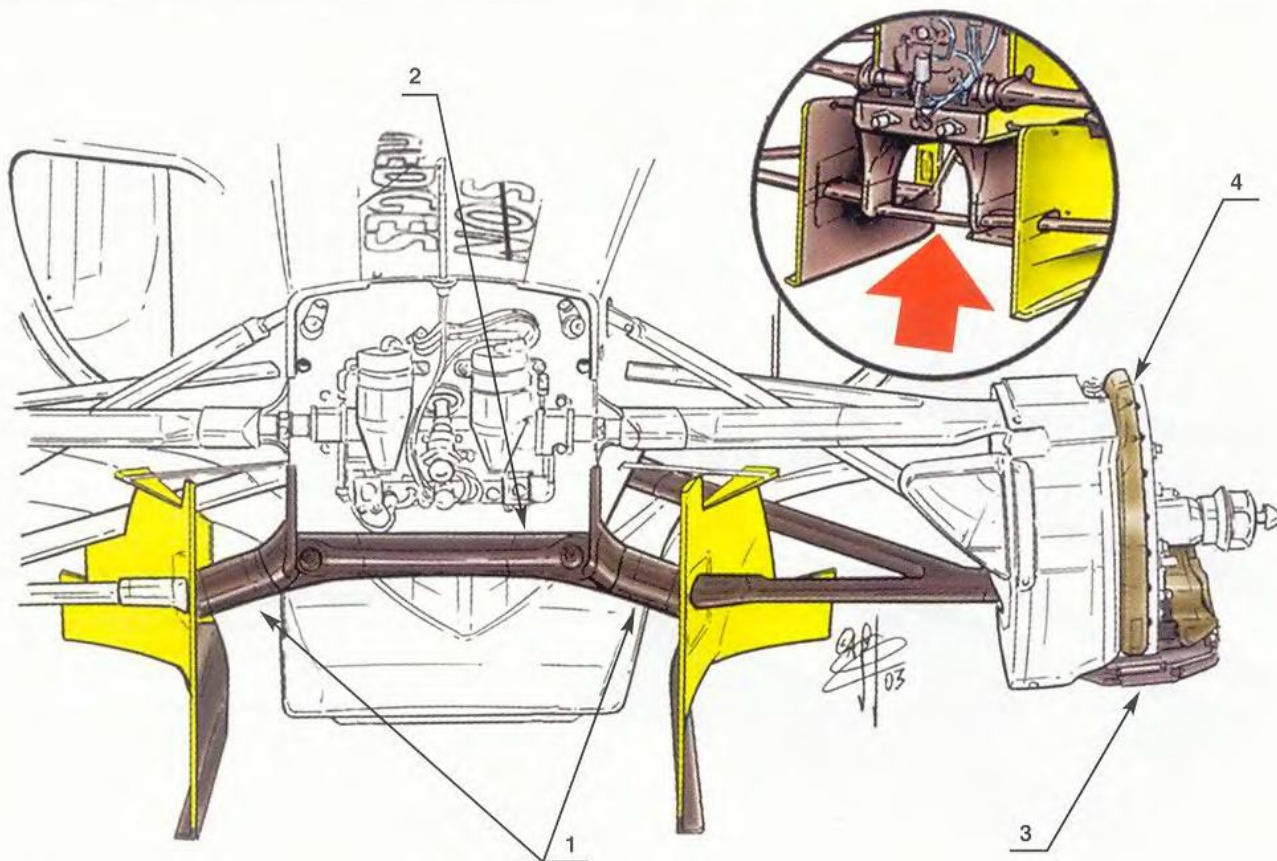


Рис. 5

Капот двигателя и задняя подвеска

В Австралии обратил на себя внимание укороченный кожух двигателя BMW. Наплыв на хвостовом обтекателе – свидетельство возврата к прошлогодней схеме узла коробки передач/задняя подвеска. Однако в бразильской гонке дебютировали трансмиссия и задняя торсионная подвеска, проектировавшиеся специально для FW25. Коробка передач сохранила прежние габариты, но ее вес, судя по всему, несколько снижен. Узлы крепления торсионов интегрированы в литой картер коробки передач.

Несмотря на рекордные размеры “дымоходов”, в дополнение к ним в Малайзии (рис. 7) были выполнены закрытые обтекателями небольшие вырезы (2) в боковой части понтонов. Тогда же на смену “миниканделябрам” с одной плоскостью пришли “бипланы” (1). У заднего обреза днища машины монтировались датчики (3) измерения температуры покрышек ведущих колес. Этот элемент телеметрии становится обязательным.

В Малайзии Ferrari, стремясь оптимизировать отвод тепла от радиаторов, опробовала два варианта панелей с вентиляционными отверстиями. Для квалификации и гонки были выбраны элементы с более крупными, округлыми вырезами (рис. 8). “Дымоходы” имели ту же форму, что и в прошлом сезоне во время гонок, проводившихся в жару. Интересно, что McLaren – команда, впервые применившая “дымоходы” в 2000 году – оказалась единственной, которая отказалась от их установки в Малайзии. Вместо этого над радиаторами в верхней части боковых понтонов были выполнены треугольные отверстия. Схожее решение в дополнение к “дымоходам” использовали и в Jaguar. Напротив, в Бразилии только эта команда в ходе пятничных заездов предложила вариант кузова без вырезов в бокови-

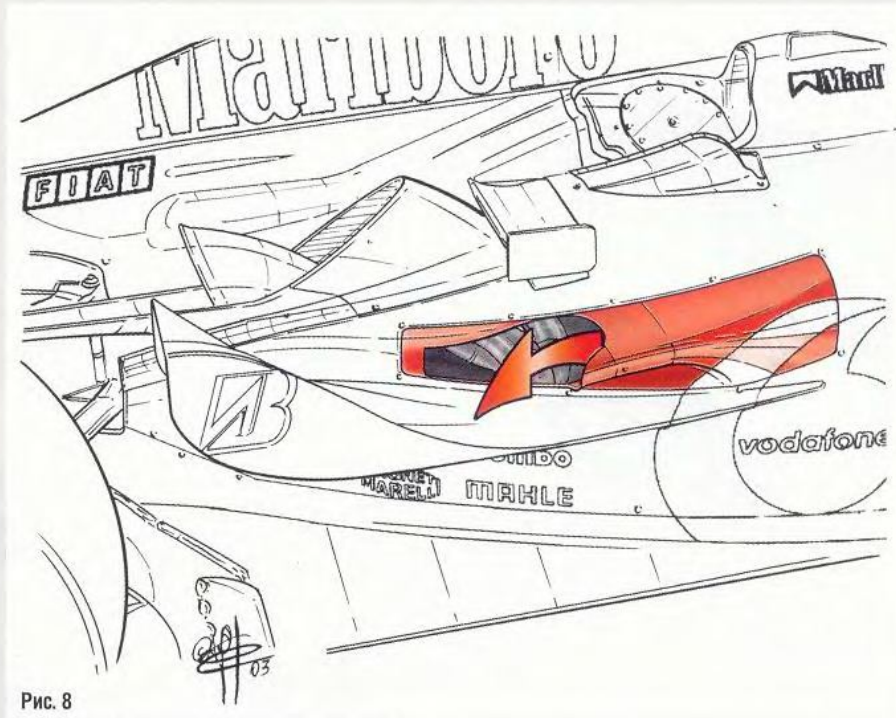


Рис. 8

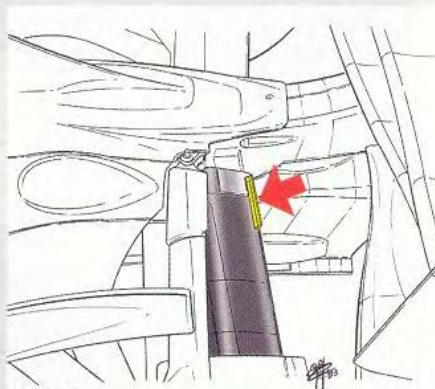


Рис. 9

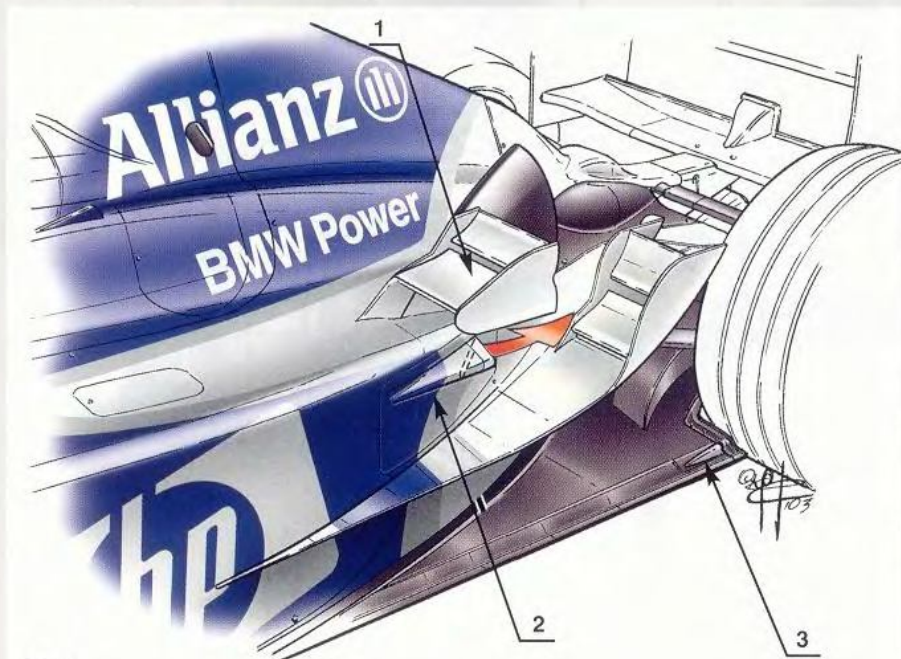


Рис. 7

нах, но в субботу и воскресенье вернулась к апробированной схеме.

Поиском оптимальной системы отвода тепла на протяжении первых трех этапов чемпионата занималась и Renault. В Австралии правый обтекатель выхлопного терминала R23 был выполнен в стиле Ferrari. Отработавшие газы увлекали за собой поток горячего воздуха из вентиляционного отверстия, расположенного непосредственно перед “дымоходом”, форма которого способствовала снижению турбулентности воздушного потока, обтекающего заднее антикрыло. В Малайзии во время пятничных тестов команда опробовала сразу три варианта системы охлаждения. Машина Мак-Ниса имела два удлиненных “дымохода” “австралийского” образца, тогда как машина Алонсо только один – с правой стороны, а на машине Трулли эти обтекатели отсутствовали, зато появилось вентиляционное отверстие в нижней части бокового понтона. Эксперименты с системой отвода тепла продолжились и в Бразилии. В конечном итоге предпочтение было отдано варианту с единственным удлиненным “дымоходом” с правой стороны кузова. Стремление максимально использовать прижимную силу привело к появлению на обтекателе тяги задней подвески небольшой закраины (рис. 9). Как известно, размеры подобных элементов не должны превышать 20% от общей длины рычага подвески.

Тоуота в Бразилии вынуждена была установить новые бензонасосы производства Magneti Marelli, поскольку доработка исходной конструкции к Гран При Малайзии не устранила проблему с подачей топлива, возникшую в первой же гонке.

Джорджо Пиола
Рисунки автора

Гран При Сан-Марино

ГОНКА ТОРМОЗОВ

В Имоле, где тормоза испытывают повышенную нагрузку, команды традиционно использовали различные сочетания дисков, колодок и воздухопроводов системы охлаждения тормозных механизмов. Но поиск оптимальной настройки подвески и наиболее эффективной аэродинамической конфигурации тоже не прекращался.

Ferrari

Как и двумя неделями ранее, машина Баррикелло имела асимметричную настройку подвески. Об этом свидетельствовал правый торсион, выступающий над кожухом двигателя (рис. 1). Равновеликими и более жесткими торсионами оснащалась машина Шумахера. Кроме того, на ней вторично после ГП Бразилии монтировалось асимметричное переднее антикрыло, левая секция которого имела увеличенную примерно на 20 мм хорду. В пятницу машины были представлены в квалификационной конфигурации с понтонами без вентиляционных вырезов, тормозными дисками толщиной 25 мм и уменьшенными раструбами системы охлаждения тормозных механизмов.



Рис. 1

Williams

“Донная” часть боковых каналов диффузора утратила характерную изогнутую форму, впервые опробованную здесь же в Имоле два года назад. Новое, плоское “дно” каналов (рис. 2) имеет достаточно выраженный наклон относительно горизонтали. Увеличились в размерах раструбы системы охлаждения тормозных механизмов. Теперь отверстие воздухозаборника находится на линии передней кромки покрышек одной оси. Правые “дымоходы”, установленные на машинах в субботу, были значительно длиннее левых. В субботу и в гонке использовались тормозные диски с увеличенными выходными отверстиями вентиляционных каналов, впервые опробованные в прошлом году на трассе “Хоккенхаймринг”.

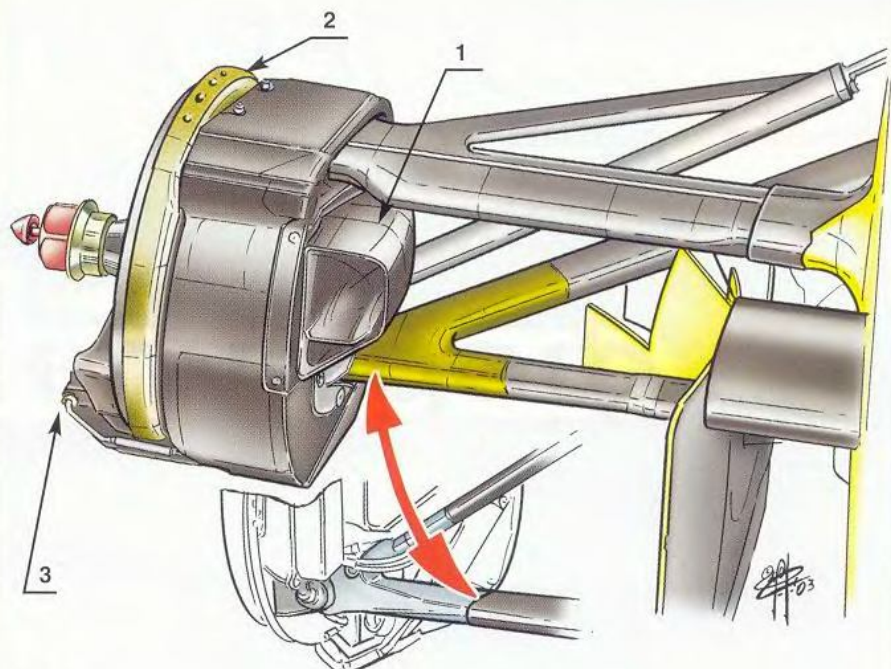


Рис. 3

Jordan

С помощью дополнительного слоя угле-клатки усилен нижний рычаг передней подвески в зоне соединения с титановым наконечником (рис. 3). Воздухозаборники системы охлаждения тормозных механизмов (1) увеличились в размерах и приобрели угловатые очертания. Заглушка-“барабан” по-прежнему частично закрывает тормозной диск (2) и суппорт (3), по примеру McLaren смонтированный горизонтально вниз.

Minardi

Новое переднее антикрыло (рис. 4) получило “ложковидную” зону (1) с более плавными очертаниями, чем прежде (на врезке). Хорда вспомогательной плоскости увеличена по центру (2). С внутренней стороны торцевых пластин появились крупноразмерные дефлекторы (3) по образцу тех, что использовались в прошлом сезоне командой Williams.

Джорджо Пиола
Рисунки автора

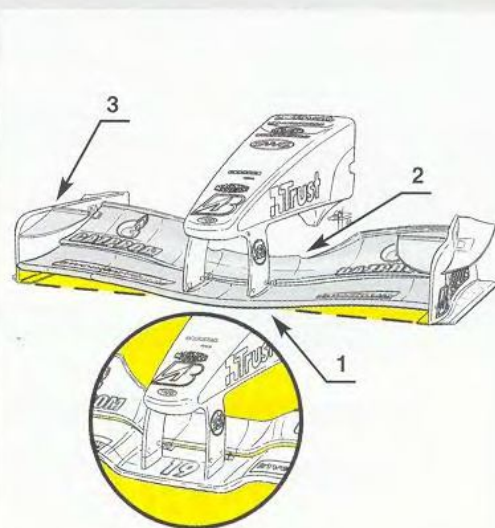


Рис. 4

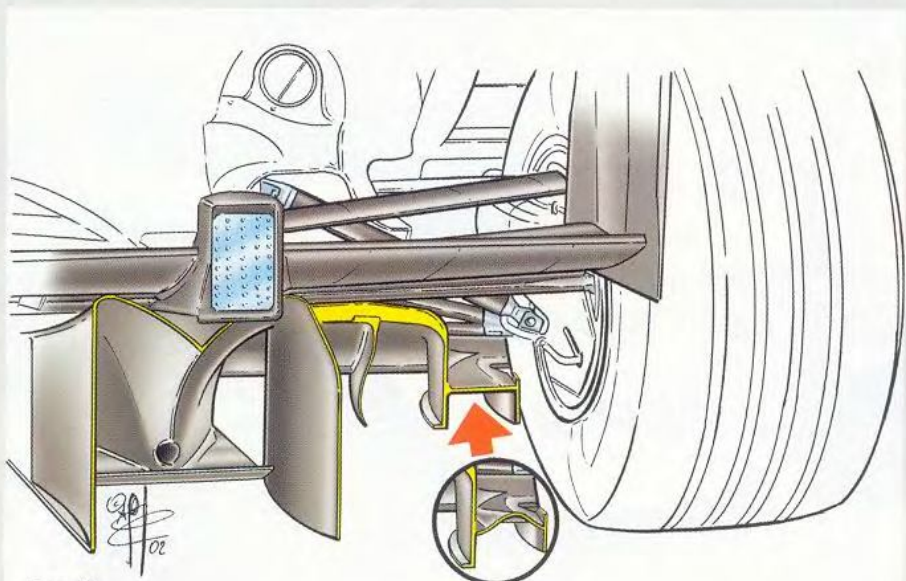


Рис. 2

Гран При Испании

КРУПНЫМ ПЛАНOM

К чему лавинить! В Барселоне все внимание специалистов и поклонников Формулы-1 сконцентрировалось на Ferrari F2003-GA. И результат испанской гонки подтвердил, что новый автомобиль "красных" заслуживает самого пристального изучения.

Абсолютным новшеством стала система фиксации нижних рычагов задней подвески (рис. 1). Их передняя часть имеет V-образный узел крепления. Одним концом эта "вилка" соединена с картером двигателя (1), другим — с выполненным из титанового литья картером коробки передач (2). Такая конструкция позволила до предела уменьшить вес картера

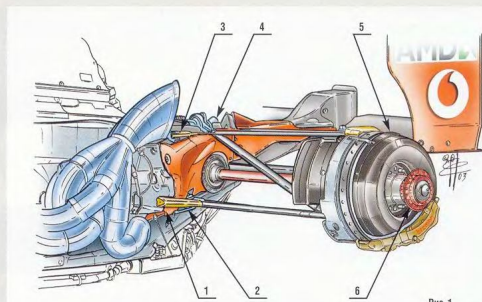


Рис. 1

коробки передач за счет снижения механической нагрузки на него от подвески. Однако если верхние рычаги задней подвески (5) по-прежнему углепластиковые, то нижние изготовлены из стали, видимо, потому что на них теперь передаются вибрации мотора. Обращает на себя внимание наклонное расположение торсиона (4).

Другой интересной новинкой стали двухкомпонентные обтекатели "барабаны" (5), которые закрывают тормозные диски с обеих сторон. Замкнутой контур не только препятствует попаданию пыли и песка на тормозные механизмы, но и без ущерба для их охлаждения упорядочивает воздушные потоки внутри колесных дисков, что положительно

сказывается на аэродинамике машины. Почти в два раза увеличен диаметр ступицы (6), что продиктовано требованиями жесткости конструкции.

Облегчить операцию по смене колес призваны более крупные крепежные гайки. Подобные используются многими командами, первой из которых был Stewart в 1998 году. Однако на F2003-GA эти гайки имеют многочисленные мелкие отверстия для максимального облегчения машины и, как следствие, увеличения веса балласта, который уже на F2002 "тянул" на 90 кг. Часть балласта, как известно, располагается на нижнем выступе днища. На F2003-GA он выполнен съемным и интегрирован с боковыми дефлекторами (рис. 2). В случае повреждения одного или нескольких элементов этот блок легко заменить. Особенность двоящихся штифтов за передними колесами (рис. 3) — сужающийся канал между их секциями (1). Таким образом увеличивается скорость и снижается турбулентность воздушной струи под днищем машины. На более крупной секции штифтов имеются горизонтальные дефлекторы (2). "Причесать" воздушный поток перед задними колесами призваны

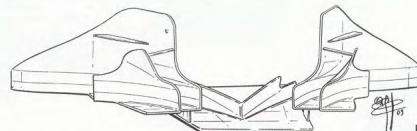


Рис. 2

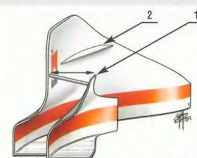


Рис. 3

длинные дефлекторы "трамплины" с небольшим гребнем на "лицевой" стороне.

В дополнение к пяти термодатчикам, традиционно закрепленным на нижней горизонтальной площадке, на "трамплине" монтировался еще один для более точного измерения температуры задних покрышек. Переднее антикрыло, на первый взгляд, не претерпело изменений. В действительности толщина его основной плоскости — переменная. К центру она уменьшается. Что касается заднего антикрыла (в Бразилии его впервые опробовал в гонке Баррикелло), то в субботу и воскресенье только на F2003-GA устанавливалась конструкция трипланной схемы, причем

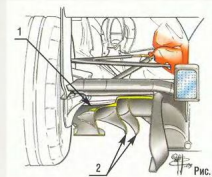


Рис. 4

плоскости были отрегулированы под небольшой относительно других команд угол атаки.

В диффузоре (рис. 4) стало на канал больше за счет появления дополнительной стенки (2). Над "длинной" частью боковых каналов можно заметить небольшие горизонтальные дефлекторы (1). Разумеется, все обратило внимание на изменения в системе охлаждения двигателя. На правом борту F2003-GA имеется пять небольших вентиляционных отверстий (на машинах в гоночной конфигурации они были закрыты), на левом — два. Это внешнее свидетельство асимметричного расположения радиаторов. Слева установлен водяной радиатор, справа — двоящийся масляно-водяной. Наконец, бросающиеся в глаза "жабры" несут вполне определенную функциональную нагрузку. Они "гормозят" воздушную струю внутри корпуса машины, но лишь для того, чтобы увеличить разницу в давлении у выходных отверстий. Возникающий "эффект пылесоса" позволяет быстрее отводить тепло от двигателя. Впрочем, один из инженеров соперничающей команды заметил, что "жабры" не безупречны с точки зрения чистой аэродинамики. Возможно. Вот только кто выиграл гонку?

Джордж Писла
Рисунки автора



Фото 3



Фото 1



Из-за непогоды, новых правил и обилия аварий Большой Приз Бразилии '2003 превратился в настоящий триллер с самой неожиданной развязкой. Но в истории Ф-1 это далеко не первая гонка, остановленная досрочно.

С 1950 по 2002 год гонки чемпионата мира прерывались 62 раза. В большинстве случаев красный или финишный флаг вывешивался ранее, чем пилоты преодолевали заранее оговоренную дистанцию, либо из-за дождя, либо из-за серьезной аварии. А в пяти случаях (Гран При Бельгии '81, Гран При США-Восток '82, Гран При Австрии '87, Гран При Австралии '89 и Гран При Бельгии '90) гонку останавливали дважды. Впервые в рамках чемпионата мира

МАШИНА!

такое случилось в 1950 году в Индианаполисе, где гонка была прервана из-за дождя после 345 из 500 миль дистанции.

Не всегда причиной досрочного окончания становились стихийные бедствия или несчастные случаи. Бывали подчас и почти курьезные случаи. Так, в 1995 году в Монреале судьям пришлось дать итоговую классификацию по итогам 68 из 69 кругов, поскольку после финиша на трассу хлынули толпы болельщиков и некоторые гонщики просто не смогли закончить свой последний круг. Но если в Канаде '95 этот казус хотя бы не изменил положения в итоговой классификации, то десятилетия ранее в Сильверстоуне, когда из-за ошибки судьи клетчатый флаг вывесили после 65-го круга, это самым серьезным образом отразилось на итогах гонки. И надо же такому случиться, что именно на последнем, 66-м круге в баке Ligier занявшего третье место Жака Лаффита кончился бензин и шедший за ним Нельсон Пике из-за досрочного окончания гонки лишился возможности подняться на пьедестал.

Это была не единственная ошибка судей и организаторов, превратившая гонки Ф-1. В 2000 году в Монако из-за несогласованности действий судей на первом круге по ошибке



Гран При Австрии '75

был вывешен красный флаг, и гонку пришлось начинать заново. А в 1986 году во время первой гонки на венгерском "Хунгароринге" организаторы переоценили скоростные возможности новой трассы и назначили слишком длинную дистанцию гонки: 77 кругов. В итоге по прошествии двух часов после старта при абсолютно нормальных погодных условиях пилоты успели преодолеть лишь 75 кругов, и директору гонки пришлось прервать соревнование. Нечто подобное повторилось и пятью годами позже в американском Финиксе.

Впрочем, почти в половине (31 из 63) остановленных гонок, в том числе и даже на дважды прерывавшихся Гран При Австрии '87 и Бельгии '90, пилоты затем все же преодолевали полную дистанцию. И только четырежды



Гран При Испании '75



Гран При Монако '84



Гран При Австралии '91



Гран При Канады '95

в истории чемпионатов мира Ф-1 гонки окончательно останавливались до того, как пилоты успевали пройти 2/3 дистанции и по правилам им присуждались лишь 50% положенных очков. Причем три из этих четырех гонок (исключение составил лишь достаточно тривиальный Большой Приз Австрии 1975 года, остановленный после 29 кругов из-за жуткого ливня) надолго запомнились поклонникам "королевы автоспорта".

Первая из этих трех гонок – Большой Приз Испании 1975 года в Монжуик-парке – в чем-то схожа с недавним Гран При Бразилии. Как и в Сан-Паулу, барселонская гонка была остановлена после страшной аварии (тогда, правда, все закончилось куда более трагично: вылет с трассы машины Рольфа Штомелена привел к гибели четырех человек). Однако красный флаг организаторы решились вывесить лишь десятью минутами позже, и за это время Йохен Масс на McLaren и Жаки Икс на Lotus успели дважды поменяться местами во главе "каравана". Но поскольку все обгоны совершались под желтыми флагами, судейскую коллегию буквально завалили протестами команд. В итоге за несколько последующих часов результаты гонки пересматривались и менялись раз десять, пока наконец не был опубликован окончательный протокол, в котором на первом месте стояла фамилия Йохена Массы. Для немца, как и для Физикеллы в Бразилии, та победа стала первой (но, увы, и последней) в Ф-1. Правда, и Массы, и Икса, и финишировавшего третьим Жарье все же оштрафовали на 1000 швейцарских франков,

а француза еще и лишили третьего места за пресловутые обгоны под желтыми флагами. Но самую большую сенсацию сотворила в итоге итальянка Лелла Ломбарди. На момент остановки гонки Тигрица из Турина оказалась на шестом месте, став, таким образом, единственной женщиной в истории автоспорта, сумевшей финишировать в зачетной шестерке на этапе чемпионата мира Ф-1.

Не меньший резонанс в "большом цирке" вызвала и еще одна прерванная гонка за Большой Приз Монако 1984 года, которая навсегда вошла в "золотой фонд" Формулы-1, поскольку именно она открыла миру талант Айртон Санны. Тогда под проливным дождем на узких улочках Монте-Карло за рулем скромного Toleman юный Волшебник и правда творил чу-

деса: стартовав из второго десятка, он проходил одного соперника за другим и к 19-му кругу выбрался на второе место. До лидировавшего McLaren Проста оставалось 33,8 с, но Сенна летел как на крыльях, отыгрывая у француза по три секунды на круге. Ему оставалось всего несколько секунд до Алена, когда на 31-м круге директор Гран При бельгиец Жаки Икс остановил гонку.

"Трасса была слишком скользкой, и продолжать гонку в этих условиях было полным безумием. Даже если бы я точно знал, что через два круга Сенна обгонит Проста, я бы все равно остановил ее, ведь иначе один из них мог просто не доехать до финиша", – признался Икс, хотя кому, как ни ему, в похожей ситуации лишившемуся победы в Монжуике '75, было не понять рыдавшего на пьедестале бразильца. Судьба все же предоставила шанс Сенне расквитаться за "досрочное поражение" в Монако '84 "досрочной победой" в Аделаиде '91. Австралийскую гонку, остановленную после 14 кругов из-за дождя и ставшую самой короткой в истории Ф-1, Айртон закончил безоговорочным лидером и, получив свои пять очков, стал пока последним победителем Гран При Ф-1, недобравшим очков за свою победу.

С тех пор ни одна гонка чемпионата мира не завершилась до того, как пилоты преодолевали вожаденные 2/3 дистанции Гран При. И хотя бразильский Большой Приз этого года и стал самым коротким (в процентном отношении к общей дистанции) с 1991 года, в общем списке досрочно завершенных гонок он занимает со своими 76% пройденной дистанции лишь седьмое место.

Владимир Маккавеев



Гран При Бразилии '03



Гран При Канады '71



Гран При Великобритании '76



Гран При Италии '78



Гран При Австрии '87



Гран При Франции '92



Гран При Японии '94



Гран При Монако '97

Гонки чемпионатов мира Ф-1, остановленные досрочно

Год	Гонка	Причина остановки, дистанция	Процент от первоначальной дистанции
1950	Индианаполис-500	Гонка остановлена после 345 из 500 миль из-за дождя	69%
1971	ГП Канады	Гонка остановлена после 64 из 80 кругов из-за дождя	80%
1973	ГП Великобритании	Гонка прервана в конце 2-го круга из-за аварии, новый старт дан на полную дистанцию ГП	100%
1974	ГП Бразилии	Гонка остановлена после 32 из 40 кругов из-за дождя	80%
1975	ГП Испании	Гонка остановлена после 29 из 75 кругов из-за аварии Штоммелена, унесшей 4 жизни, первой шестерке присуждены 50% очков	38%
1975	ГП Великобритании	Гонка остановлена после 56 из 67 кругов из-за дождя	83%
1975	ГП Австрии	Гонка прервана в конце 1-го круга из-за завала, новый старт дан на полную дистанцию ГП	100%
1976	ГП Великобритании	Гонка прервана в конце 1-го круга из-за завала, новый старт дан на полную дистанцию ГП	100%
1976	ГП Германии	Гонка прервана на 2-м круге из-за аварии Лауды, новый старт дан на полную дистанцию ГП	100%
1978	ГП Австрии	Гонка прервана из-за ливня после 7 из 54 кругов, затем продолжена на оставшиеся 47 кругов	100%
1978	ГП Италии	Гонка прервана на 1-м круге из-за завала в первом повороте, новый старт дан на дистанцию в 40 кругов из первоначальных 52	76%
1979	ГП Южной Африки	Гонка прервана из-за ливня после 2 из 78 кругов, затем продолжена на оставшиеся 76 кругов	100%
1980	ГП Канады	Гонка прервана в конце 1-го круга из-за завала, новый старт дан на полную дистанцию ГП	100%
1981	ГП Бразилии	Из-за дождя гонка остановлена по прошествии двух часов с момента старта после 62 из 63 кругов	98%
1981	ГП Бельгии	Гонка прервана после 2 кругов из-за происшествия на стартовой решетке, где Зигфрид Штор сбил механика Arrows. Новый старт дан на полную дистанцию ГП, однако после 54 из 70 кругов гонка окончательно остановлена из-за дождя	77%
1981	ГП Франции	Гонка прервана из-за ливня после 58 из 80 кругов, затем продолжена на оставшиеся 22 круга	100%
1981	ГП Канады	Из-за дождя гонка остановлена по прошествии двух часов с момента старта после 63 из 70 кругов	90%
1982	ГП США-Восток (Детройт)	Гонка прервана из-за аварии после 6 из 70 кругов, затем продолжена на оставшиеся 64 круга, однако после 62 кругов остановлена окончательно по прошествии двух часов с момента старта	88%
1982	ГП Канады	Гонка прервана в конце 1-го круга из-за аварии, новый старт дан на полную дистанцию ГП	100%
1984	ГП Монако	Гонка остановлена после 31 из 77 кругов из-за дождя, первой шестерке присуждены 50% очков	40%
1984	ГП Великобритании	Гонка прервана в конце 11-го из 75 кругов из-за аварии, новый старт дан на дистанцию в 60 кругов	94%
1984	ГП Австрии	Гонка прервана в конце 1-го круга из-за неправильного старта. Повторный старт дан на полную дистанцию ГП	100%
1985	ГП Португалии	Из-за дождя гонка остановлена по прошествии двух часов с момента старта после 67 из 69 кругов	97%
1985	ГП Великобритании	Гонка остановлена после 65 из 66 кругов из-за ошибки судьи-стартера	98%
1985	ГП Австрии	Гонка прервана в конце 1-го круга из-за завала, новый старт дан на полную дистанцию ГП	100%
1986	ГП Великобритании	Гонка прервана в конце 1-го круга из-за аварии, новый старт дан на полную дистанцию ГП	100%
1986	ГП Венгрии	Гонка остановлена по прошествии двух часов с момента старта после 76 из 77 кругов	98%
1987	ГП Бельгии	Гонка прервана в конце 2-го круга из-за аварии, новый старт дан на полную дистанцию ГП	100%
1987	ГП Австрии	Гонка дважды прерывалась после первого и второго стартов из-за аварии, третий старт дан на полную дистанцию ГП	100%
1987	ГП Португалии	Гонка прервана в конце 2-го круга из-за аварии, новый старт дан на полную дистанцию ГП	100%
1987	ГП Мексики	Гонка прервана после 31-го из 68 кругов из-за аварии, новый старт дан на дистанцию в 32 круга	92%
1989	ГП Сан-Марино	Гонка прервана после 3-го из 61 круга из-за аварии Бергера в "Тамбурелло", новый старт дан на дистанцию в 55 кругов	95%
1989	ГП Мексики	Гонка прервана в конце 2-го круга из-за аварии, новый старт дан на полную дистанцию ГП	100%
1989	ГП США	Гонка остановлена по прошествии двух часов с момента старта после 75 из 81 круга	92%
1989	ГП Франции	Гонка прервана в конце 1-го круга из-за аварии, новый старт дан на полную дистанцию ГП	100%
1989	ГП Австралии	Гонка прервана после 2 кругов из-за аварии, новый старт дан на полную дистанцию ГП. Однако из-за дождя по прошествии двух часов с момента старта гонка окончательно остановлена после 70 из 81 круга	86%
1990	ГП Монако	Гонка прервана в конце 1-го круга из-за аварии в "Мирабо", новый старт дан на полную дистанцию ГП	100%
1990	ГП Бельгии	Гонка дважды прерывалась после первого и второго стартов из-за аварии, третий старт дан на полную дистанцию ГП	100%
1990	ГП Италии	Гонка прервана в конце 1-го круга из-за аварии, новый старт дан на полную дистанцию ГП	100%
1990	ГП Португалии	Гонка остановлена после 61 из 71 круга из-за аварии	85%
1991	ГП США	Гонка остановлена по прошествии двух часов с момента старта после 81 из 82 кругов	98%
1991	ГП Австралии	Гонка остановлена после 14 из 81 круга из-за дождя, первой шестерке присуждены 50% очков	17%
1992	ГП Франции	Гонка прервана после 18-го из 72 кругов из-за дождя, новый старт дан на дистанцию в 51 круг	95%
1994	ГП Сан-Марино	Гонка прервана после 7-го из 61 круга из-за смертельной аварии Сенны в "Тамбурелло", новый старт дан на дистанцию в 51 круг	95%
1994	ГП Италии	Гонка прервана в конце 1-го круга из-за завала, новый старт дан на полную дистанцию ГП	100%
1994	ГП Японии	Гонка прервана после 13-го из 53 кругов из-за дождя, новый старт дан на дистанцию в 37 кругов	94%
1995	ГП Аргентины	Гонка прервана в конце 1-го круга из-за двух завалов, новый старт дан на полную дистанцию ГП	100%
1995	ГП Монако	Гонка прервана в конце 1-го круга из-за аварии, новый старт дан на полную дистанцию ГП	100%
1995	ГП Канады	Классификация дана по итогам 68 из 69 кругов из-за зрителей, выбежавших на трассу на последнем круге	98%
1995	ГП Италии	Гонка прервана в конце 1-го круга из-за завала, новый старт дан на полную дистанцию ГП	100%
1995	ГП Португалии	Гонка прервана в конце 1-го круга из-за аварии, новый старт дан на полную дистанцию ГП	100%
1996	ГП Австралии	Гонка прервана в конце 1-го круга из-за аварии, новый старт дан на полную дистанцию ГП	100%
1996	ГП Монако	Гонка остановлена по прошествии двух часов с момента старта после 75 из 78 кругов	96%
1997	ГП Бразилии	Гонка прервана в конце 1-го круга из-за завала, новый старт дан на полную дистанцию ГП	100%
1997	ГП Монако	Из-за дождя гонка остановлена по прошествии двух часов с момента старта после 62 из 78 кругов	79%
1997	ГП Канады	Гонка остановлена после 54 из 69 кругов из-за аварии Паниса	78%
1998	ГП Канады	Гонка прервана в конце 1-го круга из-за завала, новый старт дан на полную дистанцию ГП	100%
1998	ГП Бельгии	Гонка прервана в конце 1-го круга из-за завала, новый старт дан на полную дистанцию ГП	100%
1999	ГП Великобритании	Гонка прервана в конце 1-го круга из-за аварии, новый старт дан на полную дистанцию ГП	100%
2000	ГП Монако	Красный флаг по ошибке вывешен на 1-м круге, новый старт дан на полную дистанцию ГП	100%
2001	ГП Германии	Гонка прервана в конце 1-го круга из-за аварии, новый старт дан на полную дистанцию ГП	100%
2001	ГП Бельгии	Гонка прервана после 4-го из 44 кругов из-за аварии, новый старт дан на дистанцию в 36 кругов	81%
2003	ГП Бразилии	Гонка остановлена после 54 из 71 круга из-за аварии Узббера и Алонсо	76%



КРИЗИС ЖАНРА

На международный чемпионат Формулы-3000 надвигается самый жестокий в ее истории кризис. Это стало ясно задолго до начала сезона, и две первые гонки сезона в Имоле и Барселоне лишь подтвердили неприятные прогнозы специалистов.

Первопричины постигшего Ф-3000 кризиса можно искать долго. Одни считают, что все началось еще в далеком 1996 году, когда международный чемпионат был превращен в мономарку британской фирмы Lola. Другие уверены, что кризис спровоцировали в 1999 году FIA и Берни Экклстоун, решившие превратить международный чемпионат по примеру Ф-1 в выгодное коммерческое предприятие и искусственным образом сократить число гоночных команд до дюжины. Третьи убеждены, что главной ошибкой федерации стало то, что, продлевая в 2001 году контракт с Lola на поставку машин, FIA не захотела ни на йоту пересмотреть технический регламент и в результате команды получили, по сути, прежний, давно устаревший автомобиль со слегка доработанной аэродинамикой. Lola B2/50, как и ее предшественница B99/50, получилась быстрой, внешне очень похожей на "формулу-1", но даже отдаленно не напоминающей последнюю с точки зрения управляемости машиной. Досужая истина о том, что даже "формула-3" куда больше походит на "ф-1", нежели "формула-3000", давно стала притчей во языцех. А тут еще появление новых, весьма перспективных серий Super Nissan и Renault V6 — чьи гонки, несмотря на гораздо более скромные бюджеты, стали собирать куда больше болельщиков, нежели этапы Ф-3000, — больно ударило по карману "младшей сестры королевского автоспорта", перетянув к себе не только многих сильных пилотов, но и некоторых потенциальных спонсоров.

В результате в этом году и без того не впечатлявшее число команд после первой же гонки сократилось до девяти. И единственное, что еще хоть как-то удерживает Форму-

лу-3000 на плаву, так это то, что гонки международного чемпионата проводятся совместно этапами Ф-1, что, как считают многие пилоты, дает им хорошие шансы попасть на глаза менеджерам команд "большого цирка". Хотя последние в большинстве своем относятся к современной Формуле-3000 с высокомерной снисходительностью. "Сегодня Формула-3000 уже не та, что была пятнадцать лет назад, — признался в Имоле Эдди Джордан, отвечая на вопрос о причинах, побудивших его в этом году дать Super Nova статус дочерней команды Jordan, — и наше сотрудничество с Super Nova — всего лишь коммерческий проект, ничего более".

Да, Ф-3000, без малого два десятилетия назад заменившая собой популярное европейское первенство Формулы-2, в котором не гнушались стартовать и чемпионы Ф-1, уже не та, что прежде. И, думается, дело здесь не в какой-то одной из перечисленных выше причин, а в их совокупности, нашедшей отражение в ужасно скучных гонках, где обгонов куда меньше, чем даже в Формуле-1.

Ярчайшим доказательством этого и стали два первых этапа нынешнего чемпионата в Имоле и Барселоне, прошедшие по одному и тому же сценарию, в соответствии с которым пилот, нашедший лучшие настройки и добившийся взаимопонимания с трассой в квалификации, затем на протяжении всей гонки как локомотив тянул за собой весь "караван" и легко доводил гонку до победы, завоевывая попутно и "большой шлем" (победа+полу-позиция+лучший круг в гонке+лидерование со старта до финиша). Разница лишь в том, что в Италии доминировал Бьорн Вирдхайм, а в Испании его место во главе "поезда"

занял вице-чемпион прошлого года Джорджо Пантано. Ну о каком накале борьбы на трассе можно говорить, если в Имоле центральным событием уик-энда стал не какой-нибудь яркий гоночный эпизод, а скандал, устроенный в боксах своей команды Николая Минасяном.

Не прижившись в CART и так и не сумев нынешней весной найти себе места ни в одной приличной гоночной серии планеты, вице-чемпион международного первенства 2000 года в свои 30 лет ударился в авантюру и вернулся в Ф-3000 сражаться с юнцами, многие из которых почти на 10 лет младше его. Но самое обидное, что даже на фоне этих "мальчишек" Николая оказался не на высоте и барахтался где-то в середине пелотона. Весь уик-энд француз нервничал, грубил инженерам и в конце концов сорвался, нарав на одного из механиков, за что сразу же после гонки хозяин Brand Motorsport Мартин Кендрик указал Минасяну на дверь. Впрочем, и без этого Николая вряд ли смог бы принять участие во втором этапе. Перед гонкой в Барселоне Brand, созданная минувшей осенью на базе выкупленной Кендриком команды PSM Marco, из-за финансовых проблем снялась с чемпионата, и число участников сократилось до рекордно низкой для Ф-3000 отметки в 18 человек. Причем по новым правилам почти половина из них получает зачетные очки. Ну как тут не вспомнить чемпионат пятилетней давности, когда за шесть вождеденных мест в очковой зоне боролись почти четыре десятка пилотов...

И если вопреки сокращению числа участников второй этап нынешнего чемпионата и оказался чуть более насыщенным событиями, нежели первый, то лишь благодаря жаркому испанскому климату и особенностям трассы "Каталуния-Монтмело".

Шершавый каталонский асфальт в жару столь активно пожирает резину, что в пятницу, дабы сохранить и на квалификацию, и на гонку свежие шины, сразу шесть пилотов, во главе с одним из лидеров чемпионата Патриком Фризахером даже отказались от участия в единственной полукалорийной тренировке.

Все шестеро, надо сказать, прогадали и, не сумев как следует настроить машины, в квалификации провалились. Но в гонке прожорливость каталонского асфальта все же дала о себе знать, и незадолго до финиша несколько пилотов столкнулись с серьезными проблемами. Наиболее заметно они проявились у Роба Нгуена, которому на последних кругах пришлось на уже плохо управляемом из-за проблем с шинами автомобиле за-

Пантано и Вирдхайм борются за лидерство в Испании



щищать свое пятое место от настойчивых атак Золта Баумгартнера и Тони Шмидта. И тем не менее блестяще перекрестив в первом повороте последнего круга траектории с атаковавшим его венгром, австралиец отстоял свое пятое место. А вот самому Золту атака на Робба обошлась куда дороже. Выскочив на грязную часть трассы, он пропустил вперед еще и Шмидта. И хотя напряженная схватка этого трио происходила далеко за спинами лидеров, пожалуй, она стала самым ярким эпизодом двух первых этапов международного первенства. Как говорится, на безрыбье и рак рыба.

Как долго продлится кризис жанра в Ф-3000, покажет время, хотя FIA, похоже, начала всерьез задумываться над печальными перспективами международного чемпионата. В Париже считают, что одним из методов выхода из кризиса может стать перенос гонки с субботы на воскресенье. Предполагается, что уже с лета этого года гонки Ф-3000 будут проводиться в один день со стартами Ф-1 – утром, накануне заездов Суперкубка Porsche. Кроме того, FIA планирует введение четкой градации гоночных серий, в связи с чем вероятнее всего уже в 2004 году Ф-3000 будет преобразована обратно в Ф-2. Вот только принесет ли смена вывески избавление от проблем – неизвестно.

Владимир Маккавеев



1-й этап: 18-19/04/2003

Автодром им. Энцо и Дино Феррари, Имола, Италия

Дистанция: 31 круг по 4.933 км = 152.686 км

Гонщик	Команда	СП	Время
1 Б. Вирдхайм	Arden	1	52'15.743
2 П. Фризахер	Red Bull Jr	2	+0.307
3 Р. Сперафико	Coloni	4	+24.149
4 В. Лиуцци	Red Bull Jr	3	+37.070
5 Э. Токкачело	Super Nova	10	+37.364
6 Я. Шредер	Superfund-ISR	6	+41.010
7 Р. Джанмария	Durango	8	+55.997
8 Р. Нгуен	BCN	17	+1'04.410
9 Т. Белл	Arden	5	+1'06.053
10 З. Баумгартнер	Coloni	16	+1'21.254
11 Н. Минасян	Brand	9	+1'35.398
12 Н. Кьеза*	Den Bla Avis	13	+1'43.229
13 В. Скаццеллати	BCN	20	+1 круг
14 Г. Паффет	Brand	14	+1 круг
15 Д. Хилл	Super Nova	19	+1 круг
НК Дж. Ван Хойдонк	Astromega	11	НФ/18 (авария)
НК Т. Шмидт	Astromega	12	НФ/15 (КП)
НК Дж. Пантано	Durango	7	НФ/14 (авария)
НС Я. Яниш	Superfund-ISR	15	НС
НС Р. Керр	Den Bla Avis	18	НС (бензонасос)

ПП: Б. Вирдхайм – 1'38.153; БК: Б. Вирдхайм – 1'39.645

Положение в чемпионате:

Личный зачет Командный зачет

Пилот	Очки	Команда	Очки
1 Б. Вирдхайм	18	1 Arden International	18
2 Дж. Пантано	10	2 Red Bull Jr Team	13
3 Э. Токкачело	10	3 Durango	12
4 П. Фризахер	8	4 Super Nova Racing	10
5 Р. Сперафико	6	5 Superfund-ISR	9

2-й этап: 02-03/05/2003

Автодром "Каталунья-Монтмело", Барселона, Испания

Дистанция: 32 круга по 4.730 км = 151.234 км

Гонщик	Команда	СП	Время
1 Дж. Пантано	Durango	1	+52'50.428
2 Б. Вирдхайм	Arden	2	+3.278
3 Э. Токкачело	Super Nova	7	+20.753
4 Я. Яниш	Superfund-ISR	5	+29.342
5 Р. Нгуен	BCN	15	+37.345
6 Т. Шмидт	Astromega	13	+37.616
7 З. Баумгартнер	Coloni	16	+38.450
8 Я. Шредер	Superfund-ISR	6	+44.764
9 А. Пикколо	BCN	17	+56.484
10 Н. Кьеза	Den Bla Avis	9	+1'37.049
11 Д. Хилл	Super Nova	8	+1 круг
12 Т. Белл	Arden	11	+1 круг
НК Р. Сперафико	Coloni	4	НФ/25 (мотор)
НК В. Лиуцци	Red Bull Jr	10	НФ/16 (авария)
НК Дж. ван Хойдонк	Astromega	3	НФ/6 (авария)
НК Р. Джанмария	Durango	18	НФ/1 (авария)
НК Ф. Гиблер	Den Bla Avis	14	НФ/1 (авария)
НК П. Фризахер	Red Bull Jr	12	НФ/1 (авария)

ПП: Дж. Пантано – 1'33.958

БК: Дж. Пантано – 1'35.998

СП – стартовая позиция



Конфуций
VI век до н.э.

753 • 8282

[http:// tochka.ru](http://tochka.ru)

БЕСПЛАТНОЕ ПОДКЛЮЧЕНИЕ
ВЫДЕЛЕННЫЙ КАНАЛ
ИНТЕРНЕТ
СВОБОДНЫЙ ТЕЛЕФОН

ВЫБЕРИ СВОЮ СКОРОСТЬ

Скорость от 128 Кбит/с до 7500 Кбит/с
в зависимости от тарифного плана.



Пол – “газ” в пол!

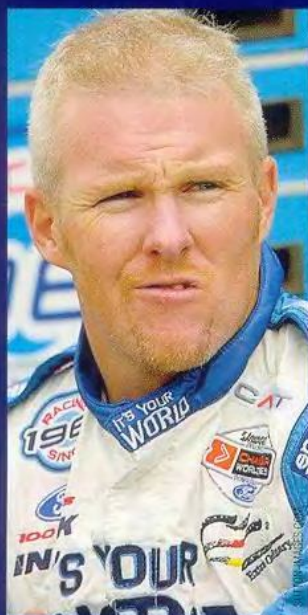
И вновь, как и в первых двух гонках, Полу откровенно везло. Опять выиграв промежуточный пятничным поул, гонщик Forsythe Racing в субботу провел необременительную “раскатку”, уступив первую позицию Мишелю Журдену. Свою удачу Трейси поймал уже в самом начале гонки. Вернее, еще до старта, когда пошел на обгон машины Журдена на прогревочном круге. Судьи либо не заметили этого вопиющего нарушения правил, либо сочли, что не стоит лишать канадца шанса продолжить победно-рекордную серию, и ожидаемого наказания не последовало. Трейси захватил лидерство, к нему вплотную прилип Журден, чуть отстали от них Бруно Жункейра и проигравший ему на старте Алекс Тальяни. На пятом месте совсем заскучал Себастьян Бюрда, похоже, отчаявшийся добраться без проблем до финиша.

Обгоны на трассе в Лонг-Биче – дело рискованное, а потому – редкое. Ждать, что кому-то из лидирующей группы надоест размеренная езда друг за дружкой до пит-стопов, не приходилось. Зато, как всегда, порадовали пилоты “второго плана”. Традиционно, первой машиной, на которой что-то сломалось, стал Reynard Родольфо Лавина. Несчастный мексиканец сначала проколол колесо, потом едва смог избежать столкновения с развернувшейся Lola Патрика Лемарье, проскочил обломки врезавшегося в барьер автомобиля Алекса Йонга, и все это ради того, чтобы на 37-м круге его выбил ветеран CART Роберто Морено. Эта авария стала последним происшествием на трассе до самого финиша. Но не самым драматическим событием гонки.

Трейси против Бюрды

3:2

Мир автоспорта Америки давно не видел ничего подобного. Точнее, с 1971 года, когда Эл Анзер выиграл три подряд стартовых гонки чемпионата USAC. С тех пор, если не считать драг-рейсеров, ни одному гонщику из самых престижных серий Северной Америки – NASCAR, USAC, а позже и CART с IRL – не удавалось повторить это достижение. И вот, спустя 32 года, канадец Пол Трейси такой же блестящей серией побед открыл чемпионат-2003.



Великолепно отработав на пит-стопе, механики Team Rahal позволили Журдену вернуть коварно отобранное место во главе пелотона. В штабе Forsythe Racing решили обхитрить соперника, и зазвали Трейси в боксы на круг раньше мексиканца. Но и эта уловка не сработала. Канадца обогнал даже Жункейра, но Полу быстро удалось вернуться на второе место, воспользовавшись тем, что машина бразильца еще плохо держала трассу на холодной резине. Но обогнать Журдена Пол все же не смог.

Оставалась призрачная надежда исправить положение на третьей дозаправке, но к этому моменту и Трейси, и Жункейра уже больше думали о том, как отбиться от настойчивого Адриана Фернандеса, неожиданно присоединившегося к тройке соискателей победы. Бруно в итоге все-таки уступил мексиканскому ветерану, а Пол... А Полу опять повезло. Вылетев на стартовую прямую, канадец ждал, что вот-вот на выезде с пит-лейн



13/04/2003
Городская трасса Лонг-Бича
Калифорния, США
Дистанция: 3,167x90=285,030 км

появится машина Мишеля Журдена и все будут решать какие-то доли секунд. Но, бросив мимолетный взгляд в сторону боксов, он заметил, как на площадке команды Бобби Рейхола суетятся механики. Они дружно пытались оживить замерший автомобиль лидера, но тщетно.

Рекорд состоялся. Три стартовых победы Пола Трейси войдут в историю серии. И никто потом не будет вспоминать, какие обстоятельства этому способствовали.

Заколдованное место

Всем, наверное, известен афоризм Гегеля: "История повторяется дважды: один раз как трагедия, второй раз как фарс". В свое время российский сатирик Андрей Кнышев очень метко дополнил эту фразу следующим тезисом: "История повторяется трижды. Один раз как трагедия, и два раза — для тупых". В похожую ситуацию попали руководители CART. Две предыдущие попытки привить любовь англичан к овальным гонкам потерпели фиаско. Дабы не наступать на те же грабли в третий раз, Крис Пук и Ко перенесли английский этап серии с трека "Рокингем" на дорожную трассу "Брэндс-Хэтч" в графстве Кент, что всего в часе езды от центра Лондона. Небывалая рекламная компания, обрушившаяся на жителей британской столицы с участием звезд Champ Car прошлых лет Марио Андретти, Эмерсона Фиттипальди и Рика Мирза, завершилась показательным выступлением команды механиков гонщика Walker Racing Даррена Мэннинга в Гайд-парке. И даже саму гонку сдвинули с привычного воскресного дня на понедельник пятого мая. На этот день в Великобритании пришелся так называемый банковский выходной — нерабочий день.

Перенос гонки с пусть и имеющего недостатки, но все же современного "Рокингема" в Брэндс-Хэтч, давно не видевшего серьезных соревнований, помимо желания собрать как можно больше зрителей имел еще и другую причину. Этим автодромом владеет компания Octagon, которой принадлежит также знаменитый "Сильверстоун" и которая имеет вес в кругах, "приближенных к императору" Формулы-1 Берни Экклстоуну. А с этим человеком у президента CART с некоторых пор начали появляться общие интересы.

Однако попытка избежать провала с "овальным" этапом, не прижившимся на Туманном Альбионе, обернулась еще большей неудачей. Недоумение, с которым покидали трибуны старого автодрома около пятидесяти тысяч болельщиков, нанесло имиджу "самых быстрых гонок на планете" большой урон. Многие пилоты и хозяева команд также остались недовольны этой гонкой. Причиной всеобщего разочарования стало решение руководства серии заменить фиксированные окна пит-стопов на две обязательные смены шин в любой момент гонки под зеленым флагом. При этом под желтыми флагами разрешались дозаправки с участием только двух механиков. Объяснялось это странное решение просто: на коротком кольце (реконструкция большой трассы, где проводились этапы Ф-1, обошлась бы в 850 000 долларов) пит-лейн настолько небольшого размера, что вместить все машины при массовом пит-стопе просто невозможно. В итоге гонка под флагом превратилась в соревнование по экономии топлива. Несмотря на интересную конфигурацию автодрома и любовь англичан к автоспорту, прошедший этап трудно назвать захватывающим, а значит — удачным. Англия пока остается для американских гонок заколдованным местом.

Еще одним таким местом, но уже для самих пилотов, оставалась полупозиция. В четвертый раз обладатель поула не может успешно закончить гонку. На этот раз словно проклятый первый стартовый номер неожиданно вытянул Пол Трейси. Понятно, что канадец был обречен. "Отлились Жучке кошканы слезки", — должно быть, ехидно подумали Себастьян Бюрда и Мишель Журден, когда на 47-м круге полетела коробка передач на машине Трейси. Правда, к этому моменту пилот команды Джерри Форсайта уже потерял свое первенствующее положение. Произошло это так же, как и в прошлый раз, во время пит-стопов. Только теперь расторопнее оказались механики Newman/Haas Racing, вытолкнувшие машину Бюрды на пит-лейн на мгновение раньше конкурентов. Сход Трейси совсем лишил гонку напряжения. Преимущество французского гонщика даже над своим напарником по команде Бруно Жункейрой по меркам CART было слишком велико. Наконец-то Себастьяну удалось доказать, что авансы, выданные ему специалистами перед началом сезона, оказались не просто вежливыми словами поддержки новичку серии...

Возвращение героя

На следующем этапе, в немецком Лаузитце, француз словно прорвало. В острой захватывающей гонке, выгодно отличающейся от предыдущей, Бюрда проявил все лучшие качества современного пилота: неуступчивость в борьбе с несколькими преследователями, способность быстро адаптироваться на новой трассе, с ходу осваивать новые гоночные приемы, оптимально настраивать машину. Последнее, в принципе, и предопределило исход гонки.

Чтобы максимально разгрузить команды и сэкономить на перелете, владельцы "конюшен" пришли к соглашению о едином аэродинамическом пакете для обоих европейских этапов. Нужно было выбрать либо меньшую прижимную силу для Брэндс-Хэтча и



05/05/2003
Автодром "Брэндс-Хэтч"
Брэндс-Хэтч, Кент, Великобритания
Дистанция: 1,918x165=316,470 км

проблемы с управляемостью на немецком треке, либо полное "оперение" для германского овала и потерю скорости в Англии. Найти компромисс удалось немногим. Особняком стоит Newman/Haas Racing, где собраны наиболее опытные инженеры. А в Forsythe Racing не угадали: уже в квалификации и Трейси, и Карпентье испытывали трудности, заняв соответственно 16-е и 17-е места.

В дебюте немецкой гонки лидер общего зачета предпринял попытку подтянуться поближе к ставшему уже привычному для него месту в первых рядах. В агрессивном стиле, что отличал Трейси в прошлом, канадец равнял на восьмое место, но едва улеглась стар-



11/05/2003
Автодром "Евроспидвей"
Лаузитц, Германия
Дистанция: 3,256x154=501,424 км



Toyota Grand Prix of Long Beach



СП	Пилот	Команда	Время
1 2	П. Трейси	Player's Forsythe	1:56'01.792
2 7	А. Фернандес	Fernandez Racing	+ 4.544
3 4	Б. Жункейра	Newman/Haas Racing	+ 13.651
4 14	Дж. Вассер	American Spirit	+ 21.040
5 11	М. Домингес	Herdez Competition	+ 22.191
6 6	П. Карпентье	Player's Forsythe	+ 22.660
7 12	Р. Хантер-Рей	American Spirit	+ 25.703
8 10	Д. Мэннинг	Walker Racing	+ 33.373
9 15	М. Хаберфельд	Conquest Racing	+ 48.571
10 3	А. Тальяни	Rocketsports	+ 1 круг
11 16	Т. Монтейру	Fittipaldi-Dingman	+ 2 круга
12 8	О. Сервия	Patrick Racing	+ 3 круга топливо
13 13	П. Лемарье	PK Racing	+ 3 круга
14 18	Ж. Каматиас	Dale Coyne Racing	+ 6 кругов
15 1	М. Журден	Team Rahal	+ 6 кругов КП
16 5	С. Бюрда	Newman/Haas Racing	+ 20 кругов мотор
17 9	Р. Морено	Herdez Competition	+ 54 круга авария
18 17	Р. Лавин	Walker Racing	+ 55 кругов авария
19 19	А. Йонг	Dale Coyne Racing	+ 58 кругов авария

СП	Пилот	Команда	Время
11 2	С. Бюрда	Newman/Haas Racing	1:51'56.987
2 3	Б. Жункейра	Newman/Haas Racing	+ 7.835
3 7	М. Домингес	Herdez Competition	+ 11.524
4 4	О. Сервия	Patrick Racing	+ 14.385
5 9	П. Карпентье	Player's Forsythe	+ 15.035
6 10	М. Журден	Team Rahal	+ 30.703
7 12	Р. Морено	Herdez Competition	+ 36.997
8 5	А. Тальяни	Rocketsports	+ 38.762
9 11	М. Хаберфельд	Conquest Racing	+ 1 круг
10 8	Д. Мэннинг	Walker Racing	+ 1 круг
11 17	П. Лемарье	PK Racing	+ 2 круга
12 6	А. Фернандес	Fernandez Racing	+ 2 круга
13 18	Ж. Каматиас	Dale Coyne Racing	+ 2 круга
14 15	Т. Монтейру	Fittipaldi-Dingman	+ 2 круга
15 19	Р. Лавин	Walker Racing	+ 3 круга
16 16	Р. Хантер-Рей	American Spirit	+ 3 круга
17 1	П. Трейси	Player's Forsythe	+ 47 кругов КП
18 13	А. Йонг	Dale Coyne Racing	+ 78 кругов авария
19 14	Дж. Вассер	American Spirit	+ 164 круга мотор

The London Champ Car Trophy



German 500



СП	Пилот	Команда	Время
1 1	С. Бюрда	Newman/Haas Racing	1:49'22.498
2 6	М. Домингес	Herdez Competition	+ 0.084
3 3	М. Журден	Team Rahal	+ 0.245
4 2	Б. Жункейра	Newman/Haas Racing	+ 12.042
5 7	О. Сервия	Patrick Racing	+ 12.055
6 5	Д. Мэннинг	Walker Racing	+ 24.602
7 17	П. Карпентье	Player's Forsythe	+ 1 круг
8 11	Дж. Вассер	American Spirit	+ 1 круг
9 8	Р. Лавин	Walker Racing	+ 1 круг
10 12	Р. Морено	Herdez Competition	+ 1 круг
11 15	Р. Хантер-Рей	American Spirit	+ 2 круга
12 16	П. Трейси	Player's Forsythe	+ 2 круга
13 14	Т. Монтейру	Fittipaldi-Dingman	+ 2 круга
14 4	М. Хаберфельд	Conquest Racing	+ 2 круга
15 19	А. Фернандес	Fernandez Racing	+ 2 круга
16 18	Ж. Каматиас	Dale Coyne Racing	+ 2 круга
17 13	А. Йонг	Dale Coyne Racing	+ 73 круга мотор
18 9	А. Тальяни	Rocketsports	+ 126 кругов мотор
19 10	П. Лемарье	PK Racing	+ 129 кругов авария

Положение в чемпионате после 5-го этапа

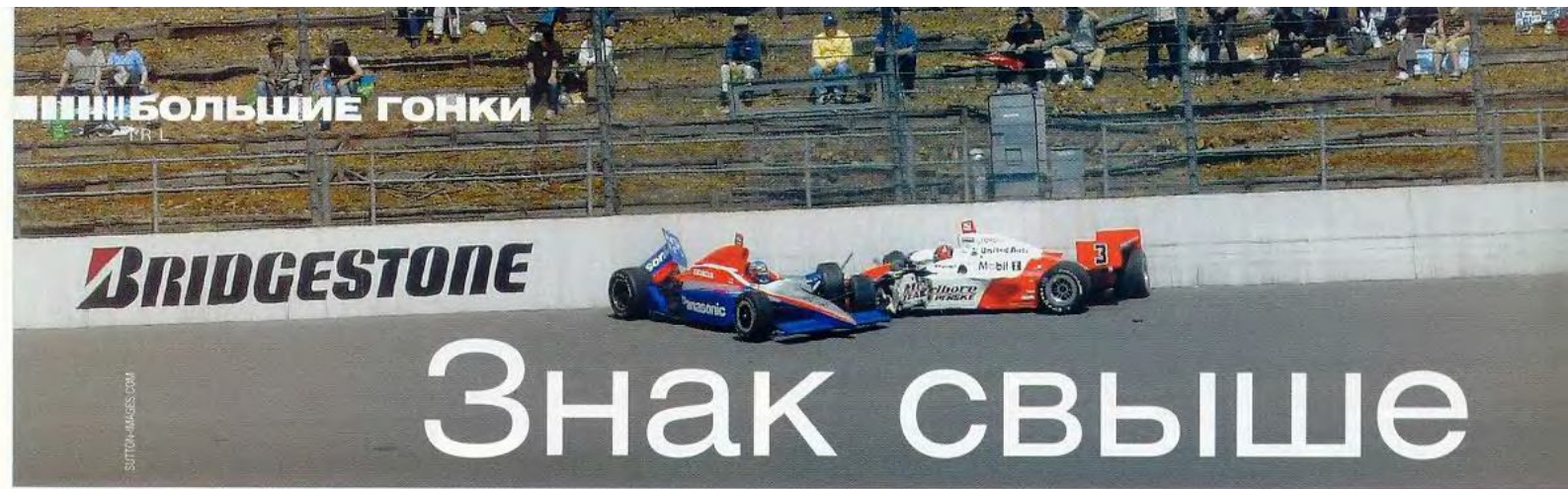
Пилот	Очки	Пилот	Очки	Пилот	Очки
1 П. Трейси	66	8 Р. Морено	27	15 Т. Монтейру	8
2 Б. Жункейра	66	9 Дж. Вассер	25	16 П. Лемарье	8
3 М. Журден	56	10 О. Сервия	24	17 Ж. Каматиас	6
4 С. Бюрда	49	11 А. Тальяни	22	18 Р. Лавин	4
5 М. Домингес	40	12 Д. Мэннинг	22	19 А. Йонг	4
6 П. Карпентье	34	13 М. Хаберфельд	20		
7 А. Фернандес	29	14 Р. Хантер-Рей	9		

товая суeta, как синяя Lola № 3 стала терять скорость и места. Сход в Англии и финиш на 12-м месте в Германии – печальный итог европейского турне Трейси. Единственное утешение, что двух очков, набранных за поулы в Европе, хватило Полу, чтобы удержать первое место в общем зачете.

Но теперь бремя лидерства ему придется делить с Бруно Жункейрой. Бразилец пока не имеет побед, да и впервые лидировать в гонке ему удалось только на "Лаузитцринге", но зато он финишировал на всех пяти этапах и, единственный из пилотов, проехал все 599 кругов пяти гонок. Стабильность – признак мастерства, и Бруно показывает мастерскую стабильность. И не только он. Мишель Журден в Германии наконец оправился от тяжелого удара, полученного от судьбы в Лонг-Биче, и снова оказался в тройке призеров, не позволив обогнать себя тому же Жункейре. Еще больше похвал заслужил прошлогодний дебютант серии Марио Домингес. Мексиканец уже вовсе освоился в Champ Car, а его дуэль с Себастьяном Бюрдой на последних метрах дистанции стала достойным завершением этой напряженной гонки. Судя по всему, легкая жизнь, обещанная Полу Трейси после трех стартовых побед, закончилась.

И все-таки главное событие немецкого этапа состоялось после финиша основной гонки. Перед аплодирующими в восторге зрителями на трассе появился Алекс Занарди, облаченный в комбинезон. Такой же, как и до того страшного дня осенью 2001 года, когда здесь в результате аварии прервалась его спортивная карьера. Именно прервалась, а не оборвалась, что и собирался доказать Алекс. Он лишь скромно улыбнулся в ответ на овацию трибун. "Долгий же был у меня пит-стоп – длиною в полтора года", – пошутил Сандро, занимая место в кокпите Reynard (на нижнем фото слева). Эту машину с ручным сцеплением и акселератором специально подготовили для Занарди. Осталась только педаль тормоза, на которую итальянец нажимал протезом с помощью специального приспособления. 13 кругов, что остались незавершенными в той гонке, Занарди не просто проехал "на публику". Время, показанное Алексом, позволило бы ему стартовать с пятой позиции в толь что завершившейся гонке.

Дмитрий Ситник



“Если так дело пойдет и дальше, то на трассу придется выезжать даже моему отцу”, – так горько Майкл Андретти прокомментировал итог третьего этапа серии IndyCar. Молодому хозяину и по совместительству гонщику “конюшны” Andretti Green Racing было отчего расстраиваться. За месяц он потерял сразу двух пилотов. Сначала в глупую аварию на собственном мотоцикле попал Дарио Франкитти. Отдыхая у себя на родине в Шотландии, он решил вспомнить бурную молодость. Байкерские гонки по окрестным холмам закончились для него повреждением позвоночника, и в Японию вместо него поехал Дэн Уилдон.

Лишившись одного гонщика, Майкл мог рассчитывать, что Тони Канаан отработает за двоих. Победа на предыдущем этапе в Финиксе преобразила бразильца. “Не скажу, что смогу победить одной левой, но накопленный опыт должен мне помочь”, – как и положено фавориту, Тони Канаан начал давить на соперников еще до старта. Он показал лучшее время на тренировках в субботу и воскресенье, и только в пятницу его смог опередить Скотт Диксон. Но именно пятничное время взяли за основу при формировании стартовой решетки, так как квалификацию в субботу пришлось отменить из-за дождя. Все предыдущие дни в Японии стояла холодная облачная погода, но к моменту старта густой туман, ставший причиной задержки утренней тренировки, рассеялся, и солнце быстро прогрело асфальт автодрома до 40°С. И все нелепые аварии на первой четверти дистанции можно объяснить только несоот-

ветствием настроек изменившимся погодным условиям. Не хочется даже думать, что половина пилотов серии – это сборище неумех, растерявшихся на новой для них трассе.

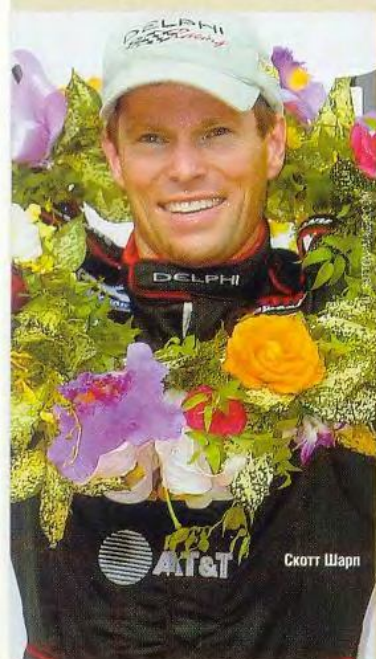
Особенность трека “Твин Ринг” заключается в том, что радиус поворота 3–4 меньше, чем поворота 1–2, и гонщикам приходится тормозить и включать пониженную передачу. Из девяти аварий, “украсивших” гонку, восемь произошли аккуратно в этом злосчастном вираже. На отрезке с 37-го по 55-й круг гонщики дважды умудрились организовать небольшой катклизм сразу же после рестарта. Но команды не сидели сложа руки. Инженерам во время многочисленных пит-стопов удалось внести коррективы в настройки машин, и события на трассе перестали меняться с такой калейдоскопической быстротой. Тони Канаан, воспользовавшись ошибкой обладателя поула Диксона на старте, вышел в лидеры. Однако желтые флаги не позволили бразильцу создать хоть какой-нибудь отрыв от преследователей, которых возглавили Диксон и Шектер. Они и “сообразили на троих” увлекательную развязку гонки.

Сперва сын чемпиона Формулы-1 1979 года наехал на обломок машины разбившегося кругом раньше Алекса Баррона, заменившего в Японии травмированного Жилия де Феррана, и стесал правую сторону своей G Force о барьер безопасности. И теперь Тони Канаан и Скотт Диксон вдвоем решали вопрос о победителе. Новозеландец после рестарта бросился обгонять лидировавшего бразильца. Пару кругов

их машины шли колесо в колесо, но было видно, что мотор Honda Канаана уступает Toyota Диксона. Еще несколько метров – и пилот Chip Ganassi Racing вырвался бы вперед. Оставалось пройти тот самый роковой поворот. И тут Канаан, видимо, намереваясь перекрестить траекторию (маневр довольно сомнительный на овальном треке), неуклюже ткнул носом своей Dallara автомобиль Диксона. Оба полетели в стену (на фото вверху). В лидеры вышел чемпион IRL 1996 года Скотт Шарп из Kelley Racing. Американца, скорее всего, обогнал бы Кенни Брак, под конец гонки сумевший набрать нужный темп. Но столкновение Синджи Накано и Жака Лазье за шесть кругов до финиша привело к появлению желтого флага, который сразу сменился на клетчатый. Так Шарп одержал свою восьмую победу в карьере, догнав рекордсменов серии по этому показателю – Сэма Хорниша и Бадди Лазье.

А Майклу Андретти все-таки пришлось отцу тряхнуть стариной. Тони Канаан выбыл почти на три недели из-за перелома левого запястья, и боссу Andretti Green Racing пришлось срочно искать замену бразильцу на квалификацию к Indy 500. Супер-Марио согласился было, но на первой же тренировке попал в такую страшную аварию, что все, кто в тот момент находились на автодроме, начали молиться. Андретти-старший, к счастью, не пострадал. “Это знак свыше, – философски рассудил легендарный гонщик. – За руль гоночного автомобиля я больше никогда не сяду”.

Дмитрий Ситник



Indy Japan 300, Мотеги, Япония; 13/04/2003, автодром “Твин Ринг”, дистанция: 2,747х200=482,800 км

СП	Пилот	Команда	Время
1	7	С. Шарп	Kelley Racing 2:21'17.825
2	6	К. Брак	Team Rahal + 0.323
3	9	Ф. Жиаффон	Mo Nunn Racing + 1.546
4	10	М. Андретти	Andretti Green Racing + 3.299
5	8	Эл Анзер-мл.	Kelley Racing + 6.325
6	13	С. Хорниш-мл.	Pennzoil Panther Racing + 1 круг
7	5	Д. Уилдон	Andretti Green Racing + 2 круга
8	3	Т. Такаги	Mo Nunn Racing + 2 круга
9	23	Г. Рей	Access Motorsports + 3 круга
10	19	Р. Бул	Dreyer & Reinbold Racing + 8 кругов
11	21	С. Накано	Beck Motorsports + 10 кругов (столкновение)
12	16	Ж. Лазье	Hemelgam Racing + 10 кругов (столкновение)
13	20	Б. Райс	Red Bull Cheever Racing + 19 кругов
14	2	Т. Канаан	Andretti Green Racing + 23 круга (столкновение)
15	1	С. Диксон	Chip Ganassi Racing + 23 круга (столкновение)
16	4	Т. Шектер	Chip Ganassi Racing + 32 круга (столкновение)
17	12	А. Баррон	Team Penske + 33 круга (столкновение)
18	18	Эй Джей Фойт-IV	A.J. Foyt Enterprises + 99 кругов (вылет)
19	17	Б. Лазье	Team Menard + 137 кругов (мотор)
20	22	Ш. Хаттори	A.J. Foyt Enterprises + 152 круга (КП)
21	15	Р. Ясукава	Super Aguri Fernandez Racing + 155 кругов (столкновение)
22	11	Х. Каштру-Невеш	Team Penske + 155 кругов (столкновение)
23	14	С. Фишер	Dreyer & Reinbold Racing + 165 кругов (столкновение)
24	24	С. Мейер	PDM Racing + 192 круга (столкновение)

Положение в чемпионате после 3-го этапа
1 Т. Канаан 84
2 Х. Каштру-Невеш 75
3 С. Диксон 60
4 Ж. де Ферран 58
5 Ф. Жиаффон 57
6 С. Шарп 56
7 К. Брак 49
8 Эл Анзер-мл. 49
9 М. Андретти 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
20 Эй Джей Фойт-IV 25
21 С. Мейер 20
22 Б. Лазье 19

СП – стартовая позиция



БРОСИТЬ ВЫЗОВ “КОРОЛЕВЕ”

Такова уж структура европейского автоспорта, что “младшие” гоночные серии от картинга до Ф-3000 воспринимаются большинством поклонников автогонок лишь как ступени на лестнице, ведущей к престолу “королевы автоспорта” – Формуле-1. И до последнего времени появление некоего “удельного княжества” казалось просто немыслимым. Однако год назад в стройном ряду “вассалов” Ф-1 наконец появилась серия, которая если и не бросит в ближайшее время вызов “королеве”, то легко задвинет в тень всех ее “фаворитов”, включая и “младшую сестру” Ф-1 – Формулу-3000.

Мировая серия Super Nissan V6 появилась на свет всего полтора года назад и стала в какой-то мере “незаконнорожденной дочерью” Формулы-1. Дело в том, что появление этого чемпионата было спровоцировано неудавшимся проектом Honda по возвращению в “большой цирк” собственной заводской командой. В конце 1998 года для тестов своего двигателя японская компания заказала итальян-

ской фирме Dallara, специализирующейся на выпуске машин “младших” Формул и, в первую очередь, – Ф-3, построить испытательное шасси Формулы-1, разработка которого в строжайшем секрете велась на базе Honda Racing Developments в английском Ледерхед. Весной 1999 года машина была готова, и Йос Ферстаппен – в то время заводской тест-пилот Honda – приступил к первым испытаниям. Однако через несколько месяцев проект пришлось закрыть: в конце апреля, через две недели после смерти от сердечного приступа главного конструктора Харви Постлтуэйта, руководство Honda сочло продолжение работ бесперспективным. В итоге в следующем сезоне Honda вернулись в Ф-1 в более скромной роли моторостроителя. В Парме же на заводе Dallara остались наработки по проекту достаточно простого и дешевого шасси Ф-1.

Конечно, соваться с ним в чемпионат мира смысла не было никакого, но и списывать впустую сделанную работу было жалко, поэтому Джанпаоло Даллара начал подыскивать проекту другое применение. Что итальянцу

довольно быстро и удалось. В 2001 году решено было на основе этого автомобиля создать гоночный чемпионат футбольных команд, в котором “конюшню” планировали выступать в цветах и на деньги ведущих футбольных клубов Европы. Главной идеей этого проекта было привлечение в мир автоспорта многомиллионной армии футбольных болельщиков. Но, увы, собрать достаточно инвестиций так и не удалось. Однако на этот случай у Даллары имелся и запасной “аэродром”: другой его автомобиль, созданный на базе все того же шасси Ф-1, выиграл конкурс на поставку шасси для только что организованной в Испании “Мировой серии Super Nissan V6”.

Причем это была удача не только для получившей заказ на производство двух с лишним десятков автомобилей Dallara, но и для серии, поскольку автомобили из Пармы оказались на удивление быстрыми и динамичными. Можно представить, какое великолепное шасси построил Даллара, если, уступая в мощности Lola B2/50 с 8-цилиндровыми моторами Zytek более 50 л.с., Dallara-Nissan проходит круг по

В первом чемпионате Формулы-Super Nissan Джастин Уилсон занял лишь четвертое место. Однако из всех участников серии лишь он годом спустя оказался в Ф-1

Календарь Мировой серии Super Nissan (WSSN)

Этапы	Дата	Трасса, Страна
1-2	30/03/2003	Харама, Испания
3-4	27/04/2003	Зольдер, Бельгия
4-5	18/05/2003	Маньи-Кур, Франция
7-8	22/06/2003	Монца, Италия
9-10	20/07/2003	Лаузитц, Германия
11-12	21/09/2003	Шпильберг, Австрия
13-14	05/10/2003	Барселона, Испания
15-16	19/10/2003	Валенсия, Испания
17-18	23/11/2003	Интерлагос, Бразилия

Так, уже в прошлом году на стартовом поле серии можно было увидеть Рикардо Зонту, действующего на тот момент чемпиона Ф-3000 Джастина Уилсона и вице-чемпиона той же серии 2000 года, уже успевшего попробовать себя в CART Николя Минасяна. Чемпионский титул в итоге достался самому опытному – Зонте (выступавшему, кстати, за команду Gabord Competition, главным спонсором которой был... легендарный футбольный клуб “Барселона”). Но даже девять уверенных побед бразильца – в половине из 18 гонок чемпионата, проходивших на трассах четырех стран – не снизили зрелищности серии. Prestиж первенства рос с каждым месяцем, и в конце сентября в Барселоне на 11-м и 12-м этапах собралось уже около 75 тысяч зрителей. Для сравнения, примерно столько же болельщиков присутствовало в этом году на Большом Призе Малайзии Формулы-1. Что же до гонок Ф-3000, то с их посещаемостью эта цифра вообще несопоставима. Даже несмотря на то что этапы международного чемпионата стартуют всего через несколько часов после квалификации

Формулы-1, проходят они, как правило, при почти пустых трибунах, на которых остается от силы пять-семь тысяч зрителей.

В этом же сезоне интерес к Мировой серии, по идее, должен не только не упасть, но и еще больше возрасти, поскольку место Зонты заняли сразу два других экс-пилота “большого цирка”: Марк Жене и Энрике Бернольди, а также вице-чемпион прошлого года первенства талантливый француз Франк Монтаньи считаются главными фаворитами чемпионата. К тому же гонки Мировой серии примут уже не четыре, как год назад, а семь стран: к Испании, Италии, Франции и Бразилии добавятся Бельгия, Германия и Австрия. Причем учитывая грядущее со следующего сезона отлучение последней от Формулы-1, австрийцы, похоже, делают ставку именно на Мировую серию.

В 2003 году одна из крупнейших инвестиционных групп Австрии Quadriga Superfund, являющаяся также одним из партнеров команды Minardi Ф-1, стала вместо Telefonica новым титульным спонсором чемпионата, вложив в него около 4,5 миллиона евро. Правда, испанский промоутер серии концерн RPM Racing планирует разделить эти деньги на три равные части для поддержки всех трех проводимых им чемпионатов (помимо WSSN это Ф-Nissan 2000 и испанская Ф-Юниор). Но несмотря на это, к 2005 году организаторы обещают появление новых, куда более мощных 700-сильных 8-цилиндровых моторов (сегодня “шестерки” выдают всего 415 л.с.), а, возможно, и еще более совершенных шасси от Dallara. И тогда, кто знает, быть может, “незаконнорожденная дочь” сможет бросить вызов “ночной королеве”. Но даже если этого и не случится, она уж точно преподает ей урок более рационального использования средств. Ведь автомобиль Ф-Super Nissan стоит всего порядка 120–150 тысяч долларов, в то время как производство каждой “формулы-1” скирает миллионы.

Владимир Маккавеев



Рикардо Зонта в 2002 году удостоился чести защищать на гонках мировой серии цвета “Барселоны”. Презентация команды проходила на знаменитом “Ноу камп”

Свои победы Рикардо отмечал не менее эмоционально, чем одноклубники-футболисты – забитые голы

На первом этапе сезона-03 тест-пилот Renault Франк Монтаньи (№ 3) объехал всех, в том числе и экс-пилотов Ф-1 Энрике Бернольди (№ 18) и Марка Жене



трассе “Каталунья-Монтмело” почти на пять секунд быстрее “ф-3000”. Именно эти автомобили, по сути своей гораздо более прогрессивные и схожие в управлении с машинами Ф-1, нежели “туповатые” “формулы-3000”, позволили привлечь в чемпионат немало сильных пилотов, в числе которых не только бывшие и действующие гонщики Ф-3000, но и экс-пилоты Формулы-1 и CART.

Чемпионат мира по ралли



3-й этап: 09.04-13.04.2003

Propecia Rally New Zealand
Дистанция: 1297,61 км/403,52 км – 22 СУ

Пилот	Автомобиль	Время
1 М. Гренхольм (FIN)	Peugeot 206 WRC	3:45:21,2
2 Р. Бернс (GB)	Peugeot 206 WRC	+1:08,7
3 П. Сольберг (N)	Subaru Impreza WRC	+2:09,8
4 С. Лобб (F)	Citroen Xsara T4	+4:15,4
5 Т. Гардмастер (FIN)	Skoda Octavia WRC	+8:13,8
6 А. Мак-Рей (GB)	Mitsubishi Lancer WRC	+9:14,2
7 Т. Мякиннен (FIN)	Subaru Impreza WRC	+9:50,2
8 Д. Орлиоль (F)	Skoda Octavia WRC	+10:08,6



Личный зачет:

Пилот	Очки
1 Р. Бернс	32
2 М. Гренхольм	30
3 К. Сайнс	24
4 М. Мартин	17
5 К. Мак-Рей	17
6 П. Сольберг	13

4-й этап: 07.05-11.05.2003

Rally Argentina
Дистанция: 1249,30 км/380,00 км – 18 СУ

Пилот	Автомобиль	Время
1 М. Гренхольм (FIN)	Peugeot 206 WRC	4:14:45,0
2 К. Сайнс (E)	Citroen Xsara T4	+26,6
3 Р. Бернс (GB)	Peugeot 206 WRC	+1:12,8
4 Х. Роанпер (FIN)	Peugeot 206 WRC	+2:19,3
5 П. Сольберг (N)	Subaru Impreza WRC	+3:11,4
6 Д. Орлиоль (F)	Skoda Octavia WRC	+7:58,5
7 Т. Гардмастер (FIN)	Skoda Octavia WRC	+8:33,7
8 Ф. Дюваль (B)	Ford Focus WRC	+11:55,3

Командный зачет:

Команда	Очки
1 Peugeot	65
2 Citroen	52
3 Ford	29
4 Subaru	27
5 Skoda	19
6 Hyundai	3

Чемпионат FIA GT

2-й этап: 27.04.2003

Автомобиль "Манья-Кур", Невер, Франция
458,744 км/104 круга по 4,411 км (3:01'44,710)

ПП: М. Бобби: 1'58,642, 137,31 км/ч
БК: М. Бобби: 1'38,625/5, 161,01 км/ч

Пилоты	Автомобиль/класс	Круги
1 Т. Бьянки (I)/М. Бобби (I)	Ferrari 550M/GT	104
2 Л. Каппеллари (I)/Ф. Голлин (I)	Ferrari 550M/GT	104
3 Ж.-Д. Делатра (CH)/А. Пиччини (I)	Lister Storm/GT	104
4 Х. Росс (S)/М. Валингера (S)	Chrysler Viper GTS-R/GT	101
5 Н. Аморим (P)/П. Матуш-Шавеш (P)/М. Рамуш (P)	Saloon S7-R/GT	101
6 Дж. Дэвис (GB)/Т. Маглен (GB)	Ferrari 360M/N-GT	101
7 С. Ортели (MC)/М. Либ (D)	Porsche 996GT3-RS/N-GT	101
8 Г. Гомез (F)/С. Исса (F)	Ferrari 360M/N-GT	100
16Н. Фоменко (RUS)/А. Васильев (RUS)	Porsche 996GT3-RS/N-GT	95

3-й этап: 11.05.2003

Автомобиль "Энна-Пергуза", Сицилия, Италия
504,900 км/102 круга по 4,950 км (2:56'47,745)

Пилоты	Автомобиль/класс	Круги
1 Т. Бьянки (I)/М. Бобби (I)	Ferrari 550M/GT	102
2 М. Каппеллари (I)/Ф. Голлин (I)	Lister Storm/GT	102
3 Л. Брини (CH)/С. Кальдерари (CH)/С. Ливо (I)	Ferrari 550M/GT	101
4 Б. Вердон-Ро (GB)/П. Сноудон (GB)	Lister Storm/GT	101
5 Ж.-Д. Делатра (CH)/А. Пиччини (I)	Chrysler Viper GTS-R/GT	99
6 Ф. Альто (F)/С. Закиа (CH)	Ferrari 360M/N-GT	99
7 Т. Саджен (GB)/М. Шот (GB)	Ferrari 360M/N-GT	99
8 А. Бертолини (I)/Ф. де Симоне (I)	Porsche 996GT3-RS/N-GT	95
12Н. Фоменко (RUS)/А. Васильев (RUS)	Porsche 996GT3-RS/N-GT	95

Личный зачет GT:

Пилот	Очки	Команда	Очки
1 М. Бобби	30	1 BMS Scuderia Italia	46
2 Т. Бьянки	30	2 Lister Racing	26
3 Л. Каппеллари	16	3 Care Racing	12
4 Ф. Голлин	16	4 Creation Autosportif	11

Суперкубок Porsche

1-й этап: 20.04.2003

Автомобиль им. Энцо и Дино Феррари, Импала, Италия

64,129 км/13 кругов по 4,933 км
ПП: Ф. Штиллер: 1'57,058, 151,71 км/ч

Пилот	Команда	Время
1 П. Каффер (D)	Infineon	2:55:15,2
2 Л. Ричтелли (I)	Conrero	+1:20,7
3 П. Хьюксон (NL)	DeWalt	+8:23,7

Личный зачет:

Пилот	Очки	Команда	Очки
1 П. Каффер	40	1 Infineon-Fambacher	58
2 Л. Ричтелли	30	2 Conrero Squadra	43
3 В. Хенцлер	26	3 Walter Lechner RS	42

2-й этап: 04.05.2003

Автомобиль "Катагуния Монтмало", Барселона, Испания

66,220 км/14 кругов по 4,730 км
ПП: П. Каффер: 1'50,783, 153,705 км/ч

Пилот	Команда	Время
1 П. Каффер (D)	Infineon	2:57:23,9
2 Ф. Штиллер (D)	Infineon	+3:88,4
3 В. Хенцлер (D)	Aqua Nova	+4:25,1

Командный зачет:

Команда	Очки
1 Infineon-Fambacher	58
2 Conrero Squadra	43
3 Walter Lechner RS	42

DTM



1-й этап: 27.04.2003

Автомобиль "Хоккенхаймринг", Хоккенхайм, Германия
160,090 км/37 кругов по 4,574 км

ПП: Б. Шнайдер: 1'35,141, 173,07 км/ч

Пилот	Автомобиль	Время
1 Б. Шнайдер (I)	Mercedes CLK-DTM	1:11'06,451
2 М. Фесслер (CH)	Mercedes CLK-DTM	+28,002
3 Л. Аелло (F)	ABT Audi TT-R	+28,292
4 Ж. Алеззи (F)	Mercedes CLK-DTM	+38,467
5 К. Альберс (NL)	Mercedes CLK-DTM	+1:01,237
6 Б. Шнайдер (I)	Mercedes CLK-DTM	+1:09,169

2-й этап: 11.05.2003

Автомобиль "Адрия Интернационал", Адрия, Венето, Италия

126,994 км/47 кругов по 2,702 км
ПП: М. Фесслер: 1'11,944, 135,20 км/ч

Пилот	Автомобиль	Время
1 К. Альберс (NL)	Mercedes CLK-DTM	58'00,584
2 М. Экстрем (S)	ABT Audi TT-R	+8,511
3 Л. Аелло (F)	ABT Audi TT-R	+9,106
4 М. Фесслер (CH)	Mercedes CLK-DTM	+10,611
5 Б. Шнайдер (I)	Mercedes CLK-DTM	+11,253
6 Б. Шнайдер (I)	Mercedes CLK-DTM	+11,669/25, 135,72 км/ч



Евро Ф-3000



1-й этап: 04.05.2003

Автомобиль "Нюрбургринг", Нюрбург, Германия

159,526 км/31 круг по 5,146 км
ПП: Р. Рушинов: 1'48,915, 170,092 км/ч

Пилот	Команда	Время
1 Дж. Бруни (I)	ADM	31 круг
2 А. Фарфус-мл (BR)	Draco Jr.	+3,4
3 М. Грассотто (I)	Traini	+5,2
4 М. Сантопонт (I)	Fama	+33,0
5 П. Босс (USA)	John Village	+37,8
6 Р. Рушинов (RUS)	GP Racing	+40,8

2-й этап: 11.05.2003

Автомобиль "Манья-Кур", Невер, Франция

154,385 км/35 кругов по 4,411 км
ПП: А. Фарфус-мл: 1'30,190, 176,068 км/ч

Пилот	Команда	Время
1 Дж. Бруни (I)	ADM	52'45,207
2 М. Грассотто (I)	Traini	+2,891
3 А. Фарфус-мл (BR)	Draco Jr.	+4,033
4 Р. Рушинов (RUS)	GP Racing	+4,771
5 Н. Пасторелли (NL)	Fama	+16,295
6 К. Браун (GB)	Traini	+33,850

Личный зачет:

Пилот	Очки
1 Дж. Бруни	20
2 А. Фарфус-мл	10
3 М. Грассотто	10
4 Р. Рушинов	4
5 М. Сантопонт	3
6 П. Босс	2

Командный зачет:

Команда	Очки
1 ADM Motorsport	20
2 Traini	11
3 Draco Jr.	10
4 Fama	5
5 GP Racing	4
6 John Village Automotive	2

Кубок Renault V6

2-й этап: 26.04.2003

Автомобиль "Манья-Кур", Невер, Франция

"Большая гонка":
39,699 км/9 кругов по 4,411 км

* - гонка остановлена досрочно из-за аварии
ПП: Т. Гомменди: 1'33,023, 170,71 км/ч

Пилот	Команда	Время
1 Х. Мелу-мл (BR)	Victory/Cram	23'17,968
2 Н. Яки (CH)	Jenzer MS	+4,977
3 К. Мадурра (J)	ARTA-Signature	+7,884
4 М. Холлiday (US)	RD	+13,493
5 А. Белигии (I)	AFC	+31,791

"Супер спринт":

88,220 км/20 кругов по 4,411 км
ПП: Т. Гомменди: 1'33,355, 170,10 км/ч

Пилот	Команда	Время
1 Х. Мелу-мл (BR)	Victory/Cram	33'37,025
2 Т. Гомменди (F)	ARTA-Signature	+1,620
3 Х. М. Лопес (RA)	DAMS	+8,143
4 Д. Джендетто (I)	Davero	+20,848
5 А. Белигии (I)	AFC	+23,334

Личный зачет:

Пилот	Очки
1 Н. Яки	84
2 Х. Мелу-мл	78
3 Т. Гомменди	54

NASCAR



9-й этап: 13.04.2003

Virginia 500
"Мартинсвилл Спидвей", Вирджиния, США

263 мили/500 кругов по 0,526 мили
П: 3:28'51, 500 кругов, 121,60 км/ч

ПП: Дж. Гордон: 20,079, 151,77 км/ч

Пилот	Автомобиль	Очки
1 Дж. Гордон (USA)	Chevrolet	180
2 Б. Лабонте (USA)	Chevrolet	175
3 Д. Эрхардт-мл (USA)	Chevrolet	175

10-й этап: 27.04.2003

Auto Club 500
"Калифорния Спидвей", Фонтана, США

500 мили/250 кругов по 2 мили
П: 3:34'07, 250 кругов, 225,49 км/ч

ПП: С. Парк: 38,536, 300,69 км/ч

Пилот	Автомобиль	Очки
1 К. Буш (USA)	Ford	180
2 Б. Лабонте (USA)	Chevrolet	175
3 Р. Уоллес (USA)	Dodge	170

11-й этап: 03.05.2003

Ronpax Excitement 400
"Ричмонд Интернационал Рейсвей", Ричмонд, Вирджиния, США

294,75 мили/393 круга по 0,75 мили
П: 3:23'47, 393 круга, 139,66 км/ч

ПП: Т. Лабонте: 21,342, 203,60 км/ч

Пилот	Автомобиль	Очки
1 Дж. Немечек (USA)	Chevrolet	185
2 Б. Лабонте (USA)	Chevrolet	175
3 Д. Эрхардт-мл (USA)	Chevrolet	170

Общий зачет

Пилот	Очки
1 М. Консет	1619
2 Д. Эрхардт-мл	1599
3 К. Буш	1452

ETCC FIA



3-4-й этапы: 27.04.2003

Автомобиль "Манья-Кур", Невер, Франция
Две гонки по 52,932 км/12 кр. по 4,411 км

ПП: Н. Ларини: 2:07,694, 124,35 км/ч

Пилот	Автомобиль	Время
1 И. Мюллер (D)	BMW	22'23,940
2 Н. Ларини (I)	Alfa Romeo	+1,985
3 Э. Прайолкс (GB)	BMW	+10,423
4 Г. Таркуини (I)	Alfa Romeo	+13,897
5 Д. Хьюксон (NL)	BMW	+18,022
6 К. И. Мюллер: 1'51,208/4, 142,79 км/ч		

4-й этап:

Пилот	Автомобиль	Время
1 И. Мюллер (D)	BMW	22'32,639
2 Н. Ларини (I)	Alfa Romeo	+0,855
3 Д. Хьюксон (NL)	BMW	+2,886
4 Т. Коронель (NL)	BMW	+3,296
5 Р. Кольчаго (I)	Alfa Romeo	+4,660
6 К. И. Мюллер: 1'51,242/7, 142,74 км/ч		

Личный зачет:

Пилот	Очки
1 И. Мюллер	36
2 Г. Таркуини	36
3 Н. Ларини	27

5-6-й этапы: 11.05.2003

Автомобиль "Энна-Пергуза", Сицилия, Италия
Две гонки по 54,540 км/11 кр. по 4,950 км

ПП: Р. Кольчаго: 1'46,223, 167,76 км/ч

Пилот	Автомобиль	Время
1 Р. Кольчаго (I)	Alfa Romeo	19'50,049
2 Д. Мюллер (D)	BMW	+0,261
3 Г. Таркуини (I)	Alfa Romeo	+0,790
4 Э. Прайолкс (GB)	BMW	+8,710
5 Ф. Франча (I)	Alfa Romeo	+9,288
6 К. И. Мюллер: 1'47,047/7, 166,46 км/ч		

6-й этап:

Пилот	Автомобиль	Время
1 Г. Таркуини (I)	Alfa Romeo	11 круг
2 Р. Кольчаго (I)	Alfa Romeo	+0,395
3 А. Бальцан (I)	Alfa Romeo	+2,605
4 Э. Прайолкс (GB)	BMW	+3,109
5 Н. Ларини (I)	Alfa Romeo	+7,105
6 К. И. Мюллер: 1'46,815/4, 166,83 км/ч		

Зачет производителей:

Компания (модель)	Очки
1 BMW (320i)	84
2 Alfa Romeo (156 GTA)	79
3 SEAT (Toledo Cupra)	3

World Series