



williams

Mercedes-Benz

Одно из самых славных имен в истории автоспорта. Собственно, во многом с этого имени автоспорт и начинался



WWW.FORMULA-ONE.RU

июль 2003

Гран При Австрии

Пожар в боксах

Манфред фон Браухич

Итог всей жизни

Два пионера

Карл Бенц против Готлиба Даймлера

Четыре дебютанта Ф-1

отвечают на пять вопросов

Кими Райкконен

Лед в его жизни

**Монтоя
побеждает
в Монако**

**САМЫЙ
БОЛЬШОЙ ПРИЗ**



СОДЕРЖАНИЕ

4	Парад				
10	Новости				
	Гран При				
22	Австрия				
	Почему никто не смог бросить вызов Михаэлю Шумахеру в Австрии				
34	Монако				
	Великосветская забава				
46	Калейдоскоп				
48	Средь шумного бала				
	Это Монако!				
	Тема				
52	История о двух пионерах, прекрасной Мерседес и ее отце				
	Карл Бенц и Готлиб Даймлер относились друг к другу достаточно сложно...				
56	Эра "серебряных стрел"				
	Шеф команды Mercedes-Benz готов был рвать волосы на голове...				
66	Его борьба				
	Манфред фон Браунич: "Без борьбы нет победы"				
74	Все гонщики чемпионатов мира Ф-1				
		76			
		80			
		82			
		84			
		86			
		88			
		90			
		92			
		96			
			Интервью		
			Джастин Уилсон, Ральф Ферман, Антонио Пиццония, Кристиано да Матта		
			Легко ли быть новичком?		
			Пол Стоддарт		
			"Мы не получили от Газпрома того, на что рассчитывали"		
			Стиль жизни		
			Ледяной Кими		
			Почему Райкконен не стал хоккеистом?		
			Техника		
			Новинки ГП Австрии		
			Заполнение паузы		
			Новинки ГП Монако		
			Джентльменский набор		
			Большие гонки		
			Ф-3000		
			Комедия абсурда		
			CART		
			Ночные гонки		
			IRL		
			Последний шанс Майкла Андретти		
			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 Кротова
o_krotova@formula-one.ru
Технический редактор
Владимир Маккавеев
v_mak@formula-one.ru
Обозреватели
Александр Кабановский
Максим Бордунов
Дмитрий Ситник
Руководитель отдела внешних связей
Вадим Устинов
v_ustinov@formula-one.ru
Рекламное обеспечение
Михаил Шебуков
Юрий 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, а/я 54
E-mail: formula@formula-one.ru

Представительства:
Санкт-Петербург
Тел./факс: (812) 274-8958
Адрес: ул. Херсонская, 8

Отпечатано в Финляндии
FORSSAN KIRJAPAINO OY
Подписано в печать 12.06.2003 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



БЫТЬ ИЛИ НЕ БЫТЬ
дозаправкам в Формуле-1? Этим вопросом вновь стали задаваться после инцидента с возгоранием автомобиля Михаэля Шумахера на Гран При Австрии. Поврежденная прокладка едва не превратила заправочную машину в огнемет. И все же, по мнению специалистов, "большие гонки" сегодня немислимы без дозаправок. А что касается риска... Автоспорт – это всегда игра с огнем.
(Читайте на стр. 22)

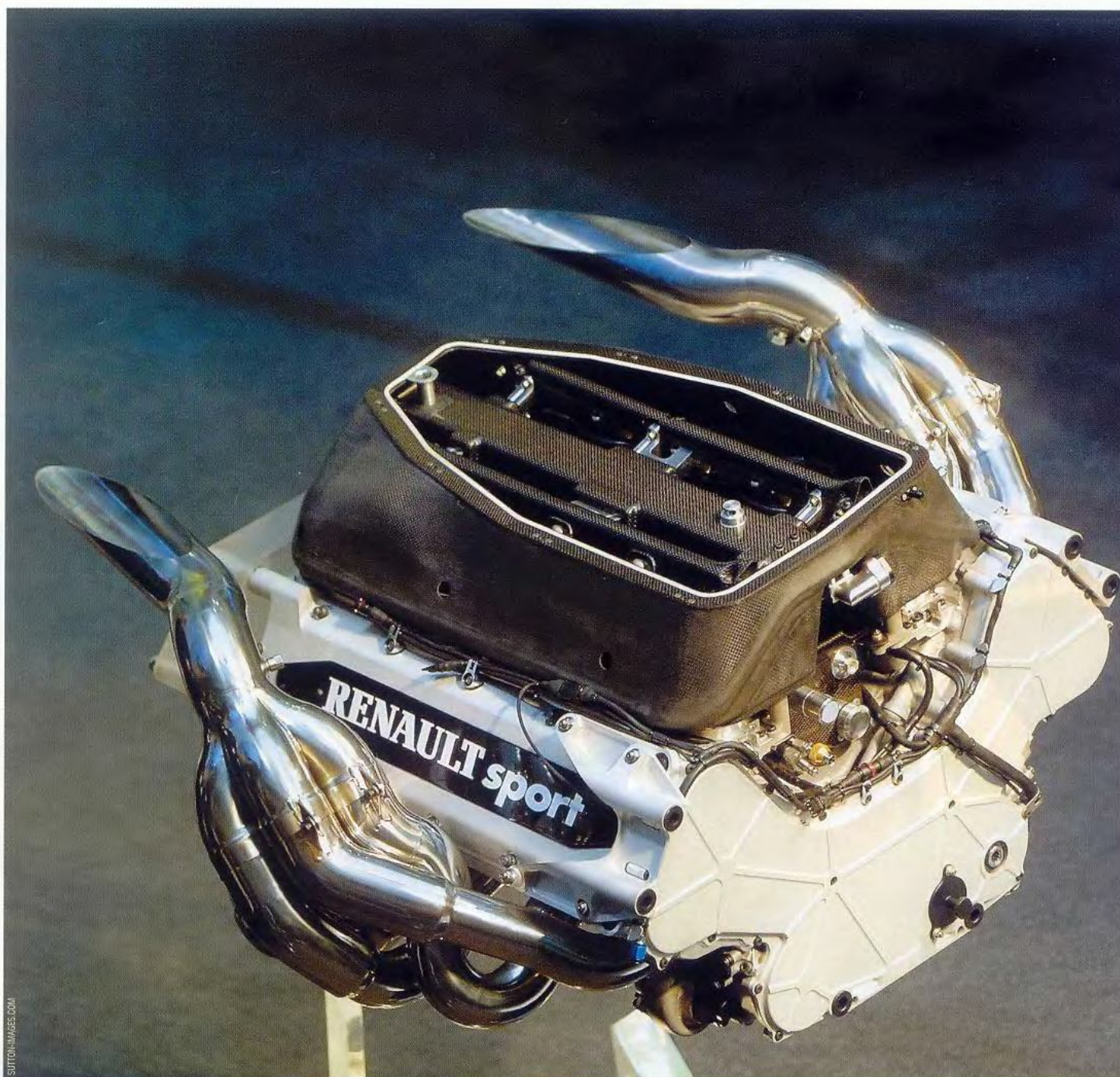


Уличный бой – вот что такое Гран При Монако для гонимых Формулы-1. Причем ведут они его на совершенно непригодной для таких условий технике. Нестись на крылатой машине в желобе из стальных отбойников – испытание не для слабонервных. Почти все повороты – слепые, и за каждым углом поджидает опасность.
(Читайте на стр. 34)

ПАРАД



Авария Дженсона Баттона
на выходе из туннеля трассы в Монте-Карло
стала почти точной копией того, что прои-
зошло здесь в 1994 году с Карлом Вендлинге-
ром. Тогда боковой удар об отбойники закон-
чился для гонщика тяжелейшими травмами.
Дженсон отделался сотрясением мозга...
(Читайте на стр. 34)



SUTTON IMAGES.COM

Широкое больше не в моде

Renault отказывается от революционных моторов

Команда Renault решила с 2004 года отказаться от использования двигателей с большим углом развала цилиндров, которые еще недавно считались ультрамодной идеей в "формульном" моторостроении. "Перед нами стоит цель создать двигатель, который отвечал бы новым правилам, — ведь со следующего года

будет разрешено использовать только один мотор в течение всего гоночного уик-энда, — пояснил глава "конюшни" Флавио Бриаторе. — Чтобы гарантировать необходимую надежность, мы будем придерживаться "традиционной" архитектуры".

В Renault не стали скрывать, что в руководстве шли серьез-

ные споры о том, какими должны быть двигатели "конюшни", но считают, что приняли стратегически верное решение. "Наш новый двигатель будет иметь высочайшие характеристики, при его создании мы используем многие технические решения, разработанные нами за последние три года", — подчеркнул

Бриаторе. К середине января 2004 года французское подразделение команды, которое занимается подготовкой двигателей, завершит работу над новым силовым агрегатом. После этого мотор поступит к конструкторам шасси в британском Энстоуне, где его адаптируют под шасси образца 2004 года.



Иса приютили в Ferrari

Ушедший в отставку создатель "широких" двигателей Ф-1 Renault Жан-Жак Ис нашел работу в группе компании Ferrari-Maserati. На новом месте французский конструктор будет заниматься моторами не для гоночных, а для серийных автомобилей двух марок. Ис назначен руководителем соответствующего отдела компании.



История вопроса

Начиная с 2001 года на гоночные автомобили Renault устанавливаются V-образные двигатели с углом развала цилиндров свыше 110 градусов, которые отличаются пониженным центром тяжести и тем самым позволяют улучшить управляемость машины. Поначалу эти двигатели часто выходили из строя из-за сильных вибраций в определенных диапазонах оборотов, а в этом году (когда проблемы с надежностью были решены) обнаружилось, что они имеют "врожденные" ограничения по мощности и уступают более традиционной технике конкурентов. Автор концепции "широких" моторов Жан-Жак Ис, покидая Renault, назвал отказ от них ошибкой, к которой он не хочет иметь никакого отношения. Одним из своих главных оппонентов обиденный Ис назвал Флавио Бриаторе.



Renault нужны партнеры, а не клиенты

"В следующем году мы не сможем поставлять двигатели другой команде, нам нужно разобраться с собственным двигателем, — заявил президент французской команды Патрик Фор. — Вообще же мы бы предпочли быть не просто поставщиком, а партнером одной из команд, чтобы там проходили практику наши молодые инженеры и гонщики. Но это, судя по всему, будет возможно не ранее 2005 года".

Требование FIA продавать двигатели "на сторону" по приемлемым ценам было одним из главных условий сохранения в Ф-1 антипробуксовочной и других систем, которые едва не запретили в этом году. В Renault настаивают, что часто упоминающаяся сумма в 10 миллионов долларов за двигатели в год — это слишком мало. "Мы не будем преследовать цель заработать на этом деньги, но и работать себе в убыток не хотим", — пояснил Фор.



Ford поможет Jordan

Команда Jordan может рассчитывать на более тесное сотрудничество с концерном Ford, чьи двигатели она использует в нынешнем сезоне. "Вполне вероятно, что у нас будут и другие общие направления работы", — заявил один из руководителей европейского подразделения Ford Нил Голайтли. Не исключено, что уже в 2004 году Ford будет участвовать в работе над шасси Jordan, как, например, Honda помогает своей подшефной команде BAR.

К такому варианту автогиганту, возможно, придется прибегнуть в связи с требованием Международной автомобильной федерации (FIA) существенно снизить стоимость поставляемых "частникам" двигателей. "Поставлять конкурентоспособный двигатель за 10 миллионов долларов невозможно, придется в той или иной форме субсидировать команду", — отметил представитель принадлежащей Ford компании Cosworth.



Долгосрочная погоня

Команда Jaguar Racing ставит перед собой цель повторить успехи непобедимой в последние годы Ferrari и готова потратить на это целое десятилетие кропотливой работы. "Ferrari преодолела спад и поднялась на самый верх за восемь-десять лет, думаю, это разумный срок и для нас, вряд ли мы сможем сделать это быстрее", — говорит один из руководителей "дикой кошки" Тони Парнелл.



Jaguar в стиле Пиццинии

Команда Jaguar пошла на встречу своему пилоту Антонио Пиццинии и приспособила автомобиль R4 под его манеру езды, хотя еще недавно хотела уволить новичка Ф-1. "Дело в том, что я езжу совсем не так, как мой напарник Марк (Уэббер), — пояснил бразилец. — Мы внесли серьезные изменения в переднюю подвеску, и теперь у меня получается ехать быстрее". И это не единственная хорошая новость для Антонио: его наставником в гоночных вопросах согласился стать трехкратный чемпион мира Джеки Стюарт.



В обиде на тесноту

Оливье Панис в отличие от многих своих коллег-пилотов Ф-1 не считает Монако идеальным местом для постоянного проживания. "Мне здесь нравится, особенно в дни Гран При, но жить тут все время — не мой стиль, — заявил француз. — Я и так плачу французские налоги. Какой смысл платить их и жить в Монако в крохотной квартирке? Я предпочитаю жить у себя в Гренобле, у меня там здоровенный дом".



Разменял пятаю сотню

Гран При Австрии стал пятисотой гонкой Ф-1 в журналистской карьере британца Майка Дудсона. По иронии судьбы чествование ветерана устроила самая молодая команда Ф-1 — Toyota. Кстати, в престижный "Клуб 500+" входит и один из постоянных авторов нашего журнала Джорджо Пиола.



Дождались!

McLaren начала испытания новой машины



После Гран При Австрии команда McLaren наконец представила публике свой автомобиль образца 2003 года. 21 мая MP4-18 прошла свои первые километры на французской трассе "Поль Рикар", где ее обкатывал тест-пилот "серебряных стрел" Александр Вурц. Созданный под руководством технического директора команды Эдриана Ньюи в соавторстве с главным конструктором Майком Кугланом и главным инженером Нилом Оутли новый McLaren существенно отличается как от своего предшественника, так и от техники соперников. "У машины более короткие и низкие носовая и задняя час-

ти, — отметил Ньюи. — В целом она гораздо компактнее нашей прошлой модели, поэтому внутри "упакована" очень плотно". При взгляде на машину в глаза бросается прежде всего необычный носовой обтекатель, но, по словам Ньюи, на самом деле форма "носа" не такая уж и новая. "Форму носового обтекателя, да и боковин, я позаимствовал у машин, которые создавал для команды Leyton House (в конце 80-х — начале 90-х годов), — раскрыл секрет Эдриан. — Я использую заново кое-какие старые идеи".

Характерные обводы кузова — не единственное, чем выделяется новинка. Команда

разработала для MP4-18 сразу две коробки передач: одну на основе прошлогодней модели, а другую — абсолютно новую — взяв за основу трансмиссию прошлогодней Ferrari. Ведь с недавних пор в McLaren работает один из создателей коробки Ferrari Джон Саттон. Первая трансмиссия входит в "базовую комплектацию" машины, в то время как вторая только лишь проходит стендовые испытания и будет установлена на MP4-18 во второй половине сезона.

Трансмиссия агрегируется с двигателем Ilmor Mercedes-Benz FO 110P, который спортивный директор немецкой



Эдриан Ньюи:
"В моей жизни не было машины, над которой я работал так много, как над этой".



Михаэль Шумахер: "Я не вижу в новом McLaren ничего экстраординарного".



компании Норберт Хауг называет "абсолютно новым". О том, каковы же принципиальные отличия новинки, в Mercedes умалчивают. Известно лишь, что мотористы пошли по проторенной дорожке снижения центра тяжести и повышения компактности силового агрегата. Еще одни важные отличия нового McLaren, о которых упомянул Ньюи, таятся в подвеске. "MP4-18 — это первая машина, делающаяся специально под покрышки Michelin", — сообщил он.

Обкатка McLaren MP4-18 на "Поль Рикаре" прошла не безупречно: один раз машина даже загорелась — предположительно из-за контакта выхлопных труб с элементами кузова. Однако уже на третий день тес-

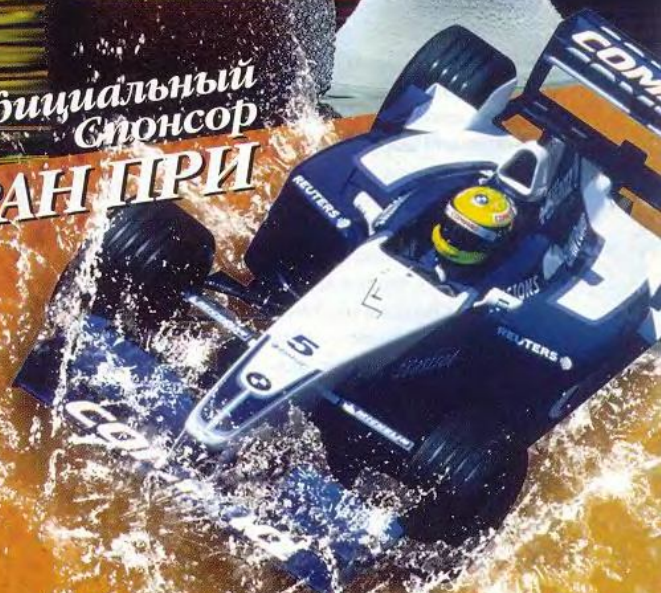
тов Вурц едва не показал лучшее время по итогам заездов, дав понять, что у новинки весьма серьезный потенциал. После Гран При Монако команда отправила машину на закрытые тесты в Барселоне, где с MP4-18 познакомилась Кими Райкконен и Дэвид Култхард. При этом в один из дней заездов финн из-за ошибки в повороте "приложил" машину к ограждениям, но авария не нанесла серьезного вреда ходу испытаний. Быть может, когда вы читаете эти строки, пилоты McLaren уже вывели MP4-18 на старт гонки: в "серебряных стрелах" планировали гоночный дебют новинки на Гран При Европы в конце июня, при условии, что будут закрыты все вопросы с надежностью машины.



Знаменитое пиво из Австралии FOSTER'S



Официальный
Спонсор
ГРАН ПРИ





Чтобы помнили

Не секрет, что Джанкарло Физикелла надеется в следующем сезоне занять место в составе одной из ведущих "конюшен" Ф-1. Долгожданная первая победа итальянца в Бразилии существенно повысила его рейтинг, однако сам он опасается, что одна-единственная и во многом случайная победа может не убедить руководителей топ-команд в ценности его услуг. "Чтобы наконец попасть в хорошую команду, в этом году мне нужно провести еще одно хорошее выступление", — считает 30-летний Джанкарло.



Шины решают все

Михаэль Шумахер считает, что исход нынешнего чемпионата мира зависит не столько от команд, сколько от их поставщиков шин. К такому выводу пилот Ferrari пришел после Гран При Монако, где его команду подвели слишком медленные шины Bridgestone. "Все сводится к тому, у кого окажутся лучшие покрышки для каждой конкретной трассы, — полагает Михаэль. — Шины определяют исход гонок, а значит, в конечном итоге от них будут зависеть и результаты чемпионата".



Minardi без Газпрома

...но с верой в будущее

На Гран При Австрии автомобили команды Minardi предстали без уже ставших привычными голубых спонсорских наклеек российской компании "Газпром". Газовый гигант, представители которого всегда крайне неохотно делятся с прессой информацией о своей работе, никак не прокомментировал этот факт, а вот шеф Minardi Пол Стoddарт молчать не стал. По его словам, Газпром,

ставший спонсором "конюшни" в августе прошлого года, в этом году не внес в ее бюджет ни одного доллара. Напомним, что первоначально в российской компании говорили о трехлетнем контракте с командой, планируя вложить в нее порядка 20 миллионов долларов. "Без этих денег мы сможем закончить нынешний сезон, но не сможем развиваться", — посетовал Стoddарт.

Через несколько дней после исчезновения "газпромовских" логотипов с машин Minardi по паддоку пошли слухи, что российская компания станет спонсором самой McLaren, но на момент подписания данного номера журнала в печать никакой официальной информации на этот счет не появилось.

Интервью с Полом Стoddартом читайте на стр. 80



Новые спонсоры Minardi

В преддверии Гран При Монако о расширении своей спонсорской поддержки Minardi объявила голландская компьютерная компания с убедительным названием Trust (в переводе с английского — "доверие, вера"). Известного в Европе производителя периферии для компьютеров в "конюшню" привел перед началом сезона голландский

гонщик Йос Ферстаппен. Формально Trust не стала титульным спонсором Minardi, но фактически (судя по тому, какое престижное место ее логотипы заняли на автомобилях) она теперь является ключевым партнером команды. Увеличила свои вложения в Minardi и австрийская финансовая компания Quadriga, рекламирующая на машинах ко-

манды свой инвестиционный проект Superfund, а также голландская фирма Muermans, занимающаяся инвестициями в строительство недвижимости. "Мы благодарим партнеров за доверие к команде, для нас это особенно важно сейчас, когда мы стараемся повысить нашу конкурентоспособность", — заявил уже довольный Стoddарт.



“Останки” истории

Команда Jordan выставила на аукцион “останки” автомобиля EJ12, на котором в прошлом году на Гран При Австрии угодил в аварию японец Такума Сато. Любой желающий может приобрести монокок (“капсулу безопасности”) машины, спасший Сато жизнь в одном из самых тяжелых происшествий сезона-02. Стартовая цена на лот была установлена

на уровне 14,5 тысяч фунтов стерлингов (около 24 тысяч долларов США). Нужно сказать, Jordan весьма активно приторговывает всем, что имеет хоть какое-то отношение к Сато и пользуется спросом у японских фанатов. В частности, на Интернет-сайте команды можно приобрести колбу с топливом, которое было залито в машину Такумы на Гран При Японии '02.



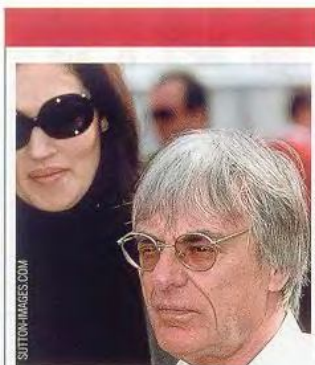
Дружба дружбой...

С недавних пор Дэвид Култхард является совладельцем отеля Columbus в Монте-Карло, и перед каждым этапом чемпионата мира в Монако друзья и знакомые пилота McLaren буквально терроризируют его просьбами приютить их по сходной цене в одном из номеров на дни Гран При. Но Дэвид, как истинный шотландец, остается непреклонен и в последние дни перед гонкой дерет со своих постояльцев втридорога. “Хотите сэкономить – бронируйте номера заранее”, – учит Култхард. Кстати, немалую часть жителей отеля Columbus на Гран При Монако составляет персонал команды McLaren.

Знаменитое пиво из Австралии

FOSTER'S





Энтузиаст

72-летнего "хозяина" Ф-1 Берни Экклстоуна все чаще спрашивают о том, не собирается ли он отойти от дел, но британский спортивный магнат каждый раз блестяще парирует подобные вопросы. "Я работаю не ради денег, а ради удовольствия, у меня же богатая жена", — недавно заявил Берни. И это правда, ведь большая часть состояния предусмотрительного Экклстоуна "записана" на его супругу Славику.



Они остаются! Шумахер продлил контракт с Ferrari до 2006 года

Через неделю после Гран При Монако Ferrari объявила о продлении контрактов с Михаэлем Шумахером и рядом ключевых сотрудников команды до конца 2006 года. Вместе с немецким пилотом продолжат работу в "конюшне" в те-

чение ближайших трех с половиной лет ее генеральный директор Жан Тодт, технический директор Росс Браун, главный конструктор Рори Бирн, руководитель отдела двигателей Паоло Мартинелли и конструктор двигателей Жиль Симон.

Таким образом разрешилась дилемма о том, сохранится ли неизменной непобедимая (пока) "команда-мечта" после 2004 года, — именно тогда истекают нынешние контракты Шумахера и компании. Известие о продлении контрактов пришло несколько раньше, чем ожидалось: Михаэль обещал думать над планами на будущее весь нынешний сезон и определиться лишь осенью. Вероятно, Ferrari поторопила пятикратного чемпиона мира, чтобы избежать ненужных слухов по ходу чемпионата, который складывается для команды не так легко, как в последние несколько лет. Решение Шумахера остаться стало отличным подарком Жану Тодту, который в июне отпраздновал десятилетний юбилей пребывания у руля гоночной Scuderia.

О перспективах напарника Шумахера Рубенса Баррикелло Ferrari многозначительно умалчивает...



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.

формула **bp**

На момент подписания в печать этого номера журнала "Формула" состоялись три этапа суперакции "Формула BP", в рамках которой каждые две недели разыгрываются поездки на Гран При Ф-1. К акции можно присоединиться на любом из автозаправочных комплексов BP, получив специальный купон при покупке двухлитровой бутылки Pepsi или канистры моторного масла Castrol. Розыгрыши проходят в дни гонок Ф-1 на радиостанции "Шансон", а номера выигрышных купонов вы всегда можете найти на Интернет-сайте нашего журнала (www.formula-one.ru).

Выигрышные номера первых трех этапов:

- | | |
|--------------|---------|
| 1 этап | 0137526 |
| 2 этап | 0131022 |
| 3 этап | 0036863 |



Автопробегом по трехсотлетию

Прошедшее в мае – начале июня ралли раритетных спортивных автомобилей "Навстречу трехсотлетию Санкт-Петербурга" стало, пожалуй, самой масштабной акцией в ознаменование юбилея города на Неве. За 15 дней 15 автомобилей Bentley выпуска двадцатых-тридцатых годов, доставленных в Россию на самолете из Великобритании, пересекли всю европейскую часть страны – от Екатеринбурга до Санкт-Петербурга, где финишировали 2 июня на Дворцовой площади. Инициатором ралли выступил Его Королевское Высочество британский принц Майкл Кентский. По его словам, за рулем одного из участвовавших в ралли автомобилей в свое время была одержана победа в легендарной гонке "24 часа Ле-Мана".

Дармоеды

Руководитель McLaren Рон Деннис с самого начала скептически относится к идее пятничных тестов непосредственно перед Гран При и время от времени, рассуждая на эту тему, дает волю эмоциям. "Мы много работаем на тестах между гонками, уделяя огромное внимание испытаниям шин, а те, кто работает на пятничных тестах, они ведь не вносят никакого вклада в работу над шинами!" – возмутился Деннис. Но, высказав наболевшее, политкорректный британец тут же оговорился, что у каждого есть право на выбор.



Знаменитое пиво из Австралии

FOSTER'S

Официальный
Спонсор
ГРАН ПРИ



Эстонец за рулем Williams

В конце мая в тестах команды Williams принял участие эстонец Марко Асмер. 18-летний гонщик, выступающий в британской Формуле-Ford, провел целых три дня на треке в Вайрано, где тестировал аэродинамику, гоня машину по прямой. Заезды прошли при минимальной огласке, однако многие считают Асмера серьезным претендентом на работу в Williams в недалеком будущем – не даром же на его комбинезоне красуется эмблема BMW.



Провокатор

После Гран При Монако шеф Williams Фрэнк Уильямс довольно потирал руки: его пилоты не только завоевали поул и выиграли гонку, но и, как надеется британец, вновь встали на путь непримиримого соперничества между собой. "Хуан-Пабло (Монтя) бросил Ральфу (Шумахеру) невероятно дерзкий вызов, это почти провокация", – заявил Железный Фрэнк, которому напряженные отношения между его пилотами с давних пор были только в радость. "Не вижу в этом повода для сожаления", – добавил он.



Перебор

Пилот Minardi Джастин Уилсон обнародовал итоги своего инвестиционного проекта, который дал всем желающим возможность вложить свои средства в его карьеру в Ф-1. "Мы привлекли необходимые нам 1,2 миллиона фунтов стерлингов (почти 2 миллиона долларов), – сообщил личный менеджер британского пилота Джонатан Палмер. – Более того, некоторым инвесторам мы вынуждены отказать, так как общая сумма предложенных средств превышает наши потребности". Деньги были нужны Уилсону для доплаты за место в составе команды Minardi, за которую он выступает в нынешнем году.

Владелец "доли" в карьере Джастина в случае его успеха сможет удвоить свой капитал: в течение ближайших трех лет доходы гонщика будут направляться на выплаты акционерам. По словам Палмера, участниками беспрецедентной акции стали более 900 человек. Из них 70% сделали минимальное вложение на сумму 500 фунтов, 20% вложили в Уилсона от 500 до 1000 фунтов, а 10% рискнули суммами свыше 1000 фунтов.

Авария Дженсона Баттона на субботней тренировке перед Гран При Монако не позволила ему принять участия не только в гонке, но и в последующих тестах команды BAR в Монце. Врачи решили, что британцу лучше не садиться за руль до этапа в Канаде, потому как еще одна авария (если бы она произошла) спустя всего несколько дней после первой грозила бы ему крайне опасным повторным сотрясением мозга. Напарник Баттона Жак Вильнев решил взять пример с Дженсона и, откатав один день на тестах в Монце, объявил руководству, что после "уличной" гонки в Монако у него невыносимо болит спина и работать дальше он не может. В итоге подготовка BAR к Гран При Канады полностью легла на плечи тест-пилотов команды Энтони Дэвидсона и Такумы Сато.



Команда на бюллетене



Ф-1 "вживую"

Российские поклонники Ф-1 получили долгожданную возможность в прямом эфире следить за событиями Гран При чемпионата мира. 12 июня, в День независимости России, начал вещание новый спортивный канал "Спорт", созданный телекомпанией "Россия" в сотрудничестве с "НТВ+ Спорт". Канал делает ставку на прямые трансляции спортивных соревнований и "вживую" освещает не только собственно гонки Ф-1, но также пятничные и субботние квалификации. Хотя пока "Спорт" можно принимать лишь в Москве и Московской области (на 25-м дециметровом канале), но уже к концу этого года "Спорт" можно будет смотреть в большинстве областных центров страны.



Украли тайну победы

Один из рядовых сотрудников Ferrari попытался продать соперникам компакт-диск с подробнейшей технической информацией о лучшей машине в истории команды – прошлогодней F2002. Поговаривают, что кто-то даже приобрел диск – якобы за миллион долларов. "Формульное" сообщество взбудоражено самыми немислимыми слухами, а в Ferrari проводится внутреннее расследование.

Одним из почетных гостей юбилейного футбольного матча в Монако (см. с. 48) стал Алекс Занарди. В позапрошлом году, сразу после трагической аварии гонщика на "Лаузитинге", когда он лишился обеих ног, в знак поддержки мы передали ему англоязычное издание "Повести о настоящем человеке", и вот что теперь сказал Алекс нашему корреспонденту: "Я безмерно благодарен за поддержку со стороны вашего журнала и в его лице всех моих российских поклонников. Честно говоря, несмотря на годы, проведенные в американских гонках и в британской команде Ф-1, английским языком я владею не настолько хорошо, чтобы свободно читать и понимать все тонкости литературных произведений. Но главную идею "Повести о настоящем человеке" я, конечно же, понял, и это было очень кстати. Пример русского летчика-героя, который реабилитировался в куда более сложных условиях и даже вновь сел за штурвал самолета, стал для меня своего рода маяком и укрепил веру в обещания врачей поставить меня на ноги. Да уже одно лишь осознание того, что среди множества посланий, пришедших в те невероятно тяжелые для меня дни из Италии, Германии, США и многих других стран, где мне доводилось выступать, есть и книга из России, где я никогда не был и где, казалось бы, никого не может волновать моя судьба, – уже одно лишь это придавало мне силы в моем стремлении вновь встать на ноги. Спасибо всем, кто имел отношение к этой дружеской акции! И большой привет моим поклонникам в России. Пусть не переживают: я в полном порядке!"



Занарди в полном порядке!



Русинов в заголовках новостей и в ожидании удачи

Россиянин Роман Русинов провел всего три гонки в европейском чемпионате Ф-3000, но его фамилия уже неизменно упоминается в репортажах спортивной прессы Западной Европы. Высокая скорость, которую Роман демонстрирует на подчас абсолютно неизвестных ему трассах, убедила специалистов в том, что он является одним из сильнейших пилотов европейской Ф-3000 в этом году. Пока это, пожалуй, главное, чего смог добиться Русинов, так как из-за поистине фантастического невезения ему никак не удается воспользоваться преи-

муществом высоких стартовых позиций. Мы уже рассказывали о том, как на первой гонке сезона на "Нюрбургринге" у россиянина при старте с поула заглух мотор. Третий этап первенства в итальянской Пергузе закончился для Романа сходом с дистанции из-за поломки подвески, которая не выдержала при атаке коварного бордюра. Тем не менее в первых трех гонках Русинову удалось записать на свой счет четыре очка.

Воспользовавшись перерывом в соревнованиях, в начале июня Роман побывал у себя дома в Москве и нашел время

встретиться с корреспондентами нашего журнала. Несмотря на неудачи, настрой Русинова исключительно положительный – и не без оснований. "В прошлом году, выступая в Формуле Palmer/Audi, я начал чемпионат с побед, но под конец на меня обрушились все мыслимые и немыслимые трудности и о чемпионстве пришлось забыть, – вспоминает Роман. – На этот раз я, кажется, собрал все проблемы в начале сезона, так что у меня есть повод смотреть вперед с оптимизмом".

О выступлениях Романа Русинова читайте в его "Гоночном дневнике" на Интернет-сайте журнала "Формула" (www.formula-one.ru)



ГРАН ПРИ
Австрия

ПОЧЕМУ НИКТО НЕ СМОГ БРОСИТЬ ВЫЗОВ МИХАЭЛЮ ШУМАХЕРУ В АВСТРИИ



Признаюсь, такое не слишком оригинальное название пришло мне в голову задолго до начала Гран При Австрии. Обратите внимание, что это даже не вопрос. Ответ на подобный вопрос был бы прост: потому что Михаэль Шумахер — лучший гонщик сильнейшей команды на самом быстром автомобиле. После третьей подряд победы в сезоне — это, повторюсь, уже не вопрос, а просто рассказ о том, что произошло в Австрии.

“Для меня это особенная гонка. Особенная, потому что я столкнулся в ней со всеми мыслимыми проблемами”
Михаэль Шумахер

Ожидание неожиданностей

В том, что Гран При Австрии пройдет под диктовку Ferrari, сомнений не было ни у специалистов, ни у болельщиков задолго до победного финиша Михаэля Шумахера на “А1-Ринге”. Интригу могли обострить лишь разного рода случайности. Например, погода. Однако при всем старании австрийские небеса за три дня выжили из себя всего несколько скудных капель во время гонки, что существенным образом не повлияло на окончательный результат. И даже многочисленные проблемы, вроде натурального пожара в боксах, не смогли остановить победного порыва Михаэля. Были, правда, некоторые основания полагать, что жизнь лидеру Ferrari сможет осложнить его собственный партнер по команде. И, памятуя прошлогодний австрийский конфуз, когда, вызвав скандал и упреки зрителей, Барриелло по приказу из боксов отдал победу Шумахеру на последних метрах дистанции, именно эта тема была в центре всеобщего внимания накануне Гран При. Как известно, приказы из боксов с этого сезона запрещены, однако в Ferrari не скрывали крайнего скептического отношения к новым правилам.

“Интересы Ferrari всегда будут пользоваться приоритетом. И если у нас будет возможность выбора, то решение будет наилучшим”, — остротой заявил управляющий директор Жан Тодт. А Михаэль Шумахер и вовсе высказался весьма пренебрежительно: “Командную тактику запретили исключительно под давлением средств массовой информации. Будут ли новые правила работоспособны, я не знаю”.

В результате президент FIA Макс Мосли вынужден был одобрить итальянскую команду. “Не дело Михаэля или Ferrari одобрять регламент”, — заявил Мосли. — У нас есть ясные правила и возможность прослушивать радиопереговоры, чего не было в прошлом году. Мы не можем знать о том, что решается в тайне. Но можем сделать выводы из того, что происходит на трассе”.

Забегая вперед, скажем, что работоспособность новых правил в деле на Гран При Австрии проверить не удалось. Подозрений в дискриминации Рубенса Барриелло на этот раз не возникло. Он проиграл лидеру вкислую. Но об этом чуть позже.

Реальным соперником Михаэля, безусловно, был лидер чемпионата — Кими Райкконен. Но обиграть в Австрии немца при нынешнем положении дел в McLaren финн не смог, даже не испытывая в этот уик-энд особых проблем. И все же, как показало начало сезона, его команда постепенно выбирается из кризиса прошлых лет. А вот в Williams, наоборот, в Австрии произошло небольшое обострение внутрикандидатской обстановки.

“Наши двигатели могут сделать чемпионом мира любого гонщика”, — заявил от имени BMW Герхард Бергер. — Но характеристики автомобиля ни в коей мере не отвечают ожиданиям. Наши исканеры не заслужили



Накануне Гран При Австрии только и разговоров было, задействует ли генеральный директор Жан Тодт "главные кнопки" на командном пульте Ferrari?



Ошибка в первом повороте испортила Марку Уэбберу квалификацию: "Я наехал на грязь, оставшуюся после вылета Вильнева, и что-то, должно быть, прилипло к шинам"



Перестарался в квалификации и Фернандо Алонсо: "Я хотел проехать на 100%, но ошибся и вылетел"

Пропоров носом своего Jordan рекламный щит на отбойниках, Ральф Ферман "финишировал", засыпав грязью и обломками всю стартовую прямую

участи бороться, самое большее, за четвертое место, разработав лучший двигатель". На этот раз гонщикам Williams не удалось даже этого, не говоря о претензиях на победу. О чем речь, впрочем, также пойдет ниже.

Разумеется, повышенное внимание после успеха в Барселоне привлекал к себе Фернандо Алонсо. Однако его команда первой заявила, что особых шансов у испанца проявить себя на "энергоемких" прямых "А1-Ринга" нет из-за недостатка мощности двигателя. Словом, ситуация в Renault сложилась прямо противоположная той, что наблюдается в BMW Williams. Эх, кабы перед Renault сложить с задом Williams... Снова забегая вперед, скажем, что в отношении Алонсо прогнозы в общем-то подтвердились. Впервые в этом сезоне испанец не набрал очков. Все предсказания сбылись. Но как неожиданно!

"Горные" гонки

Особенностью "А1-Ринга", с точки зрения техники вождения, является наличие нескольких весьма хитрых поворотов, которые гонщикам приходится проскакивать после затяжных прямых, позволяющих разогнаться до очень приличных скоростей. Сказанное прежде всего относится к первому, второму и третьему поворотам. Например, к крутейшему Remus автомобили подлетают на скорости за 300 км/ч. Причем в отличие от аналогичных виражей на некоторых других трассах австрийские повороты обладают еще и "горным" рельефом со всякими переломами, гребнями и перепадами высот. Тот же Remus, к примеру, вовсе является слепым. Так что от гонщиков требуется немалое мастерство, чтобы просочиться сквозь эту "трехмерность" без ошибок. Отметим стоит и последний перед финишем поворот, в который после скоростного виража гонщики въезжают как в стенку. И не всем мимо этой "стенки" удавалось проскочить невредимыми.

Примером может послужить "полный финиш" пятничной квалификационной попытки в исполнении Ральфа Фермана. В последнем повороте он не справился с управлением, вылетел на грунт, попытался выровнять свой автомобиль, но зацепил отбойник и "финишировал" чуть ли не задом, засыпав обломками всю стартовую прямую. Но самое интересное, что результат он при этом показал вполне сопоставимый со временем гонщиков Minardi. А по скорости на финишной черте (274,3 км/ч) англича-



нин умудрился даже опередить Джастина Уилсона и Хайнца-Харальда Френтцена.

Но вернемся к главному вопросу, который, как мы выяснили, на самом деле вопросом и не является. Претенденты на обострение борьбы за победу в Австрии первенствовали где угодно (Култхард – в пятничной тренировке, Баррикелло – в субботней, Монтой – в разминке), но только не там, где это действительно важно. И итогом двух квалификационных попыток – предварительной в пятницу и основной в субботу – как и предсказывалось, стала очередная полупозиция Михаэля Шумахера. Причем его победный круг был далеким от идеала. В Remus Ferrari так резко повело на торможении, что, казалось, вылет неизбежен. “Если честно, я сам удивлен, почему этого не произошло, – признавался Михаэль. – Но, к счастью, я не потерял много времени”. Словом, по-настоящему в Ferrari в этот день поволновались уже после заездов, когда при техконтроле обнаружился недочет автомобиля Шумахера. Машину взвесили второй раз. Все оказалось в норме – 605 кг. “Проблемы с измерительным оборудованием”, – объяснил Михаэль.

Почему же никто не смог воспользоваться благоприятным моментом, чтобы покрасоваться на стартовой позиции номер один? У каждого нашлась причина.

Баррикелло, к примеру, решил поискать свой путь в настройках, нагрузив нос автомобиля, в результате чего мгновенно истершиеся передние шины не позволили бразильцу подняться выше пятого места.

В итоге вторым на старте стал Райкконен. Свой круг финн прошел безупречно. Но, памятуя об испанском конфузе, когда одна ошибка поставила его на последнее место, Кими явно осторожничал на “отвесных” австрийских поворотах. “Вид с первой линии явно лучше, чем с задов стартовой решетки”, – признался Райкконен. А вот Култхард в решающей попытке допустил целых две ошибки (самую грубую – в последнем повороте), которые шеф McLaren Рон Деннис не преминул назвать “непростительными”. 14-е место. “Моя задача в гонке будет походить на рейс “Титаника”, – сокрушался Дэвид.

Радикальное изменение настроек на Williams Монтой позволило колумбийцу показать третье время. Свой круг колумбиец прошел очень аккуратно, сознательно сделав ставку на надежность. “Я думаю, что был настолько быстр, насколько позволял автомобиль без риска совершить ошибку”, – отметил Хуан.

А вот Алонсо продемонстрировал прямо противоположный подход к соотношению риска и надежности в решающей попытке. “Обычно я иду на риск. Иногда все идет хорошо, я беру поул, и все довольны. Иногда я совершаю ошибку, и все недовольны”. На этот раз Фернандо совершил ошибку.

Ральф Шумахер в первой квалификации вылетел с трассы, в итоге в субботу он стартовал первым по грязному асфальту, что объективно делало его шансы на поул мизерными. Плюс небольшая ошибка в первом повороте – лишь 10-е место.

Неожиданно высокий результат – четвертое место – показал Хайдфельд, но, как позже выяснилось, это объяснялось малым количеством топлива в баке Sauber. Явным прогрессом можно назвать место в первой стартовой десятке для Баттона (BAR), Пиццони (Jaguar) и Физикеллы (Jordan). И даже шестое место Трулли продемонстрировало, что дела Renault не так уж и плохи.

Новый формат квалификации вкупе с “крутизной” трассы “взрастили” стартовое поле, где девять первых мест занимали автомобили восьми разных команд. И только обладатель поула оказался совершенно “предсказуемым”.



Предгорья Альп дали “А1-Рингу” не только красивейшие декорации, но и интереснейший рельеф трассы

Настала очередь Рона Денниса делиться с Патриком Хедом секретами борьбы с внутрикомандным кризисом



Трижды Михаэль Шумахер вылетал с трассы в гравий. Но лишь на тренировках. В то время как его соперники совершали ошибки в самые решающие моменты



Авария в субботней тренировке заставила Джастина Уилсона в квалификации переоснастить на запасной автомобиль. “Я лучше промолчу”, – таков был комментарий дня со стороны Пола Стоддарта, владельца Minardi





С огоньком!

Несмотря на все прогнозы и первую позицию на старте, путь Михаэля Шумахера к победе был совсем не прост. Но ни огонь, ни вода, ни масло, пролитое на асфальт, не смогли остановить пятикратного чемпиона мира. Не достало на это сил и у соперников. Почему? У каждого, опять же, нашлись свои трудности.

Началось же с того, что Гран При ниже не мог начаться. Дважды в последнее мгновение отказывала система контроля старта на Toyota да Матти. И после пяти красных огней на стартовом светофоре внезапно появились еще два мигающих красных. Интересно, что почти все гоночники среагировали на них и начали движение, и лишь один оба раза оставался стоять как вкопанный. Полагаю, фамилию называть не надо.

Тройной удар по сцеплению, которое в Ф-1 почти одностороннее, не очень полезен для техники. В результате Хайнц-Харальд Френтцен, отмечавший в этот день свой 36-й день рождения, на третий прогревочный круг отправиться так и не сумел. А Йос Ферстаппен после старта гонки не смог добраться даже до первого поворота. Отложенные старты подрезали дела и еще одному гоночнику.

Два пилота стартовали с пит-лейн. Фернандо Алонсо, который после провала в квалификации решил использовать запасную автомобиль, чтобы заправить и настроить его по своему усмотрению. И Марк Уэббер, выбравший основную машину, но, поскольку его 17-й результат в квалификации ничего не давал, задумавший поиграть с законом. Напомним, что по правилам этого года любые работы с основным автомобилем после квалификации запрещены до момента начала прогревочного круга. И в Жагвад решили, что, быстро дозаправившись и сменив шины сразу после появления зеленого сигнала светофора, Уэббер в дальнейшем сможет реализовать свое преимущество. Уловка удалась лишь отчасти. С одной стороны, Марк, стартовав последним, занял в итоге седьмое место. Но, с другой, назначение повторного старта привело к тому, что Жагвад оказался формальным нарушителем закона, за что на гоночника был наложен 10-секундный штраф, разом отнявший у Марка четыре позиции. Учитывая, что лучший круг австралийца в гонке был третьим по скорости, седьмое место не выглядит пределом мечтаний.

Но вернемся к главным действующим лицам. Михаэль Шумахер уверенно возлепил гонку со старта, стремительно оторвавшись от Монтой, который в первом повороте сумел обогнать Райкконена. К 15-му кругу преимущество немца над преследователями возросло до 10 секунд. И тут пошел дождь. Причем не над всей трассой, а над отдельными ее участками, и гоночники порой продвигались "на ощупь". Естественно, труднее всех в этой ситуации приходилось тому, кто шел первым. И отрыв Михаэля



Фернандо Алонсо и Марк Уэббер решили начать гонку с пит-лейн (вверху слева), а то время как остальным пришлось трижды "практиковать старт" из-за проблем с Toyota да Матти. Полное спокойствие (автомобили) в этой ситуации сохраняли лишь обладатели поуи-позиции (вверху справа)

Плани, поликушше, казалось, чуть ли не из безобидка, производило весьма грозное впечатление. "На самом деле пролилось не так уж много горячего, и это было не настолько страшно, как выглядело", — утверждал технический директор Росс Браун. "Я мог все видеть в зеркалах, и у меня не было чувства, что ситуация слишком опасна, — утверждал Михаэль Шумахер. — Я беспокоился лишь, не поврежден ли автомобиль"



быстро сократился до трех секунд. Впрочем, дождь скоро кончился, и в дело вступила противоположная стихия.

Для Михаэля наступил черед ехать в боксы. Фергаи круто закрутила на "зиму". Все шло по плану: замена колес, дозаправка — и лишь в момент извлечения шланга из горловины возникла какая-то суета. И вдруг — языки пламени начали лизать борт автомобиля! Небольшой пролив топлива на раскаленные части вызвал возгорание. Поразила выдержка механиков. Каждый четко продолжал отработанный маневр. Движения показались даже несколько замедленными после взрывной работы на пит-стопе. Нужно отдать должное и Михаэлю. Если бы в этот момент он поддавался панике и выскочил из кокпита, вряд ли бы ему удалось побороться за победу. Пламя сбили достаточно быстро. Потеряно было всего секунд десять.

Однако на трассе лидер Фергаи оказался лишь третьим, позади Монтой и Райкконена, также по разу побывавших на пит-стопе. Но на 31-м круге происходит очередное маленькое чудо. Михаэль Шумахер неожиданно легко обгоняет Райкконена на подъеме к Ретпус, и в этот же момент впереди загорается двигатель на BMW-Williams. Позже выяснилось, что оба соперника Шумахера-старшего были обречены еще до старта. На двигателе Mercedes-Benz Райкконена треснула клапан, замена которого по новым правилам означала старт с последнего места. И в McLaren решились выпустить на трассу автомобиль с этим дефектом, ограничив максимальные обороты мотора. А в Williams вообще заявили, что еще до старта знали о поломке столь хваленного Бергером двигателя BMW на автомобиле Монтой, не позволившей колумбийцу добраться до финиша (один из клапанов был неисправен, и

система охлаждения теряла воду). Поэтому Хуан-Пабло участвовал в гонке лишь для того, чтобы проверить скоростные качества своего автомобиля. Проверка, в общем, удалась. Монтойа сошел, лидируя.

Говоря о возможностях скрытого применения командной тактики, Макс Мосли особо упоминал "странные пит-стопы". В принципе, Баррикелло и стал жертвой подобного пит-стопа, который не вызвал каких-либо подозрений лишь потому, что бразилец в этот момент вовсе не вел борьбу за победу со своим партнером по команде. Однако факт остается фактом: заправочная машина неожиданно отказалась заливать топливо. Команде пришлось прибегнуть к услугам "бензоколонки" Шумахера. Именно после этого в воздухоотводном патрубке заправочного шланга осталось немного топлива, которое и пролилось во время последовавшего вскоре пит-стопа Михаэля через как назло оказавшуюся поврежденной прокладку.

Впрочем, Баррикелло потерял на пит-стопах времени еще меньше, чем Шумахер. И в конце концов бразилец также оказался на трассе третьим прямо за "тормозившим" McLaren Райкконена. Но тут у Рубенса дело застопорилось. Один раз ему удалось поравняться с McLaren в Gossier и перекрестить траекторию, но в решающий момент очередной изгиб трассы оказался для Кими внутренним, а для Рубенса – внешним и финн перехватил траекторию у бразильца. Райкконен в итоге сохранил лидерство в чемпионате, однако усилий Баррикелло хватило, чтобы Ferrari вышла на первое место в командном зачете. Почему не удалось большего? Среди причин после гонки Рубенс называл неудачный пит-стоп, грязную трассу, мастерство соперника и легкую простуду. Словом, выступление Рубенса Баррикелло, при всей моей личной симпатии к этому гонщику, в очередной раз показало, что обладание самой быстрой машиной – еще не гарантия победы. И можно даже предположить, что, если бы в Ferrari выступали два Рубенса Баррикелло, то, скорее всего, тезис о самой быстрой машине чемпионата и вовсе не приходил бы никому в голову.

Остальные гонщики вели свою борьбу далеко за спинами лидеров. Ральф Шумахер, к примеру, вообще всю гонку боролся большей частью с собственным автомобилем, плохо державшим дорогу. Однако свои герои нашлись и здесь. Например, тот же Марк Уэббер. Или Дженсон Баттон, приведший свой BAR к самому подножию пьедестала – на четвертое место. Из гонщиков Renault Трулли взял очко за восьмое место. Учитывая старт с шестой позиции – не слишком большое достижение. Фернандо Алонсо подвел двигатель. Но испанец при этом мог реально "поучаствовать" в борьбе за первое место. Потому что на пролитом им масле в первом повороте то и дело "поскальзывались" разные гонщики, в том числе разок и Михаэль Шумахер. Но поскольку в этом году зону вылета здесь по последней моде заасфальтировали, Ferrari Михаэля просто проехался по ней, не потеряв много времени. Если бы это была традиционная гравийная ловушка, последствия могли быть совершенно иными.

"Повезло? – удивился Михаэль после гонки. – Вы называете удачей все, что на меня свалилось на этом Гран При? А по-моему, это просто невезение".

Хочется верить, что этот репортаж смог объяснить, почему, вернее – каким образом Михаэль Шумахер в очередной раз выиграл Гран При. Хотя, если уж задаваться "гамлетовскими" вопросами, то, учитывая все обстоятельства, стоило бы спросить: как это ему удалось и на этот раз прийти к финишу первым?

Леонид Ситник

Корреспонденты журнала "Формула" во время Гран При арендуют автомобили компании **Hertz** (www.hertz.ru)

Михаэль Шумахер на удивление легко прошел Кими Райкконена. "Финишировать вторым – это все, что я мог сегодня", – признался финн

После поломки двигателя Монтойа и не подумал съезжать на обочину и повел свой "паровоз" в боксы, рискуя залить трассу маслом. "Он ленив", – прокомментировал этот поступок Михаэль Шумахер

На пролитом Алонсо в первом повороте масле поскальзывались многие, но заасфальтированная зона вылета позволяла гонщикам "объезжать" эту проблему

Четвертое место Дженсона Баттона механики приветствовали как величайший триумф. "Это именно то, что нужно нашей команде", – ликовавший гонщик. Мысль о возможности бороться за настоящую победу в BAR пока никому даже не приходит в голову



Автодром "А1-Ринг", Шпильберг

Количество кругов:69
 Длина круга:4,326 км
 Общая длина:298,494 км
 Финиш/старт:0,000 км
 Старт гонки (Москва):16:00
 Расположение:6 км к западу от Книттельфельда

www.a1ring.at

На этом Гран При...

...в день гонки отметил свое 36-летие Хайнц-Харальд Френтцен. Среди действующих пилотов Ф-1 лишь Оливье Панис старше немца – на 8 месяцев и 16 дней.

Внутрикомандные противостояния в квалификации

М. Шумахер	5:1	Р. Баррикелло
Х.-П. Монтойя	3:3	Р. Шумахер
Д. Култхард	4:2	К. Райкконен
Я. Трулли	2:4	Ф. Алонсо
Н. Хайдфельд	4:2	Х.-Х. Френтцен
Дж. Физикелла	5:1	Р. Ферман
М. Уэббер	4:2	А. Пиццония
Ж. Вильнев	2:4	Дж. Баттон
Дж. Уилсон	3:2	И. Ферстаппен
О. Панис	6:0	К. да Матта

6



(V) – место замера скорости

20 – место вылета с трассы машины № 20

20 – место схода с трассы машины № 20

Победитель 2002 г.:Михаэль Шумахер/Ferrari F2002: 1:33'51.562

Рекорд круга в квалификации:1'08.082 (2002 г., Рубенс Баррикелло/Ferrari F2002)

Рекорд круга в гонке:1'09.298 (2002 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F2002)

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

ТЕСТЫ. ПЯТНИЦА

Пер. обл. Сухо Воздух: 11–14 °C
 8.30–10.30 Асфальт: 10–18 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+с
1	Дж. Физикелла	1'09.781/37	—
2	А. Пиццония	1'09.907/50	0.126
3	М. Уэббер	1'10.036/39	0.255
4	Я. Трулли	1'10.338/49	0.557
5	Ф. Алонсо	1'10.380/64	0.599
6	А. Мак-Ниси	1'10.395/59	0.614
7	Р. Ферман	1'10.763/35	0.982
8	Дж. Уилсон	1'11.280/31	1.499
9	И. Ферстаппен	1'11.717/36	1.936

В ср. поб.: 223.178 км/ч

ТРЕНИРОВКА. ПЯТНИЦА

Пер. обл. Сухо Воздух: 14–17 °C
 11.00–12.00 Асфальт: 18–26 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+с
1	Д. Култхард	1'08.836/22	—
2	Я. Трулли	1'08.944/28	0.108
3	А. Пиццония	1'08.961/17	0.125
4	М. Шумахер	1'08.968/33	0.132
5	М. Уэббер	1'09.023/26	0.187
6	Ф. Алонсо	1'09.071/25	0.235
7	Дж. Баттон	1'09.374/28	0.538
8	Н. Хайдфельд	1'09.374/26	0.538
9	Ж. Вильнев	1'09.429/23	0.593
10	Х.-П. Монтойя	1'09.530/28	0.694
11	Х.-Х. Френтцен	1'09.600/26	0.764
12	Р. Баррикелло	1'09.826/31	0.990
13	А. Р. Шумахер	1'09.961/24	1.125
14	К. Райкконен	1'10.019/28	1.183
15	Дж. Физикелла	1'10.089/20	1.253
16	Р. Ферман	1'10.296/24	1.460
17	К. да Матта	1'10.494/28	1.658
18	О. Панис	1'10.504/21	1.668
19	И. Ферстаппен	1'10.903/14	2.067
20	Дж. Уилсон	1'11.060/16	2.224

В ср. поб.: 226.242 км/ч

КВАЛИФИКАЦИЯ. ПЯТНИЦА

Пер. обл. Сухо Воздух: 18–19 °C
 14.00–15.00 Асфальт: 26–30 °C

№	Пилот	П	Время	+с
1	М. Шумахер	2	1'07.908	—
2	Р. Баррикелло	4	1'08.187	0.279
3	М. Уэббер	14	1'08.512	0.614
4	Ж. Вильнев	11	1'08.680	0.772
5	Дж. Баттон	13	1'08.831	0.923
6	Х.-П. Монтойя	7	1'08.839	0.931
7	Д. Култхард	5	1'08.947	1.039
8	К. Райкконен	1	1'08.978	1.070
9	А. Пиццония	20	1'09.024	1.116
10	Дж. Физикелла	8	1'09.281	1.373
11	Я. Трулли	9	1'09.450	1.542
12	Н. Хайдфельд	15	1'09.479	1.571
13	Ф. Алонсо	3	1'09.680	1.772
14	О. Панис	17	1'09.764	1.856
15	Х.-Х. Френтцен	10	1'10.055	2.147
16	К. да Матта	12	1'10.370	2.462
17	И. Ферстаппен	18	1'10.894	2.986
18	Дж. Уилсон	19	1'11.056	3.148
19	Р. Ферман	16	1'11.171	3.263
20	А. Р. Шумахер	6	—	—

В ср. поб.: 229.334 км/ч; рекордные сектора: 16.892, 28.670 (оба – М. Шумахер), 21.926 (Баррикелло); V макс.: 312.5 км/ч (Вильнев). Примечание: "П" – порядок выезда пилотов на трассу

00–30 мин. Ранним австрийским утром безмятежную тишину над "А1-Рингом" нарушает рев девяти моторов. Три из них, установленные на автомобилях Renault, – модификации D, которая ранее не использовалась во время гоночных уик-эндов. Четверть часа спустя Трулли выскакивает с трассы в Remus, а затем Уэббера разворачивает в Castrol.

30–60 мин. Поворот Gosser "обновляет" Антонио Пиццония, выскакивая на гравий полосы безопасности. Однако над автодромом выглядывает солнце, асфальт постепенно нагревается, и шины уже гораздо лучше "держат" трассу, поэтому происшествий становится меньше.

00–15 мин. После быстрой смены нескольких фамилий во главе протокола на первой строчке задерживается Уэббер (1'09.890). Хайдфельд слишком широко заходит в последний поворот, Mobilkom, и выскакивает на траву. У Трулли второй результат: 1'09.939, а следом за ним расположился еще один участник недавних тестов, Пиццония (1'10.180). Из всего пелотона лишь Ферстаппен до сих пор не покидал боксов. У Алонсо третье время – 1'10.077.

15–30 мин. М. Шумахер с рекордом первого сектора становится лидером тренировки (1'09.873), но на следующем круге также допускает ошибку в Mobilkom. Там же несколько минут спустя не удерживается на асфальте Пиццония. Лишь 19-е время пока у впервые появившегося на "А1-Ринге" да Матты. Наконец показывается на трассе и Ферстаппен, а Михаэль еще чуть быстрее проходит круг: 1'09.807.

30–45 мин. Быстрые круги один за другим завершают Монтойя и Баррикелло. Хуан-Пабло устанавливает лучший результат уик-энда (1'09.530), а Рубенс совсем чуть-чуть уступает напарнику и остается третьим: 1'09.831. Австрийская трасса известна тем, что здесь очень непросто нащупать грань, отделяющую отличный результат от ошибки. Пытаясь подобраться к ней поближе, гон-

60–90 мин. Пилоты все быстрее, и вновь начинаются ошибки. Трулли не удается удержаться на асфальте в повороте Gosser. Также не хватает ширины трассы Jaguar Уэббера, однако обоим удается продолжить сессию.

90–120 мин. Асфальт нагревается все больше, баки же, наоборот, пустеют, вследствие чего скорости растут. Пятёрко из девяти участников тестов показывают лучшие для себя в этой сессии результаты в течение двух последних минут. Джанкарло Физикелла быстрее всех (1'09.781), совсем немного уступает итальянцу Пиццония (1'09.907). Остальным же пока не удается преодолеть круг по "А1-Рингу" быстрее 1'10.

щики не всегда могут вовремя остановиться: Williams Ральфа скачет по гравию в Rindt, Баррикелло и Уилсона одного за другим разворачивает в Remus, Toyota Кристиано да Матты не удерживается на асфальте в повороте Lauda. А вот Жак Вильнев проходит круг за 1'09.429 и становится новым лидером тренировок.

45–60 мин. Михаэль Шумахер останавливает стрелку секундомера на отметке 1'08.968 (!), а затем, пытаясь сбросить еще, вновь ошибается в Mobilkom. Ферстаппен превышает скорость на пит-лейн (61.4 км/ч), и ему придется выложить за этот проступок 500\$. У Алонсо второе время – 1'09.071. В последнем повороте разворачивает Sauber Френтцена (шинам не хватает сцепления), однако мотор не глохнет и немцу удается продолжить тренировку. Вперед выходит Трулли – 1'08.944. В Rindt вновь не удерживается на асфальте Ральф Шумахер, а неожиданную точку в сессии ставит Култхард (до того шотландец ни разу не отделился среди лидеров, поэтому его результат – 1'08.836 – оказался в какой-то мере неожиданным). Под клетчатым флагом в пятерку попадают оба гонщика Jaguar. Причем Пиццония, которого с самого утра мучают неполадки с тормозами, удается третье время: 1'08.961.

11–15 Блестящий круг проходит Вильнев – финишную черту Жак пересекает с третьим результатом, в полусекунде позади представителей Ferrari. Да Матте не удается сотворить чудо на малоизвестной трассе – бразилец на нижней строчке протокола. Баттон подтверждает хорошую форму BAR, хотя его машина и обладает некоторой избыточной поворачиваемостью. – Дженсон четвертый, правда, уступая напарнику. Но обоим тут же опережает "чемпион пятниц" Уэббер, а вот Хайдфельду не удается поддержать начин – все утро немец промучился с избыточной поворачиваемостью, так до конца и не найдя баланс к началу квалификации. Ферман ошибается в Mobilkom, Jordan выскакивает на траву, затем пересекает трассу и врезается в стену пит-лейн. Уже в разбитом состоянии машина, тем не менее, пересекает финишную черту, причем с относительно неплохим результатом. Сессия вновь остановлена, и Панис вынужден вернуться в боксы. Со второй попытки Оливье проходит быстрый круг без проблем, но его время оказывается лишь во втором десятке, уже в который раз прозябают позади и представители Minardi (Уилсон вообще едва не уступает "инвалидному" времени Фермана), и лишь Антонио Пиццония ставит в квалификации яркую точку, впервые за свою карьеру оказавшись в первой квалификационной десятке.

ТРЕНИРОВКА. СУББОТА

Солнечно. Сухо. Воздух: 10-16 °C
9.00-11.00 Асфальт: 10-24 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+с
1	Р. Баррикелло	1'09.241/45	—
2	Х.-П. Монтойя	1'09.301/37	0.060
3	М. Шумахер	1'09.331/36	0.090
4	Р. Шумахер	1'09.418/41	0.177
5	Я. Трулли	1'09.704/52	0.463
6	Ж. Вильнев	1'09.708/47	0.467
7	К. Райкконен	1'09.870/34	0.629
8	М. Уэббер	1'09.891/43	0.650
9	Ф. Алонсо	1'09.923/46	0.682
10	Дж. Физикелла	1'10.018/28	0.777
11	Н. Хайдфельд	1'10.044/40	0.803
12	А. Пиццония	1'10.057/38	0.816
13	О. Панис	1'10.076/39	0.835
14	Дж. Баттон	1'10.212/34	0.971
15	Д. Култхард	1'10.222/38	0.981
16	К. да Матта	1'10.370/39	1.129
17	Х.-Х. Френтцен	1'10.456/40	1.215
18	Р. Ферман	1'11.413/36	2.122
19	И. Ферстаппен	1'11.546/22	2.305
20	Дж. Уилсон	1'11.936/31	2.695

В ср. поб.: 224.919 км/ч

КВАЛИФИКАЦИЯ. СУББОТА

Солнечно. Сухо. Воздух: 18-20 °C
14.00-15.00 Асфальт: 30-32 °C

№	Пилот	Время	+с
1	М. Шумахер	1'09.150	—
2	К. Райкконен	1'09.189	0.039
3	Х.-П. Монтойя	1'09.391	0.241
4	Н. Хайдфельд	1'09.725	0.575
5	Р. Баррикелло	1'09.784	0.634
6	Я. Трулли	1'09.890	0.740
7	Дж. Баттон	1'09.935	0.785
8	А. Пиццония	1'10.045	0.895
9	Дж. Физикелла	1'10.105	0.955
10	Р. Шумахер	1'10.279	1.129
11	О. Панис	1'10.402	1.252
12	Ж. Вильнев	1'10.618	1.468
13	К. да Матта	1'10.834	1.684
14	Д. Култхард	1'10.893	1.743
15	Х.-Х. Френтцен	1'11.307	2.157
16	Р. Ферман	1'11.505	2.355
17	М. Уэббер	1'11.662	2.512
18	Дж. Уилсон	1'14.508	3.358
19	Ф. Алонсо	1'20.113	10.96
20	И. Ферстаппен	—	—

В ср. поб.: 225.215 км/ч; рекордные сектора: 17.079 (Райкконен), 29.518, 22.394 (оба — М. Шумахер); V макс.: 309.0 км/ч (Баррикелло).

ГОНКА. ВОСКРЕСЕНЬЕ

Солнечно. Сухо. Воздух: 18-20 °C
14.00 Асфальт: 31-33 °C

№	Пилот	К	Время	ЛК/№	Вср
1	М. Шумахер	69	1:24'04.888	1'08.337/41	213.003
2	К. Райкконен	69	+3.362	1'09.423/45	212.861
3	Р. Баррикелло	69	+3.951	1'08.913/44	212.836
4	Дж. Баттон	69	+42.243	1'09.828/22	211.234
5	Д. Култхард	69	+59.740	1'09.626/64	210.510
6	Р. Шумахер	68	+1 круг	1'10.246/40	209.589
7	М. Уэббер	68	+1 круг	1'08.966/68	209.300
8	Я. Трулли	68	+1 круг	1'10.358/68	208.504
9	А. Пиццония	68	+1 круг	1'09.978/67	208.270
10	К. да Матта	68	+1 круг	1'10.466/67	208.012
11	Р. Ферман	68	+1 круг	1'10.659/68	207.845
12	Ж. Вильнев	68	+1 круг	1'09.764/64	207.817
13	Дж. Уилсон	67	+2 круга	1'11.267/67	205.216
НК 11	Дж. Физикелла	60	НФ	1'11.019/60	206.529
НК 9	Н. Хайдфельд	46	НФ	1'10.516/12	202.063
НК 8	Ф. Алонсо	44	НФ	1'10.526/34	206.215
НК 3	Х.-П. Монтойя	32	НФ	1'10.112/28	203.880
НК 20	О. Панис	6	НФ	1'13.097/6	167.268
НК 19	И. Ферстаппен	0	НФ	—	—
НС 10	Х.-Х. Френтцен	0	НС	—	—

В ср. лк: 227.894 км/ч; рекордные сектора: 16.803, 29.355, 22.005 (все — М. Шумахер); V макс. 316.0 км/ч (М. Шумахер)

ЧЕМПИОНАТ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ

Пилот	Очки	Пилот	Очки
1 К. Райкконен	40	11 Х.-Х. Френтцен	7
2 М. Шумахер	38	12 М. Уэббер	4
3 Р. Баррикелло	26	13 Ж. Вильнев	3
4 Ф. Алонсо	25	14 К. да Матта	3
5 Д. Култхард	23	15 Н. Хайдфельд	1
6 Р. Шумахер	20	16 Р. Ферман	1
7 Х.-П. Монтойя	15	17 А. Пиццония	0
8 Дж. Физикелла	10	18 О. Панис	0
9 Я. Трулли	10	19 И. Ферстаппен	0
10 Дж. Баттон	8	20 Дж. Уилсон	0



КУБОК КОНСТРУКТОРОВ

Команда	Очки	Команда	Очки
1 Ferrari	64	6 BAR	11
2 McLaren	63	7 Sauber	8
3 Renault	35	8 Jaguar	4
4 Williams	35	9 Toyota	3
5 Jordan	11	10 Minardi	0

РАЗМИНКА. СУББОТА

Солнечно. Сухо. Воздух: 18 °C
13.30-13.45 Асфальт: 29 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+с
1	Х.-П. Монтойя	1'09.323/5	—
2	К. Райкконен	1'09.628/4	0.305
3	М. Шумахер	1'09.639/8	0.316
4	Я. Трулли	1'09.973/5	0.650
5	Ф. Алонсо	1'10.108/5	0.785
6	М. Уэббер	1'10.153/5	0.830
7	Д. Култхард	1'10.184/5	0.861
8	А. Пиццония	1'10.202/5	0.879
9	Дж. Баттон	1'10.243/7	0.920
10	Н. Хайдфельд	1'10.413/8	1.090
11	Дж. Физикелла	1'10.552/5	1.229
12	Ж. Вильнев	1'10.702/7	1.379
13	Р. Баррикелло	1'10.852/6	1.529
14	Х.-Х. Френтцен	1'10.961/5	1.638
15	К. да Матта	1'10.988/8	1.665
16	О. Панис	1'11.243/8	1.920
17	Р. Ферман	1'12.045/4	2.722
18	И. Ферстаппен	1'12.230/8	2.907
19	Р. Шумахер	1'12.560/3	3.237
20	Дж. Уилсон	1'12.817/4	3.494

В ср. поб.: 224.653 км/ч

00-15 мин. Утро встречает пилотов прохладой — на термометре лишь 10 °C. Вперед уже привычно выходят представители Ferrari, у М. Шумахера 1'11.212, а Баррикелло отодвигает со второй позиции Алонсо (1'11.273). Вскоре пилоты Scuderia еще улучшают собственные результаты (1'09.960 у немца), однако Михаэль ошибается в Gosser и слегка повреждает машину.

15-30 мин. Там же, в Gosser, останавливается Minardi Ферстаппена — отказ электросистемы. Этот поворот становится камнем преткновения и для Фермана, Jordan которого выскакивает с асфальта. М. Шумахер — 1'09.340!

30-45 мин. В Remus разворачивает автомобиль да Матты, но Кристиано продолжает тренировку. Баррикелло вновь отбирает второе место у Алонсо (1'09.454), а на третье под клетчатый флаг выходит Вильнев: 1'09.828.

45-60 мин. Renault Трулли скател по гравию в повороте Rindt, ошибается на торможении Френтцен,

а М. Шумахера крутит на 360° на выходе из Castrol. На некоторое время активность на трассе чуть стихает — команды окончательно выбирают регулировки и количество топлива, с которыми машины будут участвовать в квалификации и гонке. У Алонсо проблемы в электросистеме, а Баттон теряет время из-за утечки в гидросистеме. Баррикелло — 1'09.241!

60-75 мин. Вновь ошибается М. Шумахер, на этот раз в Mobilkom. Jaguar Уэббера глохнет на выезде с пит-лейн, и механикам приходится толкать его обратно. Вильнев выскакивает на траву в Power Horse.

75-90 мин. Михаэль улучшает результат (1'09.331), но остается вторым. В повороте Remus опаздывает с торможением Пиццония, а Уилсон вылетает и разбивает машину в Castrol. Результат Баррикелло в итоге так и остался лучшим, а второе время (1'09.301) на последних минутах показал Монтойя.

слишком уверенно пройдя поворот Rindt, молодой бразилец отодвигает опытного итальянца на строчку вниз. Следом попытку начинать лидер чемпионата. Отличный круг — 1'09.189, — и Райкконен по праву оказывается во главе протокола. А вот другой представитель McLaren на этот раз не может похвастаться хорошей скоростью: ошибка в последнем повороте отбрасывает Култхарда далеко назад. Монтойя же чуть осторожничает, поэтому проходит круг без ошибок, но медленнее Райкконена.

16-20 Стартуют представители последней группы. Однако в районе поворотов Mobilkom и Castrol на асфальте уже полно камешков и пыли, что делает трассу очень скользкой. В полной мере это обстоятельство ощущают на себе и оба представителя BAR (у машины Баттона к тому же и избыточная поворачиваемость), и Уэббер. Никому из них не удается попасть в первую тройку, а австралиец и вовсе едва не врезается в барьер в первом повороте и оказывается лишь 15-м по итогам круга. В Ferrari успевают предупредить пилотов, поэтому Баррикелло и М. Шумахер преодолевают опасные места без проблем. Однако у Рубенса ближе к концу круга слишком истерлись передние покрышки — бразилец лишь четвертый. А Михаэль чуть не вылетает в Remus, но "ловит" машину и блестяще завершает круг — 1'09.150!

Алонсо и Уэббер готовятся стартовать с пит-лейн на заправленных машинах. Пилота Jaguar штрафуют 10-секундной остановкой на пит-лейн, поскольку машину заправили до начала прогревочного круга. Toyota да Матты дважды глохнет на стартовом поле, и гонку удается начать лишь с третьей попытки. За это время дистанция сокращается на два круга, а Sauber Френтцена отбрасывает, и немцу не удается принять участия в гонке.

1 Стартовавшие по чистой части трассы с нечетных позиций пилоты получают преимущество: Монтойя опережает Райкконена, Баррикелло — Хайдфельда. Minardi Ферстаппена едва "доползает" даже до стартовой черты, что задерживает на пит-лейн Алонсо и Уэббера. Положение в конце круга: М. Шумахер, Монтойя, Райкконен, Баррикелло, Хайдфельд, Пиццония, Трулли, Баттон.

2 Чтобы эвакуировать машину Ферстаппена, судьи выпускают пейс-кар. Панис (13-й) сворачивает на пит-лейн и перемещается на 18-е место.

3 Так же поступает и Уилсон (15-й).

4 Рестарт. Единственный, кому удается улучшить позицию, — это Ферман (13-й), обогнавший Култхарда.

5 Панис (17-й) в очередной раз сходит — проблемы с подвеской — перед Remus.

6 В борьбе за 15-е место Уэббер обгоняет Алонсо.

7 Первым на плановый пит-стоп отправляется Хайдфельд (5-й; 9.4), разом теряя 11 мест.

8 Также останавливаются Пиццония (6-й; 12.1) и Ферман (12-й), откатываясь в самый конец пелотона.

9 На пит-лейн Р. Шумахер (7-й; 9.2), Физикелла (9-й) и Уэббер (13-й; отбывая штраф). Гонку они продолжают 11-м, 14-м и 17-м соответственно. В районе поворотов Castrol и Remus начинает накрапывать дождь.

10 Трулли (5-й) разочаровывается в Castrol и пропускает пилотов BAR. Ферман (17-й) обгоняет Уэббера.

11 Трулли (7-й) посещает боксы (9.4), теряя десять позиций. Ферман уже 15-й, обогнав Пиццонию.

12 На пит-лейн да Матта (8-й; 9.0), теряя 9 позиций. Пиццония (16-й) пропускает Уэббера и вылетает в Rindt.

13 Уэббер обгоняет Трулли и выходит на 14-е место.

14 Дождь стихает. Монтойя (2-й) первым из лидеров в боксах (8.8), откатываясь на шестое место. Култхард (9.4) перемещается с 7-го места на 12-е.

15 Баррикелло (3-й) также останавливается и теряет 19.8 с из-за сбоя заправочной машины. Гонку Рубенс продолжает шестым.

16 Поднявшийся уже до четвертой позиции Вильнев сворачивает на пит-лейн и пропускает шестерых соперников.

17 Три лидера в боксах. При заправке Ferrari М. Шумахера (20.4) вспыхивает топливо, и первым на трассу позади возглавлявшего гонку Монтойя возвращается Райкконен, затем Михаэль и Баттон. Уэббер (14-й) обгоняет Фермана.

18 Во второй раз в боксах (и впервые для пит-стопа) Уилсон (9-й). Гонку он продолжает 17-м и последним.

19 Уэббер (12-й) посещает пит-лейн и перемещается на 16-е место.

20 Физикелла (9-й) уступает атакам Вильнева (перед Remus) и Култхарда (в Gosser).

21 Все там же, в Remus, взрывается двигатель на машине Монтойя (1-й), и в этот же момент М. Шумахер дожимает Райкконена, выходя в лидеры.

22 Вильнев обгоняет Хайдфельда (у Sauber немца не в порядке мотор) и выходит на седьмое место.

23 Култхард (9-й) также оставляет Ника позади.

24 Баррикелло опережает Баттона и входит в тройку.

25 Последним пит-лейн посещает Алонсо (9.8). Это отбрасывает испанца с пятого на восьмое место. Да Матта перемещается с 14-го на 15-е.

26 Трулли (12-й) теряет в боксах два места.

27 Останавливаются и Хайдфельд (9-й), опускаясь на 13-ю позицию.

28 Ника обгоняют еще и Трулли с да Маттой.

29 Во второй раз останавливается М. Шумахер (1-й; 12.6), пропуская Райкконена и Баррикелло. Ферман (10-й) теряет в боксах четыре места. Хайдфельд не может сопротивляться даже Уилсону (15-й).

30 Р. Шумахер (5-й) также посещает пит-лейн (8.2), опускаясь на седьмую позицию.

31 Пиццония (10-й) обгоняет Физикеллу в Castrol.

32 На стартовой прямой на Renault Алонсо (8-й) взрывается мотор, а на вытекшем масле поскальзываются несколько пилотов, но все продолжают гонку. Плановые пит-стопа совершают Физикелла (9-й) и Уилсон (14-й).

33 Хайдфельд (14-й) окончательно прекращает борьбу. Заправляются и меняют шины Баттон (4-й; 10.5) и Пиццония (8-й), теряя по два места.

34 Лидер гонки в боксах (8.8). Гонку Кими продолжает третьим, позади пилотов Ferrari. Заминка в боксах отбрасывает Вильнева с четвертой на 13-ю позицию.

35 Баррикелло, пролидровав лишь круг, в свою очередь останавливается (11.0) и продолжает гонку третьим. Култхарда пит-стоп (7.6) отбрасывает с четвертого места на шестое.

36 Самым последним на пит-лейн сворачивает Уэббер (8.8), сохраняя седьмое место.

37 Култхард обгоняет Р. Шумахера, выскочившего на гравию в Gosser, и выходит на пятую позицию.

38 Физикелла (10-й) сходит — отказ топливной системы.

39 Несмотря на острейшую порой атаки Баррикелло и Пиццонии, позиции не изменились. Михаэль выигрывает третью гонку подряд, но второе место позволяет Райкконена остаться лидером сезона. "Бронза" Баррикелло приносит Ferrari первую строчку в споре команд.

КВАЛИФИКАЦИЯ 2

Р. Ферман	1'11.171	В	М. Шумахер	1'07.908	В
И. Форсталпен	1'10.894	В	М. Уэббер	1'08.512	М
Х.-Х. Френтцен	1'10.055	В	Дж. Баттон	1'08.831	В
Ф. Алонсо	1'09.680	М	Д. Кулхард	1'08.947	М
Н. Хайдфельд	1'09.479	В	А. Пиццония	1'09.024	М
О. Панис	1'10.370	М	Я. Трулли	1'09.450	М
К. да Матта	1'11.056	В	Дж. Физикелла	1'09.281	В
Дж. Уилсон	1'11.056	В	Х.-П. Монтойя	1'08.839	М
Р. Шумахер	1'11.056	М	К. Райкконен	1'08.978	М
			Ж. Вильнев	1'08.680	В
			Р. Баррикелло	1'08.187	В

М. Шумахер	1'09.150	В	М	1'09.189	К. Райкконен
Х.-П. Монтойя	1'09.391	М	В	1'09.725	Н. Хайнфельд
Р. Баррикелло	1'09.784	В	М	1'09.890	Я. Трулли
Дж. Баттон	1'09.935	В	М	1'10.045	А. Пиццония
Дж. Физикелла	1'10.105	В	М	1'10.279	Р. Шумахер
О. Панис	1'10.402	М	В	1'10.618	Ж. Вильнёв
К. да Матта	1'10.834	М	В	1'10.893	Д. Кулхард
Х.-Х. Френтцен	1'11.307	В	В	1'11.505	Р. Ферман
М. Уэббер	1'11.662	М	В	1'14.508	Дж. Уилсон
Ф. Алонсо	1'20.113	М	В		Й. Ферстаппен

Пилот (Шасси/Двигатель/Шины)

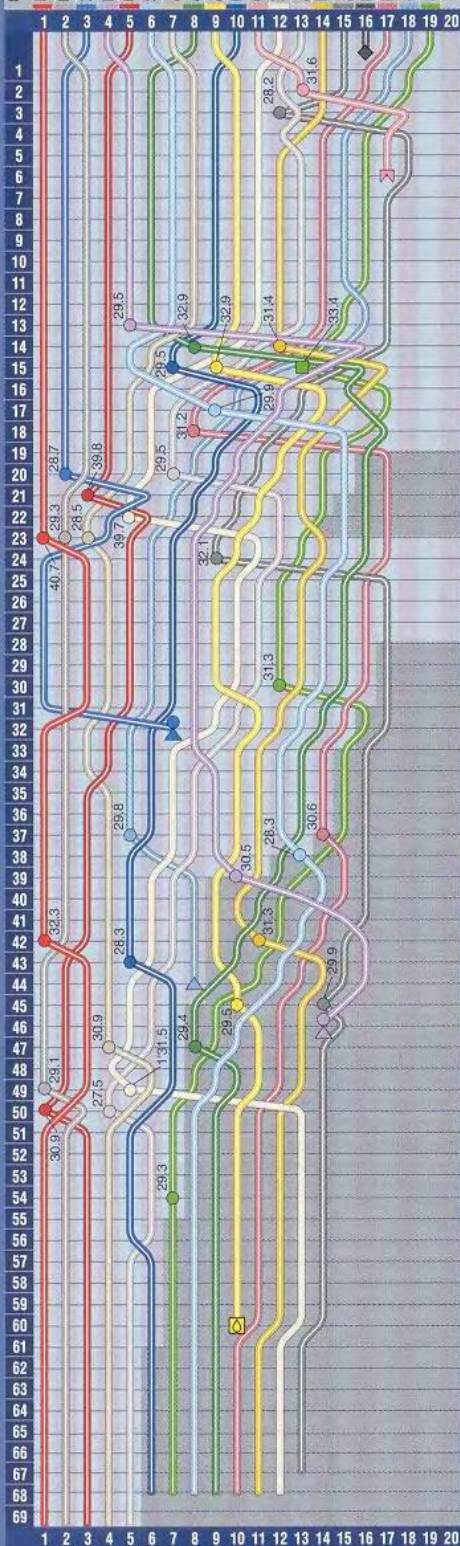
M. Шумахер Ferrari F2003-GA-229/Ferrari/B
K. Райкконен McLaren MP4-17D-09/Mercedes/M
X.-L. Монтойя Williams FW25-06/BMW/B
H. Хайнцель Sauber C22-02/Petronas/B
P. Баррикелло Ferrari F2003-GA-228/Ferrari/B
E. Гулпили Renault R23-02/Renault/M
D. Баттон BAR 005-04/Honda/B
A. Пиццониа Jaguar R4-03/Jaguar/M
D. Физикелла Jordan EJ13-04/Cosworth/B
P. Шумахер Williams FW25-06/BMW/M
Q. Панис Toyota TF103-05/Toyota/M
K. Вильямс BAR 005-03/Honda/B
D. Култхард McLaren MP4-17D-08/Mercedes/M
P. Форман Jordan EJ13-03/Cosworth/B
D. Уильямс Minardi M503-02/Cosworth/B
E. Фристеллони Ferrari F2003-03/Cosworth/B
K. де Навра Toyota TF103-07/Toyota/M
A. Алонсо Renault R23-04/Renault/M
M. Уэббер Jaguar R4-04/Jaguar/M

- — пит-стоп
- — штраф
- ✱ — вылет
- ⚙ — двигатель
- ⏻ — тормоза
- 💧 — масло
- ⚡ — прокол
- 📏 — подвеска
- ⚡ — столкновение
- ⊙ — акселератор
- ⊠ — коробка передач
- ⚙ — трансмиссия
- 💧 — гидравлика
- ⚡ — электроника
- ⚡ — топливная система
- 🔥 — радиатор

л — визит на пит-лейн;
к — отставание на круг;
— круги присутствия на трассе машины безопасности
— средние значения показателей за гонку
— старт из боксов
Не вышел на старт: Х.-Х. Френтцен

Примечания:

- 1) если пилот посещает боксы ("п"), то отрыв следующего за ним указывается относительно предыдущего.
Например, если на пит-лейн гощик, 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 гощика 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	3	0,6	0,7	1,1	1,1	0,5	0,2	0,5	1'16.507	1'16.507	М. Шумахер
2	0,8	0,9	3,1	1,5	2,5	1,2	1,0	1,1	1'18.541	1'18.050	Х.-П. Монтойа
3	0,8	1,0	1,4	0,7	0,6	1,2	0,9	1,5	2'06.189	1'59.107	Дж. Уилсон
4	0,2	0,5	0,8	0,8	0,7	0,3	0,9	0,6	1'59.517	1'51.786	М. Уэббер
5	1,4	0,7	0,2	1,1	1,2	0,8	0,7	0,5	1'10.618	1'10.618	М. Шумахер
6	2,2	1,1	0,5	1,2	1,1	0,6	0,8	0,4	1'09.910	1'09.910	М. Шумахер
7	2,8	1,5	0,5	1,4	1,1	0,9	0,9	0,3	1'09.872	1'09.872	М. Шумахер
8	3,3	1,9	0,4	1,9	1,0	0,9	1,3	0,4	1'10.028	1'10.028	М. Шумахер
9	4,0	2,2	0,4	2,5	0,9	0,9	1,5	0,3	1'09.985	1'09.985	М. Шумахер
10	4,8	2,2	0,3	2,7	1,5	0,8	1,8	0,8	1'09.733	1'09.733	М. Шумахер
11	5,7	2,4	0,3	2,6	2,6	0,6	1,3	0,7	1'09.593	1'09.593	М. Шумахер
12	6,7	2,4	0,5	2,6	3,4	0,9	1,1	0,6	1'09.289	1'09.289	М. Шумахер
13	8,0	2,5	0,3	n	6,9	0,8	1,2	0,6	1'09.212	1'09.212	М. Шумахер
14	9,0	2,5	0,5	9,9	0,6	0,5	n	1,9	1'09.266	1'09.266	М. Шумахер
15	10,6	2,3	2,5	11,4	0,5	n	3,9	n	1'10.656	1'10.656	М. Шумахер
16	7,1	2,5	4,2	9,8	5,1	5,7	0,1	0,2	2'23.215	1'18.099	Р. Ферман
17	3,8	3,5	5,0	8,5	5,3	10,1	0,3	n	1'17.665	1'13.437	Р. Шумахер
18	3,1	4,0	4,2	8,8	5,8	11,0	n	6,5	1'12.406	1'11.445	Р. Баррикелло
19	3,4	4,5	2,8	9,9	5,7	11,6	6,6	1,5	1'10.363	1'09.816	Р. Баррикелло
20	n	8,4	1,6	11,0	5,1	n	19,7	1,4	1'09.934	1'09.192	Р. Баррикелло
21	8,5	n	12,8	5,0	4,6	16,6	1,2	5,3	1'09.774	1'09.774	М. Шумахер
22	9,4	12,8	10,2	n	16,9	0,7	1,1	5,7	1'08.993	1'08.993	М. Шумахер
23	n	12,6	8,2	17,2	1,0	1,2	5,8	4,0	1'12.793	1'10.502	Х.-П. Монтойа
24	2,9	0,9	11,3	2,1	1,5	1,3	8,3	n	1'10.451	1'10.451	Х.-П. Монтойа
25	3,0	0,5	11,7	1,9	2,2	1,3	10,8	5,9	1'10.483	1'10.203	М. Шумахер
26	3,0	0,9	11,3	1,9	2,9	1,2	13,6	4,6	1'10.530	1'10.449	Р. Баррикелло
27	3,1	0,8	11,5	1,6	3,4	1,4	15,5	4,0	1'10.412	1'10.412	Х.-П. Монтойа
28	1,6	1,1	3,9	0,7	3,4	1,2	2,3	0,6	1'10.112	1'10.112	Х.-П. Монтойа
29	4,1	0,7	11,7	0,6	4,5	1,8	18,9	3,3	1'10.315	1'10.315	Х.-П. Монтойа
30	4,1	0,7	12,0	0,5	4,5	1,9	21,1	2,8	1'10.697	1'10.622	М. Шумахер
31	4,1	0,4	12,8	0,6	4,2	1,6	23,5	1,8	1'10.378	1'10.171	М. Шумахер
32	1,5	13,3	0,3	3,2	1,6	n	25,4	0,9	1'09.790	1'09.790	М. Шумахер
33	2,6	14,1	0,3	2,7	1,6	26,9	1,6	0,2	1'09.107	1'09.107	М. Шумахер
34	1,8	15,6	0,3	1,4	4,0	24,6	2,2	2,9	1'11.175	1'10.295	К. Райкконен
35	2,9	16,4	1,1	0,4	4,8	23,6	2,3	4,7	1'08.953	1'08.953	М. Шумахер
36	4,3	16,3	2,5	0,7	4,3	23,1	1,7	7,0	1'08.617	1'08.617	М. Шумахер
37	5,7	16,0	3,7	n	5,1	22,6	1,4	9,0	1'08.635	1'08.635	М. Шумахер
38	7,0	15,7	4,6	5,1	23,4	0,1	0,7	10,4	1'08.577	1'08.577	М. Шумахер
39	7,1	15,8	5,5	4,7	24,1	0,8	1,4	11,7	1'09.778	1'09.778	М. Шумахер
40	6,5	15,9	6,2	4,5	24,3	0,9	2,5	11,8	1'10.295	1'09.702	К. Райкконен
41	7,9	15,8	8,1	3,2	24,1	0,7	4,1	12,3	1'08.337	1'08.337	М. Шумахер
42	n	15,6	10,5	1,3	23,8	0,8	5,2	14,3	1'10.341	1'09.823	Р. Баррикелло
43	13,9	5,3	6,1	n	25,2	0,8	6,1	15,9	1'10.697	1'09.069	Р. Баррикелло
44	13,2	6,2	6,1	25,3	0,8	3,5	3,5	17,1	1'09.664	1'08.913	Р. Баррикелло
45	12,9	7,2	6,1	25,9	0,5	4,2	22,3	3,6	1'09.432	1'09.150	Р. Баррикелло
46	11,6	9,1	5,8	25,0	0,9	5,2	21,5	3,9	1'11.825	1'10.518	Р. Баррикелло
47	11,6	18,7	n	21,9	0,8	9,0	n	21,7	1'10.160	1'09.727	М. Шумахер
48	11,1	9,1	32,2	0,9	2,5	8,5	19,7	25,1	1'10.125	1'09.634	Р. Баррикелло
49	n	9,9	33,4	n	3,0	10,2	18,2	26,6	1'12.842	1'09.214	Р. Баррикелло
50	n	7,4	n	29,1	11,6	16,6	28,1	2,5	1'11.950	1'10.215	М. Уэббер
51	8,2	9,5	18,7	12,8	8,4	6,4	30,4	2,7	1'10.350	1'09.778	М. Уэббер
52	8,5	8,5	19,1	14,2	7,4	5,2	31,4	2,7	1'10.639	1'09.690	М. Уэббер
53	9,1	7,6	20,0	14,8	6,8	4,5	32,6	2,6	1'10.099	1'09.773	Р. Баррикелло
54	9,2	6,5	21,4	15,3	5,6	n	38,0	2,4	1'10.470	1'09.558	Р. Баррикелло
55	9,6	5,5	23,2	15,4	5,2	29,8	8,1	2,0	1'09.958	1'09.388	Р. Баррикелло
56	9,3	5,0	24,3	16,0	4,3	30,8	8,8	1,1	1'10.414	1'09.576	Р. Баррикелло
57	9,5	4,2	26,3	19,8	2,8	27,9	10,6	0,4	1'09.903	1'09.260	Р. Баррикелло
58	9,6	3,6	27,8	19,1	4,6	25,5	12,2	0,3	1'10.356	1'09.938	Р. Баррикелло
59	9,7	3,0	29,0	18,8	5,9	23,7	14,3	0,4	1'10.138	1'09.549	Р. Баррикелло
60	9,9	2,3	30,0	18,7	7,5	21,9	15,5	0,5	1'09.877	1'09.385	Р. Баррикелло
61	10,2	1,2	31,4	18,6	10,6	18,2	16,7	0,4	1'09.726	1'08.988	Р. Баррикелло
62	10,1	0,8	32,2	18,5	11,7	16,8	17,1	0,6	1'10.360	1'09.801	Р. Баррикелло
63	9,7	0,7	33,2	18,0	13,0	15,1	17,5	1,1	1'10.324	1'09.861	Ж. Вильнев
64	9,7	0,4	34,0	16,9	14,8	14,2	17,5	1,6	1'10.277	1'09.626	Д. Кулхард
65	9,6	0,4	34,3	16,3	16,0	13,0	18,4	3,6	1'10.285	1'09.929	Ж. Вильнев
66	8,8	0,5	35,2	16,7	16,0	13,0	17,9	6,1	1'10.447	1'09.652	К. Райкконен
67	8,6	0,4	35,8	16,6	19,2	9,7	17,9	5,6	1'10.475	1'09.851	Ж. Вильнев
68	7,2	0,6	36,8	16,5	20,3	6,9	19,2	5,7	1'11.002	1'08.966	М. Уэббер
69	3,3	0,5	38,2	17,4	k	k	k	k	1'13.751	1'09.836	Р. Баррикелло
	6,4	5,6	12,4	9,3	6,8	8,5	10,2	4,6	1'12.269	1'11.421	



ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИЯ ПОСЛЕ СУББОТНЕЙ КВАЛИФИКАЦИИ



Михаэль Шумахер

Перед вторым поворотом машина чуть потеряла устойчивость, и задние колеса заблокировались. Пришлось входить в поворот по более широкой траектории, но, к счастью, мне удалось на самом апексе восстановить контроль над автомобилем и потеря времени оказалась не слишком большой. Если бы колеса попали на бордюр, то проигрыш оказался бы гораздо большим. Я вообще не придавал слишком много значения первому сектору — гораздо важнее было хорошо пройти остаток трассы, и именно это в конечном счете и позволило мне выиграть поул.

Кими Райкконен

Вчера нам не удалось отыскать оптимальных настроек — я уступил Михаэлю почти секунду, но сегодня с утра дела пошли на лад и я очень доволен поведением машины в квалификации. Пожалуй, впервые в сезоне мне удалось собрать вместе в квалификационном круге три отличных сектора. Чуть больше везения — и завтра я стартовал бы с поула, но и первый ряд — это хорошая позиция, чтобы начать гонку.

Хуан-Пабло Монтоя

На разминке я атаковал в первом повороте слишком остро, ошибся и едва не разбил машину, поэтому в квалификации решил не рисковать в этом месте. И если сравнить мои сектора с результатами Михаэля и Кими, видно, что именно там я и проиграл. Но и третьим временем я все равно доволен. Когда я вышел из последнего поворота, то увидел, что трасса засыпана камешками. Но, по счастью, они не сказались на моем результате.

ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИЯ ПОСЛЕ ГОНКИ



Михаэль Шумахер

Когда начался дождь, я решил ехать чуть осторожнее — сохранить лидерство в данной ситуации было очень важно. О пожаре я вряд ли могу сказать больше, чем все уже видели на экране. Быть может, механики решили, что я замерз, и попытались меня согреть. В любом случае, они действовали в высшей степени профессионально и спасли машину. Сначала я сомневался, все ли в порядке, но автомобиль работал отлично. К слову, даже мысли о том, чтобы выскочить из кокпита и прекратить борьбу, у меня не было. Еще одним неприятным моментом оказался взрыв мотора у Хуана-Пабло. Пожалуй, ему не стоило заливать всю трассу маслом, но ведь он известный лентяй и, видимо, не хотел добираться до боксов пешком. А когда вылетел Алонсо, то я, заметив желтые флаги, сбросил скорость, но «масляных» флагов там не было, поэтому в повороте машина заскользила. И если бы зона безопасности в этом месте оказалась меньше, моя гонка на этом могла бы и закончиться.

Кими Райкконен

Я расстроен тем, что не удалось выиграть. На старте я пропустил Хуана-Пабло и был вынужден прикладывать все силы, чтобы сдержать атаки Рубенса. Затем машина стала чуть более стабильна, и обороняться стало легче. Когда начался дождь, наши покрышки проявили себя лучше, чем Bridgestone, и я оказался быстрее соперников, но ненадолго. Когда Михаэль оказался позади меня и начал атаковать, я решил занять внутреннюю часть трассы перед первым поворотом. Но на выходе из него мне пришлось разогнаться по грязному асфальту, и уже ко второму повороту он вышел вперед. В конце гонки возобновились мощные атаки Рубенса, а у меня начались сбои в работе двигателя. Я знал, что если на последнем круге не пропущу его в первом повороте, то удержу вторую позицию — так и вышло. Мой отрыв от Михаэля в чемпионате все меньше, но мы приложим все силы, чтобы оставаться впереди как можно дольше.

Рубенс Баррикелло

На протяжении всего уик-энда меня мучила небольшая простуда, поэтому атаковать в полную силу я не мог. Дважды мне довелось «попрактиковаться стартом» — я просто не мог не тронуться с места, хотя и знал, что что-то случилось. Возможно, именно поэтому настоящим стартом мне не удалось, я уже тогда едва не опередил Кими. Ужасно жаль, что случилась заминка на пит-стопе, если бы не она, я мог бы даже выиграть. Увы, такое случается в гонках. Что же касается дуэли с Кими, то она получилась замечательной — я бы, наверное, смог опередить его, если бы в решающий момент не оказался на грязной части трассы. Еще чуть-чуть, и я вышел бы вперед, но места впереди не было, и пришлось пропустить его обратно. Затем ему удалось поднять темп, и второй возможности мне уже не представилось. Но я счастлив и тому, что удалось подняться на третью ступень пьедестала.



ГОНКА ГЛАЗАМИ ПИЛОТОВ. ГРАН ПРИ АВСТРИИ

Дженсон Баттон

Отличная получилась гонка! Сегодня все складывалось замечательно, а команда сработала на пит-стопах так здорово, что я оказался впереди Ferrari. Небольшая избыточная поворачиваемость, которая была вызвана использованием сзади совершенно новых шин, мне нисколько не мешала. Я не считаю сегодняшний результат везением — мы все честно заслужили его.

Дэвид Култхард

Очень неплохо завоевать несколько очков после того, как весь уик-энд промучаешься в поисках баланса машины. Гонка сложилась непросто — со множеством поединков, обгонов и неуступчивыми круговыми. Но правильная стратегия позволила мне финишировать пятым.

Ральф Шумахер

Три очка — хорошая компенсация за тяготы предыдущих дней. Сегодня я почти не допускал ошибок, что позволило улучшить позицию. Главной же проблемой стал очень быстрый износ передних покрышек на третьем комплекте, что привело к разбалансировке машины.

Марк Уэббер

Сегодня мне доставило большое удовольствие пожинать плоды напряженной работы в пятницу и субботу. И баланс и скорость автомобиля оказались просто замечательными. Добиться большего помешала не слишком удачно проведенная квалификация. Будь я выше на решетке — наверняка оказался бы выше и на финише, но, к сожалению, не всегда удается выступить в субботу одинаково хорошо.

Ярно Трулли

Непростая гонка. Когда заморосил дождь, я ошибся, автомобиль заскользил в первом повороте и я потерял несколько позиций. Машины, оказавшиеся впереди, не позволяли мне поддерживать хороший темп, и мы решили изменить стратегию. Лишь благодаря этому мне и удалось вновь подняться вверх, но после первой остановки в боксах что-то в машине перестало работать как надо, поэтому добиться большего оказалось не в моих силах.

Антонио Пиццония

Конечно, я доволен тем, что финишировал в этой гонке, но оказаться всего в шаге от очков — ужасное расстройство. Многочисленные рестарты слегка выбили меня из колеи, к тому же шины остыли, и первые несколько кругов получились очень нервными. Уже когда шел дождь, я ошибся в одном из поворотов и выскочил с трассы, хотя, полагаю, не мне одному пришлось нелегко на скользком асфальте, особенно в первом повороте.

Кристиано да Матта

Я как обычно нажал на клавишу системы контроля старта, но мотор заглох. Полагаю, возникли какие-то неполадки с электроникой. Поэтому на повторном старте, а также при трогании с места после пит-стопов, чтобы не рисковать, мы решили делать все вручную. Сегодняшний результат оказался ниже наших ожиданий, хотя вряд ли нам удалось бы добиться много большего.

Ральф Ферман

Мы очень волновались, не скажутся ли два отмененных старта на температуре двигателя и работе сцепления, но все обошлось без проблем. Машина неплохо показала себя — после рестарта мне удалось опередить Култхарда. А вот первый круг после выезда из боксов всякий раз получался не очень хорошим. К тому же после первой остановки начался дождь, и я едва не вылетел на непрогретых покрышках. А во второй раз да Матта оказался внутри поворота и стукнул мою машину — хорошо хоть, что автомобиль не пострадал.

Жак Вильнев

Всю гонку меня преследовали проблемы. Началось все уже на первом круге, когда отказала вся расположенная на руле электроника. Поэтому у меня не было возможности пользоваться ограничителем скорости, и я даже не знал, какая передача включена. Моему гоночному инженеру пришлось по радио информировать меня о скорости при движении по пит-лейн! Именно из-за электроники я заглох на втором пит-стопе. Во время первой остановки мы решили не менять руль — это могло привести к отказу всей системы, но уж когда машина заглохла, руль пришлось сменить, а затем еще и ждать, пока перезагрузится система.

Джастин Уилсон

Система контроля старта сработала отлично, и на первых кругах я атаковал буквально в каждом повороте. Первоначально мы планировали останавливаться дважды, но решили воспользоваться предоставленной возможностью и уменьшить интервал между дозаправками. Под дождем стало немного скользко, но контролировать машину, даже на сликах, удалось без проблем.

Джанкарло Физикелла

Конечно, я недоволен — третий сход подряд! Гонка получилась очень тяжелой, шинам катастрофически не хватало сцепления. Нам нужно что-то предпринимать, и чем быстрее, тем лучше.

Ник Хайндфельд

Что и говорить, я разочарован. На первый пит-стоп я отправился позднее, чем того, наверное, ожидали — практически одновременно с другими гонщиками. Так что дела складывались совсем плохо, и мне наверняка удалось бы заработать очки. Но затем двигатель начал терять мощность, а я — позиции.

Фернандо Алонсо

Стартовав с пит-лейн на запасной машине, я все же добился заметного прогресса. Стратегия с одной остановкой оказалась правильной, и я поднялся уже до восьмого места, когда вынужден был сойти из-за отказа двигателя.

Хуан-Пабло Монтоя

Я не расстраиваюсь из-за случившегося — ведь это гонки. С самого старта все складывалось отлично, а под дождем я отыгрывал у Михаэля по две секунды на круге. Но давление воды должно падать, и я понял, что все кончено.

Оливье Панис

Не уверен до конца, что же именно произошло. Мы решили дозаправить машину, пока пейс-кар находился на трассе. Но вскоре после возвращения на трассу я почувствовал, как что-то ударило в понтон, а передняя левая покрышка пробита. Я попытался войти в поворот, но машина продолжила движение прямо, и мне пришлось остановиться. Полагаю, что подвеска также была повреждена.

Йос Ферстаппен

Не уик-энд, а сплошные проблемы — вчера машина не смогла закончить квалификационный круг, сегодня и вовсе отказала сразу после старта. Система контроля старта отлично работала во время тренировок, а в гонке — отказала. Наверное, это связано с рестартами.

Хайнц-Харальд Френтцен

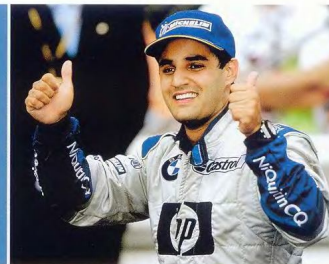
Перед вторым стартом я понял, что из-за проблем со сцеплением не могу запустить двигатель. Я попытался было пересечь за руль запасной машины, но она была настроена под Ника, и нам не хватило времени, чтобы все поменять. Такова жизнь.

ГРАН ПРИ
МОНАКО

ВЕЛИКОСВЕТСКАЯ ЗАБАВА

У богатства, что бы там ни говорили, безусловно,
есть и свои положительные стороны
Джон Голбрейт

Гонку, за одну лишь треть которой сменилось аж шесть лидеров – Ральф Шумахер, Монтойя, Райкконен, Трулли, Михаэль Шумахер, вновь Монтойя, можно было бы назвать захватывающе интересной. Если бы не одно «но»: все эти смены происходили исключительно в процессе пит-стопов, а вовсе не за счет эффектных обгонов, ведь обгон на трассе Гран При Монако – событие куда более экстраординарное, нежели, к примеру, срыв воледеленного «джекпота» в знаменитом казино, вокруг которого эта трасса пролегает. И все же прошедшая в первый летний день гонка была захватывающей – как и все предыдущие шестидесять гонок на Большой Приз Монако. Таким уж удивительным, поистине магическим свойством обладает этап чемпионата мира Формулы-1, проходящий на территории крохотного средиземноморского города-княжества, протяженность границ которого не намного превышает длину петляющего по нему гоночного кольца.



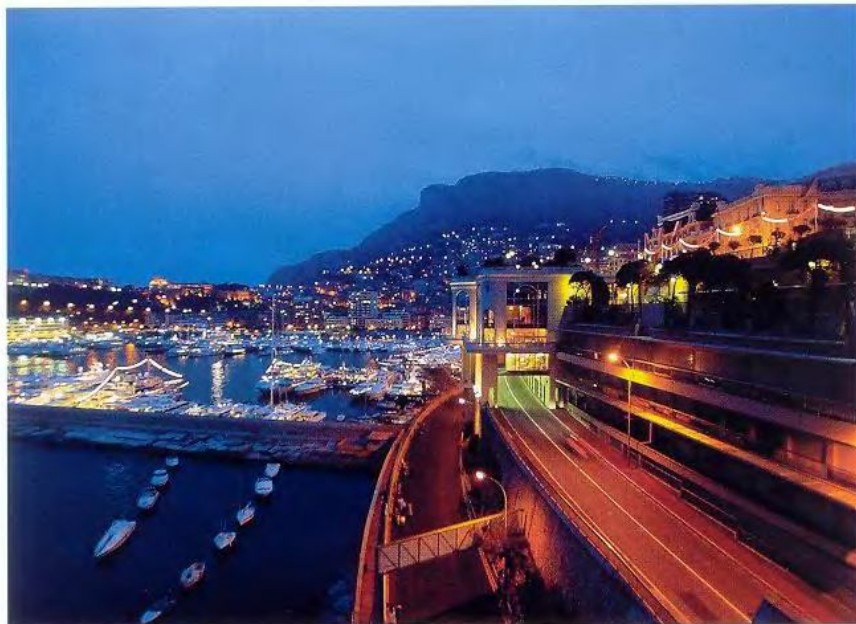
Бриллиант в ожерелье чемпионата

Вы никогда не пробовали с первого раза попасть иголкой в игольное ушко? Скажем, в один метр? Попробуйте, и вы поймете, чего стоит пилотам Формулы-1 «попадать» в тесные повороты трассы Гран При Монако. С той лишь разницей, что вы, промахнувшись, можете продолжить свои тщетные попытки до бесконечности, а гонщик, не попавший в очередное «игольное ушко», почти неминуемо разбивает свою машину и при этом, конечно же, сильно рискует здоровьем, а то и жизнью – достаточно вспомнить аварию Карла Вендлингера в 1994 году.

Очень популярное среди «моторизованных» гостей княжества занятие – в часы, когда трасса открыта для городского движения, с ветерком проехать по ней круг-другой (сила этого «ветерка» зависит от интенсивности движения, модели машины, амбиций ее водителя и его готовности разбираться с местной полицией). По собственному опыту (а как же удержаться от такого соблазна?) могу заверить, что даже на простом дорожном Renault и на привычных для российских лихачей скоростях «покатушки» по трассе Монако, особенно на участке начиная с крутой серпантинной связки Mirabeau – Grand Hotel (Loews) – Portier и заканчивая портовым комплексом поворотов Tabac – Louis Chiron – La Rascasse – Anthony Noghes, – это весьма и весьма захватывающее дух занятие: металлические барьеры Amco, в которые закована трасса, практически не имеющая зон вылета, так и норовят намять тебе бока. Каково же здесь приходится тем, кто управляет «формульными» Renault, McLaren, Ferrari и должен выжимать из них максимум, расплаываясь при этом всего-то в полуметре от асфальта? Тут уж, как рассказывают сами гонщики, ничего, кроме барьеров по бокам, и вовсе не видно: ненешись, словно по узкому бобслеинному желобу, и повороты становятся совершенно слепыми, а скорость ощущается благодаря близости барьеров и домов как никогда остро.

К чему я все это? Да лишь к тому, чтобы подчеркнуть, что от пилотов Формулы-1 эта трасса требует величайшего, филигранного мастерства, максимальной сосредоточенности и физического напряжения, в то время как со стороны Гран При Монако по сравнению с другими этапами сезона выглядит в куда большей степени как показательное красочное шоу, нежели спортивное состязание: семьдесят восемь кругов пара десятков машин тупо следуют одна за другой практически в неизменном от старта до финиша порядке. Однако же зрелище это, повторюсь, настолько захватывающее, что просто глаз оторвать невозможно. Так любующаяся прекрасным бриллиантом в изысканном украшении, осознавая всю его практическую бесполезность. Но чего стоит одна лишь оправа – лазурное море и небо, отвесные скалы и цветущие кактусы высотой с дерево, самые феерические отели и дворцы, роскошные Bentley, Ferrari, Lamborghini и лаковые





В ночное время можно не только насладиться особенно красивым видом Монако, но и с ветерком проехаться по легендарной гоночной трассе. А днем под ласкающее слух неистовое визжание гоночных моторов предаться приятному ничегонеделанию на собственной яхте. Если, конечно, такая имеется



“Шпилька” Grand Hotel (она же Loews), являющаяся частью головокружительного спуска от казино к тоннелю, – самый медленный в чемпионате Ф-1 поворот, который гоночные машины проходят на скорости даже ниже разрешенной в городе. Но, если бы этой “шпильки” не было, ее, право же, стоило бы придумать!

в них и в изысканные наряды мировые знаменитости или просто обычные миллионеры, изумительные пляжи, буквально “заваленные” полуобнаженными старлетками, и бесчисленные белоснежные яхты, яхты, яхты... И именно среди всего этого носятся круг за кругом разноцветные машинки Формулы-1. На таком фоне даже про самую скучную гонку скажешь: “Это просто праздник какой-то!”

Воскресенье начинается в субботу

Трудно сказать, насколько Формула-1 – богоугодное дело, но в последние годы гоночный уик-энд в Монако обычно совпадает с празднованием добрыми католиками дня Вознесения Господня, приходящегося на четверг, и как раз в этот день, а не в пятницу, когда князь Ренье устраивает прием в честь Гран При, здесь и начинают реветь “формульные” моторы.

Жители Монако утверждают, что 300 дней в году в их маленькой стране – солнечные, а оставшиеся 65 ненастных приходятся на зиму. Между тем первые три дня последней недели мая Лазурный берег буквально утопал в низвергающихся с безнадежно серого неба потоках воды. И лишь только в четверг, как по заказу, к первым тренировочным и квалификационным заездам тучи полностью развеялись, стало тепло и солнечно, и обновленная трасса засияла во всей своей красе.

Долгое время организаторам Гран При Монако, полагаясь на уникальный статус этой гонки в календаре чемпионата, удавалось отбиться от настойчивых требований FIA привести если не всю трассу, то хотя бы наиболее проблемные ее участки и, главное, гаражное пространство вдоль пит-лейн в соответствие с современными стандартами. Однако к этому сезону впервые за последние тридцать лет изменения, причем весьма существенные, все же были сделаны. По принятому ранее плану усовершенствования трассы была выполнена первая очередь работ, рассчитанных в целом на период до 2006 года. А именно была расширена набережная Альберта I между южной частью порта и плавательным бассейном: менее чем за год строители, засыпав в бухту 25 000 м³ грунта и установив 400 десятитонных бетонных блоков, возвели платформу длиной 150 м, высотой 1,2 м над уровнем моря и площадью 5000 м², что позволило отодвинуть береговую линию на 30 м по сравнению с исходной. Три километра подземных коммуникаций обеспечили новую территорию питьевой водой, электричеством и различными видами связи. Но главное – в результате был расширен и спрямлен очень уж крутой и узкий вход в печально известную множеством аварий “шпильку” La Rascasse, чему все без исключения гонщики искренне радовались: злуполучный участок стал менее опасным и появилась хорошая возможность если не для боевого обгона, то хотя бы для обгона круговых. Стоимость этих работ составила 20 млн евро. Другими словами, четверть тех денег, которые, например, планировалось потратить на строительство всего комплекса автодрома по заведомо несбыточному проекту в московском Нагатине, ушла в Монако, по большому счету – лишь на модернизацию одного из поворотов! Вот уж, поистине, у богатства, что бы там ни говорили, есть и свои положительные стороны!

Также на ряде участков трассы было уложено новое, более ровное асфальтовое покрытие и видеоизменен выезд с пит-лейн: его вывели уже за первый поворот, обеспечив пилотам более свободную траекторию и более быстрый разгон.

Но, как бы то ни было, характер трассы Гран При Монако остался неизменным: она требует максимальной загрузки задних колес, для чего нужно соответствующим образом настроить аэродинамику и подвеску и в поворотах

проходить апекс на как можно большей скорости. И это при том, что проложенная по улицам княжества трасса содержит самые медленные в чемпионате повороты: например, в "шпильке" Grand Hotel, которую гонщики проходят на скорости всего 45 км/час, скорость вращения коленвала падает до самого низкого в сезоне показателя — 5000 об/мин. И соответствующие настройки в квалификационных заездах в Монако даже важнее, нежели в самой гонке, поскольку здесь, как нигде более, именно квалификация во многом решает исход гонки, будучи при этом, несомненно, и самой сложной в сезоне. Так что гонщикам здесь приходится стараться вдвойне, а то и втройне.

О том, как эта трасса опасна и коварна, она напомнила субботним утром, когда Баттон (который накануне сравнивал езду по ней с "быстрой ездой на велосипеде по заставленной мебели гостиной"), буквально вылетев из тоннеля на скорости около 300 км/час и не вписавшись в поворот, угодил прямо в барьер. И хотя медики так долго вынимали гонщика из искореженной машины, что возникли были даже серьезные опасения за его здоровье, а потом пилота еще и отправили в госпиталь принцессы Грейс, в результате он все же оказался цел и невредим, разве что испытывал тошноту, по-видимому, из-за легкого сотрясения мозга. В квалификации, таким образом, он не участвовал, и стартовать в гонке ему также не рекомендовали. Да и какой смысл в таком состоянии уходить в бой в Монако с пит-лейн последним — только чтобы последним же, в лучшем случае, и финишировать?

Впрочем, на старте Гран При Монако вообще могло не оказаться ни одной машины BAR, поскольку давние склоки с одним из бывших спонсоров команды неожиданно получили воплощение в постановлении суда Монако на арест всех трех гоночных автомобилей команды. Однако каким-то образом эту проблему все же утрясли.

Помимо Баттона и также разбившего свою машину Алонсо, труднее всего пришлось, конечно же, новичкам: Ферман и Пиццония тоже познакомились с металлическими барьерами ближе, чем им хотелось бы, хотя к серьезным последствиям это, к счастью, не привело. А вот да Матта возлагал надежды не только на свой большой опыт городских гонок в CART, но и на километраж, накатанный по улицам, образующим трассу, на своей дорожной машине за несколько месяцев проживания в Монако. И не зря возлагал, показав в окончательной квалификации самое высокое для себя с начала сезона десятое время.

Из-за сгоревшего мотора не смог показать в четверг квалификационного времени Френтцен, а Ферман, Уэббер, Пиццония, Вильнев и Хайдфельд сетовали затем на цементную пыль, которой маршалы засыпали вытекшее на трассу масло. В частности, Марк Уэббер не смог повторить время, показанное в ходе утренней тренировки, что позволило бы ему сразиться с самим Михаэлем Шумахером за предварительный поул.

Но главный сюрприз преподнесла, конечно же, субботняя квалификация. На победу в ней претендовал лидирующий в чемпионате Райкконен, но ему подпортил результат слишком жесткий наезд на бордюр в бассейновой "эске". Прошлогодний же победитель Гран При Монако Дэвид Култхард, показавший лучшее время в предквалификационной разминке, но затем попытавшийся улучшить настройки машины, в результате добился лишь ее недостаточной поворачиваемости и также ошибся в той же "эске", выступив значительно хуже своего партнера по команде.

Поул-позицию после этого, само собой, ждали от Михаэля Шумахера, и то, что ее в итоге завоевал не он, а Ральф, стало самой настоящей сенсацией. Не зря, стало быть, в BMW.Williams возлагали надежды на более короткую колесную базу своих машин и прошлогодний поул

20 млн евро было вложено в усовершенствование всего лишь небольшого участка трассы. Там, где еще год назад плескалось море, теперь высится трибуна и пролегает асфальтовое полотно спрямленного входа в La Rascasse

В субботу утром трасса ГП Монако напомнила о своем очень опасном характере. К счастью, попавший в столь серьезную аварию Дженсон Баттон не пострадал, но в дальнейших заездах и самой гонке участия уже не принимал

Счастливого обладателя поул-позиции едва не затоптали фотографы и операторы

Такое можно увидеть только в Монако



ГРАН ПРИ

Монто. Да и сам Шумахер-младший, надо полагать, подтянулся после "наезда" со стороны руководства, недо-вольного весьма слабыми (не выше четвертого места) результатами немца (хотя они на тот момент были и са-мыми стабильными — во всех гонках Ральф финиширо-вал непременно в очках).

Сыграл очень большую роль и "линейный фактор": кли-енты Michelin заняли четыре первых места на стартовой решетке и восемь в первой десятке, за исключением двух, занятых Феррари, что говорило само за себя. Однако же Микаэль Шумахер и Рубенс Баррикелло, довольно раздраженно пожимая плечами, слезливым ду-дом предлагали дождаться завтрашней гонки, которая покажет, сколько топлива окажется в баках соперников. Сами гонщики Феррари, как можно было предположить, сде-лали ставку если не на тактику всего одной дозаправки, то на максимально поздний пит-стоп, надеясь, та-ким образом проявиться к середине дистанции в лидеры.

Кто успел, тот и съел

Какой бы предсказуемой ни казалась гонка на Гран При Монако, она всегда может преподнести самый не-ожиданный сюрприз, как, например, это случилось в 1996 году, когда из двадцати одной машины до финиша добра-лись лишь три и Гран При выиграл Оливье Панис за ру-лем Ligier, чего никто и предположить не мог.

Так что, учитывая к тому же довольно неожиданную расстановку сил в результате квалификации, от очеред-ной "гонки вокруг казино" все же ждали большего, нежели просто ежегодного красного шоу. Конечно, с одной сто-роны, из-за практически полной невозможности вести на анахроничной трассе позиционную борьбу гонка на Боль-шой Гран Монако должна была, как обычно, свестись к борьбе тактической. Но с другой, как раз достигли свое-го апогея главная интрига: сезон в самом разгаре, близит-ся к середине и провалившийся было его начало действую-щий чемпион вплотную подобрался к лидеру чемпионата. А молодой финн, хоть и проигрывая основному сопернику по числу побед, благодаря более стабильному попаданию в призовую тройку и, как следствие, более высокому "среднему баллу", удивляется удерживаться на верхней строчке турнирной таблицы. Феррари же тем временем, пусть всего лишь на одно очко, но уже опередила McLaren в Куб-е конструкторов, отбросив недавних безоговорочных ли-деров на второе место. Так что исход Гран При Монако был принципиален: сохранит и упрочит ли свое лидерство "высочка" Райкконен, реализовав преимущество второй стартовой позиции и свой для всех уже очевидный талант, или же будет наконец-таки повержен всемогущим Микаэ-лем Шумахером, хоть и стартовавшим лишь с пятого места, но зато побеждавшим в Монако уже пять раз и способным совершить невозможное? Пилоты BMW Williams, с начала сезона сражающиеся главным образом с собственными машинами, в качестве третьей силы, способной влиять-ся в это острейшее соперничество, как-то и не восприни-мались, несмотря даже на неожиданно успешнейшую ква-лификацию. Да и то, что последняя победа Williams состо-ялась здесь аж 20 лет назад (в исполнении Кеке Росбер-га), тоже не давало повода для оптимизма в отношении этой команды. Вот и в прошлом году другой ее гонщик — Монтойя — тоже стартовал с полупозиции, но из-за соре-внческого мотора не смог даже финишировать...

Но начало гонки заставило взглянуть на вещи иначе. Ожидаемого прорыва Райкконена в лидеры не случи-лось. Более того, он так скверно стартовал, что пропу-стил вперед еще и Монтою, но зато помешал прорыву Трулли. Пилоты Renault продемонстрировали уже при-вычную для них резвость на старте, и, в то время как



Старт, как и ожида-лось, стал самым острым моментом Гран При Монако, во многом предопределившим его исход. Но, в то время как Монтойе удачное начало гонки при-несло долгождан-ную победу, столь же отнюдь не старто-вавший и уже порав-нявшийся с Кими Райкконеном Ярно Трулли улучшить свою позицию не смог.

мощный рывок Трулли оказался безуспешным, поскольку Ярно в итоге пришлось вернуться за корму McLaren Райк-конена. Фернандо Алонсо продвинулся сразу на две пози-ции, опередив заехавшихся Баррикелло и Култларда. Переместился на две позиции и Жак Вильнев, но не впе-ред, а, увы, назад, пропустив Джанкарло Физикеллу и Ни-ка Хайндфельда. Какого-либо завала в первом повороте, к счастью, не произошло, и дальше все, казалось бы, упо-рядочилось, но к концу первого круга уже ставшее плавы-ным течение гонки было все же нарушено.

Буквально накануне гонки Хайнц-Харальд Френтцен рассуждал: "Эта трасса не прощает ни малейшей оши-бки — ты просто сразу же врезаешься в барьер. Хорошо, что в этом году конфигурацию трассы после "Бассейна" на входе в Nascasse существенно изменили. Раньше, до-пустим, здесь ошибку на торможении, ты мог спокойно отпраздновать пропуская стайки в Stars & Bars (распо-ложенный рядом с упомянутым поворотом и вплотную примыкающий к подходу популярный среди гонщиков

Доже когда на про-токолени семидесяти-росским кругов Гран При Монако не про-исходит практически-ничего, кроме одне-образной круговой ма-шин, наблюдать за этой гонкой все-равно заворающе-ще интересно. Даже-визуально делим, воз-можно, от зато, спорте дзюдокам

Микаэль Шумахер, по всей видимости, рассчитывал захва-тить лидерство за-счет максимально-оптимального пер-вого пит-стопа, но его-план осуществился-лишь частично, позволив ему про-биться только на-третье место



бар-ресторан. — Прим. авт.), предоставив судьям убирать обломки твоей машины. Теперь же здесь устроена зона вылета, благодаря чему уже можно немного расслабиться и в случае ошибки потерять лишь позицию, но уже не обязательно машину". Похоже, Хайнц-Харальд на радостях слишком уж расслабился, поскольку уже на первом круге именно в этом месте, наскочив на бордюр (отчего подпрыгнувшая всеми колесами машина оказалась неуправляемой), все же вдребезги разбил свой Sauber о барьер. Но в бар, вопреки сказанному им самим же, почему-то не пошел. А зря, поскольку затем по ходу гонки там собралась бы неплохая компания из сошедших по разным причинам с дистанции гонщиков — Антонио Пиццони, Марка Уэббера, Йоса Ферстаппена, Джастина Уилсона и Жака Вильнева.

Уже вскоре после ухода с трассы машины безопасности стало ясно, что Михаэль Шумахер крепко застрял за Трулли, и тройка лидеров в составе Шумахера-младшего, Монтои и Райкконена без особых проблем устремились в отрыв. (А ведь удайся итальянцу его стартовый рывок, за ним застрял бы еще и Райкконен, а это уже предопределило бы, скорее всего, и совсем другой результат гонки, и иную расстановку сил в турнирной таблице!)

В остальном же описание Гран При Монако стоит ограничить кратким анализом первой волны пит-стопов, поскольку именно она и решила исход гонки. Именно по ходу первых дозаправок достаточно уверенно лидировавший на протяжении двадцати кругов после старта Ральф Шумахер последовательно пропустил вперед сначала партнера по команде, затем лидера чемпионата, а следом и своего старшего брата, откатившись, таким образом, на четвертое место, на котором и финишировал. Именно тогда же Михаэль Шумахер, избавившись на несколько кругов от "тормоза" в лице Ярно Трулли, за счет значительно более поздней остановки в боксах смог существенно нарастить темп и отыграть две позиции, обеспечив себе тем самым место на пьедестале почета. Райкконену же, сумевшему лишь вернуть проигранную на старте позицию, но не улучшить ее, надо признать, изрядно повезло. Окажись Михаэль Шумахер по итогам квалификации на месте младшего брата или даже Монтои, и лидерство в чемпионате запросто могло бы перейти к нему! А впрочем, почему повезло? Если молодой гонщик сумел значительно превзойти в квалификации пятикратного чемпиона, обеспечив тем самым заведомое преимущество в "гонке без обгонов", то это, пожалуй, не столько везение, сколько талант и упорная, самоотверженная работа.

Но, в то время как Кими, невзирая на бесспорный успех в столь трудной гонке, во время награждения был по своему финскому обыкновению сдержан, а Михаэль и вовсе явно недоволен результатом, Хуан-Пабло излучал прямо-таки детское счастье, после долгого перерыва и многочисленных "бесплодных" поулов наконец-таки завоевав свою вторую в Формуле-1 победу. И где — в Гран При Монако, в самой престижной гонке чемпионата! Неплохая прибавка к уже имеющейся победе в не менее легендарной Indy 500...

А в стороне от этой кульминации праздника почти незамеченным остался невесело бредущий к моторхоуму другой гонщик BMW Williams, так и не сумевший извлечь из золотоносной жилы поул-позиции — всего лишь второй в своей карьере и потому особенно радостной и значимой — вожденное золото победы и словно обреченный номером своей машины максимум на четвертое место в этом сезоне.

Борис Мурадов

Корреспонденты журнала "Формула" во время Гран При арендуют автомобили компании **Hertz** (www.hertz.ru)



Едва ли не единственная после старта попытка обгона была предпринята также на первом круге Уилсоном против Паниса, но и она закончилась безрезультатно

Противостояние Дэвида Култхарда пилотом Renault завершилось в итоге не в пользу шотландца

Кими Райкконен упорно наступал на пятки лидеру гонки на протяжении большей части дистанции, но опередить его тоже так и не смог



Надо полагать, столь восторженно-му поцелую своей жены Конни Хуан-Пабло был рад не меньше, чем престижнейшему кубку победителя из рук самого принца Альберта



Монте-Карло

Количество кругов:78
 Длина круга:3,340 км
 Общая длина:260,520 км
 Финиш/старт:0,000 км
 Старт гонки
 (время московское):16:00
 Расположение:центр княжества
 Монако

www.acm.mc

На этом Гран При...

...лучшее время гоночного уик-энда было установлено Кими Райкконеном во время гонки! Финн преодолел круг по улочкам княжества за 1'14.545.

Внутрикомандные противостояния в квалификации

М. Шумахер	6:1	Р. Баррикелло
Х.-П. Монтойя	3:4	Р. Шумахер
Д. Култхард	4:3	К. Райкконен
Я. Трулли	3:4	Ф. Алонсо
Н. Хайдфельд	5:2	Х.-Х. Френтцен
Дж. Физикелла	6:1	Р. Ферман
М. Уэббер	5:2	А. Пиццония
Ж. Вильнев	2:4	Дж. Баттон
Дж. Уилсон	3:3	И. Ферстаппен
О. Панис	6:1	К. да Матта

7



(V) – место замера скорости

20 – место вылета с трассы машины № 20

20 – место схода с трассы машины № 20

Победитель 2002 г.:Давид Култхард/McLaren MP4-17: 1:45'39.055

Рекорд круга в квалификации:1'16.676 (2002 г., Хуан-Пабло Монтойя/Williams FW24)

Рекорд круга в гонке:1'18.023 (2002 г., Рубенс Баррикелло/Ferrari F2002)

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

ТЕСТЫ. ЧЕТВЕРГ

Солнечно. Сухо		Воздух: 16–20 °C	
8:30–10:30		Асфальт: 16–21 °C	
№	Пилот	ЛК/Всего	+с
1	Я. Трулли	1'16.888/35	—
2	Дж. Физикелла	1'17.569/44	0.381
3	М. Уэббер	1'18.420/36	1.532
4	А. Мак-Ниси	1'18.438/51	1.550
5	Ф. Алонсо	1'18.600/29	1.712
6	Р. Ферман	1'18.714/50	1.826
7	А. Пиццония	1'19.521/43	2.633
8	Дж. Уилсон	1'19.923/40	3.035
9	И. Ферстаппен	1'19.978/30	3.090

V ср. поб.: 156.383 км/ч

00–30 мин. Jaguar и Minardi появились в новой раскраске: английские "кошки" на боковинах капота двигателя стали розовыми, а итальянские машины заметно побелели, "одевшись" в логотипы Trust. Также изменилась сама трасса – были перестроены повороты Sainte Devote и La Rascasse. А вот участники тестов все те же. Гонщики расчищают асфальт от грязи и пыли, но не обходятся без ошибок: Ферман опаздывает с торможением в Sainte Devote и решает проехать по прямой, а затем вернуться на трассу. Пиццония перетормаживает в первом повороте и повреждает покрышку. Во второй части Louis Chiron Jaguar молодого бразильца "чиркает" о рельс безопасности. Антонио было оста-

навливается, но, поняв, что лишь поцарапан колесный диск, продолжает движение. Сворачивает в боксы Алонсо – механикам Renault предстоит разобраться с техническими неполадками. Только что "разменявший" 1'17 Трулли (время итальянца – 1'16.888), пытается сбросить еще, задевает барьер в Grand Hotel и серьезно повреждает машину. Уэббер ошибается в Sainte Devote и, стараясь избежать удара о рельс, глушит мотор. Там же вновь использует "карман" для разворота Ферман. Физикелла показывает второй результат (1'17.569). Уже после отташки клетчатого флага пилоты по специальному разрешению FIA имеют возможность в течение одного круга попрактиковать старт.

ТРЕНИРОВКА. ЧЕТВЕРГ

Солнечно. Сухо		Воздух: 21–24 °C	
11:00–12:00		Асфальт: 22–26 °C	
№	Пилот	ЛК/Всего	+с
1	М. Уэббер	1'16.373/21	—
2	Дж. Баттон	1'16.476/25	0.029
3	Д. Култхард	1'16.505/25	0.132
4	Ф. Алонсо	1'16.578/17	0.205
5	Я. Трулли	1'16.800/14	0.427
6	М. Шумахер	1'16.915/33	0.542
7	Дж. Физикелла	1'16.930/20	0.557
8	Х.-П. Монтойя	1'17.173/22	0.800
9	К. Райкконен	1'17.218/22	0.845
10	Р. Баррикелло	1'17.372/31	0.999
11	Х.-Х. Френтцен	1'17.550/27	1.177
12	Ж. Вильнев	1'17.710/25	1.337
13	О. Панис	1'17.811/21	1.438
14	А. Пиццония	1'17.913/15	1.540
15	Р. Шумахер	1'18.039/26	1.666
16	Р. Ферман	1'18.133/21	1.760
17	Н. Хайдфельд	1'18.660/24	2.287
18	Дж. Уилсон	1'18.952/19	2.579
19	И. Ферстаппен	1'19.026/21	2.653
20	К. да Матта	1'19.956/29	3.583

V ср. поб.: 157.437 км/ч

00–15 мин. Самым первым боксы покидает лидер чемпионата мира. Неудивительно, что именно за Кими и первый круг на время, однако после короткой, но очень насыщенной первой пятиминутки, во время которой во главе списка один за другим побывали все четверо гонщиков Ferrari и McLaren, лучший результат показывает Физикелла (1'18.038). Уилсон ошибается в Sainte Devote, и Minardi разворачивает. Впрочем, мотор не глохнет, и Джастин продолжает тренировку.

15–30 мин. М. Шумахер второй: 1'18.155. Вновь, уже в третий раз за неполные три часа, проскакивает первый поворот Ферман, но снова Jordan британца возвращается на трассу. Впервые с начала тренировки покидают боксы Renault Алонсо (машину Трулли все еще восстанавливают после аварии на тестах), а уже пару минут спустя Фернандо показывает лучшее время – 1'17.520. Однако лучшим оно остается недолго – 1'17.507 у Баррикелло. Между тем гонщики Williams пока занимают места в середине второго десятка – ни Р. Шумахеру, ни Монтойе не удается отыскать подходящих настроек.

30–45 мин. Наконец показывается на трассе и Трулли. Френтцен тем временем выбирается на третье место (1'17.550), а вот Монтойя и несколько минут спустя Пиццония не успевают сбросить ско-

рость перед второй частью Louis Chiron, но благодаря перестройке трассы в этом месте не разбивают свои машины, а лишь выскакивают на асфальтовую зону безопасности. Райкконен – 1'17.487. Впрочем, результат, показанный Трулли на тестах, пока что намного лучше всех остальных, поэтому неудивительно, что именно Ярно становится новым лидером тренировки: 1'17.407. Однако уже на быстром круге другая Renault, причем на свежей резине и с не слишком большим количеством топлива в баках. Эти обстоятельства не могут не сказаться: Алонсо – 1'16.578!

45–60 мин. М. Шумахер также быстрее 1'17 (1'16.946; 2-й), а Ферману вновь везет – Ральф проскакивает вторую "эску" у бассейна, но машина вновь не повреждена после "прогулки" по образовавшейся лишь в этом году асфальтовой зоне безопасности. Ферстаппен ошибается в Mirabeau, но голландцу тоже удается, по прямой проскочив поворот, развернуть Minardi и продолжить тренировку. Последние минуты первой тренировки традиционны насыщенные событиями – добрая половина пилотов показывает лучшие для себя результаты. Первая же позиция в течение двух минут трижды переходит из рук в руки и окончательно достается Уэбберу (!) – 1'16.373.

КВАЛИФИКАЦИЯ. ЧЕТВЕРГ

Солнечно. Сухо		Воздух: 27–29 °С		
14.00–15.18		Асфальт: 26–30 °С		
№	Пилот	П	Время	+
1	М. Шумахер	2	1'16.305	–
2	Р. Баррикелло	3	1'16.636	0.331
3	Дж. Баттон	10	1'16.895	0.590
4	Я. Трулли	9	1'16.905	0.600
5	Д. Култхард	5	1'17.059	0.754
6	Р. Шумахер	6	1'17.063	0.758
7	Дж. Физикелла	8	1'17.080	0.775
8	Х.-П. Монтойя	7	1'17.108	0.803
9	М. Уэббер	12	1'17.637	1.332
10	Н. Хайдфельд	15	1'17.912	1.607
11	К. Райкконен	1	1'17.926	1.621
12	Ж. Вильнев	13	1'18.109	1.804
13	Р. Ферман	16	1'18.286	1.981
14	Ф. Алонсо	4	1'18.370	2.065
15	А. Пиццония	17	1'18.967	2.662
16	И. Ферстаппен	19	1'19.421	3.116
17	Дж. Уилсон	20	1'19.680	3.375
18	О. Панис	18	1'19.903	3.598
19	К. да Матта	14	1'20.374	4.069
20	Х.-Х. Френтцен	11	–	–

V ср. поб.: 157.578 км/ч; рекордные сектора: 19.773 (Баррикелло), 37.990, 18.525 (оба – М. Шумахер); V макс.: 294.0 км/ч (Баррикелло). Примечание: "П" – порядок выезда пилотов на трассу

1–5 И вновь Райкконену приходится выполнять самую, должно быть, неприятную обязанность лидера сезона – открывать первую квалификацию. Кими не рискует и проходит круг на 0,7 с медленнее, чем во время тренировки, – лишь 1'17.926. М. Шумахер, напротив, устанавливает новый рекорд уик-энда (1'16.305) и делает серьезную заявку на пятничные "поул". Очень неплохо выглядит и Баррикелло (после тренировки на его Ferrari значительно изменили регулировки), показывая второй результат. Алонсо же наделал ошибок и проиграл собственному результату, показанному чуть раньше, почти две секунды! Замыкающий группу Култхард опережает напарника, но теряет полсекунды на третьем секторе и не может вмешаться в борьбу представителей Scuderia.

6–10 В команде Williams также нашли верные настройки, и Р. Шумахер на секунду улучшает личный рекорд уик-энда, совсем чуть-чуть недотягивая до времени Култхарда. Монтойя же запаздывает с торможением перед Casino, поэтому чуть медленнее товарища по команде. Физикелла вклинивается между представителями Williams – итальянец мог бы быть и быстрее, но помешала избыточная поворачиваемость, особенно сильная в Sainte Devote. Настроение представителей Renault улучшает Трулли – опытный пилот на третьем месте по итогам круга. Однако выехавший на

трассу следом Баттон тут же опережает его всего лишь на 0,01 с! И это несмотря на то, что в конце круга на BAR молодого британца возникла сильная недостаточная поворачиваемость. Sauber Френтцен едва успевает преодолеть Sainte Devote, когда возникает течь из маслпровода – весь подъем Beau Rivage залит маслом, немец останавливается, а уже покинувший боксы Уэббер возвращается на пит-лейн. Судьям требуется 25 минут, чтобы привести трассу в порядок, но цементный порошок, которым засыпают масло, помешает всем пилотам, кому еще предстоит совершать свои попытки. Сильнее других пострадали Уэббер и Вильнев (Жак перед началом квалификации пересел в запасную машину), но блеснуть не удалось и да Матте, и Хайдфельду. Бразилец и вовсе медленнее всех на незнакомой трассе.

11–15 "Группу отстающих" открывает Ферман. Ральфу удается проехать круг быстрее, чем Алонсо, хотя виноват здесь скорее сам испанец. Чуть ошибается в первом повороте и поэтому оказывается еще ниже в протоколах Пиццония. И уж совсем странно смотрится результат Паниса – машина француз не хватает сцепления с трассой, к тому же и сам он допустил ошибку. Ну а в Minardi маленький праздник – Ферстаппен и Уилсон смогли подняться аж на 16-ю и 17-ю позиции по итогам квалификации.

ТРЕНИРОВКА. СУББОТА

Солнечно. Сухо		Воздух: 17-22 °C	
9.00-11.16		Асфальт: 22-29 °C	
№	Пилот	ЛК/Всего	+с
1	Д. Култхард	1'14.747/24	-
2	Х.-П. Монтойя	1'15.098/29	0.351
3	М. Шумахер	1'15.255/25	0.508
4	Р. Шумахер	1'15.303/35	0.556
5	Я. Трулли	1'15.517/31	0.770
6	К. Райкконен	1'15.604/32	0.857
7	Р. Баррикелло	1'15.861/30	1.114
8	М. Уэббер	1'15.886/39	1.139
9	Дж. Физикелла	1'16.311/27	1.564
10	Ж. Вильнев	1'16.810/34	2.063
11	Дж. Баттон	1'16.895/27	2.148
12	А. Пиццония	1'17.113/39	2.366
13	Х.-Х. Френтцен	1'17.232/38	2.485
14	Ф. Алонсо	1'17.290/21	2.543
15	К. да Матта	1'17.686/38	2.939
16	Р. Ферман	1'17.986/28	3.239
17	О. Панис	1'18.101/25	3.354
18	Н. Хайдфельд	1'18.167/29	3.420
19	И. Ферстаппен	1'18.425/32	3.678
20	Дж. Уилсон	1'18.606/29	3.859

У ср. поб.: 160.862 км/ч

КВАЛИФИКАЦИЯ. СУББОТА

Солнечно. Сухо		Воздух: 24-26 °C	
14.00-15.00		Асфальт: 33-36 °C	
№	Пилот	Время	+с
1	Р. Шумахер	1'15.259	-
2	К. Райкконен	1'15.295	0.036
3	Х.-П. Монтойя	1'15.415	0.156
4	Я. Трулли	1'15.500	0.241
5	М. Шумахер	1'15.644	0.385
6	Д. Култхард	1'15.700	0.441
7	Р. Баррикелло	1'15.820	0.561
8	Ф. Алонсо	1'15.884	0.625
9	М. Уэббер	1'16.237	0.978
10	К. да Матта	1'16.744	1.485
11	Ж. Вильнев	1'16.755	1.496
12	Дж. Физикелла	1'16.967	1.708
13	А. Пиццония	1'17.103	1.844
14	Н. Хайдфельд	1'17.176	1.917
15	Х.-Х. Френтцен	1'17.402	2.143
16	Р. Ферман	1'17.452	2.193
17	О. Панис	1'17.464	2.205
18	И. Ферстаппен	1'18.706	3.447
19	Дж. Уилсон	1'20.706	4.804
20	Дж. Баттон	НСК	-

У ср. поб.: 159.768 км/ч; рекордные сектора: 19.678 (М. Шумахер), 37.237 (Р. Шумахер), 18.161 (Трулли); У макс.: 291.2 км/ч (Р. Шумахер)

ГОНКА. ВОСКРЕСЕНЬЕ

Переменная облачность. Сухо		Воздух: 24-25 °C	
14.00		Асфальт: 35-38 °C	
№	Пилот	К	Время
1	Х.-П. Монтойя	78	1: 24'04.888
2	К. Райкконен	78	+3.362
3	М. Шумахер	78	+3.951
4	Р. Шумахер	78	+42.243
5	Ф. Алонсо	78	+59.740
6	Я. Трулли	78	+1 круг
7	Д. Култхард	78	+1 круг
8	Р. Баррикелло	78	+1 круг
9	К. да Матта	77	+1 круг
10	Дж. Физикелла	77	+1 круг
11	Н. Хайдфельд	76	+1 круг
12	Р. Ферман	76	+1 круг
13	О. Панис	74	+2 круга
НК 16	Ж. Вильнев	63	НФ
НК 18	Дж. Уилсон	29	НФ
НК 19	И. Ферстаппен	28	НФ
НК 14	М. Уэббер	16	НФ
НК 15	А. Пиццония	10	НФ
НК 10	Х.-Х. Френтцен	0	НФ

У ср. лк: 161.298 км/ч; рекордные сектора: 19.321 (М. Шумахер), 37.146 (Монтойя), 17.783 (Райкконен); У макс. 300.9 км/ч (Райкконен)

ЧЕМПИОНАТ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ

Пилот	Очки	Пилот	Очки
1 К. Райкконен	48	11 Х.-Х. Френтцен	7
2 М. Шумахер	44	12 М. Уэббер	4
3 Ф. Алонсо	29	13 К. да Матта	3
4 Р. Баррикелло	27	14 Ж. Вильнев	3
5 Х.-П. Монтойя	25	15 Н. Хайдфельд	1
6 Д. Култхард	25	16 Р. Ферман	1
7 Р. Шумахер	25	17 А. Пиццония	0
8 Я. Трулли	13	18 О. Панис	0
9 Дж. Физикелла	10	19 И. Ферстаппен	0
10 Дж. Баттон	8	20 Дж. Уилсон	0



КУБОК КОНСТРУКТОРОВ

Команда	Очки	Команда	Очки
1 McLaren	71	6 BAR	11
2 Ferrari	73	7 Sauber	8
3 Williams	50	8 Jaguar	4
4 Renault	42	9 Toyota	3
5 Jordan	11	10 Minardi	0

РАЗМИНКА. СУББОТА

Солнечно. Сухо		Воздух: 23-24 °C	
13.30-13.45		Асфальт: 32 °C	
№	Пилот	ЛК/Всего	+с
1	Д. Култхард	1'15.596/6	-
2	К. Райкконен	1'15.798/6	0.202
3	Ф. Алонсо	1'15.931/8	0.335
4	Я. Трулли	1'16.052/4	0.456
5	М. Шумахер	1'16.127/6	0.531
6	Р. Баррикелло	1'16.313/6	0.717
7	М. Уэббер	1'16.434/5	0.838
8	Р. Шумахер	1'16.754/7	1.158
9	Ж. Вильнев	1'16.986/6	1.390
10	Х.-П. Монтойя	1'17.002/6	1.406
11	Х.-Х. Френтцен	1'17.316/6	1.720
12	Н. Хайдфельд	1'17.463/6	1.867
13	А. Пиццония	1'18.053/7	2.457
14	К. да Матта	1'18.123/9	2.527
15	О. Панис	1'18.745/8	3.149
16	Дж. Физикелла	1'19.431/5	3.835
17	Дж. Уилсон	1'19.517/6	3.921
18	И. Ферстаппен	1'19.705/4	4.109
19	Р. Ферман	1'20.670/4	5.074
20	Дж. Баттон	НСТ	-

У ср. поб.: 159.074 км/ч

00-15 мин. После дня отдыха пилоты вновь выезжают на узкие улочки древнего княжества. Впереди представители "большой тройки" команд, быстрее всех Райкконен (1'17.478). Между тем Ферман вновь опробует "карман" в Sainte Devote, а Баррикелло срезает "эску" Nouvelle Chicane.

15-30 мин. Култхард также не успевает вовремя затормозить на выходе из тоннеля, а Р. Шумахер показывает 1'17.260. Алонсо ошибается в La Rasscase и едва избегает контакта с рельсом. А впереди уже Михаэль — 1'16.687.

30-45 мин. Монтойя: 1'16.612. Однако результат колумбийца вскоре значительно перекрывает Райкконен (1'15.752 — рекорд уик-энда). Секунды Кими остаются лучшими до конца первой тренировки, а за это время Уилсон, Р. Шумахер и Уэббер также срезают "эску", а вот у Алонсо неприятности посерьезнее — Фернандо разбивает машину на выходе из Louis Chiron.

45-60 мин. На 9-й минуте второй части тренировки BAR Баттона задевает правый рельс на выходе из тоннеля. Машина отлетает влево, еще раз ударяется об ограждение и на высокой скорости таранит отбойник в "эске". Сессию останавливают, а гонщика со всеми предосторожностями извлекают из раскоченной машины и затем отправляют в госпиталь, Райкконен еще быстрее — 1'15.604.

60-75 мин. На второе место вышел было Баррикелло (1'15.861), но представители Michelin быстро отодвинули его назад, Култхард же и вовсе проезжает круг за 1'14.747! Френтцен не попадает в первый поворот.

75-90 мин. Наконец покидают боксы Алонсо на восстановленной машине, В BAR же вновь неприятности — Вильнев переусердствовал на выходе из Tabac, машина пусть и несильно, но бьется о рельс и останавливается. На Jordan Фермана в Casino глохнет двигатель.

проблем и поэтому быстрее, показывая второй результат. Следом попытку начинать Монтойя. Ошибка в настройках (слишком мал дорожный просвет) не позволяет Хуану-Пабло бороться за лидерство — лучшему времени колумбиец уступает 0,120 с. Не везет и Физикелле — Jordan итальянца ведет себя слишком нервно и победитель бразильского этапа на этот раз не слишком быстр. А вот Р. Шумахер, по чуть-чуть отыгрывая у Райкконена на каждом секторе, достаточно неожиданно становится лидером квалификации — 1'15.259.

16-19 В финальной группе на этот раз лишь четверо пилотов — Баттон по-прежнему в госпитале. Все внимание приковано к Култхарду — именно он утром выглядел сильнее всех. Но Давиду не удается чисто преодолеть Louis Chiron, и по итогам круга он лишь четвертый. Трулли очень быстр на первом секторе и ставит абсолютный рекорд третьего, но скорости в тоннеле не хватает — итальянец не попадает в первую тройку. Не удается это и Баррикелло — шины подводят бразильца, слишком сильно износившись к концу круга, и в итоге Рубенс лишь шестой. Р. Шумахер неотрывно смотрит в монитор, а его брат начинает попытку. Но опыт в этот раз уступил молодости — Михаэль лишь пятый по итогам круга.

Врачи не допустили Джонасона Баттона на старт — в гонке примут участие лишь 19 пилотов.

1 Sainte Devote приносит лишь два изменения в первую восьмерку — Монтойя опережает замешкавшегося Райкконена, а Алонсо поднимается вверх разом на две позиции. Пилотам, следующим за ними, также не удалось значительно улучшить стартовые позиции. На выходе из "эски" у бассейна подпрыгивает на бордюре и врзается в отбойник Sauber Френтцена. Порядок в конце круга — Р. Шумахер, Монтойя, Райкконен, Трулли, М. Шумахер, Алонсо, Култхард, Баррикелло.

2 Чтобы убрать разбитый автомобиль немецкого пилота, руководитель гонки выпускает на трассу машину безопасности.

3 Рестарт на этот раз никак не сказался на порядке пилотов, один за другим следующих по улочкам княжества.

11 Пелотон несет вторую потерю — Пиццония (14-й) прекращает борьбу в Noveau Chicane — дала сбой электро-система.

14 Вынужден свернуть в боксы Уэббер (9-й) — падает давление в пневматической системе двигателя. Jaguar дозаправляют сжатым воздухом, и австралиец возвращается на трассу 15-м.

17 Марк возвращается на пит-лейн и покидает автомобиль — уик-энд для Jaguar завершен.

19 Разрыв между двумя пилотами Williams начинается сокращаться на глазах — чуть более высокое давление в шинах уже не позволяет Ральфу поддерживать хороший темп.

21 Начинаются плановые пит-стопы. Р. Шумахер (1-й; 7.8) пропускает разом семерых соперников.

22 В боксах да Матта (9-й) и Хайдфельд (11-й). Гонку они продолжают 12-м и 13-м соответственно.

23 У гонки новый лидер — Райкконен, поскольку Монтойя посещает пит-лейн (8.2) и возвращается на трассу 7-м, но все же впереди напарника.

24 Ферман (11-й) меняет колеса и дозаправляется, пропускает троих соперников.

25 Еще два круга — и уже Райкконен передает первую позицию Трулли. Пит-стоп финна (8.9) отбрасывает его на 7-е место, между гонщиками Williams. Также останавливается Физикелла (9-й), теряя две позиции.

27 Ярно поддерживает "почин", сворачивая на пит-лейн (7.6). Там же Култхард (4-й). Итальянец откатывается на 7-е, шотландец — на 8-е место. Впереди теперь М. Шумахер.

29 Пройдены еще два круга, однако в боксы отправляется не лидирующий Шумахер, а занимающий вторую позицию Алонсо (8.3). Испанец теряет шесть позиций, а главное — пропускает Култхарда. Ферстаппен (12-й) выбывает из борьбы — отказ двигателя.

30 Баррикелло (2-й) посещает пит-лейн и возвращается на 8-е место, которое он и занимал после старта. Вильнев (9-й), наоборот, даже после боксов сохраняет 9-ю позицию. Закончена гонка и для Minardi — Уилсон вынужден припарковать свою машину по той же причине, что и его товарищ по команде.

31 Наконец в боксах и Михаэль (9.1), которому удается продолжить гонку на третьей позиции. Не останавливался лишь Панис, избравший тактику одного пит-стопа и занимающий в гонке последнее (14-е) место. После трети дистанции удалось улучшить позиции М. Шумахеру и Култхарду, Ральф же, напротив, провалился.

33 Не дождавшись середины дистанции, Панис посещает боксы — француз предостит преодолеть еще более 40 кругов на одном комплекте покрышек.

43 Позиции неизменны. Хайдфельд (12-й) останавливается во второй раз и пропускает Фермана.

48 В боксах Р. Шумахер (4-й; 8.8). Немец опускается на восьмое место.

49 Очередная смена лидера, но вновь не из-за обгона — Монтойя сворачивает на пит-лейн (6.7) и пропускает Райкконена и М. Шумахера. Также останавливается да Матта (10-й), теряя одну позицию.

53 Кими тоже посещает боксы (8.9), возвращаясь на трассу третьим. Р. Шумахер (8-й) ошибается в La Rasscase, но успевает затормозить и сохраняет Williams в целости, хотя и теряет около 10 секунд.

54 Вильнев (9-й) останавливается и пропускает вперед Физикеллу.

55 Также теряет одну позицию Ферман (12-й), оказавшись позади Хайдфельда.

56 Синхронный пит-стоп Трулли (4-й) и Култхарда (5-й) не меняет их относительных позиций (хотя Renault и McLaren едва не сталкиваются на пит-лейне, но оба пропускают Алонсо и Баррикелло).

57 Физикелла (9-й) теряет на пит-столе два места.

59 М. Шумахер (1-й) уступает лидерство Монтойе, сворачивая на пит-лейн (6.9) и опускаясь на пятое место.

60 Провожающий на редкость бледную гонку Баррикелло (4-й) также дозаправляется и меняет покрышки, откатываясь на малоубедительное восьмое место.

61 Последний пит-стоп гонки — Алонсо (3-й; 6.2) уезжает вернуться на трассу впереди Трулли и Култхарда.

64 Вильнев, который уверенно занимал 9-е место, сходит из-за отказа двигателя.

78 Финиш. Монтойя одерживает вторую в своей карьере победу, на пьедестал также поднимаются оба лидера чемпионата, следом финишируют Р. Шумахер, гонщик Renault, Култхард и Баррикелло. Пилоты четырех лидирующих команд за всю гонку ни разу никого не пустили в зачетную восьмерку.

КВАЛИФИКАЦИЯ 2

Р. Шумахер	1'15.259	М	К. Райкконен	1'15.295	М
Х.-П. Монтойя	1'15.415	М	Я. Трулли	1'15.500	М
М. Шумахер	1'15.644	В	Д. Култхард	1'15.700	М
Р. Баррикелло	1'15.820	В	Ф. Алонсо	1'15.884	М
М. Уэббер	1'16.237	М	К. да Матта	1'16.744	М
Ж. Вильнев	1'16.755	В	Дж. Физикелла	1'16.967	В
А. Пиццония	1'17.103	М	Н. Хайнфельд	1'17.176	В
Х.-Х. Френтцен	1'17.402	В	Р. Фернандес	1'17.452	В
О. Панис	1'17.464	М	Й. Ферстаппен	1'18.706	В
Дж. Уилсон	1'20.706	В	Дж. Баттон		

ИПот Власов/Приватбанк/Пинны

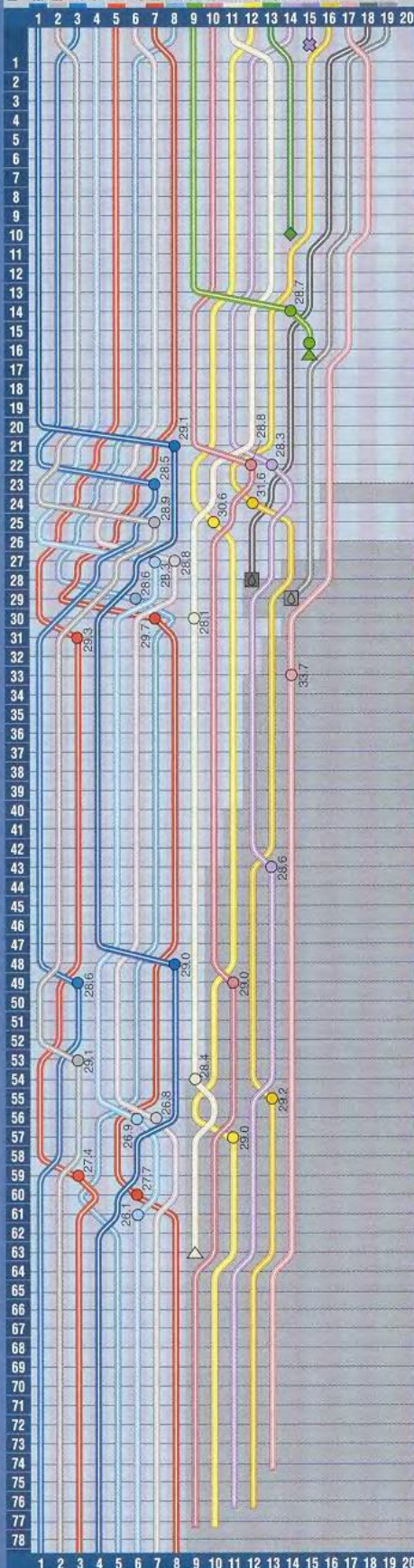
Шуахер Williams FW25-05/BMW/M
Райкконен McLaren MP4-17D-09/Mercedes/M
Л. Монтон Williams FW25-06/BMW/M
Трули Renault R23-03/Renault/M
Шуахер Ferrari F2003-GA-229/Ferrari/B
Култкар McLaren MP4-17D-06/Mercedes/M
Баррикелло Ferrari F2003-GA-228/Ferrari/B
Алонсо Renault R23-04/Renault/M
Узбер Жаглар RA-04/Jaguar/M
да Матта Тойота TF103-07/Toyota/M
Вильнев BAR 005-03/Honda/B
Ж. Физикелла Jordan EJ13-03/Cosworth/B
Фанкеллер Jordan EJ13-04/Jaguar/M
Хиндрелд Sauber C22-02/Petronas/B
Х. Френтен Sauber C22-04/Petronas/B
Ферман Jordan EJ13-04/Cosworth/B
Паисс Тойота TF103-04/Toyota/M
Ферстаппен Minardi M503-03/Cosworth/B
Уинстон Minardi M503-04/Cosworth/B

- – пит-стоп
 ■ – штраф
 □ – вылет
 ▲ – двигатель
 ▼ – тормоза
 ◆ – масло
 ⬆ – прокол
 ⬇ – 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
 Не вышел на старт: Дж. Баттон
- Примечание:**
- 1) если пилот посещает боксы ("п"), то отрыв следующего за ним указывается относительно предыдущего. Например, если на пит-лейн гонщик, занимающий 4-е место, то в графе "4-5" указан отрыв 5-го пилота от 3-го;
 - 2) жирным шрифтом в графе "Время лучшего круга" выделен лучший круг с начала гонки, жирным курсивом – лучший круг всей гонки;
 - 3) темным фоном на диаграмме гонки обозначается отставание гонщика от лидера на круг и более.

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

Не вышел на старт, Дж. Баттон

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



	Отрыв от преследователя								Время	Лучший круг	
	1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-7	7-8	8-9	лидера	Время	Пилот
1	2,2	0,8	2,0	0,3	0,6	0,5	0,8	0,7	1'24.350	1'24.350	Р. Шумахер
2	4,1	2,2	4,1	2,5	1,0	1,5	2,6	1,3	1'27.258	1'27.258	Р. Шумахер
3	1,7	1,1	2,1	1,2	0,4	1,4	1,2	0,9	2'20.491	2'07.334	Дж. Уилсон
4	0,2	0,9	1,0	0,7	0,5	1,2	0,8	1,0	2'06.648	2'02.101	А. Пичиония
5	1,2	1,6	1,7	0,6	0,6	1,3	0,5	1,0	1'19.072	1'19.072	Р. Шумахер
6	2,3	1,8	2,4	0,7	0,9	0,8	0,9	1,0	1'17.630	1'17.630	Р. Шумахер
7	2,3	1,8	3,1	0,9	1,1	0,8	1,5	1,1	1'17.887	1'17.828	Х.-П. Монтойя
8	2,2	1,5	3,5	0,9	1,3	1,1	2,0	1,1	1'18.177	1'17.835	К. Райкконен
9	2,1	1,4	3,6	1,1	1,6	1,0	2,7	1,1	1'17.864	1'17.584	К. Райкконен
10	1,9	1,3	3,5	1,4	1,8	0,9	2,3	2,5	1'17.898	1'17.415	Р. Баррикелло
11	1,5	1,3	4,1	1,0	2,5	0,4	2,4	3,0	1'17.791	1'17.396	Х.-П. Монтойя
12	1,6	1,3	4,3	0,9	3,0	0,7	2,6	2,7	1'17.407	1'17.407	Р. Шумахер
13	1,7	1,4	4,7	1,0	2,8	0,9	2,2	3,4	1'16.927	1'16.927	Р. Шумахер
14	1,8	1,4	5,3	0,9	2,5	0,8	2,6	14,1	1'16.735	1'16.735	Р. Шумахер
15	1,4	1,7	5,7	1,2	2,0	0,7	2,9	15,7	1'16.611	1'16.258	Х.-П. Монтойя
16	1,6	1,7	6,3	1,1	1,8	0,8	2,9	17,5	1'16.105	1'16.105	Р. Шумахер
17	1,2	1,5	7,0	1,0	1,6	0,6	3,1	19,3	1'16.643	1'16.112	К. Райкконен
18	1,4	1,5	7,6	0,8	1,4	0,9	3,1	20,0	1'16.319	1'16.319	Р. Шумахер
19	0,9	1,6	8,5	0,8	1,1	1,1	3,3	21,4	1'16.271	1'15.827	Х.-П. Монтойя
20	0,4	1,2	8,7	1,3	0,9	1,3	2,6	22,8	1'17.265	1'16.397	К. Райкконен
21	1,1	8,0	1,1	1,2	1,7	2,6	н	23,3	1'17.396	1'16.358	Р. Шумахер
22	1,3	9,0	1,3	1,3	0,9	3,1	9,7	17,1	1'15.166	1'15.166	Х.-П. Монтойя
23	9,7	1,1	1,7	0,8	3,1	н	9,5	17,6	1'15.535	1'15.535	К. Райкконен
24	9,9	0,9	1,8	0,5	2,6	8,1	3,0	17,7	1'16.280	1'15.663	Р. Баррикелло
25	0,9	1,6	0,6	2,1	7,7	н	4,5	19,7	1'16.385	1'15.349	Х.-П. Монтойя
26	0,9	1,3	0,6	1,9	8,4	4,6	1,6	17,9	1'16.521	1'15.927	Р. Баррикелло
27	0,6	2,6	7,4	4,1	3,2	н	17,0	17,7	1'17.853	1'15.752	К. Райкконен
28	2,1	1,7	7,3	4,0	3,7	6,9	1,7	7,6	1'16.164	1'16.164	Р. Шумахер
29	5,4	8,1	2,9	4,4	н	6,8	0,6	8,4	1'15.412	1'15.412	М. Шумахер
30	15,7	2,6	5,2	6,5	0,7	н	1,2	н	1'14.701	1'14.701	Х.-П. Монтойя
31	3,1	н	5,5	6,0	1,0	1,1	2,7	32,2	1'16.452	1'16.452	Х.-П. Монтойя
32	2,2	5,3	1,8	5,2	0,9	1,0	2,5	33,1	1'17.362	1'16.481	К. Райкконен
33	3,0	4,6	2,2	6,6	0,6	1,3	2,2	32,7	1'16.063	1'16.063	Х.-П. Монтойя
34	3,2	5,2	2,2	7,0	0,8	1,3	1,9	32,7	1'15.966	1'15.966	Х.-П. Монтойя
35	3,8	5,5	2,5	7,2	0,8	1,4	2,0	32,8	1'15.516	1'15.516	Х.-П. Монтойя
36	3,5	6,6	2,0	7,4	0,9	1,6	2,3	32,7	1'15.790	1'15.560	К. Райкконен
37	3,1	7,1	1,4	8,5	1,0	1,8	1,5	32,9	1'16.496	1'15.948	Р. Шумахер
38	4,5	7,5	1,3	9,0	0,7	1,3	2,2	32,2	1'15.464	1'15.464	Х.-П. Монтойя
39	4,6	8,7	1,0	9,1	0,7	1,4	2,1	32,5	1'15.517	1'15.517	Х.-П. Монтойя
40	4,9	9,4	0,8	10,4	0,6	1,3	2,2	32,2	1'15.279	1'15.279	Х.-П. Монтойя
41	4,1	10,1	0,9	10,5	0,7	1,3	2,7	32,1	1'16.082	1'15.283	К. Райкконен
42	4,0	10,4	1,1	10,8	0,8	1,5	2,6	32,5	1'15.556	1'15.442	Х.-П. Монтойя
43	4,0	10,6	1,2	11,1	0,7	1,6	3,0	32,6	1'15.558	1'15.558	Х.-П. Монтойя
44	3,8	10,9	1,3	12,7	0,4	1,0	3,0	33,1	1'15.415	1'15.162	К. Райкконен
45	4,4	10,9	2,1	12,2	0,7	1,0	3,0	33,3	1'14.978	1'14.978	Х.-П. Монтойя
46	3,9	12,6	1,4	12,3	0,7	1,4	2,6	35,5	1'15.130	1'14.709	К. Райкконен
47	3,8	14,0	1,1	12,5	0,6	1,4	2,9	36,5	1'14.902	1'14.902	Х.-П. Монтойя
48	4,8	14,2	13,2	0,8	2,4	2,2	н	37,2	1'15.081	1'15.081	Х.-П. Монтойя
49	16,5	н	12,5	0,8	2,3	2,5	8,6	28,8	1'14.545	1'14.545	К. Райкконен
50	17,9	4,1	7,6	1,1	2,0	2,4	7,9	30,0	1'14.890	1'14.890	К. Райкконен
51	19,1	4,0	7,5	0,9	2,1	3,1	8,0	30,1	1'14.717	1'14.717	К. Райкконен
52	19,2	3,9	7,7	0,9	2,4	2,6	18,8	22,5	1'15.760	1'15.689	Х.-П. Монтойя
53	4,5	н	8,9	0,7	2,1	3,0	18,5	24,3	1'15.226	1'15.226	М. Шумахер
54	6,8	2,8	4,8	0,8	1,9	2,5	18,9	н	1'15.066	1'15.066	М. Шумахер
55	8,4	1,9	6,2	0,4	1,5	1,9	19,4	60,9	1'14.841	1'14.841	Р. Шумахер
56	9,4	1,6	10,5	2,1	н	н	17,3	63,6	1'15.129	1'15.129	М. Шумахер
57	10,3	1,5	9,9	2,1	18,9	1,7	0,6	62,7	1'15.407	1'15.407	М. Шумахер
58	11,8	1,2	8,8	2,4	18,9	2,1	0,7	63,5	1'15.301	1'15.301	М. Шумахер
59	1,0	н	8,1	2,1	20,1	2,0	0,5	74,4	1'16.449	1'15.307	Р. Баррикелло
60	1,1	7,5	3,4	18,5	н	2,0	0,6	65,2	1'16.861	1'16.116	Р. Шумахер
61	1,0	10,3	н	18,6	2,1	1,1	1,4	64,7	1'16.598	1'15.896	М. Шумахер
62	1,2	9,9	18,6	2,6	0,9	0,6	1,8	64,9	1'16.166	1'15.888	Р. Шумахер
63	0,7	9,9	17,8	3,3	1,2	0,9	2,7	64,9	1'16.784	1'15.609	Р. Шумахер
64	0,8	9,6	17,9	3,0	1,8	0,8	2,4	85,0	1'16.347	1'15.830	Ф. Алонсо
65	0,8	8,8	18,6	2,9	1,8	0,7	2,2	86,6	1'16.530	1'15.821	М. Шумахер
66	0,8	8,2	18,6	2,9	1,8	1,5	1,4	88,1	1'16.666	1'16.008	Ф. Алонсо
67	1,0	6,9	19,2	3,2	1,6	2,1	1,4	89,3	1'16.168	1'15.148	М. Шумахер
68	1,1	5,8	19,4	3,6	1,6	1,8	1,7	90,1	1'16.455	1'15.380	М. Шумахер
69	1,2	5,9	19,1	3,8	1,7	1,3	3,0	92,0	1'15.781	1'15.494	Д. Култхард
70	1,0	5,2	19,7	4,2	1,5	1,0	4,2	92,6	1'15.989	1'15.117	М. Шумахер
71	1,2	4,6	21,0	3,8	1,8	1,1	6,7	91,0	1'15.459	1'15.056	М. Шумахер
72	1,2	5,3	21,7	2,7	2,0	0,8	9,1	90,2	1'15.646	1'15.554	К. Райкконен
73	1,0	4,7	24,0	2,0	1,9	0,8	9,5	91,0	1'15.815	1'14.978	М. Шумахер
74	1,1	4,0	25,0	2,1	3,6	0,4	9,4	91,7	1'15.620	1'15.070	М. Шумахер
75	0,6	3,7	24,9	4,4	3,5	0,3	9,3	92,3	1'16.130	1'15.177	Р. Шумахер
76	0,6	2,9	24,6	5,9	4,0	0,3	10,0	91,5	1'16.148	1'15.083	Р. Шумахер
77	0,3	2,0	24,1	7,9	4,4	0,3	10,1	92,1	1'16.385	1'14.768	Р. Шумахер
78	0,6	1,1	26,7	7,7	4,7	0,2	12,0	к	1'16.195	1'15.495	М. Шумахер
	3,7	4,8	8,0	4,1	2,5	1,6	4,4	38,4	1'17.878	1'17.293	

ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИЯ ПОСЛЕ СУББОТНЕЙ КВАЛИФИКАЦИИ



Ральф Шумахер

В прошлом году я наделал ошибок на втором секторе трассы, в районе бассейна, поэтому сейчас сконцентрировался на прохождении именно этого участка. Да и изменение трассы здесь позволяет атаковать более уверенно. В четверг, когда трасса еще была пыльной, шины Bridgestone работали лучше наших, но в сегодняшних условиях Michelin оказались гораздо сильнее.

Кими Райкконен

Вновь, как и в прошлой гонке, я уступил совсем чуть-чуть. В Монако каждая ошибка стоит очень дорого — ты разом теряешь много времени и не успеваешь как следует настроить машину, и это имеет очень большое значение. В этот раз мне удалось избежать ошибок, и мой автомобиль выглядел просто здорово.

Хуан-Пабло Монтоя

Пожалуй, мы сделали дорожный просвет машины недостаточно большим, и я немного потерял на первом секторе, хотя именно он был у меня лучшим на тренировке. Тем не менее я доволен, потому что предполагал, что вообще буду шестым или седьмым. Правда, придется стартовать справа, в то время как год назад левый ряд выглядел предпочтительнее.

ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИЯ ПОСЛЕ ГОНКИ



Хуан-Пабло Монтоя

Я так счастлив, это просто что-то нереальное! В последний раз реальная возможность победить была у меня в Мельбурне, но тогда я упустил ее. Но такого действительно стоило подождать. Старт получился отменным — едва отпустив кнопку, я понял, что смогу опередить Кими. Также я знал, что Ральф решил увеличить давление в шинах, чтобы быть быстрее на первых кругах, поэтому не очень волновался, что он оторвется. Труднее всего было перед вторым пит-стопом, когда мне сообщили, что Кими будет оставаться на трассе дольше меня и необходимо создать хотя бы небольшой отрыв. Это было совсем не просто, но я смог добавить к двум секундам еще две с половиной. И когда он выехал из боксов позади меня, я, откровенно говоря, чуть сбросил и уже ехал в более спокойном темпе. Правда, мне не хотелось, чтобы Кими подтянулся совсем уж близко, а на последних кругах я ошибся в третьем секторе, но, к счастью, это сошло мне с рук. Когда я стартовал в Монако впервые, то проехал три круга, во второй раз — 40 с чем-то, а сейчас вот выиграл!



Кими Райкконен

Второе место на решетке не слишком вдохновляло меня — с этой позиции я всегда стартую плохо и в лучшем случае теряю одно место. Так вышло и сейчас — хорошо еще, что мне удалось остаться впереди Трулли. На первых кругах мне пришлось нелегко, потому что давление в шинах было ниже необходимого. Потом все пришло в норму, и мне даже удалось установить быстрейший круг. Гонка же превратилась для меня в преследование Монтоя в надежде, что он ошибется — иначе обогнать здесь просто невозможно. И хотя вряд ли это принесло бы плоды, я все же старался оказывать как можно более сильное давление. Дважды я получал шанс, поскольку и на первый, и на второй пит-стоп отправлялся позже Хуана, но большое количество отставших на круг машин оба раза сводило его на "нет". Реальных возможностей для обгона у меня не было, а рисковать в данном случае было откровенно глупо, поскольку Михаэль все время был позади.

Михаэль Шумахер

Если бы мне удалось на старте опередить Трулли и оказаться поближе к Кими, то после его остановки я бы наверняка смог воспользоваться преимуществом более легкой машины и после собственного пит-стопа оказаться впереди. Беда только в том, что для обгона Трулли нужно было залить меньше топлива, а в таком случае не удалось бы слишком долго оставаться на трассе... По правде говоря, мы просто были недостаточно быстры на протяжении всего уик-энда. Исходя из того, как складывалась гонка, и третье место я могу назвать хорошим результатом. Тем более что неудачным оказался второй комплект покрышек, и я понял, что отыграть места во время второй остановки не получится. Вообще, шины в этот раз проявили себя не самым лучшим образом — если вы посмотрите на наш темп, то увидите, что мы недалеко от лидеров, но все же не первые. Ну а в конце я атаковал вплоть до самого клетчатого флага — борьба впереди была очень плотной, и случиться могло всякое.



ГОНКА ГЛАЗАМИ ПИЛОТОВ. ГРАН ПРИ МОНАКО

Ральф Шумахер

Стартовать с поула, да еще в Монако, где первая стартовая позиция значит больше, чем на любой другой трассе чемпионата, и финишировать четвертым — это разочарование. После первого пит-стопа машина по каким-то причинам разбалансировалась, и я уже не мог поддерживать темп лидеров.

Фернандо Алонсо

Неплохое завершение трудного уик-энда, ведь мне так и не удалось выжать из машины максимум ни в тренировках, ни в квалификации. Так что я доволен и пятому месту, и тому, что вновь стал третьим в чемпионате.

Ярно Трулли

Я совершенно не удовлетворен показанным сегодня результатом. Всю гонку я атаковал как только мог, но перед вторым пит-стопом к большому сожалению оказался накрепко заперт позади круговых. От этой гонки мы ждали совершенно другого результата, и три очка — слишком малая компенсация.

Дэвид Култхард

Большую часть гонки я провел позади Ярно Трулли, поэтому просто не мог поддерживать тот темп, на который был способен. К тому же он, к сожалению, выбрал в точности такую же стратегию дозаправок, как и я, что и не позволило мне добиться большего.

Рубенс Баррикелло

Мне, в общем-то, нечего сказать. Здесь невозможно обогнать, я проиграл одну позицию на старте и уже не смог в дальнейшем улучшить ситуацию. К тому же постоянные обгоны круговых не позволили мне показать все, на что способна машина.

Кристиано да Матта

Наша стратегия позволила мне провести чистую гонку на чистой трассе. Все 78 кругов гонки я был предоставлен сам себе. Избыточная поворачиваемость и недостаток сцепления давали о себе знать на протяжении всей гонки, а подняться выше девятого места сегодня, по моему, было невозможно.

Джанкарло Физикелла

Откровенно говоря, я рассчитывал заработать пару очков. Но сегодня мы были недостаточно быстры, а машины у ребят впереди оказались до невозможности надежными. На третьем комплекте шин автомобиль стал более стабилен и предсказуем, и к концу гонки мне удавалось поддерживать хороший темп, но плодов это не принесло.

Ник Хайндфельд

В первом повороте я смог отыграть две позиции, и все складывалось неплохо до первого пит-стопа. Затем я оказался заперт позади Ферстаппена, и это стоило мне большой потери времени. На третьем комплекте возникла сильная недостаточная поворачиваемость, но в целом машина выглядела неплохо. Все лидеры добрались сегодня до финиша, что не оставило нам шансов на очки.

Ральф Ферман

На новых покрышках автомобиль смотрелся очень здорово, но по мере их износа сцепление с трассой заметно ухудшалось, а также возникала недостаточная поворачиваемость. К тому же я много потерял из-за того, что вынужден был пропускать лидеров на круг. Радует лишь то, что в своей первой гонке в Монако я смог избежать происшествий и благополучно добраться до финиша.

Оливье Панис

Я чрезвычайно разочарован, как, впрочем, и вся команда. Нам так и не удалось разрешить проблему плохого сцепления колес с асфальтом. Она досаждала нам с начала уик-энда, поэтому мы решили избрать необычную стратегию — останавливаться лишь раз. Но машиной было очень сложно управлять. Не исключено даже, что какая-то система вышла из строя.

Жак Вильнев

Ужасно жаль, что мне вновь не удалось финишировать. Система контроля старта сработала не самым лучшим образом, и я оказался позади Хайндфельда. Во время первого пит-стопа, подготавливая, что-то в двигателе сработало не так. Изменился и звук, и вибрация, а затем в тоннеле мотор смолк окончательно.

Джастин Уилсон

Я хорошо стартовал, но в первом повороте Френтцен подрезал меня, и пришлось терять позицию. Но в "шпильке" мне удалось обогнать Паниса, и я оказался позади Йоса. К сожалению, чуть позже на выходе из тоннеля я заблокировал колеса на торможении, машина заскользила и подскочила на бордюре. Включился противоблужательный режим двигателя, и я потерял время, что позволило пилотам, идущим с двумя пит-стопами, выехать из боксов впереди меня. Мне кажется, что одна остановка была правильным решением. Жаль, что не удалось финишировать в гонке.

Йос Ферстаппен

На старте мне удалось обогнать Френтцена и Паниса. Хайнц-Харальд смог отыгаться, но почти сразу разбил машину. По мере того, как положение стабилизировалось, машина вела себя все лучше и лучше. Но внезапно на выходе из тоннеля, когда я уже готовился начать торможение, машина просто остановилась. Ужасно жаль.

Марк Уэббер

Для меня все закончилось на 17-м круге. Наши выдающиеся показатели надежности давали нам право рассчитывать на финиш, но утечка воздуха из пневмосистемы двигателя поставила крест на наших надеждах. Чтобы мотор не взорвался прямо на трассе, команда решила прекратить гонку.

Антонио Пиццония

Естественно, я расстроен. Хотя раньше мне и не доводилось выступать в Монако на автомобиле Ф-1, на протяжении всего уик-энда это доставляло мне большое удовольствие. Очень жаль, что нам не удалось реализовать неплохой потенциал.

Хайнц-Харальд Френтцен

Я просто ошибся — вошел в "эску" слишком быстро. Днищем машина наскочила на бордюр, и шинам не хватило сцепления — я отправился напрямик в барьер. Поскольку я живу в Монако, то до следующего Гран При буду всякий раз расстраиваться, проезжая это место.

Дженсон Баттон

Сегодня мне досталась лишь невеселая роль зрителя. Уик-энд в Монако так хорошо начинался для меня, и я просто уверен, что смог бы финишировать на этот раз с хорошим результатом. Но при всем желании выйти на старт я понимаю, что гораздо безопаснее и благоразумнее пропустить гонку.



До чего же
пронырливый
этот Ферман



Хороша!
Аж за душу берет!



Бернимобиль



Счастье есть!



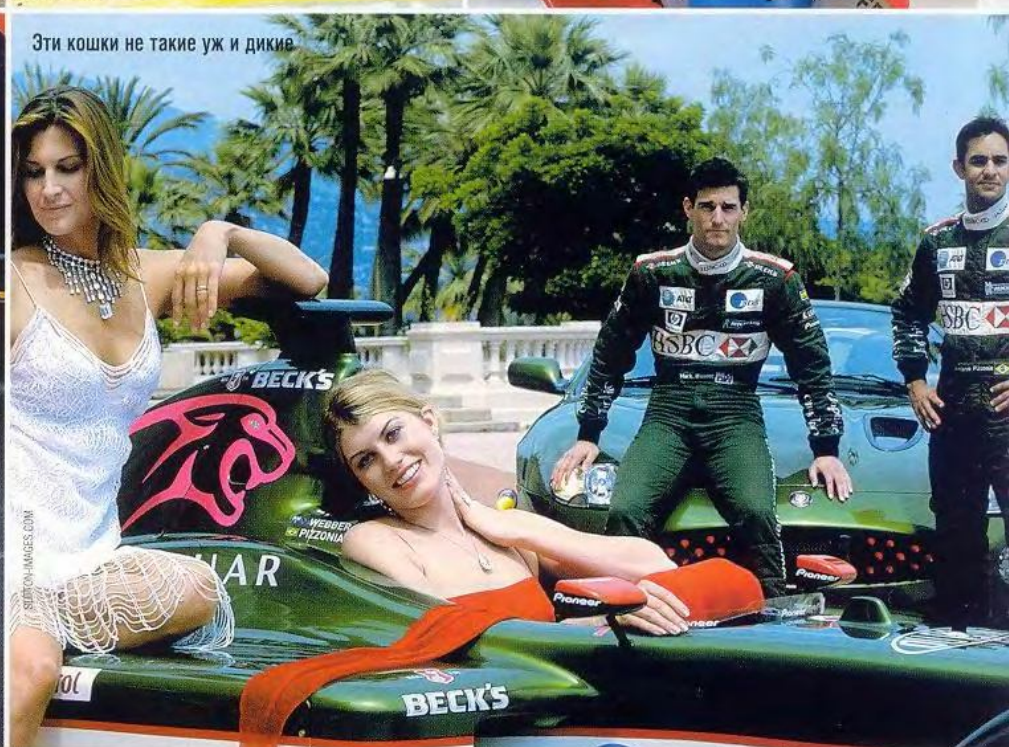
Счастья нет...



Австрийский фельдмаршал



Обтекатель



Эти кошки не такие уж и дикие



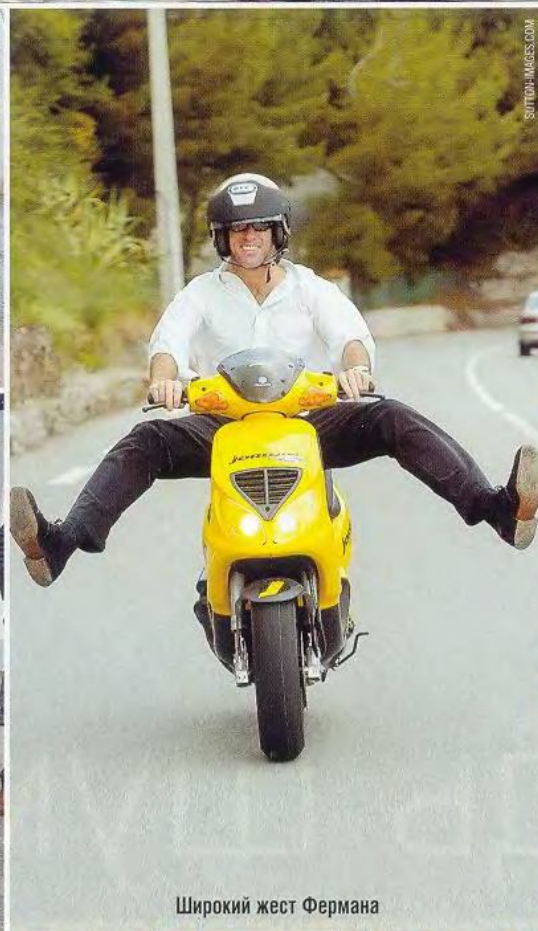
Их не догонят!



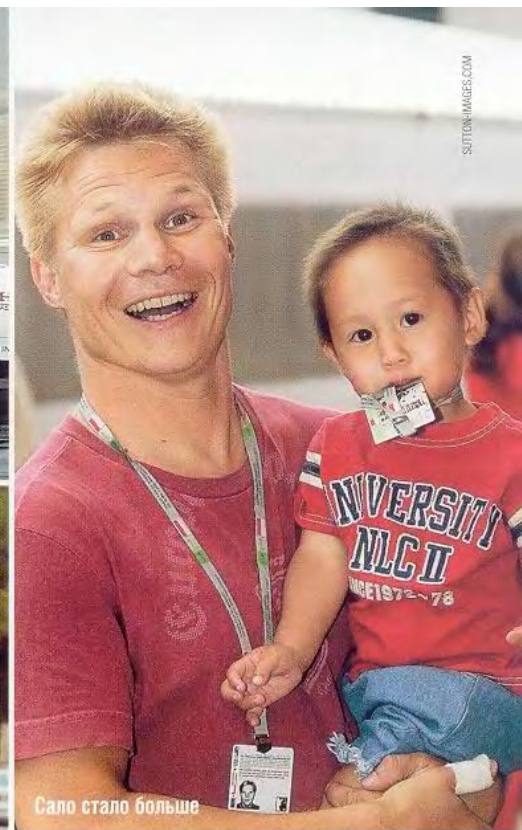
МиниВАР



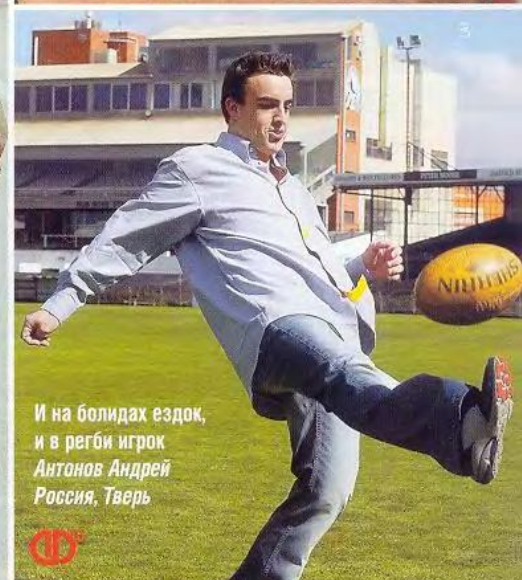
Шваб
с двумя
"швабрами"



Широкий жест Фермана



Сало стало больше



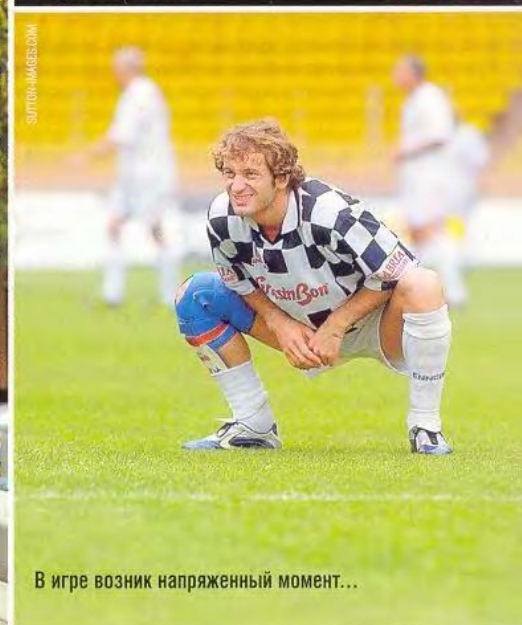
И на болидах ездок,
и в регби игрок
Антонов Андрей
Россия, Тверь



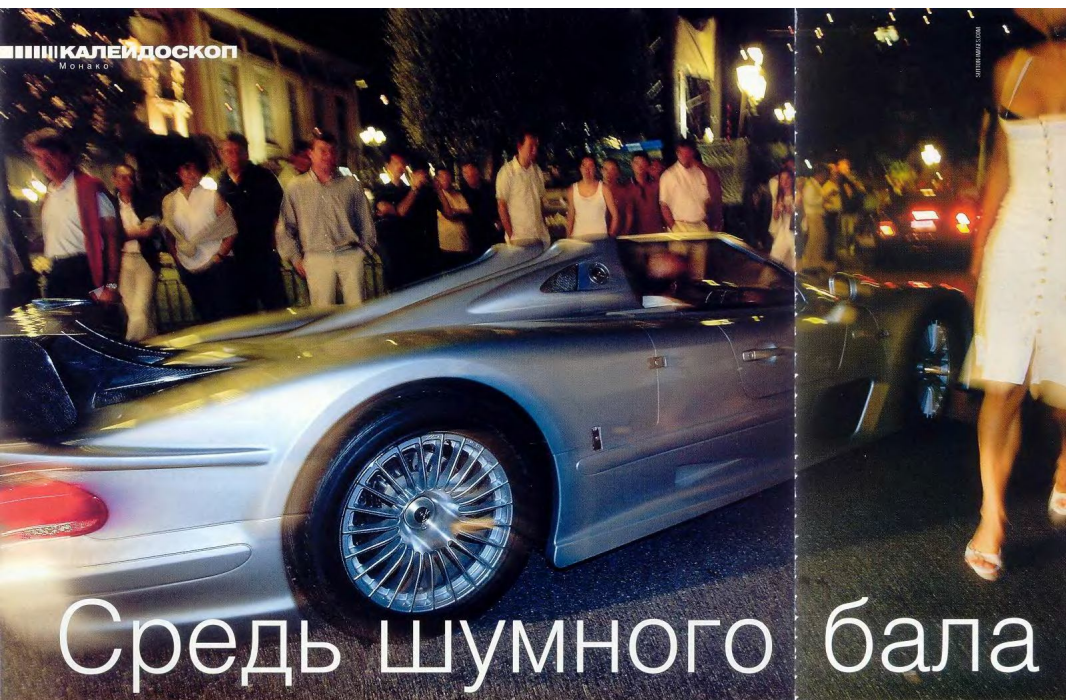
Условия конкурса "Калейдоскоп" изложены
на нашем сайте www.formula-one.ru.
Подпись победителя очередного тура -
на фото со знаком



Прогульщицы



В игре возник напряженный момент...



Средь шумного бала

Гран При Монако – это не столько гонка, сколько своего рода “моторизованный бал-маскарад”. Все свободное от казих-либо заездов время все словно одержимы тем, чтобы “себя показать и на людей посмотреть”. Светская жизнь здесь буквально кипит день и ночь, а огромные толпы небедных людей, оставшихся этой жизнью все же неокваченными, хаотически перемещаются по прилегающим к трассе улицам, уже просто не зная, на что еще потратить шальные деньги.

Шестые снимки гонщиков Формулы-1 и их машин на трассе, сделанные каким-то преспринизованным фотографом, уже через час появляются на витрине местного фотоателье и бойко раскупаются по 15 евро за отпечаток! По соседству – филиателестический магазин, в витрине которого можно увидеть самые неожиданные марки – например, дикийную серию под названием “Чемпионы Формулы-1”, выпущенную республикой Чад (!), и включившую марки с изображением не только Жюста Вильяне и Михаэля Шумахера, но и

Шумахера-младшего, Култхарда, Ирвайна, Монтой, Баттона, Мак-Ниса и даже Такумы Сато. На марке рядом Михаэль Шумахер лобзается с Жаном Тудом. Надпись гласит: Таджикистан, 2002. Но Кыргызстан переплюнул соседа, выпустив серию аж из девяти марок с изображением не того же Михаэля. Эй-боу, на фоне этого “грохоты” тишине попытке России провести свой Гран При Формулы-1 выглядят просто какой-то мышинной возней.

3:3 в пользу гонщиков и детей

Во вторник на стадионе Луи II играли традиционный благотворительный футбольный матч – юбилейный, десятый для команды принца Альберта Star Team, за которую выступали бывшие гонщики Формулы-1 и другие известные спортсмены, в частности Рикардо Патресе, Эмануэле Пирро, Алекс Каифи, Иван Капелли, Карлос Сайнс, Макс Бьяджи и Альберто Томба. Заверенный ранее Сергей Фудин поспе так и не появился. Команду соперни-

ков – сборную действующих пилотов Ф-1 во главе с капитаном Михаэлем Шумахером представляли Физиксала, Трулли, Алонсо, Пинциониа, Масса, примкнувшие к ним Джорджо Пантано, сын Луки ди Монтезмозо Маттео и прочие посторонние люди.

Матч надо сказать, удался: борьба велась бескомпромиссная и преимущественно то и дело переходило от команды к команде, что и выражалось в последовательном забивании голов то в одни, то в другие ворота. Капитаны команды, впрочем, не слишком отличались: принцу было явно лишь быстро бегать, а Михаэль отчаянно мизал по воротам и вообще явно себе берет: проводил по выражению наблюдателя за игрой Хуана-Пабло Монтой, впечатление “балерина, пытающейся играть в футбол”. В перерыве пятикратный чемпион покресте перебинтовал ноги, после чего на веселый вопрос девушки, разносшей напитки, не желает ли он попить воды, невозмутимо ответил: “Сма пей”, – и отправился на поле давать Финикеле какие-то тактические указания.

Джанкарло, кстати, продемонстрировал действительно очень техничную и запорисную игру и, в частности, умение мастерски забивать голы. Отлично играли Алонсо и Трулли, а Пантано, верный своему неутомимому характеру, напоминал маленького, но очень шунов и очень быстрого утрату, носившей по всему полю. Но противник у сборной Формулы-1 оказался достойным, и матч ко всеобщему удовольствию закончился со счетом 3:3 – в пользу гонщиков (весь таковые играли и за ту, и за другую команду) и детей, поскольку сборы от матча с участием “Команды звезд” принца Альберта традиционно направляются в благотворительные детские фонды.

Нескромное обаяние буржуазии

В четверг компания Jaguar Cars и команда Jaguar Racing совместно со знаменитой ювелирной фирмой Steinmetz устроили презентацию и знаменитый уэин в лафетнейшей “Отеле де Пари”. Красный ковер, покрывающий ступени

парадной лестницы отеля, ессексуюдно принимал все новые и новые порции сивок общества, как местных, так и заезжих. Уже через какие-то полчаса число самых дорогих, роскошных и эксклюзивных автомобилей, на которых эти “Сивки” подсаживаются, достигал предела. На площадке перед “Отелем де Пари” и казино, извините, плюнуть некуда – непременно попадешь в Rolls Royce или Bentley, Ferrari или Lamborghini, а то и вовсе в совершенно дикийный Daier. Но все эти машины полностью затмевают блестящий в самом прямом смысле – целиком хромированный – Jaguar, на котором прибывают облаченные в вечерние вечерние костюмы и бабочки Марк Уэббер и Антонио Пинциониа в сопровождении топ-модели Хелен Кристенсен, откровенное декольте которой украшает потрясающий, очень редкий розовый бриллиант в 59,6 карат от Стайметца!

Этот камень – продукт высшего сорта, казавшимся называют и наши дорожные и гоночные автомобили, – посвящает глава компа-

нии Jaguar Cars Боб Довер, – и в дни Гран При Монако розовый ягуар на капоте наших машин Ф-1 вместо традиционно белого символизирует эту связь”. Хелен обворожительно и тожно улыбается, как бы давая понять, что и она – не менее высококачественный продукт, но тут внимание фотографов переключается на другую девушку, появившуюся рядом с Марком Уэббером – очаровательнейшую Беверли Феррер, репортера светской хроники британского телеканала ITV, который также транслирует и Гран При Формулы-1. Ее неприкрытая в буквальном смысле (благодаря фасону маечки) беременность моментально делает ее центром внимания. Розовые бриллианты забыты, гоночные машины и сами гонщики – тоже. В фокусе объективов – писанно обаятельный выпускной живот. Это Монако.

Жизнь под парусом

Поскольку парусица в Монако для Формулы-1 – “выходной”, практически вся жизнь из падожа перемещается на пришивающиеся





тут же, к соседнему пирсу яхты. Первая из них, стоящая прямо рядом с "проходной" в паддок, принадлежит Култхарду, она весьма большая и на ней постоянно шумно тусуется огромное число людей. И как только Дэвид выносит присутствие этой безумной толпы? Чуть подальше – яхта с игривым названием Little Missy, на которой, напротив, почти всегда тихо и немногочисленно. На ней уединяется Дженсон Баттон со своей симпатичной подружкой Луизой. На вопрос, его ли это личная яхта, Дженсон хитро улыбается и отвечает: "Может быть, может быть. А что?" Его партнер по BAR Жак Вильнев любит уединение еще больше, и где стоит его яхта, вообще неизвестно.

Вдоль другого пирса – корпоративные суда. На яхте, принадлежащей титульному спонсору McLaren – табачной марке West, происходит презентация нового издания пафосного ежегодника "Кто есть кто в Формуле-1" (в котором представлены и корреспонденты журнала "Формула"). Гостей встречают соблазнительные девушки-модели, и они же окружают Кими Райкконена, когда тот появляется откуда-то из недр судна: "фото на память" в исполнении самого Кита Саттона – ведущего фотографа Ф-1. На пирсе тем временем происходит некое загадочное движение по принципу домино: люди по очереди почти-точно рассступаются, освобождая кому-то дорогу, и ясно, что этот кто-то – птица очень важная. Но даже с верхней палубы яхты West

не сразу поймешь, кто же это. Просто идущий человек – очень маленького роста. Сам Берни Экклстоун, направляющийся в самый конец пирса. Там на большой яхте, украшенной красными растяжками с надписями Vodafone, его уже ждут Жан Тодт, Михаэль Шумахер и другие важные персоны, имеющие то или иное отношение к FerraG, и там все до крайности чинно.

А вот на палубе корабля напротив царит какое-то совершенно дикое веселье, в центре которого молодая супруга Монтои Конни. Рядом – родители Хуана-Пабло, остальные, по всей видимости, тоже колумбийцы. Ну очень горячие люди. Просто безголовые. Периодически то один, то другой к удовольствию остальных и зевая на пирсе с дикими воплями зачем-то сваливаются в воду. И все это продолжается весь день и почти всю ночь. Это тоже Монако.

Апогей

В воскресенье достигает своего апогея не только спортивная интрига, но и светская жизнь. Уже с утра пит-лейн кишит "лицами с обложек": Уэсли Снайпс, Наоми Кэмпбелл, Эль Мак-Ферсон, Яромир Ягр, Павел Недвед – всех не перечислишь. Здесь же и Николай Фоменко с женой Машей: в перерыве между этапами чемпионата FIA GT наш гонщик приехал в соседние Канны для участия в съемках нового телесериала и по приглашению организаторов Суперкубка Porsche "зарядился на огонек" и в Монако.

Перед началом собственно Гран При на стартовой решетке собирается знаменитостей едва ли не больше, чем гонщиков и механиков вместе взятых. Особое внимание привлекает жена Берни Экклстоуна Славика в сопровождении дочерей Тамары и Петры, а также топ-модели Хайди Клум. Не успевает раздавать автографы Рональдо. Но самый большой ажиотаж и среди присутствующих, и среди зрителей вызывает проход по стартовой прямой солиста группы U2. Михаэль Шумахер и прочие герои Формулы-1 забыты, и трибуны восторженно скандируют: "Бо-но! Бо-но! Бо-но!" Ирландец приветливо машет в ответ рукой, в то время как его земляк Эдди Джордан сияет так, словно Боно – это он.

Но вот пит-лейн пустеет, и на ней остаются лишь два десятка подрагивающих машин. Какой бы яркой и насыщенной ни была светская жизнь Гран При Монако, начинается Главное – сама гонка, ради которой, в конечном счете, здесь все и собрались. Тоже своего рода бал – для тех, кто за ней наблюдает. И труднейшее, смертельно опасное соревнование для тех немногих, кто в ней участвует. А вечером после гонки все снова соберется на очередное светское мероприятие – большой прием и ужин во дворце "Аудиториум Ренье III", накрывающем собой тот самый туннель, по которому всего несколько часов назад на скорости под 300 км/час проносились гоночные машины...

Борис Мурадов

История

о двух пионерах,
прекрасной Мерседес и ее отце

Mercedes-Benz – одно из самых славных имен в истории мирового автоспорта. Под трехлучевой звездой, символизирующей торговую марку компании Daimler-Benz, прошли целые эпохи. Собственно, с этих имен автоспорт и начинался. Хотя, как ни странно, на заре автомобильной эры машины Mercedes остро соперничали на гоночных трассах с автомобилями Benz, для которых, в свою очередь, не было большего раздражителя, чем Daimler.



Готтлиб Даймлер



Карл Бенц



Мерседес Элинек

Если бы в конце XIX века Карлу Бенцу и Готтлибу Даймлеру сказали, что через несколько десятков лет их фамилии объединятся в название самой знаменитой в мире автомобильной компании, оба, скорее всего, взашей вытолкали бы такого пророка. Слишком ревностно относились эти два человека к славе создателя первого в мире автомобиля, на которую претендовали оба. Надо же было такому случиться, что в 1886 году сразу два конструктора, разделенные лишь сотней километров, независимо друг от друга, но практически одновременно создали первые в мире самоходные экипажи с бензиновыми двигателями.

Готтлиб Даймлер был выходцем из небольшой швабской деревни Шорндорф. С детства тяготел к технике, он еще в подростковом возрасте устроился учеником в оружейную мастерскую, затем, поработав на нескольких машиностроительных предприятиях, поступил в техническое училище, а позднее – в Штутгартский политехнический институт. Завершив учебу, Даймлер несколько лет проработал директором мастерской сиротского приюта “Бруденхаус”, где познакомился с талантли-

вым юношей по имени Вильгельм Майбах. Именно его многие историки назовут подлинным создателем первого автомобиля, носившего имя Даймлера.

Вильгельм был сыном плотника из Вюртемберга. В десятилетнем возрасте потеряв родителей, он оказался в сиротском приюте, где изобретательностью и незаурядными способностями привлек к себе внимание Даймлера. Готтлиб устроил Майбаха на курсы при Ройтлингенском техническом колледже, а затем, в 1872 году, когда его самого пригласили занять пост руководителя самой успешной в те годы в Германии моторостроительной фирмы Otto und Langen Gasmotorenfabrik Deutz, настоял на том, чтобы Вильгельм стал главным инженером завода. Благодаря их усилиям следующие десять лет стали самыми блистательными в истории фирмы Лангена и Отто. Однако в 1882 году после ссоры с хозяевами Даймлер и Майбах покинули фабрику и основали в пригороде Штутгарта Бад-Канштадте собственное предприятие. Уже через год Даймлер получил свой первый патент на четырехтактный одноцилиндровый двигатель,

развивавший фантастические по тем временам 600 об/мин. А 10 ноября 1885 года из заводских ворот выехал первый в мире мотоцикл, обозначенный в патенте как “Повозка для верховой езды с керосиновым двигателем”. Еще через год Готтлиб установил свой мотор на построенную по его заказу каретных дел мастером Вимпфом пролетку, которой и суждено было превратиться в первый в мире автомобиль. Но с одной оговоркой.

Примерно в то же время в какой-то сотне километров к северо-западу от Штутгарта, в Мангейме, другой изобретатель по фамилии Бенц – сын потомственного кузнеца из Ладенбурга – тоже создавал свою первую машину. Потеряв в двухлетнем возрасте отца – в начале 40-х годов XIX века тот переквалифицировался в машиниста паровоза и вскоре погиб в железнодорожной катастрофе, – Карл сумел пробиться в люди и окончить Высшую политехническую школу в Карлсруэ. Получив образование, Бенц начал приближаться к реализации своей мечты – созданию “безрельсового локомотива”. В 1871 году он основал в Мангейме свою первую фирму по производству



Фабричное здание на Вальдхофштрассе в Мангейме, где размещалось предприятие Карла Бенца с 1886 по 1908 год



Завод Daimler, построенный в Штутгарте в 1904 году, сохранился и используется компанией до сих пор



Карл Бенц (в центре) вместе с семьей и компаньоном бароном Либбегом рядом со своими автомобилями, 1894 год

двигателей. А через семь лет получил первый патент на выпуск двухтактных моторов, но излишняя увлеченность Бенца идеей фикс о безлошадном экипаже мешала бизнесу и привела фирму к финансовому краху. Наученный горьким опытом, в 1883 году Карл основал в Мангейме новую фирму Benz & Co. Rheinische Gasmotorenfabrik, а разработкой своего автомобиля занимался уже факультативно, после работы. Тем не менее к концу 1885 года его трехколесная машина была готова, а 29 января следующего 1886 года запатентована как первый в мире «экипаж с приводом от бензинового двигателя». Но поскольку детище Бенца все-таки было трициклом и появилось на свет в срок между рождением двухколесного мотоцикла и четырехколесного автомобиля Даймлера (точная дата его постройки так и не была установлена), историки решили признать создателями первого в мире автомобиля их обоих.

Естественно, пионеры автопрома стояли и у истоков автоспорта. Так, 13 из 21 бензинового автомобиля, которые участвовали в первой в истории автомобильной гонке Париж–Руан

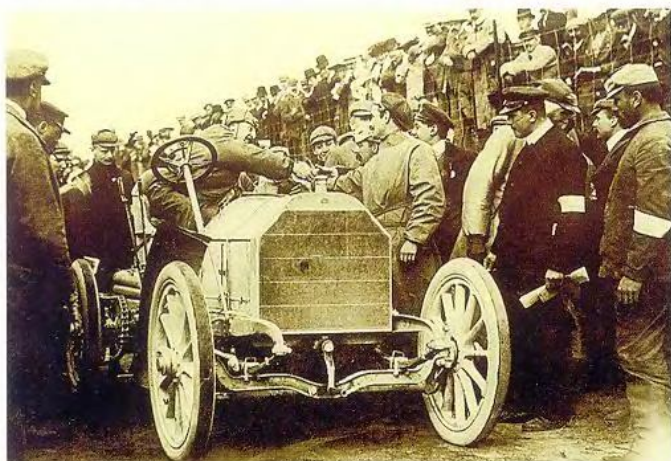
в 1894 году, были произведены на французских заводах по лицензии Готтлиба Даймлера. Впрочем, нужно заметить, что сама штутгартская фирма на первых порах по большей части ограничивалась лишь производством моторов, поэтому в конце XIX века практически все победы в гонках по дорогам Германии (да и не только, ведь фирма из Мангейма достаточно быстро вышла в мировые лидеры по продажам автомобилей) доставались машинам Карла Бенца. И лишь после смерти в 1900 году Готтлиба Даймлера его сын Пауль и Майбах стали уделять гонкам должное внимание.

Произошло это во многом благодаря влиянию австро-венгерского консула в Ницце Эмиля Элинека. Именно он, будучи большим поклонником автогонок, в 1899 году впервые заявил на гонки в Ницце 23-сильный Daimler Phoenix, взяв в качестве «псевдонима» для машины имя своей дочери Мерседес. Однако курьезный Phoenix с его узкой колеей, короткой базой и высоким центром тяжести абсолютно не годился для состязаний, что и доказала трагедия марта 1900 года, когда во время горной гонки в Ла-Тюрби под Ниццей на-

смерть разбился Вильгельм Бауэр – один из сотрудников фабрики в Каништадте, которого можно по праву назвать первым заводским пилотом Daimler.

В истории компании трагедия на Лазурном берегу сыграла и положительную роль. Именно после нее Майбах, прислушавшись к рекомендациям Элинека (ставшего представителем Daimler во Франции), приступил к работе над первым классическим спортивным автомобилем с длинной базой и низким центром тяжести. Так, в 1901 году на свет появился 35-сильный Daimler 35PS. Будучи прирожденным бизнесменом, Элинек сразу же оценил новинку. «Этот автомобиль пойдет на рынке на ура, надо только придумать ему более звучное название, а то Даймлер звучит как-то уныло», – заметил Эмиль.

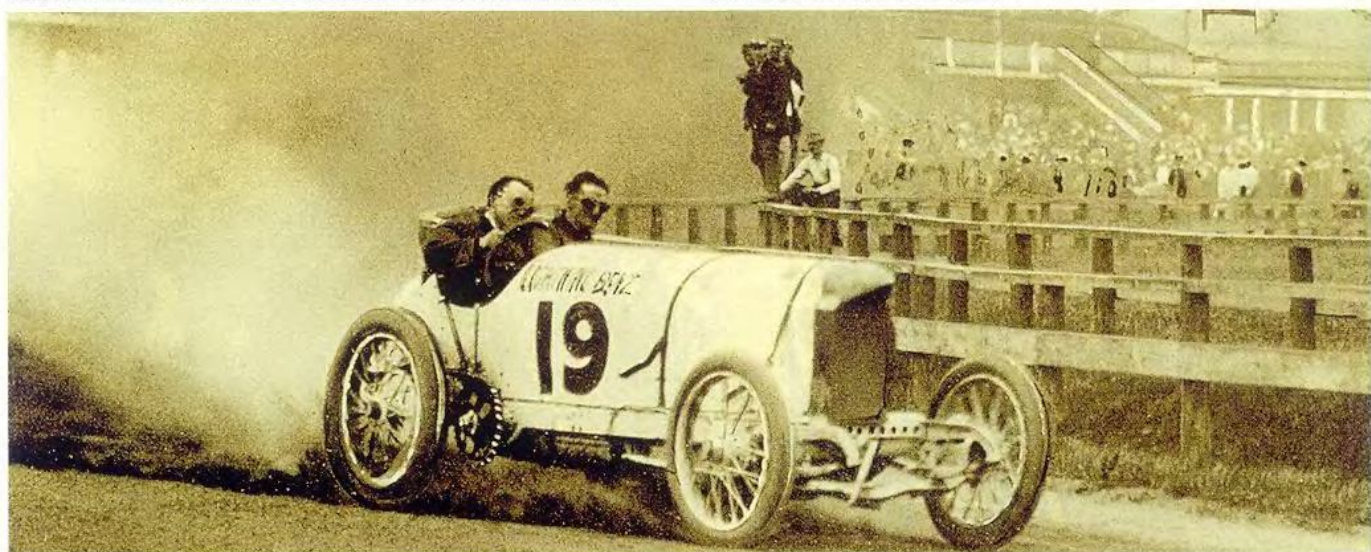
Есть две версии того, как автомобиль обрел свое новое имя, а компания Daimler – торговую марку. Одни историки утверждают, что Элинек сам предложил назвать машину именем своей старшей дочери Мерседес (которую, согласно «корпоративному преданию», называли в честь героини романа Александра



В 1903 году Камиль Женатзи принес Mercedes первую значимую победу, выиграв в Эти самую престижную гонку тех лет – Кубок Гордона Беннетта



В 1908 и 1914 (на фото) годах Кристиан Лотеншлягер принес Daimler две первых победы в Гран При Франции



Барни Олдфилд за рулем Blitzen Benz, Дайтона, 16 марта 1910 года

Дюма “Граф Монте-Кристо”). Другие утверждают, что инициатива исходила непосредственно от Пауля Даймлера, втайне влюбленного в 12-летнюю красавицу. Как бы то ни было, но с этой машины и началась история легендарных автомобилей Mercedes, как и их гоночная слава.

После успеха 35PS (для сравнения: в Ла-Тюрби Вильгельм Вернер показал на нем среднюю скорость 51,3 км/ч, в то время как Phoenix развивал на той же трассе лишь 31,4 км/ч) Майбах всерьез занялся разработкой спортивных машин, год за годом все больше увеличивая их мощность. Благодаря этому за несколько последующих лет Daimler не только догнал, но и заметно опередил Benz по числу побед в различных гонках. Причем помимо традиционных немецких стартов Mercedes задавали тон и во многих международных соревнованиях. Так, в 1903 году Камиль Женатзи на 85-сильном Mercedes выиграл самый престижный трофей тех лет – Кубок Гордона Беннетта. Пятью годами позже Кристиан Лотеншлягер за рулем Mercedes GP завоевал для Daimler первый Гран При, выиграв Большой Приз Франции в Дьеппе (где опередил на финише пару Benz почти на 10 ми-

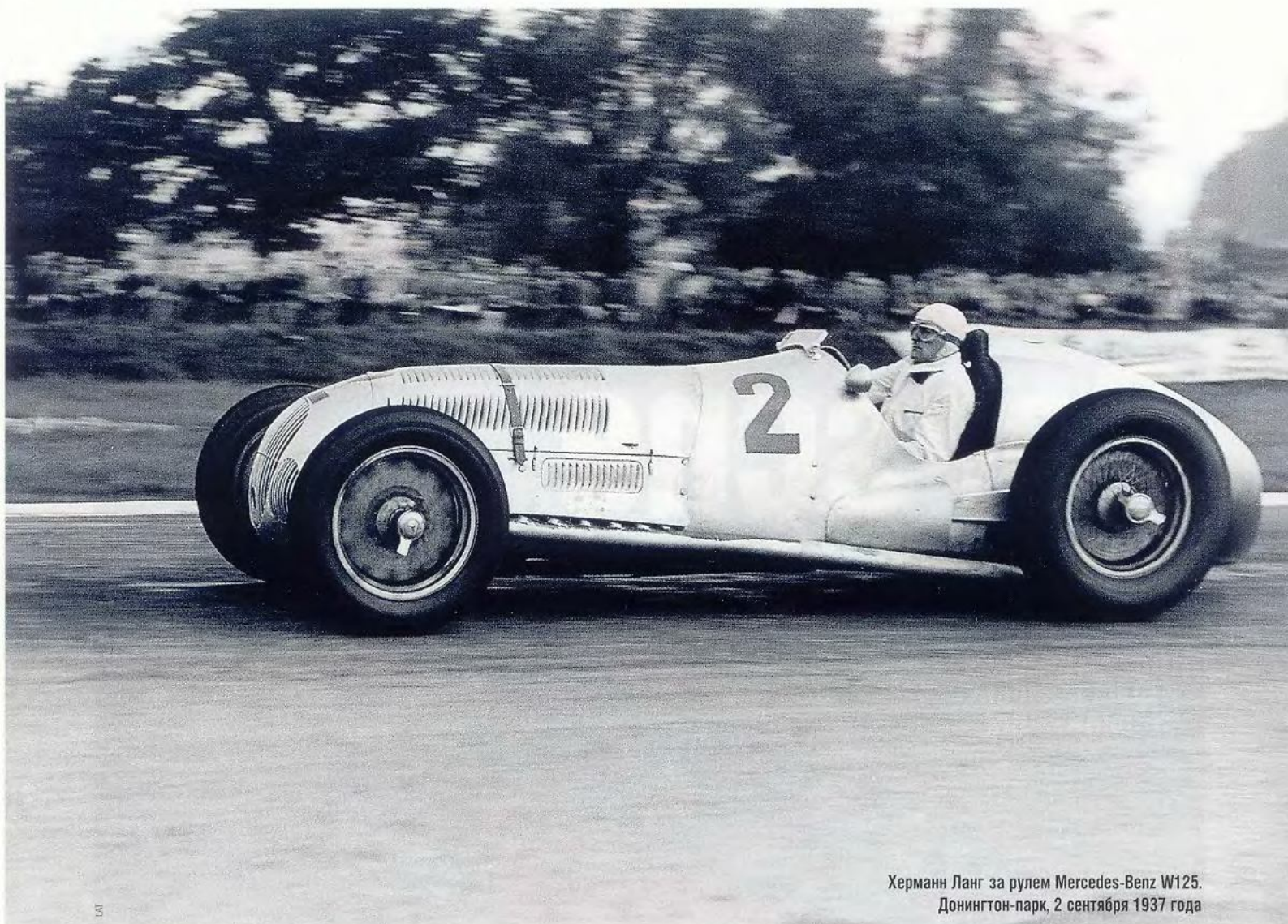
нут), а в 1914 году повторил свой триумф в Лионе. Не меньших успехов добились немецкие машины и за океаном, где в 1913–1914 годах Ральф де Пальма дважды подряд первенствовал в Кубке Вандербилта, а в 1915 году принес Daimler победу в “500 милях Индианаполиса”.

Штутгартские машины продолжили свою победную поступь и после Первой мировой войны, в 1922 и 1924 годах разгромив соперников в “Тарга-Флорио”. Benz же постепенно снижал свою гоночную активность. С 1901 года машины из Мангейма выигрывали всего два более или менее престижных международных старта: американский Большой Приз в 1910-м и гонку Санкт-Петербург–Москва двумя годами ранее, в которой первенствовал знаменитый Виктор Эмери на Benz GP. Этим спортивные достижения Benz начала XX века практически исчерпались, если не считать абсолютного рекорда скорости тех лет, установленного американцем Барни Олдфилдом 16 марта 1910 года в Дайтоне за рулем 200-сильного 21,5-литрового Blitzen Benz. Первоначально этот автомобиль строился для Виктора Эмери, который в 1909 году первым перекрыл на нем на бруклендском треке мировой рекорд средней скорости на дистанции

один километр, превысив барьер в 200 км/ч: 202,69 км/ч. После этого автомобиль был продан американскому предпринимателю Эрни Мороссу, и годом позже его соотечественник Олдфилд перекрыл достижение Эмери еще на 9 км/ч, показав на треке в Дайтоне среднюю скорость в 211,8 км/ч, правда, на дистанции в одну милю.

Впрочем, вскоре противостояние между Daimler и Benz потеряло всякий смысл. В 1926 году, за три года до смерти Бенца, в период кризиса мировой автомобильной промышленности произошло то, что четыре десятилетия назад казалось немыслимым. 29 июня компании слились в единый концерн Daimler-Benz AG, и началась новая глава не только в истории марки, но и в истории автомобильного спорта. В том же году в компанию пришли из Austro-Daimler легендарный конструктор Фердинанд Порше и не менее легендарный Альфред Нойбауэр, завершивший свою гоночную карьеру, чтобы возглавить гоночное отделение Daimler-Benz. Начался расцвет спортивного департамента Mercedes, и целая эпоха в гонках Гран При получила название “Эра серебряных стрел”.

Владимир Маккавеев



Херманн Ланг за рулем Mercedes-Benz W125.
Донингтон-парк, 2 сентября 1937 года

Эра “серебряных стрел”

Разочарованию команды не было предела, Нойбауэр же и вовсе готов был рвать на голове волосы. Вторую гонку подряд его самые быстрые в мире машины не могли выйти на старт. Неделю назад в Берлине дебют новеньких Mercedes W25, легко перекрывших в тренировке рекорд АФУСа, пришлось отложить из-за хронических проблем с карбюраторами. А теперь во время взвешивания накануне гонки в Нюрбурге вместо максимально допустимых 750 кг весы показали 751... Целый вечер инженеры ломали голову — как бы облегчить машину, но так ничего и не придумали: ничего лишнего на ней не было. В воздухе пахло еще одним позорным снятием с гонки. И тут Нойбауэра осенило! Всю ночь напролет механики соскребали ножами с обтекателей слой белой краски и полировали алюминиевый кузов. В итоге на следующий день контрольные весы показали точнехонько 750 кг, и машины из Штутгарта впервые предстали перед зрителями в полном блеске. Первая же гонка закончилась победой, и в автоспорте началась новая эпоха.

Уйти, чтобы вернуться

Незадолго до слияния в 1926 году компаний Daimler и Benz спортивный департамент Mercedes получил серьезное подкрепление. Из Austro-Daimler пришли Фердинанд Порше и Альфред Нойбауэр. Первый возглавил конструкторское бюро гоночного отделения, второй же, повесив на гвоздь гоночный шлем, встал у руля команды и, как показали годы, оказался не менее замечательным руководителем, нежели Порше — конструктором. Впечатляет и состав пилотов Daimler-Benz AG тех лет, представлявший собой идеальное сочетание опыта и молодости: прошедшего огонь и воду Адольфа Розенбергера дополнял юный Руди Караччиола — в будущем один из величайших немецких пилотов 30-х годов. Уже через месяц после объединения компаний Караччиола завоевал в Берлине первый для Daimler-Benz Большой Приз. И на протяжении трех лет Mercedes безраздельно властвовали на немецких трассах (за рубеж команда практически не выезжала), особенно после появления в 1928 году легендарных спортивных SS и SSK.



Именно благодаря этим автомобилям гоночная команда Daimler-Benz наконец-то смогла громко заявить о себе в зарубежных гонках. Причем SSK особенно здорово выглядела на извилистых городских трассах. Недаром в 1929 году, несмотря на уход с поста главного конструктора Ферри Порше, Караччиола сначала с блеском выиграл «Турист-Трофи» под Белфастом, а затем едва не стал победителем первого в истории Гран При Монако. В Монте-Карло лишь последняя дозаправка незадолго до финиша гонки отбросила его с первого места на третье.

Но особенно удачным получился 1931 год, когда на SSK и ее еще более легкой и быстрой наследнице SSKL Караччиола выиграл «Милле-Милью», «АФУСские» и «Эйфельские гонки». Но самой значимой была, конечно, победа Караччиола в Большом Призе Германии в Нюрбурге. Празднование в ресторане «Аденауэр Хоф-Отеля» тогда продолжалось всю ночь, и лишь когда на востоке уже начала занимать заря, Нойбауэр и Караччиола, пошатываясь, вышли на улицу освежиться. «Всходило солнце, и над

Хотя во второй половине 30-х «серебряные стрелы» полностью властвовали на трассах Гран При, порой отдельным гонщикам все же удавалось прерывать их победные серии. Гран При Германии 1935 года, Нюрбург

После слияния в 1926 году Daimler и Benz начался самый яркий спортивный расцвет Mercedes. Караччиола (№ 1), Розенбергер (№ 2) и Вернер стартуют с первого ряда в Нюрбурге, 1927 год

черными горами клубился густой утренний туман, — рассказывал потом Руди. — «У нас будет еще много таких побед, — сказал я, — и в этом, и в следующем году». Нойбауэр долго молча смотрел на меня, а потом сказал: «В следующем году, мой мальчик, Mercedes не будут участвовать в гонках, у нас просто нет на это денег».

Из-за краха на Уолл-стрит в конце 1931 года Daimler-Benz, как и многие другие автомобильные компании, угодила в, наверное, самый страшный кризис в своей истории. Сохранить гоночную команду было просто не на что, и управляющий директор D-B Вильгельм Киссель вынужден был свернуть спортивную программу. В канун Нового года Руди подписал контракт с Alfa Romeo. «Это было у меня дома, — вспоминал Караччиола, — помимо нас с женой и менеджера Alfa Альдо Джованарди там был и Нойбауэр. Когда я подписывал контракт, он ничего не говорил, просто молча стоял рядом. Потом мы посмотрели друг другу в глаза, и в нашей памяти пронеслись все те годы, что мы проработали вместе. В этот момент Альфред был мне ближе брата. Он вздохнул и сказал: «Пообещай мне одну вещь, Руди: как только Mercedes вернется в гонки, ты тоже вернешься к нам». «Конечно», — ответил я и крепко пожал его руку».

Прошло неполных два года, и в ноябре 1933 года в небольшом доме на берегу Луганского озера, где Караччиола восстанавливался после страшной аварии его Alfa Romeo на тренировке в Монако, раздался телефонный звонок. Нойбауэр сказал Руди то самое заветное слово: «Возвращайся!»

Рождение «серебряных стрел»

Два года, что Daimler-Benz не выставлял свою заводскую команду, многие энтузиасты во главе с Хансом Штуком, Манфредом фон





Несмотря на немецкий порядок, в 30-х даже в боксах Mercedes можно было увидеть, казалось бы, совершенно немыслимые по современным меркам сцены, вроде механика с сигаретой, спешащего на дозаправку, заезжающего на пит-стоп Ланга на Гран При Триполи '39

Творцы спортивной славы Mercedes середины 30-х годов (слева направо): Рудольф Караччиола, Манфред фон Браухич, Альфред Нойбауэр



Браухичем и разбившимся в мае 1933 года на АФУСе Отто Метцем выступали в гонках на частных Mercedes и даже одержали несколько побед. Но все это были жалкие крохи по сравнению с тем урожаем, что собрали Mercedes после возвращения в гонки заводской команды. С 1934 года в Больших Призах вступал в силу новый технический регламент, ограничивающий максимальную массу автомобилей 750 кг, и руководство Daimler-Benz решило вернуться в автоспорт. Немалую роль в этом решении сыграла и позиция нацистского правительства Германии во главе с Адольфом Гитлером, собиравшегося использовать будущие успехи гоночной команды в пропагандистских целях. О серьезности этих намерений говорит тот факт, что по приказу Гитлера министр транспорта выделил для поддержки спортивного отделения Mercedes 500 000 рейхсмарок, но затем, поддавшись уговорам Фердинанда Порше, после увольнения из Daimler-Benz работавшего главным конструктором Auto Union, все же поделил эту сумму между двумя компаниями. Так Порше отомстил руководству D-B, выставившему его на улицу в конце 1928 года.

Работы над новеньким Mercedes W25 велись в Штутгарте в строжайшем секрете с весны 1933 года под руководством технического директора D-B Ханса Нибеля. В декабре W25 – представлявшие из себя доведенный до совершенства классический спортивный автомобиль, снабженный 3,3-литровым мотором, независимой подвеской всех четырех колес и обтекаемым кузовом – проехали свои первые километры на тестах в итальянской Монце. А через пару недель в январе уже следующего 1934 года в команду

наконец вернулся Караччиола. Однако вывести новое гоночное оружие на трассу Руди смог только летом. 2 февраля на еще не до конца оправившегося после монахской аварии немца обрушилась страшная трагедия: во время лыжной прогулки неподалеку от Лензерхайде от сердечного приступа неожиданно скончалась его жена, и в гонки Караччиола вернулся лишь в конце июня на Гран При Франции в Монлери. Впрочем, и дебют всей команды Mercedes в последний момент пришлось отложить.

В конце мая в Берлине D-B впервые выставила три новеньких W25 на АФУСе, но неприятности начались уже на тренировках. Сначала Караччиола, едва проехав несколько кругов, почувствовал острую боль в травмированном боку. Не вышли на старт и два других пилота Mercedes Манфред фон Браухич и итальянец Луиджи Фаджиоли: на всех машинах постоянно выходили из строя карбюраторы и в конце концов Нойбауэр вынужден был снять команду с гонки. До финиша машины все равно не добрались бы, а позориться перед соотечественниками Альфреду не хотелось, и он предпочел быстрее вернуться в Штутгарт, чтобы лучше подготовиться к следующей гонке в Нюрбурге. Однако через неделю в долине Рейна команду ждал новый удар.

Поскольку в Берлине гонки проводились по свободной Формуле, W25 там не взвешивали. Да это и не имело смысла, ведь машины на старт все равно не вышли. Зато перед “Эйфельскими гонками”, которые проходили в классе машин Гран При, предстояло взвешивание, во время которого сухой вес автомобиля – шасси без воды, шин, масла и топлива – не должен был превышать 750 кг. И все бы прош-

ло хорошо – ведь W25 не раз проходили контрольные взвешивания на заводе, – если бы не Энцо Феррари. Поняв, что бороться на трассе со стремительными Mercedes его пилотам будет тяжело, коварный итальянец подал организаторам протест, обратив их внимание на тот факт, что перед взвешиванием механики D-B помимо воды, топлива и масла сливают и тормозную жидкость. Протест удовлетворили, заставили штуртартцев залить жидкость обратно, и... весы показали 751 кг. Этот один лишний килограмм грозил снятием с гонки, в команде началась паника, и кто знает, чем бы все закончилось, если бы не сообразительность Нойбауэра. За ночь механики соскоблили с машин по килограмму белой краски, и на следующий день Mercedes поблескивали на солнце серебром своих алюминиевых кузовов. С этой гонки, стартовавшей 3 июня 1934 года и завершившейся победой фон Браухича, и начался золотой век легендарных “серебряных стрел”.

Золотой век

Почти весь сезон 1934 года ушел на раскату и исправление “детских болезней” модели W25, которая на первых порах достаточно часто ломалась (так, в Монлери до финиша не смогла добраться ни одна из трех машин) и была весьма капризна в настройке. В итоге из семи гонок, в которых стартовали Mercedes в 1934 году, они выиграли “всего” четыре: к дебютному триумфу Браухича в Нюрбурге Фаджиоли и деливший с ним машину на Гран При Италии Караччиола смогли добавить победы в Пескаре, Монце и Сан-Себастьяне. Не везло Руди, который после своего возвращения в строй постоянно оказывался лучшим из пилотов Mercedes на тренировках, но затем поч-

ти во всех гонках сходил с трассы, причем лишь раз, в "Коппа Ачербо", по своей вине. Но зато в следующем 1935 году, когда в Штутгарте смогли усмирить капризный норов W25, добавив к тому же под капот более 70 лошадей (в 1935 году было выпущено сразу четыре варианта двигателей разного объема от 3360 до 4310 см³ и с разным соотношением хода поршня и диаметра цилиндра), Караччиола сполна отыгрался за свои неудачи. Из 11 гонок "серебряные стрелы" на этот раз выиграли девять (шесть из них записал на свой счет Руди и три – Луиджи), уступив всего в двух. Но если поражение в Монце, где ни одна из четырех машин вообще не смогла добраться до финиша, руководство нацистской партии еще могло понять и простить, то фиаско в самой главной гонке сезона на немецком Гран При в Нюрбурге вызвало гнев Гитлера и К^е.

Бесноватому фюреру и в самом деле было от чего прийти в бешенство: оба немецких завода, намотавшие перед стартом по 1000 тестовых километров по Северной петле, в присутствии 300 000 зрителей оказались повержены одним единственным человеком – Таццо Нуволари на Alfa Romeo. Впрочем, это было все же исключение из правил. В остальном же сезон для Daimler-Benz получился фантастическим, и по его окончании Караччиола по праву

стал первым в истории официальным чемпионом Европы.

Но торжествовали в Штутгарте недолго. Неожиданная смерть Нибеля ослабила конструкторский штаб команды, к тому же уже зимой стало ясно, что потенциал нового Auto Union гораздо выше, чем у W25, и в Mercedes началась паника. Строить новую машину оказалось уже поздно, и решено было по возможности совершенствовать W25, что выражалось в основном в экспериментах с моторами, но и здесь успехи оказались скромны: увеличив объем на 430 см³, инженеры добились простота мощности всего в 32 л.с., что вкупе с утяжелением двигателя практически не принесло выгоды. Эксперименты же с шасси обошлись еще дороже: новая передняя подвеска и укороченная на 280 мм колесная база не только не улучшили, но и ухудшили управляемость W25ME по сравнению с предыдущей моделью. Пилотам Mercedes приходилось бороться прежде всего со своими автомобилями, а уж потом с соперниками. В итоге тон в 1936 году, как и ожидалось, задавали машины из Цвиккау, а лучший из штутгартских пилотов – естественно, Караччиола – не смог подняться в чемпионате выше шестого места.

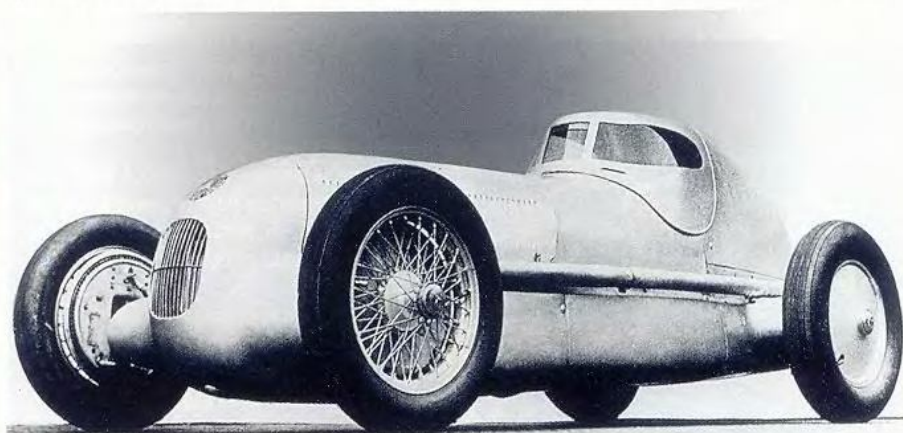
Ситуацию удалось выровнять лишь к следующему сезону, когда в Штутгарте постро-

ли абсолютно новый автомобиль W125 с удлиненной базой, принципиально новой вильчатой подвеской с внешними пружинами, необычайно жесткой по тем временам лонжеронной рамой и, самое главное, чудовищно мощным двигателем, развивавшим 646 л.с. Значительные изменения произошли и в составе пилотов. Из старой гвардии остались лишь Караччиола, Браухич и Ланг, на место же Широна и ушедшего в Auto Union Фаджиоли был приглашен молодой талантливый англичанин Дик Симен. Причем, чтобы подписать контракт с британцем – потенциальным врагом Германии – Нойбауэру пришлось получить разрешение самого фюрера. Симену же ради места в лучшей гоночной команде Европы пришлось поступиться многими принципами. В частности, после победы в Большом Призе Германии 1938 года, да и не только тогда, англичанина, увенчанного лавровым венком со свастиками, заставили отдавать нацистский салют. Дик был, естественно, не в восторге от подобной церемонии, но с кислой миной все же вскинул вверх правую руку, изобразив нечто среднее между салютом и дружеским приветствием зрителей. За что Нойбауэр получил потом немало пишек от партийных активистов. Впрочем, отношения с нацистским режимом вообще требуют

Среди гоночных Mercedes предвоенной поры были и совсем экзотические, вроде капотированного W25, построенного в 1934 году для рекордных заездов

Большая часть предвоенных Гран При прошла под знаком соперничества двух немецких заводов Mercedes и Auto Union. Лишь на медленных трассах вроде Монако итальянские Alfa Romeo порой вырывались вперед. Гран При Монако 1935 года

Макс Зайлер, главный конструктор гоночного отделения D-V в 1936-1939 годах



отдельного исследования. Большинство гонщиков команды, являвшейся одним из главных пропагандистских орудий Гитлера, не только не были закоренелыми фашистами, но и вообще не состояли в партии, поскольку в отличие от СССР в Германии партийность вовсе не была обязательным условием успешной спортивной карьеры, хотя, несомненно, приветствовалась.

Впрочем, за победы Mercedes прощали многое, в том числе и подчас плохо скрытое пренебрежение к нацизму. А побед в 1937 и 1938 годах, когда вслед за W125 на арену Гран При вышла следующая модель W154 с 12-цилиндровым наддувным V-образным мотором и 5-ступенчатой КП, было одержано немало. За это время из 20 гонок пилоты Mercedes выиграли 12, но самое главное – на протяжении этих двух лет квартет штуртартских гонщиков во главе с Караччиолой занимал четыре первых места в чемпионатах Европы. Неудивительно, что именно в этот момент, когда пилоты Mercedes боролись уже больше между собой, нежели с соперниками, команду и начали раздирать внутренние конфликты. Самый громкий из них зародился в 1937 году в Монако, где фон Браухич выиграл гонку, отказавшись подчиниться приказам Нойбауэра пропустить вперед любимца Альфреда и первого номера команды Караччиолу.

«До этого у нас с Нойбауэром были вполне дружеские отношения: мы часто вместе обедали, выпивали, – вспоминал потом Манфред. – Но после Монако все изменилось. Он перестал разговаривать со мной, а потом с моими машинами стали происходить странные вещи. К примеру, во время гоночного уик-энда в По в 1939 году у меня вдруг настолько возрос расход топлива, что, лидируя, я вынужден был захватить на заправку, и гонку выиграл Ланг. Случайность? Кто знает?»

До последних дней Браухич считал, что именно эта опала и стоила ему в 1939 году победы в чемпионате, когда титул за рулем новенького W163 выиграл Херманн Ланг, еще семь лет назад бывший рядовым механиком Mercedes. Манфред безумно ревновал к успехам молодого Ланга (отчасти это относилось и к Симену, но в июне 1939 года тот трагически погиб в Спа, заживо сгорев в машине). Ведь вовсе не его, а себя он видел преемником гоночной славы стареющего Караччиолы и, не смущаясь, постоянно демонстрировал это. Как-то в конце 30-х они вдвоем зашли выпить в берлинский «Рокси-бар», где Браухич подозвал официанта и высокомерно бросил ему: «Принеси бутылку шампанского для меня и Караччиолы и пива для Ланга». Впрочем, вскоре все эти взаимные обиды потеряли всякий смысл, и наследники Руди уже нечего было делить.

Политическая обстановка в Европе накалялась все больше. Первое обострение произошло в 1938 году: грянул мюнхенский кризис, Гитлер и Муссолини разругались с Черчиллем, и война могла начаться в любую минуту. Команда Mercedes в те дни находилась в Донингтоне, и механики получили из Берлина приказ сжечь все оборудование команды, включая машины, если англичане попытаются захватить их, как это уже случилось накануне Первой мировой войны, когда в Лондоне были арестованы несколько отправленных туда на гонки Mercedes. Атмосфера была очень напряженной, и лишь Симен, оказавшийся меж двух огней, как мог пытался сгладить ситуацию и успокаивал товарищей: «Не волнуйтесь, если война застанет вас в Англии, вы неплохо проведете время. Вас здесь никто не тронет, мы же гонщики, а не солдаты». Думается, особенно эти увещания «успокаивали» фон Браухича, дядя которого был одним из фельдмаршалов Гитлера. К счастью, война тогда не разразилась, машины и команда благополучно вернулись в Штутгарт, а Европа еще почти год жила мирной жизнью, každодневно ожидая уже неизбежной катастрофы.

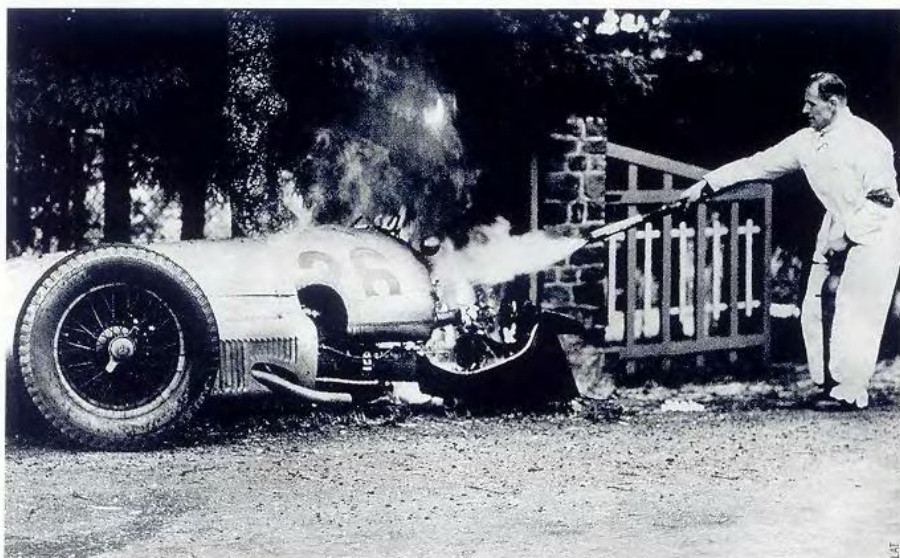
Германия развязала Вторую мировую войну только 1 сентября 1939 года, и через два дня, проведя последнюю предвоенную гонку



Дик Симен – один из немногих иностранцев, защищавших перед войной цвета «серебряных стрел»

Помимо автомобилей Гран При, в Штутгарте стали выпускать и малолитражки для гонок «вуатюретт». На фото справа внизу один из 1,5-литровых W165 готовят к ГП Триполи '1939

С именем Симена связаны не только славные страницы истории «серебряных стрел», но и одна из самых громких довоенных трагедий Mercedes. В июне 1939 года Дик заживо сгорел в своей машине после аварии в знаменитом повороте La Source в Спа





В 1947 году в Indy 500 американец Дон Ли впервые после войны вывел Mercedes на гоночные трассы

Период участия Daimler-Benz в чемпионате мира оказался недолгим - всего два года. Но на протяжении этого времени "серебряные стрелы", как и до войны, безоговорочно доминировали в гонках Гран При

в Белграде, творцы славы Mercedes разлетелись по свету на шесть долгих лет. Но самое удивительное, что после войны все они вновь оказались в мире автоспорта: фон Браухич в 1948 году стал президентом немецкого автоклуба, а Нойбауэр, Ланг и Караччиола вернулись в Mercedes.

Эпилог

Казалось, что повторить довоенные успехи в новых условиях невозможно. Но гоночной команде Mercedes это удалось, хотя начинать пришлось практически с чистого листа. Большая часть переживших войну гоночных машин пропала в советской зоне оккупации, но зато в отличие от Цвикау, где располагалась Auto Union, четыре завода D-B, хоть и были серьезно разрушены, все же оказались в американской и французской зонах, что, возможно, и сохранило жизнь легендарной марке. Правда, с момента окончания войны до возвращения команды на гоночные трассы прошло шесть долгих лет.

Это могло случиться и раньше, но 15 ноября 1946 года руководство Daimler-Benz, выслушавшая перед американцами, выставило за дверь Нойбауэра. Бескомпромиссный Альфред позволил себе несколько крепких высказываний относительно условий содержания немецких военнопленных в американских лагерях. К счастью, вскоре Нойбауэра восстановили в должности, и именно он зимой 1951 года вернул гоночную команду Mercedes в мир Гран При. Первым же человеком, выведшим Mercedes на трассу, стал Руди Караччиола. Еще в 1946 году он заявил один из своих 1,5-литровых довоенных Mercedes в Indy 500. Однако,

быстро поняв, что рассчитывать на успех за рулем этой малолитражки ему не удастся, Руди предпочел пересесть на 4,5-литровый американский Thorne Special.

И все же Mercedes вернулись в гонки именно в Индианаполисе. На следующий год гонщик Дон Ли из Лос-Анджелеса выкупил за \$25 000 случайно найденный в Чехии W154 и выставил его на старт "пятисотки" под управлением Дюка Нэлона, который сумел подняться до четвертого места, прежде чем на W154 сломался поршень. Похожая участь постигла годом позже и Чета Миллера, также сошедшего с трассы из-за проблем с мотором. В конце концов этот автомобиль был продан гонщику-любителю Джоэлю Торну, который оснастил легендарную "серебряную стрелу" новым 4,5-литровым двигателем собственной конструкции, после чего она затерялась где-то на просторах Америки.

В 1950 году тем же путем пошел и Нойбауэр (правда, особого выбора у него и не было), решивший вернуть трехлучевую звезду на трассы Гран При. Летом три найденных и восстановленных им W163 выехали на первые тесты в Нюрбурге. А в феврале следующего 1951 года их отправили в Аргентину, где они должны были стартовать в Кубках президента и Эвы Перон, а затем отправиться в Индианаполис. Помимо аргентинца Хуана Мануэля Фанхио, уже ставшего к тому времени звездой Ф-1, Нойбауэр намеревался посадить за руль своих машин двух чемпионов Европы: Ланга и Караччиола. Но Руди, едва прослышав об этом, замахал на Альфреда руками: "Забудь обо мне! Ты не выиграешь на этих старых корытах даже в Аргентине!"

В итоге Нойбауэру вместо своего старого приятеля пришлось взять в команду молодого Карла Клинга. И, в принципе, Руди оказался прав. В Буэнос-Айресе W163 смотрелись неплохо: в обеих гонках финишировали на втором и третьем местах, но ни Фанхио, ни Ланг так и не смогли выиграть. Это заставило Нойбауэра вернуться в Европу без заезда в Индианаполис, а заодно отказаться от честолюбивых планов дебюта на этой машине в чемпионате мира Ф-1, которые он втайне вынашивал, и сосредоточиться на гонках спортивных автомобилей, где за Mercedes вновь, как и в старые добрые времена, стали выступать Рудольф Караччиола и Херманн Ланг. Но гонки Гран При по-прежнему притягивали Нойбауэра. И в 1953 году в Штутгарте начались работы над новым W196...

О том, что было дальше, мы рассказывали уже не раз. В 1954–1955 годах "серебряные стрелы" вновь, как и в последние предвоенные годы, не знали себе равных на трассах Больших Призов, одержав за два года девять побед в 12 гонках. Затем была трагедия в ЛеМане '55, где авария машины Пьера Левега унесла более 80 жизней, и почти сорокалетнее отлучение Mercedes от мира автоспорта, во время которого машины из Штутгарта лишь изредка, да и то в частном порядке, стартовали в ралли, гонках легковых и спортивных автомобилей. "Серебряные стрелы" вернулись в гонки Гран При лишь в 1993 году, когда на обтекателях Sauber, а позднее и McLaren появилась трехлучевая звезда. Но это уже совсем другая история.

Владимир Маккавеев



Daimler-Benz AG

Команда основана.....	в 1884 году
В Формуле-1.....	с 1954 года
Дебют в ЧМ Ф-1.....	1954 г., Гран При Франции – Хуан Мануэль Фанхио (1-й), Карл Клинг (2-й), Ханс Херрманн (НФ)
Последняя гонка в ЧМ Ф-1.....	1955 г., Гран При Италии – Хуан Мануэль Фанхио (1-й), Пьеро Таруффи (2-й), Карл Клинг (НФ), Стирлинг Мосс (НФ)
Руководитель.....	Альфред Нойбауэр 1926–1956 гг.
Штаб-квартира.....	Унтерторкхайм, Штутгарт, Германия
Лучший результат в гонке ЧМ Ф-1.....	1-е место – 1954 г.: ГП Франции (Хуан Мануэль Фанхио), ГП Германии (Хуан Мануэль Фанхио), ГП Швейцарии (Хуан Мануэль Фанхио), ГП Италии (Хуан Мануэль Фанхио), 1955 г.: ГП Аргентины (Хуан Мануэль Фанхио),

ГП Бельгии (Хуан Мануэль Фанхио), ГП Нидерландов (Хуан Мануэль Фанхио), ГП Великобритании (Стирлинг Мосс), ГП Италии (Хуан Мануэль Фанхио)	1-е место – 1954 г.: ГП Франции (Хуан Мануэль Фанхио), ГП Великобритании (Хуан Мануэль Фанхио), ГП Германии (Хуан Мануэль Фанхио), ГП Италии (Хуан Мануэль Фанхио), 1955 г.: ГП Монако (Хуан Мануэль Фанхио), ГП Нидерландов (Хуан Мануэль Фанхио), ГП Великобритании (Стирлинг Мосс), ГП Италии (Хуан Мануэль Фанхио)
Лучший результат в квалификации ЧМ Ф-1.....	
Количество Гран При ЧМ.....	12
Общее число стартов автомобилей Mercedes-Benz в гонках ЧМ Ф-1.....	39

Выступления команды Daimler-Benz AG в гонках Гран При в 1934–1951 гг.:

Год	ГП	СТ	1	2	3	4	5	6	Гонщики/место в чемпионате Европы
1934	8	22	4	2	–	–	1	2	Манфред фон Браухич; Луиджи Фаджиоли; Рудольф Караччиола; Ханс Гаер; Эрнст Хенни
1935	11	37	9	5	3	2	3	2	Рудольф Караччиола/1; Луиджи Фаджиоли/2; Манфред фон Браухич/5; Херманн Ланг/10; Ханс Гаер/21
1936	8	25	2	1	1	2	2	2	Рудольф Караччиола/6; Манфред фон Браухич/11; Херманн Ланг/13; Луиджи Фаджиоли/15; Луи Широн/18
1937	11	41	6	8	5	2	2	4	Рудольф Караччиола/1; Манфред фон Браухич/2; Кристиан Кауцц/3; Херманн Ланг/4; Дик Симен/15
1938	9	27	6	6	5	–	1	–	Рудольф Караччиола/1; Манфред фон Браухич/2; Херманн Ланг/3; Дик Симен/4; Вальтер Баумер
1939	8	26	6	2	3	1	–	–	Херманн Ланг/2/1*; Рудольф Караччиола/3; Манфред фон Браухич/4; Ханс Хьюго Хартманн/20; Дик Симен/26; Хайнс Брендль/31; Вальтер Баумер
1951	2	6	–	2	2	–	–	6	Херманн Ланг; Хуан Мануэль Фанхио; Карл Клинг
Всего:	57	184	33	26	19	7	9	16	

* – из-за разногласий в системе подсчета очков в 1939 г. чемпионами Европы были объявлены сразу два пилота: Херманн Мюллер и Херманн Ланг
ГП – Гран При; СТ – старты; 1–6 – места в гонках

Пилоты, выступавшие на автомобилях Mercedes-Benz в ЧМ Ф-1:

Пилот	Старты: 39	Победы: 9	2-е места: 5	3-е места: 3	ПП: 8	БК: 9	Очки: 139,14
Хуан Мануэль Фанхио	12	8	1	1	7	5	81,14
Стирлинг Мосс	6	1	2	–	1	2	23
Карл Клинг	11	–	1	1	–	1	17
Ханс Херрманн	6	–	–	1	–	1	9
Пьеро Таруффи	2	–	1	–	–	–	9
Херманн Ланг	1	–	–	–	–	–	–
Андре Симон	1	–	–	–	–	–	–



Выступления команды Daimler-Benz AG в Формуле-1 в 1954–1955 гг.:

Год	ГП	СТ	О	ПП	БК	1	2	3	4	5	6	ЛГ: круги/км	Гонщики/место в чемпионате мира	Титульные спонсоры
1954	6	18	60,14	4	4	4	1	2	3	1	–	168/1608,4	Хуан Мануэль Фанхио/1; Карл Клинг/5; Ханс Херрманн/6; Херманн Ланг/–	Daimler-Benz
1955	6	21	79	4	5	5	4	1	5	–	–	421/2368	Хуан Мануэль Фанхио/1; Стирлинг Мосс/2; Карл Клинг/11; Ханс Херрманн/22; Пьеро Таруффи/6; Андре Симон/–	Daimler-Benz
Всего:	12	39	139,14	8	9	9	5	3	7	1	–	589/3976,4		

ГП – Гран При; СТ – старты; О – очки; ПП – поул-позиции; БК – быстрые круги; 1–6 – места в гонках; ЛГ – лидерство в гонках

Шасси, используемые командой Daimler-Benz в 1934–1955 гг.

Автомобиль	Конструкторы	Год постройки	Годы эксплуатации	Мотор	Число и рабочий объем цилиндров, см³	Угол развала блока цилиндров	Диаметр цилиндра, мм	Ход поршня, мм	Число клапанов	Мощность, л.с.	Макс. число об/мин	Число передач	Макс. скорость, км/ч	Колес перед/зад, мм	Колесная база, мм	Снаряженная масса, кг
Mercedes-Benz W25A (W25/34)	Нибель, Хеес	1934	1934–1935	M25A	8/3360	–	78	80	4	354	5800	4	280	1470/1420	2710	850
Mercedes-Benz W25AB (W25/34)	Нибель, Хеес	1934	1934–35	M25AB	8/3720	–	87	88	4	398	5800	4	295	1470/1420	2718	850
Mercedes-Benz W25B (W25/35)	Нибель, Хеес	1935	1935	M25B	8/3990	–	82	94,5	4	430	5800	4	310	1470/1420	2718	853
Mercedes-Benz W25C (W25/35)	Нибель, Хеес	1935	1935–1936	M25C	8/4310	–	82	102	4	462	5800	4	315	1470/1420	2718	825
Mercedes-Benz W25E (W25/36)	Зайлер, Хеес	1936	1936	ME25	8/4740	–	86	102	4	494	5800	4	315	1470/1420	2438	800
Mercedes-Benz W125	Зайлер, Хеес, Вагнер, Уленхаут	1937	1937	M125	8/5660	–	94	102	4	646	5800	4	320	1470/1410	2800	804,5
Mercedes-Benz W154	Зайлер, Хеес, Вагнер, Уленхаут	1938	1938–1939	M154	12/2962	60	67	70	4	474	7500	5	315	1470/1410	2730	890
Mercedes-Benz W163 (W154/63)	Зайлер, Хеес, Вагнер, Уленхаут	1939	1939	M163	12/2962	60	67	70	4	483	7800	5	318	1470/1410	2730	894
Mercedes-Benz W165 (Voiturette)	Зайлер, Хеес, Вагнер	1939	1939	M164	8/1493	90	64	58	4	278	8250	5	285	1340/1280	2450	720
Mercedes-Benz W196	Шеренберг, Крауз, Гассманн	1954	1954–1955	M196	8/2496	70	76	68,8	4	260	8500	5	280	1340/1346	2350/2150	758



Победы автомобилей Daimler, Benz и Mercedes в автогонках 1894-1955 гг.:

Год	Класс	Гонка	Трасса	Пилот	Автомобиль
1897	FL	Арона-Стреса-Арона		Джузеппе Кобьянки	Benz
1899	FL	Франкфурт-Кельн		Фриц Хельд	Benz
	FL	Берлин-Лейпциг		Фриц Хельд/Райхард Бенц	Benz 12 hp
	FL	Тревизо-Одерцо-Тревизо		Андреа Антонини	Benz
1990	FL	Манхайм-Пфорцхайм-Манхайм		Фриц Хельд	Benz
	FL	Зальцбург-Линц-Вена		Ричард фон Штерн	Daimler 24 hp
	FL	Франкфурт	"Оберфорстхауз"	Райхард Бенц	Benz 16 hp
1901	FL	Ницца-Салон-Ницца		Вильхельм Вернер	Mercedes 35 hp
1902	FL	Франкфурт	"Оберфорстхауз"	Вильхельм	Mercedes-Simplex 40 hp
1903	FL	"Гордон Беннетт-Трофи"	Эти	Камиль Женатзи	Mercedes 85 hp
	FL	Франкфурт	"Оберфорстхауз"	Вилли Пидж	Mercedes 60 hp
1904	FL	Франкфурт	Эти	Вилли Пидж	Mercedes-Simplex 60 hp
1907	FL	Арденны	Бастон	Пьер де Катерс	Mercedes
1908	FL	Санкт-Петербург-Москва		Виктор Эмери	Benz GP
	FL	ГП Франции	Дьепп	Кристиан Лотеншлягер	Mercedes GP
1910	FL	Американский ГП	Саванна	Дэвид Брюс-Браун	Benz GP
1912	AAA	"Элджин Нэшнл-Трофи"	Элджин	Ральф де Пальма	Mercedes GP
	AAA	"Кубок Вандербиля"	Милуоки	Ральф де Пальма	Mercedes GP
1914	AAA	"Кубок Вандербиля"	Санта-Моника	Ральф де Пальма	Mercedes GP
	FL	ГП Франции	Лион	Кристиан Лотеншлягер	Mercedes 18/100
	AAA	"Элджин Нэшнл-Трофи"	Элджин	Ральф де Пальма	Mercedes 18/100
1915	AAA	"500 миль Индианаполиса"	Индианаполис	Ральф де Пальма	Mercedes 18/100
1921	FL	ГП джентльменов	Брешия	Джулио Масетти	Mercedes 18/100
1922	FL	"Тарга-Флорио"	"Мадонья"	Джулио Масетти	Mercedes 18/100
1924	FL	"Тарга-Флорио"	"Мадонья"	Кристиан Вернер	Mercedes 1924 TF
	FL	"Кубок Флорио"	"Мадонья"	Кристиан Вернер	Mercedes 1924 TF
1925	FL	Солигюд	Солигюд	Отто Мерц	Mercedes 1924 TF
1926	FL	Солигюд	Солигюд	Отто Мерц	Mercedes 1924 GP
	FL	ГП Германии	АФУС	Рудольф Караччиола	Mercedes
1927	FL	"Инаугурационная гонка"	"Нюрбургринг"	Кристиан Вернер	Mercedes-Benz GP
	FL	ГП Германии	"Нюрбургринг"	Отто Мерц	Mercedes-Benz GP
1928	FL	ГП Германии	"Нюрбургринг"	Рудольф Караччиола/Кристиан Вернер	Mercedes-Benz SS
	FL+SC	ГП Львова	Львов	Ханс Штук	Mercedes-Benz SSK
	FL+SC	ГП Германии	"Нюрбургринг"	Рудольф Караччиола	Mercedes-Benz SSKL
	FL+SC	"АФУСские гонки"	АФУС	Рудольф Караччиола	Mercedes-Benz SSKL
1932	FL+SC	ГП Финляндии	Хельсинки	Пьер-Виктор Виденгрэн	Mercedes-Benz SSK
	FL+SC	"АФУСские гонки"	АФУС	Манфред фон Браухич	Mercedes-Benz SSKL
1933	FL+SC	ГП Финляндии	Хельсинки	Карл Эбб	Mercedes-Benz SSK
1934	GP	"Эйфельские гонки"	"Нюрбургринг"	Манфред фон Браухич	Mercedes-Benz W25/34
	GP+FL	"Колпа Ачербо"	Пескара	Луиджи Фаджиоли	Mercedes-Benz W25/34
	GP	ГП Италии	Монца	Рудольф Караччиола/Луиджи Фаджиоли	Mercedes-Benz W25/34
	GP	ГП Испании	Ласарте	Луиджи Фаджиоли	Mercedes-Benz W25/34
1935	GP	ГП Монако	Монте-Карло	Луиджи Фаджиоли	Mercedes-Benz W25/35
	GP+FL	ГП Триполи	Триполи	Рудольф Караччиола	Mercedes-Benz W25/35
	FL+SC	ГП Финляндии	Хельсинки	Карл Эбб	Mercedes-Benz SSK
	GP+FL	"АФУСские гонки"	АФУС	Луиджи Фаджиоли	Mercedes-Benz W25/35
	GP	"Эйфельские гонки"	"Нюрбургринг"	Рудольф Караччиола	Mercedes-Benz W25/35
	GP	ГП Франции	Монлери	Рудольф Караччиола	Mercedes-Benz W25/35
	GP	ГП Пеня-Рина	Монжуик	Луиджи Фаджиоли	Mercedes-Benz W25/35
	GP EC	ГП Бельгии	Спа	Рудольф Караччиола	Mercedes-Benz W25/35
	GP EC	ГП Швейцарии	Бремгартен	Рудольф Караччиола	Mercedes-Benz W25/35
	FL+SC	ГП Эстонии	Таллинн	Карл Эбб	Mercedes-Benz SSK
	GP EC	ГП Испании	Ласарте	Рудольф Караччиола	Mercedes-Benz W25/35
1936	GP EC	ГП Монако	Монте-Карло	Рудольф Караччиола	Mercedes-Benz W25/36
	GP	ГП Туниса	Картаже	Рудольф Караччиола	Mercedes-Benz W25/36
1937	GP+FL	ГП Триполи	Триполи	Херманн Ланг	Mercedes-Benz W125
	GP+FL	"АФУСские гонки"	АФУС	Херманн Ланг	Mercedes-Benz W25/36
	GP EC	ГП Германии	"Нюрбургринг"	Рудольф Караччиола	Mercedes-Benz W125
	GP EC	ГП Монако	Монте-Карло	Манфред фон Браухич	Mercedes-Benz W125
	GP	ГП Швейцарии	Бремгартен	Рудольф Караччиола	Mercedes-Benz W125
	GP EC	ГП Италии	Ливорно	Рудольф Караччиола	Mercedes-Benz W125
	FL	ГП Чехии	Брно	Рудольф Караччиола	Mercedes-Benz W125
	FL+SC	"Каластайаторпанайо"	Хельсинки	Карл Эбб	Mercedes-Benz SSK
1938	GP+FL	ГП Триполи	Триполи	Херманн Ланг	Mercedes-Benz W154
	GP	ГП Франции	Реймс	Манфред фон Браухич	Mercedes-Benz W154
	GP EC	ГП Германии	"Нюрбургринг"	Дик Симен	Mercedes-Benz W154
	GP+FL	"Колпа Чичано"	Монтенеро	Херманн Ланг	Mercedes-Benz W154
	GP+FL	"Колпа Ачербо"	Пескара	Рудольф Караччиола	Mercedes-Benz W154
	GP EC	ГП Швейцарии	Бремгартен	Рудольф Караччиола	Mercedes-Benz W154
1939	GP	ГП По	По	Херманн Ланг	Mercedes-Benz W154/63
	GP+FL	ГП Триполи	Триполи	Херманн Ланг	Mercedes-Benz W154/63
	GP	"Эйфельские гонки"	"Нюрбургринг"	Херманн Ланг	Mercedes-Benz W154/63
	GP EC	ГП Бельгии	Спа	Херманн Ланг	Mercedes-Benz W154/63
	GP EC	ГП Германии	"Нюрбургринг"	Рудольф Караччиола	Mercedes-Benz W154/63
	GP EC	ГП Швейцарии	Бремгартен	Херманн Ланг	Mercedes-Benz W154/63
1954	F1 WC	ГП Франции	Реймс	Хуан Мануэль Фанхио	Mercedes-Benz W196
	F1 WC	ГП Германии	Сильверстоун	Хуан Мануэль Фанхио	Mercedes-Benz W196
	F1 WC	ГП Швейцарии	Бремгартен	Хуан Мануэль Фанхио	Mercedes-Benz W196
	F1 WC	ГП Италии	Монца	Хуан Мануэль Фанхио	Mercedes-Benz W196
1955	F1 WC	ГП Аргентины	Буэнос-Айрес	Хуан Мануэль Фанхио	Mercedes-Benz W196
	SC	"Милле-Милья"	Брешия-Рим-Брешия	Деннис Джентинсон	Mercedes-Benz 300SLR
	SC	"Эйфельские гонки"	АФУС	Хуан Мануэль Фанхио	Mercedes-Benz 300SLR
	F1 WC	ГП Бельгии	Спа	Хуан Мануэль Фанхио	Mercedes-Benz W196
	F1 WC	ГП Нидерландов	Зандфорт	Хуан Мануэль Фанхио	Mercedes-Benz W196
	F1 WC	ГП Великобритании	Энтри	Хуан Мануэль Фанхио	Mercedes-Benz W196
	F1 WC	ГП Италии	Монца	Хуан Мануэль Фанхио	Mercedes-Benz W196
	SC	ГП Швеции	Кристианштадт	Хуан Мануэль Фанхио	Mercedes-Benz 300SLR
	SC	"Турист-Трофи"	Дандрод	Хуан Мануэль Фанхио	Mercedes-Benz 300SLR
	SC	"Тарга-Флорио"	Пикколо	Хуан Мануэль Фанхио	Mercedes-Benz 300SLR
				Питер Коллинз	Mercedes-Benz 300SLR

FL – Формула-Либер, SC – спортивные автомобили, GP EC – ГП чемпионата Европы, F1 WC – чемпионат мира Ф-1

Его борьба

"Без борьбы нет победы"
Манфред фон Браухич



"Я счастлив, что живу в государстве, которое изо дня в день ведет священную борьбу за мир, и никогда не устану участвовать в ней. Я знаю, что любой час ослабления этой борьбы — это проигрышный тас. Жизнь слишком прекрасна и драгоценна, чтобы отдать ее просто так!" Поставив восклицательный знак, Браухич устало откинулся на спинку кресла. Законченная книга подвела итог 58 годам его жизни — жизни, вместившей такое множество событий, какого хватило бы на десяток сограждан. И произошли они столь стремительно, что зачастую было просто некогда остановиться и проанализировать случившееся.

1912 год... Семья гвардейского офицера, фон Браухича, вилла флигель-адъютанта кайзера Вильгельма I переезжает из Франкфурта-на-Одере в Берлин, к новому месту его службы и поселяется в особняке в западной части города. За столом и при гостях в доме общались только на французском языке, как это повелось в аристократической среде со времен Фридриха II Барбароссы. Дома царил чисто

солдатские дисциплина и послушание — любое указание главы семейства выполнялось быстро и четко. Так было до войны, так осталось и после того, как тяжело раненный полковник фон Браухич вернулся с фронта. Поражение Пермины в Первой мировой и свержение кайзера вся семья переживала как катастрофу вселенского масштаба. Будучи до мозга костей военным, отец желал видеть офицерами и своих сыновей. Дождаться исполнения своей мечты полковнику фон Браухичу было не суждено — в феврале 25-го он неожиданно скончался от инсульта.

Военным ремеслом Манфред начал овладевать в одной из частей "Добровольческого корпуса", размещенной в Гроневальде, пригороде Берлина, но менее чем через год под давлением стран Антанты Рейхсвер был распущен и Браухич-младший вступает в ряды рейхсвера. Вскоре он становится курсантом Дрезденского военного училища. Чем ближе Манфред знакомился с военной жизнью, тем больше разочаровывался в ней. Очень быстро презы юности развелись как дым, и понял, что не в силах тянуть эту

5 февраля 2003 года на 98-м году жизни умер Манфред фон Браухич, один из самых знаменитых немецких гонщиков 30-х годов. Перечень его достижений не столь внушительный, как у Карачиоли или Розмайера, но постоянное стремление бороться за победу даже в самой безнадежной ситуации обессмертило его имя в истории автоспорта.



Выходец из семьи немецкого офицера, фон Браухич, тем не менее, предпочел автоспорт уготованной ему карьере военного

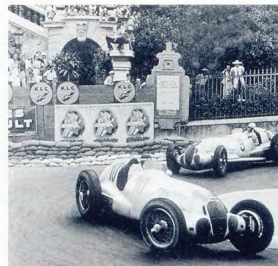
состязаниях стартуют такие высокорейсовые аристократы, как принц Херманн-Луи Липпич-Амбург, Ханс-Штук фон Вилли, Ханс-Иоахим фон Морген, итальянский граф Дучино Мазетти, богемский принц Иран Кристиан Лобкович, польский граф Станислав Чайковский... В те времена иногда казалось, что читаешь не стартовый лист, а "Тотский альманах".

При финансовой помощи кузена в 1930 году приобретает более мощный Mercedes SSK, на котором Браухич участвует в самых различных состязаниях по всему в Германии, а затем — и за рубежом. Пополняется список побед, накапливается опыт. Самым большим достижением того периода стало третье место в "Международных АФУСских гонках" 1931 года, где Манфред пропустил перед собой Карачиоли на заводском Mercedes SSK и фон Морген на "чистоварном" 5-литровом Bugatti 51. В том же году экономический кризис, начавшийся в конце октября 29-го с паникой на Нью-Йоркской бирже, достиг Европы, и к концу сезона Манфред столкнулся с проблемой — денег на дальнейшие старты не было и не предвиделось, а кузен тактично, но твердо наметнул, что пора бы либо вернуть машину, либо ее выкупить. И тогда Браухич решил поставить все на одну карту и поправить свои дела в "АФУСских гонках", проходивших в конце мая 1932 года.

Для состязаний Манфред приобрел Mercedes SSK кузена обтекаемым одноместным кузовом по проекту инженера-аэродинамика фон Кенинг-Факсенфельда. Пресса сразу окрестила машину "сигарой" или "цепсином". Для того чтобы расплатиться за готовый кузов, Браухичу пришлось заплатить 500 марок у своего механика. Однако он надеялся, что, финишировав вторым или третьим, сможет отдать долг и выкупить автомобиль у родственника. Деятнадцатого мая, за три дня до гонок Манфред в компании со Штукном, Дрейфусом, Малькольмом Кэмбеллом, Карачиоли и Лобковичем зашли в "Рокс-бар", где частенько собирались

длинку всю жизнь, Браухич ищет возможность покинуть военную службу. Не было бы счастья, да несчастье помогло, — летом 1929 года он попадает на мотоцикле в тяжелую аварию, закончившуюся несколькими неделями пребывания в госпитале. Медицинская комиссия после освидетельствования фантомнера фон Браухича признала его негодным к дальнейшей военной службе.

Восстанавливать силы Манфред приехал в поместье своего кузена Ганса фон Циммермана, где к своему огромному удовольствию обнаружил гараж с двумя автомобилями, один из которых — спортивный Mercedes SS. Браухич срочно сдает экзамен на право управления машиной и с разрешения родственника участвует на "Белом слоне" в горных гонках под Гайсбергом. Первый же старт Манфреда увенчался победой, и с тех пор главным смыслом его жизни становятся автогонки... Нельзя сказать, что родственники восприняли эту новость с радостью, но их сопротивление было недолгим. Самым весомым аргументом, убедившим родных, стало то, что в автомобильных



Манфред опережает Рудольфа Карачиоли на Гран При Монако 1937 года. Карачиоли был признанным лидером команды, но эта гонка закончилась победой фон Браухича



Манфред входил в число лучших гонщиков довоенной Европы. Слева направо: фон Браухич, Каутц, Нуволари, Мюллер

разного рода знаменитости. Оказался здесь и известный берлинский предсказатель Эрик Гануссен, послуживший прототипом главного героя романа Фейхтвангера "Братья Лаутензак". Естественно, что гонщики попросили его предсказать исход состязаний. После недолгих раздумий Эрик написал что-то на листочке, вложил его в конверт, который передал бармену с просьбой вскрыть только после финиша соревнований. Затем, повернувшись к пилотам, Гануссен сказал: "Сегодня за этим столом сидит будущий победитель, но один из вас погибнет. Я написал оба имени". Мрачный прогноз Гануссена произвел на всех спортсменов тяжелое впечатление...

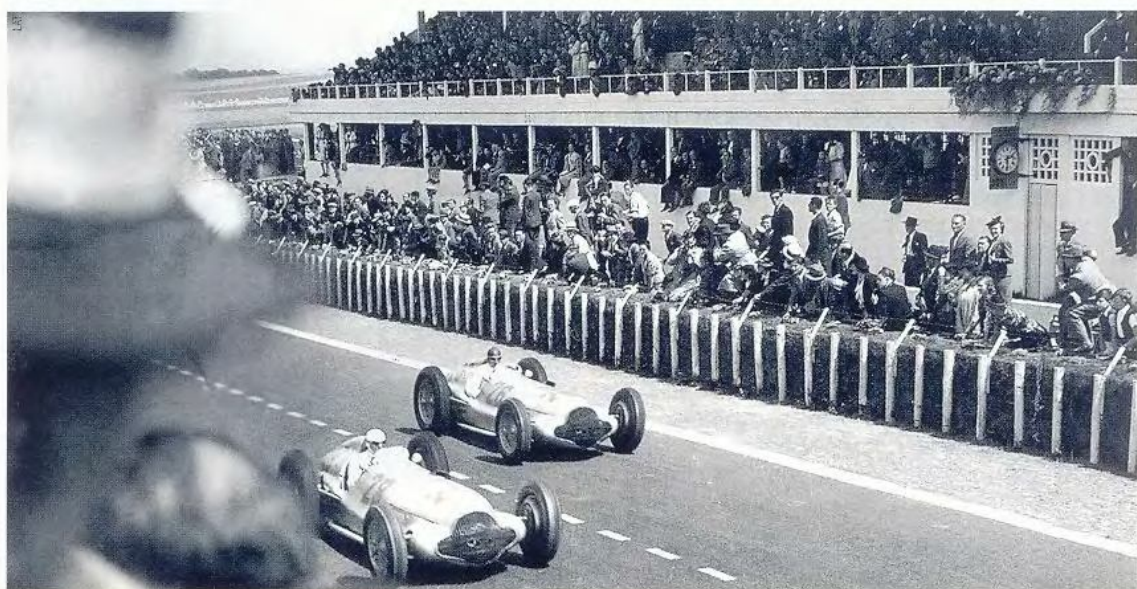
Трагедия произошла вскоре после старта – перед входом в Северный поворот вылетает с трассы Bugatti князя Лобковича. Иржи, выброшенный из кокпита в тот момент, когда его автомобиль "крутил салют", погиб на месте. На пятом круге лидером становится Карачиола на Alfa Romeo Monza команды Энцо Феррари, преследуемый Браухичем. Благодаря обтекаемому кузову Манфреду удавалось разгонять свою машину на прямых участках трассы до 220 км в час. Alfa и "цепелин", словно связанные одной ниткой, проходят круг за кругом по Северной "шпильке". В последнем повороте дистанции Браухич вдавил педаль "газа" в пол и пересек финиш на 2,5 секунды раньше своего соперника. Эти несколько мгновений принесли ему 25 тысяч марок и международную славу. Вечером он вспомнил о записке Гануссена и позвонил бармену "Рокси-бара". Тот распечатал конверт и прочитал: "Браухич – Лобкович"...

Возможности Mercedes-Benz W154 позволяли гонщикам команды решать исход большинства гонок в "междоусобной" борьбе. Ланг (№ 28) опережает фон Браухича на Гран При Франции 1938 года. Но на финише первым будет все-таки Манфред

Манфред так никогда и не узнал, было ли это гениальным предвидением, ловким обманом или случайностью – в начале 33-го труп Эрика нашли в лесу в пригороде столицы. Ходили слухи, что Гануссен за несколько недель до поджога рейхстага по указанию своих нацистских друзей предсказал это событие. После пожара, давшего фашистам повод начать репрессии против инакомыслящих, Эрик оказался неудобным свидетелем, и его поспешили убрать.

Победа на АФУСе позволила не только расплатиться с долгами и выкупить машину, но обеспечить и другие доходы. Сразу после гонок берлинская киностудия UFA предложила Браухичу сыграть главную роль в фильме "Борьба", который добавил ему денег и славы. А популярность тоже можно выгодно продать. Для ведения таких дел потребовался помощник, и им стал его младший брат Харальд, который помимо коммерческих обязанностей взвалил на себя роль пресс-секретаря и историографа, аккуратно собирая статьи и заметки, в которых хоть мельком упоминался Манфред. 27-летний гонщик стал желанным гостем в берлинском "высшем свете", где ему довелось встретиться со многими интересными людьми. На одном из раутов он познакомился с руководителем баварского представительства Daimler-Benz Верлином. Манфред пожаловался ему на развал в немецком автоспорте и отсутствие конкурентоспособных машин. В ответ Верлин предложил организовать встречу с Адольфом Гитлером, руководителем рвавшейся к власти национал-социалистической партии, обещавшим в интересах Германии изменить лицо всей Европы. Встреча состоялась, и будущий фюрер заверил гонщика, что после прихода к власти он обратит самое пристальное внимание на развитие автомобильной промышленности и спорта. Тогда Манфред не воспринял эти слова всерьез, но 30 января 1933 года нацисты победили на выборах в рейхстаг и у него появилась надежда, что новый рейхскандидер не забудет свое обещание...

"АФУСские гонки" 1933 года принесли разочарование – Браухич, считавшийся фаворитом, отстал от победителя Акилле Варци почти на четверть часа и занял в итоге лишь пятое место. Причиной тому стали покрышки, не выдержавшие его рискованного стиля прохождения поворотов. В результате Манфреду пять раз пришлось заезжать в боксы для их замены. После финиша он неожиданно получил письмо от руководителя только созданного имперского министерства пропаганды Йозефа Геббельса. "Дорогой герр Браухич! – говорилось в нем. – Мы, правда, не победили, но я все же хочу от всего сердца поблагодарить Вас за то, что, несмотря на технические дефекты, Вы не прекратили гонки и продолжали бороться за Вашу фирму и за германский флаг. А это тоже победа – победа воли и характера, и у Вас есть все основания гордиться ею. С сердечным





приветом, Ваш доктор Геббельс". Уже тогда Манфред не питал иллюзий относительно причин, побудивших новоиспеченного министра написать это послание, — он стал лучшим немецким пилотом в этих состязаниях (места перед ним заняли итальянцы и поляк), и пришедшим к власти нацистам, конечно, хотелось продемонстрировать свою заботу о германском спорте, — но все равно было приятно. Ко всему прочему письмо косвенно подтверждало, что Гитлер помнит об их разговоре.

Горечь поражения на берлинской трассе была подслащена серией побед в горных гонках на Кессельберге, Габельбахе, Шауинсланде и Вюргау. Браухич стал одним из последних гонщиков, которому удавалось выигрывать на устаревшем Mercedes SSK.

Гитлер выполнил свое обещание — уже в 33-м министерство транспорта выделило фирмам Daimler-Benz и Auto Union по 250 тысяч марок на разработку новых гоночных автомобилей. Однако при огромных расходах на содержание заводских команд — от 3 до 4 миллионов марок в год — эта сумма выглядела настоящей подачкой. Слава Богу, к этому времени экономическая ситуация значительно улучшилась и для завоевания зарубежного рынка немецким автопроизводителям стала необходима действенная реклама выпускаемой продукции. А лучшего подтверждения ее качества, чем успехи на гоночных трассах, не было. Браухич никогда не мог понять, почему большинство историков автомобильного спорта связывает успехи германских машин в 30-е годы только с ничтожными денежными вливаниями нацистов. Разве они не понимают, что тем самым сводятся на нет заслуги конструкторов, создавших первоклассные для своего времени автомобили, и пилотов, добивавшихся на них успехов?

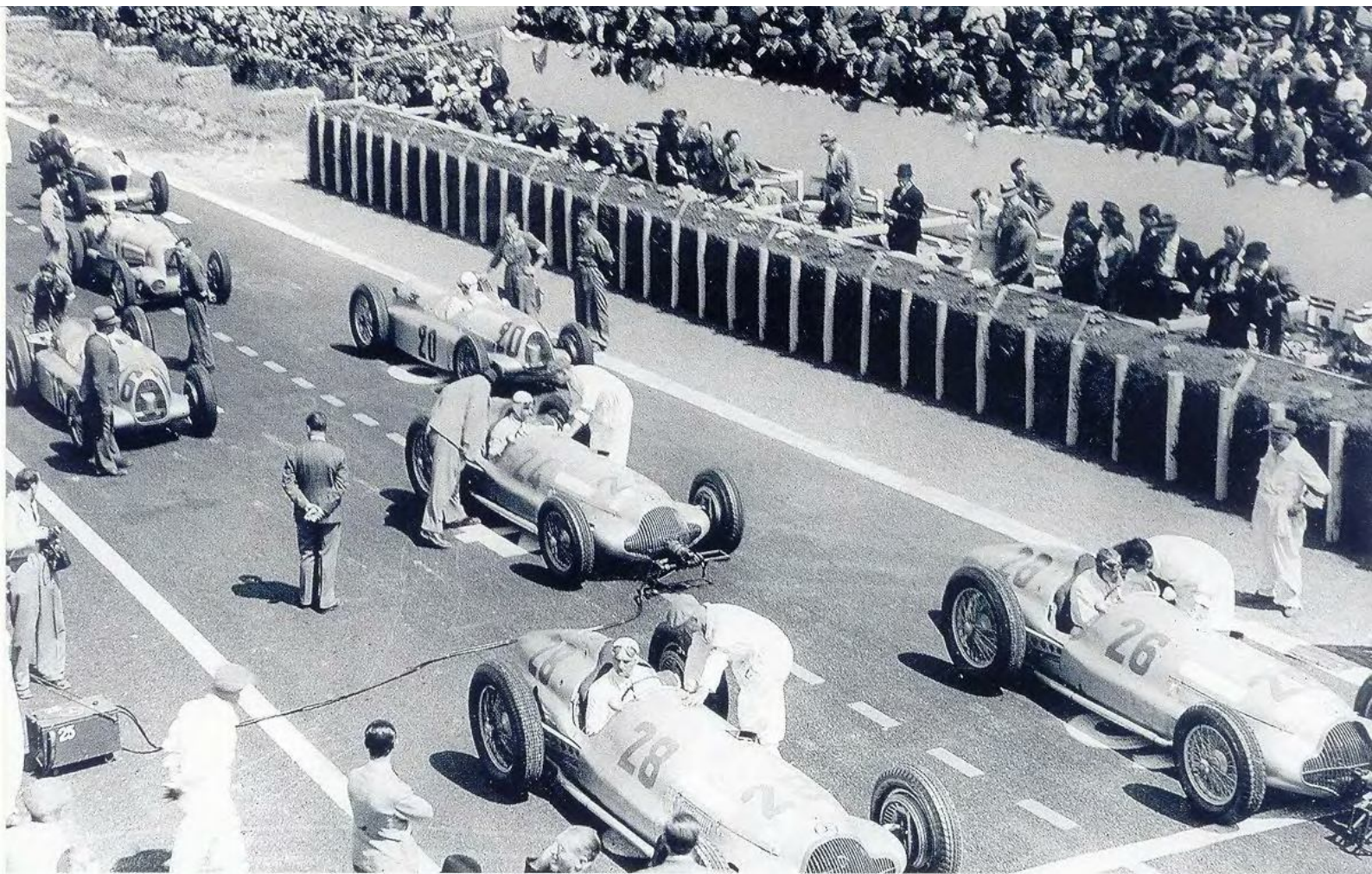
В команду Mercedes-Benz, готовившуюся к сезону 1934 года под руководством Альфреда Нойбауэра, вошли Рудольф Караччиола, итальянский ас Луиджи Фаджиоли

и фон Браухич. Для Манфреда день подписания контракта со штутгартской фирмой стал самым счастливым днем в его жизни. И буквально на следующий же день он включается в тесты, проводимые в Монце. Дебют новых автомобилей серии W25 состоялся в начале июня в "Эйфельских гонках", организованных на "Нюрбургринге". Здесь и произошел знаменитый эпизод, "окрасивший" целую эпоху автоспортивной истории в серебро. И, оказывается, фон Браухич сыграл в этом историческом моменте заметную роль.

На контрольном взвешивании, проводимом вечером накануне соревнований, выяснилось, что масса машин превышает максимально допустимую на 1 кг. О том, чтобы снять какую-либо деталь с автомобиля, нечего было и думать, и вся команда в унынии собралась вокруг сверкающих белой краской автомобилей. "Даром такой блеск навели, — уныло произнес Браухич. — Вот и нас отлакировали..." Нойбауэра тут же осенило: "Манфред, да вы же гений! Именно в лаке наше спасение!" Всю ночь механики сдирали краску с кузовов машин, и утром они сияли полированным алюминием. На последнем перед началом гонки взвешивании стрелка весов показала норму, и вся команда облегченно вздохнула. С самого начала соревнования складываются удачно для штутгартской команды — впереди "разбойник из Абруцци" Фаджиоли, за ним следует Манфред. На втором круге Нойбауэр дает итальянцу сигнал пропустить фон Браухича — первую победу для Mercedes-Benz, причем на германской трассе, должен добыть немецкий гонщик. Луиджи подчиняется диктату менеджера, но на последнем круге демонстративно сходит с дистанции. В результате Манфред приносит команде первую победу, да еще и при первом же старте новых автомобилей.

Так удачно начавшийся для Манфреда сезон 34-го года прервался на тренировках перед Большим Призом

В 1937 году немцы чувствовали себя полными хозяевами в Великобритании. Три Mercedes-Benz W154 и Auto Union C ведут борьбу на Гран При Донингтона. Auto Union Розмайера пришел к финишу первым. Фон Браухич был вторым



Еще один пример германского автоспортивного превосходства. Стартовое поле Гран При Франции 1938 года. Впереди фон Браухич (номер 26), Херманн Ланг (номер 28), Рудольф Караччиола (номер 24). За тремя Mercedes-Benz W154 разместились два Auto Union

Германии. В ходе утренней и дневной "прикидок" он показал лучшее среди всех участников время прохождения круга. После обеда Браухич решает списать еще пару десятых секунды и вновь выкатывает на трассу. Лучшее – враг хорошего: на участке близ Хатценбаха он был ослеплен лучами заходящего солнца, непроизвольно дернул рулем и машина, несколько раз прокрутившись, влетела в придорожную канаву и выполнила, пользуясь авиационным термином, "бочку". Результат этого "полета" – разбитая машина, а у ее водителя – многочисленные переломы и сотрясение мозга. Ранения оказались настолько тяжелыми, что более суток Манфред находился без сознания. Сезон для него практически был закончен: он попытался еще принять участие в Большом Призе Швейцарии, но нагрузка оказалась непосильной (когда его Mercedes с вышедшими из строя тормозами выбыл из борьбы, пилота вытаскивали из кокпита механики) и в завершающих соревнованиях года Браухич уже не стартовал...

Да, эта авария вывела его из борьбы почти на полгода, а руководство фирмы при подписании контракта на следующий год, ссылаясь на потерю им спортивной формы и убытки от разбитой машины, серьезно подрезало финансовые притязания Браухича. Но это его не особо огорчило – главное, что ему снова дали возможность сесть за руль первоклассного автомобиля... Ну а толстяк Нойбауэр заставил вернуть должок за победу в "Эйфельских гонках" годом позже – во время французского Большого Приза в тот момент, когда Манфред собирался атаковать лидировавшего Караччиола. Альфред дал сигнал, запрещавший это делать. Пришлось заканчивать дистанцию вторым, уступив Руди всего полсекунды. Командную тактику в Mercedes никто и никогда не обсуждал, а тот, кто это делал, как Фаджиоли, недолго удерживался в команде...

Два следующих сезона нельзя назвать успешными – 16 стартов и 10 сходов по техническим причинам. В Большом Призе Германии '35 Манфред лидировал до последнего круга, но в знаменитой "Карусели" на его Mercedes

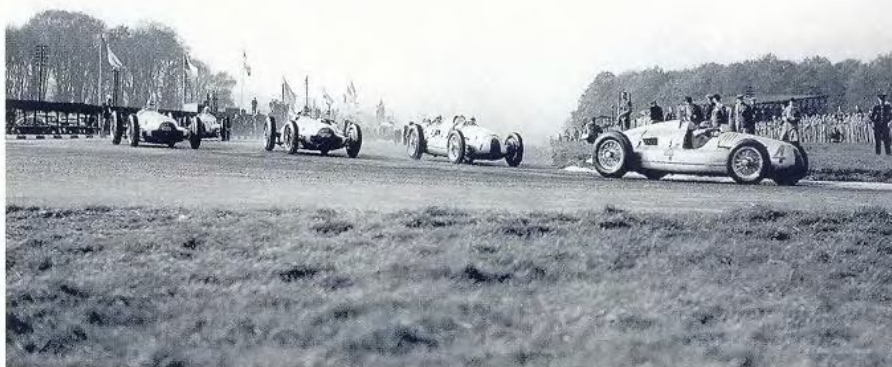
лопнула левая задняя покрышка, а за 500 метров до финиша в клочья разлетелась и правая. На одних ободьях Браухич допелся до финиша пятым, а победу праздновал Тацио Нуволари. В швейцарском Большом Призе 1936 года невесть откуда прилетевшая газета залепила радиатор, и с перегретым мотором Манфред был вынужден сойти с дистанции за десять кругов до финиша. В чемпионате Европы 1935 года он стал пятым, а в следующем сезоне сполз на 11-е место. В довершение к неудачам на гоночных трассах в январе 36-го у Браухича произошел неприятный инцидент с руководителем "Гитлерюгенда" Ширахом – гонщик влепил нацистскому функционеру пощечину. Скандал удалось замять – Ширах признал себя виновным и даже прислал Манфреду письменные извинения, – но слухи о нем просочились за рубеж и Браухич был неприятно удивлен, прочитав в одной из парижских газет заголовок на первой полосе: "Автомобильный ас дал пощечину руководителю имперской молодежи".

Надо заметить, что взаимоотношения властей и спортсменов не отличались пламенной любовью. Нацисты всячески старались демонстрировать свою заботу о развитии автоспорта и взяли его под свою усиленную опеку, поручив руководителю национал-социалистического моторизованного корпуса (NSKK) отставному майору Хюнлайн курировать гоночные команды и заниматься выдачей гоночных лицензий. Теперь, чтобы получить документ, позволявший немецкому пилоту стартовать в соревнованиях любого ранга, стало необходимым его вступление в NSKK. Крупные фирмы сами платили за своих гонщиков взносы, и те автоматически становились членами корпуса. Поначалу Хюнлайн и его приближенные пытались даже давать указания спортсменам, а также производить после состязаний "разбор полетов", но, получив дружный отпор, ретировались. Тем не менее на всех официальных церемониях и награждениях пилоты должны были иметь на своих комбинезонах государственную эмблему – орла, держащего в лапах обрамляющий свастику венок. Кроме того, коман-

ды обязались участвовать в автомобильном параде, посвященном открытию в конце января ежегодной Берлинской автомобильной выставки, а затем сопровождать фюрера по экспозиции и присутствовать на торжественном обеде в имперской канцелярии.

Воспоминания о "Хайни со шпорами" – так прозвали Хюнлайна гонщики за его любовь к кавалерийским сапогам с огромными шпорами – всегда вызвали усмешку на лице фон Браухича. Однажды храбрый майор решительно потребовал отказаться от предстартовых прощаний пилотов с женами и подругами, а вместо этого велел сосредотачиваться на предстоящей борьбе. "Германский мужчина не целуется на людях", – таков был лейтмотив его выступления. Спортсмены расценили это как вызов и буквально на следующий день после его пламенного выступления, едва завидя "Хайни со шпорами" в боксах, дружно повыскакивали из машин и демонстративно расцеловались со всеми оказавшимися рядом дамами. Майор побагровел так, будто его вот-вот хватит удар, и вылетел из боксов...

Начало сезона 1937 года у фон Браухича не задалось. В Триполи пришлось сойти с дистанции из-за разлетевшихся в ключья покрышек, на АФУСе удалось выиграть полуфинальный заезд, но в финале на первом же круте Mercedes остановился из-за сломанной коробки передач. В Бельгии подвел двигатель. Только на "Нюрбургринге" удача наконец повернулась к Манфреду лицом – в "Эйфельских гонках" он финиширует третьим, а в Гран При Германии – вторым, отстав из-за непланового пит-стопа от победителя Рудольфа Караччиоли на 46 секунд. Но подлинным триумфом Браухича стал Большой Приз Монако, где произошла фантастическая дуэль между ним и его другом-соперником Караччиолой. Словно связанные невидимой нитью автомобили Караччиоли и Браухича мчались по узким улочкам Монте-Карло, не уступая друг другу ни миллиметра. Напрасно Нойбауэр, опасавшийся схода обоих своих подопечных, непрерывно сигнализировал им: "Медленнее!" Они, опьяненные борьбой, попросту не замечали подаваемых из боксов сигналов. После более чем трехчасовой борьбы с покрытыми кровавыми мозолями руками Манфред первым закончил дистанцию, опередив Караччиолу на 46 секунд. В азарте схватки оба гонщика обошли своего ближайшего соперника – Кристиана Каутца на Mercedes-Benz W125 – на два круга и впервые в истории Гран При Монако показали среднюю скорость прохождения дистанции более 100 км/час. Похожая по накалу страстей битва произошла и на английской трассе "Донингтон", где Браухичу пришлось сражаться с лидером Auto



Union Берндтом Розмайером. Обе машины просто летели по трассе, взмывая на переломах дороги в воздух и проходя с невероятными заносами повороты. Оба показали рекордное время прохождения круга, но на финише Манфред все-таки уступил своему противнику 37,5 с. В Швейцарии пришлось довольствоваться третьим местом вслед за товарищами по команде Караччиолой и Лангом – Нойбауэр, видимо, еще не отошедший от стресса, который ему устроили его подопечные в Монте-Карло, категорически запретил Браухичу атаковать коллег. В результате после завершения чемпионата Европы 1937 года Манфред в общем зачете стал вторым, уступив всего два очка Караччиоле. Свой успех он повторяет в европейском первенстве следующего года, проходившем уже под воинственный грохот барабанов вермахта, возглавляемого его дядей Вальтером фон Браухичем. О том, что пороховая бочка, которую представляла тогдашняя Европа, вот-вот рванет, он не задумывается. В конце августа 39-го по две машины Mercedes-Benz и Auto Union отправляются на розыгрыш первого Большого Приза Югославии, намеченный на 3 сентября. На второй день тренировок радио приносит весть о вторжении немецких войск на территорию Польши. Гонки по улицам Белграда, несмотря ни на что, состоялись. В борьбе за победу сцепились Браухич на Mercedes и Нуволари на Auto Union. Стартовавший с первой позиции Манфред искусно перекрывал "желтому дьяволу" все возможности для обгона. До финиша оставалось совсем немного, когда машину немца развернуло на 180°. Пока Манфред подыс-

Гран При Донингтона 1938 года. Тацио Нуволари и Херманн Мюллер на Auto Union D опережают два Mercedes-Benz W154 Манфреда фон Браухича и Дика Симена



Старания отставного майора Хюнлайна, курировавшего автоспорт в качестве представителя правящей партии, ввести "новый порядок" немецкие гонщики воспринимали довольно скептически, хотя и соглашались соблюдать "внешние приличия". Фон Браухич рапортует "Хайни со шпорами" об очередной победе



3 сентября 1939 года. Манфред фон Браухич "пилотирует" свой автомобиль на Гран При Югославии, последнем Большом Призе довоенной Европы. На следующий день Великобритания объявила войну Германии

квивал место для обратного разворота, Таццо проскочил мимо и финишировал первым. Через 7,6 с дистанцию закончил Браухич...

Война обрушилась на Манфреда как гром среди ясного неба. Только теперь он осознал, что жил совсем в другом мире, мире гонок и машин, не зная или не желая знать всего того, что происходило вокруг... Возвращаясь домой из Югославии, он заехал за советом в Швейцарию к своему другу Караччиоло. Тот предложил Браухичу остаться у него, но у Манфреда оставались в Германии мать с братом и нацисты нашли бы возможность заставить его вернуться в Фатерланд. По приезде в Берлин он, благодаря своему близкому знакомству с прославленным асом Первой мировой войны генералом Эрнстом Удетом, становится секретарем по особым поручениям при техническом руководстве авиапромышленностью, а затем референтом в танковой комиссии при министерстве вооружений. Конец войны застал его в своем доме в Баварии, куда они приехали с матерью и невестой Пизелой...

Американцы, не церемонясь, выкинули их на улицу. Работы не было, так же как и не было перспектив на возрождение в ближайшее время автомобильных состязаний. Лишь после финансовой реформы 1948 года жизнь улучшилась – Браухичу возвратили его дома, а акции, которые он приобрел по совету знакомых промышленников еще перед войной, стали приносить неплохой доход. Осенью того же года возобновилась деятельность Всегерманского

автоклуба, и Манфреда избирают спортивным президентом. Не без его деятельного участия в скором времени ADAC был принят в Международную автомобильную Федерацию. Однако по уставу клуба ни один член его руководства не имел права участвовать в автомобильных состязаниях, и Манфред вскоре подает в отставку – он еще надеется сесть за руль гоночного автомобиля.

Весной 1950 года Браухич подписывается под считавшимся на Западе "коммунистической агиткой" "Стокгольмским воззванием о мире", в котором требовалось запретить атомное оружие и считать военными преступниками тех правителей, которые первыми применяют его. Этот поступок не укрылся от всевидящего ока властей ФРГ, начавших вслед за Соединенными Штатами "охоту на ведьм" (заметьте, что многие страны мира, втянутые в холодную войну, занялись в те годы борьбой с инакомыслием). Дальнейшие поступки Манфреда еще больше укрепляют подозрения боннской юстиции: поездка в составе западногерманской делегации в ГДР на зимние спортивные игры и встреча там с тогдашними ее руководителями Пиком и Ульбрихтом, призыв к молодежи ФРГ приехать на III Всемирный фестиваль молодежи, организованный в Восточном Берлине в 52-м, и активное участие в его проведении, организация и руководство Комитетом за единство и свободу в германском спорте... Чтобы преподать урок всем инакомыслящим, было решено ударить по "коммунисту" Браухичу "из всех калибров". Для начала еженедельник Munchener Illustrierte объявил его "врагом государства номер один". За Манфредом установили постоянное полицейское наблюдение, а издатель, собиравшийся выпустить мемуары гонимца "Борьба за метры и секунды", под давлением Ведомства по охране конституции разрывает контракт. Книга появилась в восточногерманском издательстве Verlag der Nationen, что дало повод натравить на Браухича налоговое ведомство, хотя между обеими Германиями и существовало соглашение, исключавшее двойное налогообложение. В марте 53-го Манфреда по обвинению в государственной измене помещают в следственный изолятор Мюнхена. Через три недели, не найдя никаких доказательств шпионской деятельности гонимца и возглавляемого им комитета, полицейские власти отпускают его, но ненадолго – уже в сентябре Браухич вновь в тюрьме. Произвол, чинимый в отношении знаменитого гонимца, которого еще помнили многие немцы, вызвал волну протестов в обеих Германиях. В конце марта 54-го власти вынуждены выпустить его на свободу. Однако отступать боннская юстиция была не намерена, и Браухичу становится известно, что против него готовится

По разным причинам гонимец, выигравший для заводской команды ее первый Гран При, так и не стал ее первым пилотом, ни разу ему не покорился титул чемпиона Европы, и запомнился фон Браухич не столько числом побед, сколько жадной борьбы за них



Манфред фон Браухич (Германия)

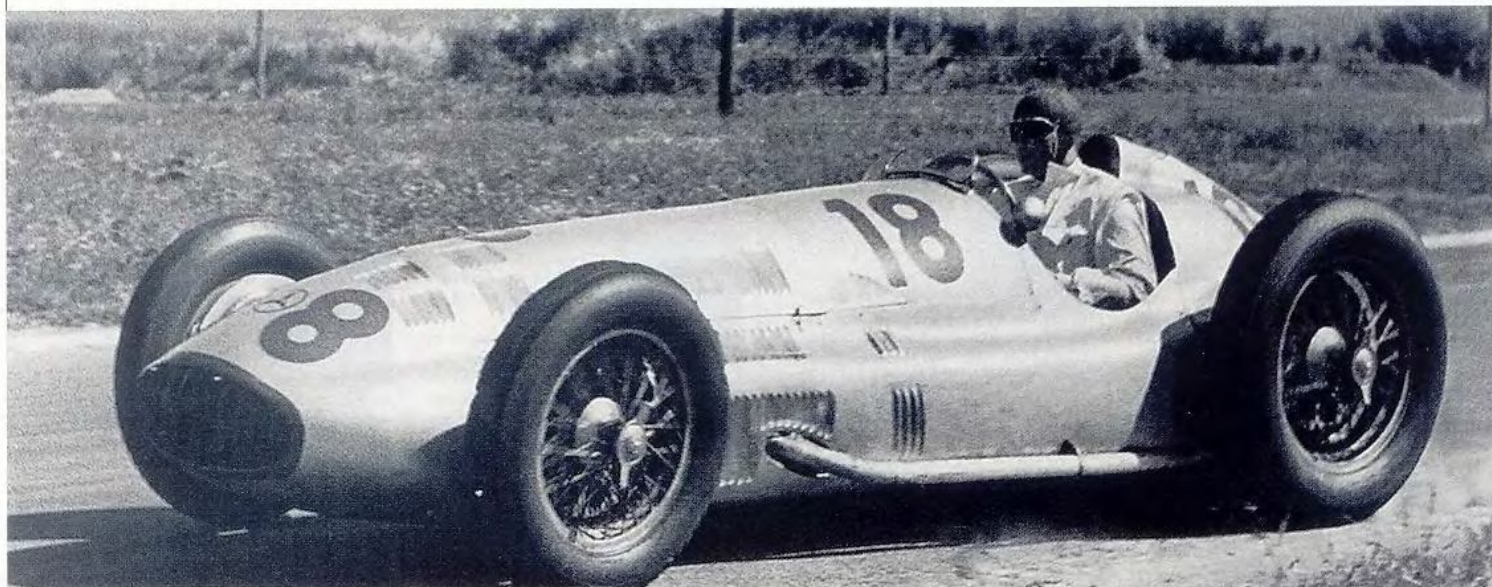
Дата рождения 15 августа 1905 года
 Место рождения Гамбург, Германия
 Дата смерти 5 февраля 2003 года
 Место смерти Графенварт, Тюрингия, Германия
 Первый старт 1929 г., горные гонки под Гайсбергом, Австрия

Всего за карьеру:
 Гран При 49
 Стартов в Гран При 46
 Побед 3

Карьера в автоспорте

1929–1933 гг. На частных Mercedes участвовал в самых различных кольцевых и горных гонках в Европе. Выиграл горную гонку под Гайсбергом (Mercedes SSK) в 1929 г., "АФУСские гонки" (Mercedes SSKL) в 1932 г. В конце 1933 г. стал заводским пилотом Daimler-Benz

1934 г. Гонки Гран При, провел 6 Гран При за команду Daimler-Benz, одна победа ("Эйфельские гонки")
 1935 г. Гонки Гран При, провел 11 Гран При за команду Daimler-Benz, 24 очка, 5-е место в чемпионате Европы
 1936 г. Гонки Гран При, провел 6 Гран При за команду Daimler-Benz, 24 очка, 11-е место в чемпионате Европы
 1937 г. Гонки Гран При, провел 11 Гран При за команду Daimler-Benz, одна победа (ГП Монако), 15 очков, 2-е место в чемпионате Европы
 1938 г. Гонки Гран При, провел 8 Гран При за команду Daimler-Benz, одна победа (ГП Франции), 15 очков, второе место в чемпионате Европы
 1939 г. Гонки Гран При, провел 7 Гран При за команду Daimler-Benz, 19 очков, 4-е место в чемпионате Европы



очередное дело. Взвесив все "за" и "против", он с помощью знакомых перебирается в Восточную Германию. Его жена последовать за ним не рискнула...

Правильно ли он поступил? Однозначного ответа на этот вопрос Браухич дать не мог. Антикоммунистическая истерия в те дни достигла пика и, если бы он остался, то, скорее всего, попал бы в жернова боннской юстиции. И "выплонули" бы они его либо в психушку, либо в тюрьму, потому что никогда, ни за какие посулы он не стал бы просить о пощаде, клеветать на своих товарищей по Комитету и уверять всех, что он ошибался. Правда, его отъезд фактически убил Гизелу — она не выдержала свалившихся на нее испытаний и в сентябре 57-го покончила жизнь самоубийством. Размышления о правильности поступков и заставили его засесть за эту книгу, в которой он попытался взвесить и оценить свои решения...

Книга Ohne Kampf kein Sieg ("Без борьбы нет победы") вышла в 1963 году. Она выдержала несколько изданий на родине, была переведена на многие языки. С десятилетним опозданием появилась она и на русском языке — по-видимому, наши идеологи никак не могли решиться дать "добро" на публикацию автобиографии пусть и живущего в братской ГДР, но все-таки аристократа, знавшего ведущих деятелей III рейха и имевшего достаточно приличный счет в западногерманских банках (всю свою недвижимость, находившуюся в ФРГ, Браухич продал после смерти жены). Судя по всему, так же настороженно относились к нему и власти ГДР — использовав по максимуму побег в Восточную Германию столь известного диссидента (а ведь после 17 июня 1953 года в основном бежали на Запад), через некоторое время они потеряли к нему интерес. В 1960-м Манфреда избирают президентом Олимпийского комитета ГДР. Он занимается литературной деятельностью, в

1959 году по предложению студии DEFA принимает участие в написании сценария и консультирует съемки фильма Das Grosse Rennen (в нашем прокате — "Соперники за рулем"). В 66-м появляется снятый по его книге телевизионный сериал "Без борьбы нет победы". На полученные гонорары он строит себе дом неподалеку от родного Франкфурта-на-Одере. И тем не менее для властей Восточной Германии он, подобно генералу фон Паулюсу, остается "классово-чуждым элементом" и органы госбезопасности не теряют его из виду.

Проходят годы, и в печати все реже встречается имя Браухича. Лишь иногда в автомобильной прессе мелькнет упоминание, что Манфред присутствовал на чествовании или (что, к сожалению, чаще) на похоронах очередного ветерана. Сменилось уже не одно поколение соседей, и внуки тех, с кем рядом он построил свой дом, уже не знают, что седовласый старик, ежедневно выходящий на прогулку, — прославленный ас гоночных трасс. Тем более что вокруг происходят исторические события — рушится берлинская стена, перестает существовать ГДР, происходит объединение двух немецких государств... Лишь в 1997 году, когда Браухич становится почетным гостем на презентации гоночной команды McLaren-Mercedes, проходившей в берлинском Alexandria-Palace, газеты вспоминают о нем. Некоторые журналисты начинают перебирать события 50-х годов и намекают, что тогда Манфред допустил самую большую ошибку в своей жизни. Но 92-летнего пилота это не волновало — он твердо знал, что всю свою жизнь прожил так, как ему подсказывали честь и совесть. И, может быть, поэтому Бог даровал ему хоть и трудную, но долгую жизнь, до последнего дня сохранив ему силы и разум...

Николай Белоусов

Манфред фон Браухич прожил жизнь яркую и противоречивую. В качестве гонщика Mercedes-Benz он служил олицетворением немецкой мощи. Что не помешало ему после войны оказаться в ФРГ "врагом государства номер один". Впрочем, в далекие предвоенные годы Манфред был просто счастлив оказаться за рулем лучшей гоночной машины своего времени и вряд ли тогда задумывался, куда приведут его неисповедимые пути судьбы



ВСЕ ГОНЩИКИ чемпионатов мира Ф-1

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

Стефан Сарразен/ Stephane Sarrazin (Франция)



Род. 02.11.74 в Баржаке, Франция

Представитель последнего поколения французских пилотов, к сожалению, так и не сумевший закрепиться в Ф-1. Карьеру автогонщика начал в 1986 г. с картинга. В 1991 г. выиграл чемпионат Франции по картингу и через два года дебютировал во французской Ф-Renault (2 призовых места). В 1994 г. выиграл национальное первенство Ф-Renault (5 побед, 3 ПП, 11 призовых мест). В 1995–1997 гг. выступал во французской Ф-3; вице-чемпион Франции 1997 г. (3 победы, 3 ПП). Следующие три сезона провел в МЧ Ф-3000 (2 победы (одна из них в дебютной гонке), 1 ПП, 3 БК, лучший результат — 4-е место в МЧ 1998 г.). В 1998–2001 гг. работал тест-пилотом в Prost, а в 2002 г. занимал тот же пост в Toyota. В 2001–2002 гг. стартовал в "24 часа Ле-Мана" (6-е место в 2002 г.). На ГП Бразилии 1999 г. заменил в кокпите Minardi травмированного Луку Бадеру, однако до финиша своей пока единственной гонки Формулы-1 так и не добрался. Выступал на Minardi M01 (Minardi).

ГП в Ф-1: 1; гонок в Ф-1: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 17-е место — ГП Бразилии 1999 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: —

Победы в других гонках: этапы МЧ Ф-3000 в Ошерс-Лебене в 1998 г. и Будапеште в 1999 г.

Энди (Эндрю) Сатклифф/ Andy (Andrew) Sutcliffe (Великобритания)



Род. 09.05.47 в Милден-холле, графство Саффолк, Англия, Великобритания

Весьма удачливый гонщик-любитель, в 1972 г. Энди занял 3-е место в британском первенстве Ф-3 Lombard North Central. Через год на частном March-BMW 732 дебютировал в ЧЕ Ф-2. Итог — 10-е место в ЧЕ 1974 г. (одно третье место, 7 очков). Обогранный этими результатами на ГП Великобритании 1977 г. Сатклифф за рулем March 761 команды RAM сделал попытку пробиться в Ф-1, но не сумел пройти даже сквозь сито предквалификаций.

ГП в Ф-1: 1; гонок в Ф-1: —; очки: —; лучший рез. в квал.: НППК (32-е время) — ГП Великобритании 1977 г.; лучший рез. в гонке: НППК; быстрые круги: —



Такума Сато/Takuma Sato
(Япония)

Род. 28.01.77 в Токио, Япония

Выиграв в 1997 г. выпускной чемпионат картинговой школы автодрома "Сузука", в 1998 г. получил право провести бесплатный сезон в японском чемпионате Ф-3, однако вместо этого уехал в Англию, где в 1998 г. выступил в Ф-Vauxhall Junior и Ф-Opel. В 1999 г. выиграл гонку открытия сезона EFDA Ф-Opel и занял 6-е место в Евросерии. В том же году дебютировал в "студенческом" классе британской Ф-3 и, набрав 103 очка, стал 4-м в первенстве. Годом позже одержав четыре победы в чемпионате, занял 3-е место во "взрослой" Ф-3, а в 2001 г. записав в свое активе еще 12 побед, стал чемпионом британской серии. Кроме того, в том же сезоне Такума выиграл самые престижные международные гонки Ф-3: "Мальборо-Мастерс" в Зандфорте и ГП Макао. В 2001 г. работал тест-пилотом BAR. На следующий год при поддержке Honda Сато получил место призового пилота в Jordan

Ф-1. В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП Австралии 2002 г. (НФ). Участвовал в 1 ЧМ Ф-1 2002 г. Выступал на Jordan EJ12 (Jordan). В ЧМ 2002 г. занял 15-е место. В нынешнем сезоне работает тест-пилотом в BAR.

ГП в Ф-1: 17; гонок в Ф-1: 17; очки: 2; лучший рез. в квал.: 7-е место — ГП Японии 2002 г.; лучший рез. в гонке: 5-е место — ГП Японии 2002 г.; быстрые круги: —

Победы в других гонках: международные гонки Ф-3: "Мальборо-Мастерс", ГП Макао в 2001 г.

Лен (Леонард) Саттон/ Len (Leonard) Sutton* (США)



Род. 09.08.25 в Амсе, штат Орегон, США

Гоночную карьеру начал после Второй мировой войны с гонок миджетов. В 1956 г. дебютировал в серии USAC. В 1958–1960 гг. стартовал в 3 входивших в зачет ЧМ Ф-1 Indy 500. Выступал на автомобилях: KK500G (Jim Robbins) в 1958 г., Lesovsky (Wolcott Memorial Racing) в 1959 г., Watson (S-R Racing/Salemi & Rini) в 1960 г. В 1956 г. участвовал в тренировках Indy 500, но в гонке не стартовал. В 1958–1960 гг. одержал три победы на этапах серии USAC и, хотя чемпионский титул завоевать так и не смог, по завершении карьеры был включен в Зал славы штата Орегон.

ГП в ЧМ: 4; гонок в ЧМ: 3; очки: —; лучший рез. в квал.: 5-е место — Indy 500 1960 г.; лучший рез. в гонке: 30-е место — Indy 500 1960 г.; быстрые круги: —

Победы в других гонках: этапы USAC (CART) в Трентоне (гонка 1) в 1958 г., Спрингфилде в 1959 г., Милуоки (гонка 2) в 1960 г.



Стивен Саут/
Stephen South
(Великобритания)

Род. 19.02.52 в Харроу, графство Мидлсекс, Англия, Великобритания

Чемпион британского первенства Vandervell Ф-3 1977 г. В 1978–1979 гг. выступал на March в ЧЕ Ф-2 (1 победа, 2 ПП, 2 БК, 22 очка, лучший результат — 5-е место в 1979 г.). В 1980 г. на ГП США-Запад в Лонг-Биче дебютировал в ЧМ Ф-1, заменив за рулем McLaren M29 травмированного Алена Проста, но, показав в квалификации последнее время, на старт попасть не смог. К сожалению, второй попытки покорить "большой цирк" Стивену не представилось. Через несколько месяцев во время гонки San-Am он попал в тяжелую аварию, закончившуюся для Саута частичной ампутацией ноги, что поставило крест на его дальнейшей спортивной карьере.

ГП в Ф-1: 1; гонок в Ф-1: —; очки: —; лучший рез. в квал.: 27-е место — ГП США-Запад 1980 г.; лучший рез. в гонке: НПК; быстрые круги: —

Победы в других гонках: этап ЧЕ Ф-2 в Хоккенхайме в 1979 г.

Жак Сватерс/ Jacques Swaters (Бельгия)



Род. 30.10.26 в Волювсен-Лобер, Бельгия

Энтузиаст автогонок и пилот-любитель. В автоспорте дебютировал в 1948 г., когда в 24-часовой гонке в Спа разделил автомобиль со своим приятелем Полем Фреером. В 1951 г. на ГП Германии на "Нюрбургринге" (10-й), заменив в кокпите Lago-Talbot T26C травмированного Андре Пиллетта, дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 3 ЧМ Ф-1 (Ф-2) 1951, 1953–1954 гг. Выступал на автомобилях: Lago-Talbot T26C (Ecurie Belge) в 1951 г., Ferrari 500, 500/625 (Ecurie Francochamps) в 1953–1954 гг. В 1953 г. выиграл не входившую в зачет

ЧМ гонку Ф-2 на АФУСе. Завершил свои не слишком успешные выступления в ЧМ Ф-1 (Ф-2), сосредоточился на гонках спортпрототипов: в 1954 г. финишировал третьим в Реймсе, годом позже занял третье место и в "24 часах Ле-Мана". Ушел из спорта после гонки в Ле-Мане в 1957 г.

ГП в ЧМ: 8; гонок в ЧМ: 7; очки: —; лучший рез. в квал.: 13-е место — ГП Швейцарии 1953 г.; лучший рез. в гонке: 7-е место — ГП Германии 1953 г.; быстрые круги: —

Победы в других гонках: не входившая в зачет ЧМ Ф-2 гонка "Афрусские гонки" 1953 г.

Франсуа Север/ Francois Cevert (Франция)



Род. 25.02.44 в Париже, Франция. Погиб 06.10.73 во время тренировки перед ГП США в Уоткинс-Глене, США

Один из самых одаренных французских пилотов 60–70-х гг. Профессиональную карьеру начал в 1966 г. с победы в гонке Volant Shell. В 1967–1968 гг. выступал во французской Ф-3: чемпион Франции в Ф-3 (за рулем Тесло) 1968 г. В 1969–1971 гг. участвовал в ЧЕ Ф-2 (3 победы, 3 БК, 52 очка, лучший результат в ЧЕ — 3-е место в 1969 г.). В 1972 г. стартовал в гонках San-Am (1 победа), занял 2-е место в "24 часах Ле-Мана". Годом позже выиграл этап ЧМ спортпрототипов в Валленгунге. В ЧМ Формулы-1 дебютировал на ГП Германии 1969 г. за рулем Тесло Формулы-2 (НФ). Участвовал в 5 ЧМ Формулы-1 1969–1973 гг. Выступал на автомобилях: Тесло F2/69 (Тесло) в 1969 г., March 701 (Tyrrell) в 1970 г., Tyrrell 002, 004, 005, 006 (Tyrrell) в 1971–1973 гг. Лучший результат в ЧМ Формулы-1 — 3-е место в 1971 г. В начале 70-х большинство специалистов предрекали Северу блестящее будущее, однако ему так и не суждено было воплотить эти прогнозы в реальность. Во время тренировки ГП США 1973 г. в Уоткинс-Глене Франсуа не справился с управлением, и его Tyrrell 006 на огромной скорости ударился об отбойник, похоронив под своими обломками талантливого француза.

ГП в Ф-1: 47; гонок в Ф-1: 46; очки: 89; лучший рез. в квал.: 2-е место — ГП Швеции 1973 г.; лучший рез. в гонке: 1-е место; быстрые круги: 2

Победы в Ф-1: 1 — ГП США 1971 г.

Победы в других гонках: этапы ЧЕ Ф-2 в Хоккенхайме ("Джим Кларк Трофи"), Нюрбурге ("Эйфельские гонки") в 1971 г., Го (ГП Ло) в 1973 г.; этап ЧМ спортпрототипов в Валленгунге в 1973 г.

Джонни (Альберто) Секотто/Johnny (Alberto) Secotto (Венесуэла)



Род. 25.01.56 в Каракасе, Венесуэла

Один из ветеранов современного автоспорта. Спортивную карьеру начал в 1972 г. с мотогонок. Чемпион мира по шоссейно-кольцевым мотогонкам в классе 750 см³ 1978 г. В 1980 г. дебютировал в автоспорте. В 1980–1982 гг. выступал в ЧЕ Ф-2 (3 победы, 2 БК, 64 очка). Вице-чемпион Европы 1982 г. На ГП Бразилии 1983 г. (14-й) дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 2 ЧМ Ф-1 1983–1984 гг. Выступал на автомобилях: Theodore N183 (Theodore) в 1983 г. и Toleman TG183B, TG184 (Toleman) в 1984 г. Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 19-е место в 1983 г. Покинув Ф-1, сосредоточился на гонках легковых автомобилей и спортпрототипов, где сделал себе не менее блестящую карьеру, чем в мотогонках. В 1989 г. выиграл итальянский чемпионат легковых автомобилей (Italian Touring Car), а в 1994 г. стал чемпионом 2-литрового Кубка Германии (German

Touring Car Cup). Чемпион Германии 1998 г. (German Super Touring) и 2001–2002 гг. (German V8 Stars).

ГП в Ф-1: 23; гонок в Ф-1: 18; очки: 1; лучший рез. в квал.: 15-е место — ГП США-Даллас 1984 г.; лучший рез. в гонке: 6-е место — ГП США-Запад 1983 г.; быстрые круги: —

Победы в других гонках: этапы ЧЕ Ф-2 в Трактоне ("Йохен Риндт Трофи"), Го (ГП Ло) и Манторп-парке в 1982 г.; гонка спортпрототипов в Спа "24 часа Спа" в 1990 г.

Айртон Сenna (Сенна да Силва)/Ayrton Senna (Бразилия)



Род. 21.03.60 в Сан-Паулу, Бразилия. Погиб 01.05.94 во время гонки ГП Сан-Марино в Имоле, Италия

Чемпион мира 1988, 1990, 1991 гг.

Бразильский Волшебник — один из величайших пилотов в истории Ф-1. За руль карта впервые сел в 4 года. В 1973 г. выиграл свою первую картинговую гонку. Годом позже стал чемпионом Сан-Паулу в классе "Юниор", в 1975 г. — вице-чемпионом Бразилии (класс "Юниор") и победителем турнира Nacional Italcop. Чемпион Сан-Паулу (класс 100 см³) 1976 г., чемпион Южной Америки (класс "Интерконтиненталь") 1977, 1980 гг., чемпион Бразилии (класс "Интерконтиненталь") 1978, 1980 гг., вице-чемпион мира (класс "Интерконтиненталь") 1979 г., чемпион Сан-Марино (класс "Интерконтиненталь"), вице-чемпион мира (класс 135 см³) 1980 г. В 1981 г. дебютировал в британской Ф-2 Ford 1600 (12 побед, 3 ПП, 10 БК); чемпион Великобритании. Чемпион британской Ф-2 Ford 2000 1982 г. (22 победы, 15 ПП, 23 БК) и британской Ф-3 (Marlboro British F3) 1983 г. (13 побед, 16 ПП, 13 БК). Победитель ГП Макао Ф-3 1983 г.

В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП Бразилии 1984 г. (НФ). Участвовал в 11 ЧМ Ф-1 1984–1994 гг. Выступал на автомобилях: Toleman TG183B, TG184 (Toleman) в 1984 г., Lotus 977, 987, 997 (Lotus) в 1985–1987 гг., McLaren MP4/4, MP4/5, MP4/6B, MP4/6, MP4/6B, MP4/7A, MP4/8 (McLaren) в 1988–1993 гг., Williams FW16 (Williams) в 1994 г. Рекордсмен Ф-1 по числу завоеванных полу-позиций. Трагически погиб в аварии во время гонки за Большой Приз Сан-Марино в итальянской Имоле.

ГП в Ф-1: 162; гонок в Ф-1: 161; очки: 614; лучший рез. в квал.: 1-е место; лучший рез. в гонке: 1-е место; быстрые круги: 19

Победы в Ф-1: 41 — ГП Португалии, Бельгии 1985 г., ГП Испании, США-Детройт 1986 г., ГП Монако, США-Детройт 1987 г., ГП Сан-Марино, Канады, США-Детройт, Великобритании, Германии, Венгрии, Бельгии, Японии 1988 г., ГП Сан-Марино, Монако, Мексики, Германии, Бельгии, Испании 1989 г., ГП США, Монако, Канады, Германии, Бельгии, Италии 1990 г., ГП США, Бразилии, Сан-Марино, Монако, Венгрии, Бельгии, Австралии 1991 г., ГП Монако, Венгрии, Италии 1992 г., ГП Бразилии, Европы, Монако, Японии, Австралии 1993 г. Полу-позиции в Ф-1: 65 — ГП Португалии, Сан-Марино, Монако, США-Детройт, Италии, Европы, Австралии 1985 г., ГП Бразилии, Испании, Сан-Марино, США-Детройт, Франции, Венгрии, Португалии, Мексики 1986 г., ГП Сан-Марино 1987 г., ГП Бразилии, Сан-Марино, Монако, Мексики, Канады, США-Детройт, Германии, Венгрии, Бельгии, Италии, Испании, Японии, Австралии 1988 г., ГП Бразилии, Сан-Марино, Монако, Мексики, США, Великобритания, Германии, Бельгии, Италии, Португалии, Испании, Японии, Австралии 1989 г., ГП Бразилии, Сан-Марино, Монако, Канады, Германии, Бельгии, Италии, Испании, Японии, Австралии 1990 г., ГП США, Бразилии, Сан-Марино, Монако, Венгрии, Бельгии, Италии, Австралии 1991 г., ГП Канады 1992 г., ГП Австралии 1993 г., ГП Бразилии, Пасифик, Сан-Марино 1994 г.

Победы в других гонках: ГП Макао Ф-3 1983 г.

Дорино (Теодоро) Серафини/Dorino (Teodoro) Serafini (Италия)



Род. 22.07.09 в Песаро, Италия. Умер 05.07.2000 в Болонье, Италия

Спортивную карьеру начинал с мотоциклов за рулем Gilera, в автоспорте дебютировал в 1947 г. и в первой же гонке — ГП Комминже из-за поломки рулевой колонки на Maserati угодил в страшную аварию. На ГП Италии '50 единственный раз в жизни вышел на старт этапа ЧМ Ф-1 за рулем Ferrari 375F1 (Ferrari), после 47 кругов гонки уступил машину Альберто Аскарри, который привел ее к финишу на 2-м месте. Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 13-е место в 1950 г. В том же году занял 2-е место в Педральбесе, Кубке Эвы Перон и ГП Буэнос-Айреса. В 1951 г. финишировал 2-м на не входящих в зачет ЧМ Ф-1 ГП Сиракуз и ГП Сан-Ремо. Ушел из гонки в середине 50-х гг.

ГП Ф-1: 1; гонки в Ф-1: 1; очки: 3; лучший рез. в квал.: 6-е место — ГП Италии 1950 г.; лучший рез. в гонке: 2-е место (в паре с Аскарри) — ГП Италии 1950 г.; быстрее кр.: —

Джонни (Жорж-Франсуа) Серво-Гавин/Johnny (George-Francois) Servoz-Gavin (Франция)



Род. 18.01.42 в Гренобле, Франция

Окончив в 1963 г. гоночную школу Winfield, Серво-Гавин занялся ралли, а через год скопил денег для покупки Brabham Ф-3, дебютировал во французском чемпионате. Чемпион Франции в Ф-3 1966 г. Тремя годами позже выиграв одну гонку (1 ПП, 1 БК, 55 очков), стал чемпионом Европы в Ф-3. В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП Монако 1967 г. (НФ) за рулем Matra MS7. Участвовал в 4 ЧМ Ф-1 1967–1970 гг. Выступал на автомобилях: Matra MS7, MS10, MS84 (Matra) в 1967–1969 г., Cooper T86B (Cooper) в 1968 г., March 701 (Tyrrell) в 1970 г. Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 12-е место в 1968 г. После неудач на ГП Монако 1970 г., где он не смог пройти квалификацию, оставил автоспорт.

ГП Ф-1: 13; гонки в Ф-1: 11; очки: 9; лучший рез. в квал.: 2-е место — ГП Монако 1968 г.; лучший рез. в гонке: 2-е место — ГП Италии 1968 г.; быстрее кр.: —

Победы в других гонках: этап ЧЕ Ф-2 в Валлепелуге (ГП Рима) в 1969 г.

Шик (Франсиску) Серра/Chico (Francisco) Serra (Бразилия)



Род. 03.02.57 в Сан-Паулу, Бразилия

Один из плеяды талантливых бразильских пилотов, появившихся в Европе на рубеже 70–80-х гг. В дальнейшем Шик оказался в тени своих великих соотечественников Пике и Сенны и так и не смог достойно проявить себя в Ф-1, однако в молодости Серра считался одним из самых перспективных гонщиков Бразилии. В 1977 г. впервые громко заявил о себе в Европе, выиграв британское первенство Townsend Thoresen Ф-Формулы 1600. Два следующих сезона провел в британской Ф-3, в 1979 г. также стал чемпионом Великобритании. В 1980 г. выступал в ЧЕ Ф-2 (9 очков, 10-е место в ЧЕ в 1980 г.). В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП США-Запад 1981 г. в Лом-Биче (7-й). Участвовал в 3 ЧМ Ф-1 1981–1983 гг. Выступал на автомобилях: Fittipaldi F8C, F8D, F9 (Fittipaldi) в 1981–1982 гг., Arrows A6 (Arrows) в 1983 г. Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 26-е место в 1982 г.

По завершении карьеры в Ф-1 в 1985 г. провел одну гонку в серии CART и на десять с лишним лет оставил автоспорт. За руль вернулся лишь в конце 90-х гг. В 2000–2001 гг. дважды выигрывал бразильский чемпионат лег-

ковых автомобилей (Brazilian Stock Car Championship). В 2002 г. стал вице-чемпионом этой серии.

ГП Ф-1: 33; гонки в Ф-1: 18; очки: 1; лучший рез. в квал.: 15-е место — ГП Монако 1983 г.; лучший рез. в гонке: 6-е место — ГП Бельгии 1982 г.; быстрее кр.: —

Даг (Луис Даглас) Серрарьер/Doug (Louis Douglas) Serrurier (Южная Африка)



Род. 09.12.20 в Джермистоне, Трансвааль, Южная Африка

Весьма известный у себя на родине гонщик, конструктор, а позднее и тим-менеджер. В кольцевых автогонках дебютировал в 1956 г. за рулем Triumph TR2, затем выступал на машинах LDS (Louis Douglas Serrurier) собственной конструкции. В европейских гонках начал участвовать в 1961 г. На домашнем ГП Южной Африки 1962 г. за рулем своего LDS Mk2 с мотором Alfa Romeo дебютировал в ЧМ Ф-1 (НФ). Участвовал в 3 ЧМ Ф-1 1962–1963, 1965 гг. Выступал на LDS Mk2 (Ottelie Nucci). В 1966 г. Даг на Lola T70 занял второе место в "3 часах Кейптауна", годом позже выиграл трехчасовую гонку на приз Роя Хеккета, после чего в 1969 г. оставил спорт и занялся воплощением своих конструкторских идей, а в дальнейшем — руководством своей гоночной команды.

ГП Ф-1: 3; гонки в Ф-1: 2; очки: —; лучший рез. в квал.: 13-е место — ГП Южной Африки 1962 г.; лучший рез. в гонке: 11-е место — ГП Южной Африки 1963 г.; быстрее кр.: —

Джон Сертис/John Surtees (Великобритания)



Род. 11.02.34 в Татсфилде, графство Суррей, Англия, Великобритания

Чемпион мира 1964 г. Сертис — единственный гонщик в истории, которому удавалось выигрывать чемпионаты мира в мото- и автогонках. Первоначально специализацией Джона были мотогонки, в которых он стартовал с начала 50-х годов. С 1956 по 1960 г. Сертис семь раз становился чемпионом мира по мотогонкам в классах 350 и 500 см³. Тогда же в конце 50-х Джон попробовал себя и в автогонках. В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП Монако 1960 г. (НФ) за рулем Lotus. Участвовал в 13 ЧМ Ф-1 1960–1972 г. Выступал на автомобилях: Lotus 18 (Lotus) в 1960–1961 гг., Cooper T53 (Yeoman Credit Racing) в 1961 г., Lola 4, 4A (Bowmaker) в 1962 г., Ferrari 158, 1512, 312/66 (Ferrari, NART) в 1963–1966 гг., Cooper T81 (Cooper) в 1966 г., Honda RA273, RA300, RA301 (Honda) в 1967–1968 гг., BRM P138, P139 (BRM) в 1969 г., McLaren M7C, Surtees TS7, TS9, TS14 (Surtees) в 1970–1972 гг. Параллельно с выступлениями в Ф-1 в 60-х годах одержал несколько побед на этапах ЧМ спортпрототипов, в 1966 г. стал чемпионом серии Can-Am, а в 1972 г. выиграл этап ЧЕ Ф-2 в Импле. Выступления в ЧЕ Ф-2 (3 победы: 1+1+1, 2 ПП). В конце своей гоночной карьеры основал в Ф-1 собственную команду Surtees, которая участвовала в ЧМ Ф-1 1970–1978 гг.

ГП Ф-1: 113; гонки в Ф-1: 111; очки: 180; лучший рез. в квал.: 1-е место; лучший рез. в гонке: 1-е место; быстрее кр.: 11

Полупозиции в Ф-1: 6 — ГП Германии 1963 г., ГП Германии, Италия 1964 г., ГП Бельгии, Мексики 1966 г., ГП Италии 1967 г.

Победы в Ф-1: 8 — ГП Португалии 1960 г., ГП Нидерландов 1962 г., ГП Италии 1963 г., ГП Германии, Италия 1964 г., ГП Бельгии, Мексики 1966 г., ГП Италии 1968 г.

Победы в других гонках: этап ЧЕ Ф-2 в Импле в 1972 г.; этапы ЧМ спортпрототипов в Себринге ("12 часов Себринга") и Нюрбурге в 1963 г., Нюрбурге в 1965 г., Монце в 1966 г.

Тони (Энтони) Сеттембер/Tony (Anthony) Settember (США)

Род. ???.30 в штате Калифорния, США



Сын итальянских иммигрантов в конце 50-х годов увлекся автоспортом и начал выступать в гонках спортивных автомобилей за рулем Corvette и Mercedes. Появившись в Европе, он выиграл в своем классе ГП Неаполя и в 1962 г. на ГП Великобритании (11-й) дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 2 ЧМ Ф-1 1962–1963 гг. Выступал на автомобилях: Emerson 1004 (Emerson) в

1962 г., Scirocco 01 (Scirocco Powell) в 1963 г. Уйдя из Ф-1, продолжил карьеру в гонках спортпрототипов. В 1972–1974 гг. стартовал в североамериканской Ф-5000, но так и не сняв себе особых лавров, завершил спортивную карьеру и занялся бизнесом.

ГП Ф-1: 7; гонки в Ф-1: 6; очки: —; лучший рез. в квал.: 18-е место — ГП Великобритании 1963 г.; лучший рез. в гонке: 8-е место/НФ — ГП Бельгии 1963 г.; быстрее кр.: —

Нано (Эрмано Жуау) да Силва-Рамос/Nano (Hermano Joao) da Silva-Ramos (Франция/Бразилия)

Род. 07.12.25 в Париже, Франция



Несмотря на то что свою первую в жизни гонку Нано, имевший двойное гражданство, провел в начале 50-х годов в Рио, по частотному автоспорту да Силва-Рамос увлекся после своего возвращения во Францию в 1952 г. Уже в 1953 г. Нано выиграл гонку "Ралли де Кабле". Двумя годами позже на ГП Нидерландов (8-й) на Gordini 16 дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 2 ЧМ Ф-1 1955–1956 гг. Выступал на автомобилях: Gordini 16, 32 (Gordini). Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 19-е место в 1956 г. В 1958 г. Нано занял второе место в не входящем в зачет ЧМ Ф-1 ГП По, а годом позже после финиша на 4-м месте в "Энтри-200" да Силва-Рамос оставил гонки.

ГП Ф-1: 7; гонки в Ф-1: 7; очки: 2; лучший рез. в квал.: 12-е место — ГП Монако 1956 г.; лучший рез. в гонке: 5-е место — ГП Монако 1956 г.; быстрее кр.: —

Андре Симон/Andre Simon (Франция)

Род. 05.01.20 в Париже, Франция



В начале 1950 г. Симон был одной из ключевых фигур команды Simca-Gordini, отметившись финишами на вторых местах в нескольких не входивших в зачет ЧМ гонках Формулы-1, в т.ч. ГП Германии, Рейкса и Женеви, однако так и не сумев одержать ни одной победы. На ГП Франции 1951 г. (НФ) дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 5 ЧМ Ф-1 (Ф-2) 1951–1952, 1955–1957 гг. Выступал на автомобилях: Simca-Gordini 15, Gordini 16 (Gordini) в 1951, 1956 гг., Ferrari 500 (Ferrari) в 1952 г., Mercedes-Benz W196 (Daimler Benz) в 1955 г., Maserati 250F (Ecurie Rosier, Maserati, Andre Simon, Scuderia Centro Sud, Ottorino Volonterio) в 1955–1957 гг. В 1955 г. Андре добился победы в не входившем в зачет ЧМ Формулы-1 ГП Альби, а после ухода из Формулы-1 весьма успешно продолжил карьеру в гонках спортпрототипов, где в 1962 г. добился победы в "Тур де Франс". В 1966 г., угодив в тяжелейшую дорожную аварию, провел две недели в коме, после чего предпочел окончательно завершить свои выступления в гонках. Унаследовав мастерскую отца, занялся автомобильным бизнесом.

ГП ЧМ: 12; гонки в ЧМ: 11; очки: —; лучший рез. в квал.: 4-е место — ГП Швейцарии 1952 г.; лучший рез. в гонке: 6-е место — ГП Италии 1951 г., ГП Италии 1952 г.; быстрее кр.: —

Победы в других гонках: не входивший в зачет ЧМ Ф-1 ГП Альби 1955 г.

Карл Скарборо/Carl Scarborough* (США)

Род. 03.07.14 в Бентоне, штат Иллинойс, США

Побед. 30.05.53 во время гонки Indy 500 в Индианаполисе, штат Индиана, США

Карьеру автогонщика начал в гонках миджетов. В 1951 г. дебютировал в серии AAA. В 1951, 1953 гг. стартовал в двух входивших в зачет ЧМ Ф-1 (Ф-2) Indy 500. Выступал на автомобилях: KKK2000 (McNamara/Lee Elkins). В 1952 г. участвовал в тренировках Indy 500, но не прошел квалификацию. Незадолго до финиша Indy 1953 г. угодил в ужасную аварию и трагически погиб, сгорев в собственном автомобиле.



ГП в ЧМ: 3; гонки в ЧМ: 2; очки: —; лучший рез. в квал.: 15-е место — Indy 500 1951 г.; лучший рез. в гонке: 12-е место — Indy 500 1953 г. (посмертно); быстрее кр.: —

Джорджо Скарлатти/Giorgio Scarlatti (Италия)

Род. 02.10.21 в Риме, Италия. Умер 26.07.90 в Риме, Италия



В 1954–1955 гг. Джорджо зарекомендовал себя весьма неплохим пилотом в гонках спортпрототипов за рулем Mercedes T200S. После финиша на втором месте в своем классе в "Туре по Сицилии", в 1956 г. попробовал себя за рулем гоночной "формулы". На ГП Монако того же года дебютировал в ЧМ Ф-1 за рулем собственной старой 2-литровой Ferrari 500, но, естественно, не прошел квалификацию. Участвовал в 6 ЧМ Ф-1 1956–1961 гг. Выступал на автомобилях: Ferrari 500 (Giorgio Scarlatti, Scuderia Centro Sud) в 1956 г., Maserati 250F (Maserati, Giorgio Scarlatti) в 1957–1960 гг., Cooper T51 (Cooper, Scuderia Castelletti, Scuderia Serenissima) в 1959–1961 гг., de Tommaso F1 001 (Scuderia Serenissima) в 1961 г. Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 16-е место в 1957 г. Несмотря на шесть лет участия в гонках ЧМ Ф-1, свои главные победы Скарлатти все же одержал в гонках спортпрототипов. Так в 1959 г. он выиграл в своем классе "Тарга-Флорио" и занял 3-е место в общем зачете гонки, а двумя годами позже на Ferrari 246 в паре с юниом Лоренцо Бандини победил в "4 часах Пескары".

ГП Ф-1: 15; гонки в Ф-1: 12; очки: 1; лучший рез. в квал.: 5-е место — ГП Италии 1960 г.; лучший рез. в гонке: 5-е место (в паре со Скеллом) — ГП Италии 1957 г.; быстрее кр.: —

Победы в других гонках: этап ЧМ спортпрототипов в Пескаре в 1961 г.

Людвико Скарфиотти/Ludovico Scarfiotti (Италия)



Род. 18.10.33 в Турине, Италия. Погиб 08.06.68 во время тренировок перед гонкой в Оберальцберге, Германия

Принадлежал родственником главе FIAT Джинни Анжели, гоночную карьеру Людвико начал в 1955 г. за рулем Fiat 1100. На протяжении следующих лет на этой же машине Скарфиотти выигрывал в своем классе "Милле-Милья". В 1957–1959 гг. Людвико трижды становился чемпионом Италии, а в 1962 и 1964–1965 гг. и чемпионом Европы в горных гонках. В начале 60-х по рекомендации Анжели начал выступать в гонках "формулы". В ЧМ Формулы-1 дебютировал на ГП Нидерландов 1963 г. (6-й). Участвовал в 6 ЧМ Ф-1 1963–1968 гг. Выступал на автомобилях: Ferrari 156, 1512, Dino 246, 312/67 (Ferrari) в 1963–1967 гг., Eagle T1G (AAR) в 1967 г., Cooper T86, T86B (Cooper) в 1968 г. Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 10-е место в 1966 г. До сих пор остается последним итальянским пилотом, сумевшим добиться победы в своем национальном ГП. Параллельно с гонками Формулы-1 с успехом выступал в соревнованиях спортпрототипов, записав на свой счет пять побед на этапах чемпионата мира, в т.ч. в "12 часах Себринга" и "24 часа Ле-Мана". К сожалению, жизнь Людвико оборвалась в самом расцвете его карьеры: во время тренировок перед горной гонкой в немецком Оберальцберге его машина врезалась в дерево на обочине, и итальянец погиб.

ГП Ф-1: 12; гонки в Ф-1: 10; очки: 17; лучший рез. в квал.: 2-е место — ГП Италии 1966 г.; лучший рез. в гонке: 1-е место; быстрее кр.: 11

Победы в Ф-1: 1 — ГП Италии 1966 г.

Победы в других гонках: этапы ЧМ спортпрототипов в Себринге ("12 часов Себринга") и Ле-Мане ("24 часа Ле-Мана") в 1963 г., Нюрбурге в 1964 и 1965 гг., Спа в 1966 г.

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

Сокращения: НС — не стартовал в гонке; НСК — не стартовал в квалификации; НПК — не прошел квалификацию; НППК — не прошел предквалификацию; ДК — дисквалифицирован; НФ — не финишировал; НК — не классифицирован в гонке; ЧМ — чемпионат мира; МЧ — международный чемпионат; БК — лучший кр.: ГП — полупозиции. Примечание: все данные по состоянию на 01.01.03.



Легко ли быть новичком?

Последние годы Формулу-1 накрывает одна за другой волна новичков, зачастую даже еще "не нюхавших пороха" в серьезных гоночных сериях. С другой стороны, продолжается десант и из рядов чемпионов серии CART. При этом, как правило, молодым рекрутам достаются места отнюдь не в самых сильных командах, и им приходится доказывать свою состоятельность далеко не в самых благоприятных обстоятельствах. Кими Райкконену, Фернандо Алонсо или Марку Уэбберу, к примеру, это удалось. Многим другим – увя, нет. Но что думают о своих первых шагах в Формуле-1 сами новички? Каково им на первых порах сражаться не только с опытнейшими соперниками, но порой и собственными машинами и даже самими собой? Узнать это мы попытались, задав по прошествии первой трети сезона пять одинаковых вопросов всем четверым новичкам.

●●●●● Насколько твои реальные ощущения и впечатления от Формулы-1 сошлись или, наоборот, разошлись с тем, как ты себе ее представлял до первой своей гонки?

●●●●● Испытываешь ли ты некое особое давление из-за того, что, несмотря на все твои прежние, даже самые значительные успехи, здесь приходится заново доказывать всем свою состоятельность как гонщика, способного выступать успешно? Что тебе, или машине, или команде в целом не хватает для этого?

●●●●● Твое самое яркое впечатление от первых гонок сезона?

●●●●● Если бы случилось невероятное: тебе бы досталась Ferrari Шумахера, а ему – твоя машина, кто бы, по-твоему, победил – ты или Михаэль?

●●●●● Так или иначе, ты – гонщик Формулы-1. Где ты в связи с этим себя ощущаешь – на седьмом небе или же, напротив, на седьмом круге ада?

Джастин Уилсон, Minardi

Джастин, пожалуй, лучше всех его предшественников вписался в коллективный портрет маленькой "Скудерии" – за некоторой его внешней натянутостью скрывается очень веселый, общительный, можно даже сказать, задушевный парень и великолепный собеседник – как и все в этой замечательной команде.

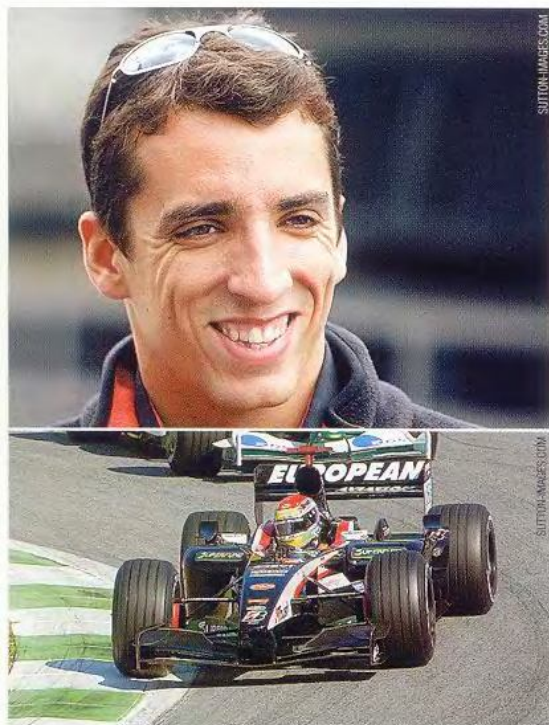
●●●●● Все оказалось значительно тяжелее, чем я предполагал. Не в плане техники пилотажа как таковой – в этом я чувствую себя уверенно. Но я привык бороться за победу и в конкретной гонке, и в чемпионате, а здесь это оказалось пока невозможно. Мы просто обречены занимать последние места на стартовой решетке и должны затем на столь слабой машине прорываться вперед, решая таким образом практически невыполнимую задачу. Об очках уже особо и не мечтаешь – хорошо хотя бы вообще финишировать... Это – главная неожиданность. Вернее, я, конечно, ожидал, что придется нелегко, и был готов к этому, но не думал, что все окажется до такой степени безнадежно. Но я все равно получаю удовольствие от того, что делаю, пытаюсь добиться результата даже в такой ситуации. Как, впрочем, и все в команде Minardi, где, несмотря на проблемы, царит замечательная атмосфера. А сама по себе Формула-1

в точности такая, как я и ожидал – ее отличает очень острая борьба, она очень требовательна к пилоту во всех отношениях, но мне по душе такие гонки, и, чем сложнее добиться успеха, тем приятнее.

●●●●● Самое большое давление я испытываю в отношении того, что возможности машины очень ограничены и я не могу сполна реализовать и продемонстрировать свои способности. Но я все равно надеюсь, что мою хорошую работу заметят и у меня будет шанс получить место в более сильной команде. Да, к сожалению, положение Minardi сейчас настолько сложное, что абсолютно во всем были бы уместны улучшения, всем есть над чем работать, нет смысла что-то выделять. И одна проблема тянет за собой другую. Не успеваем решить одну, уже появляется следующая, и так без конца.

●●●●● Пожалуй, это те случаи, когда, несмотря на проблемы с машиной, мне удавалось не плестись позади всех, а реально с кем-то бороться, даже обгонять и финишировать не последним. Это самое приятное.

●●●●● Хотел бы я совершить такой обмен! Было бы очень здорово сравнить наши машины и способности. Михаэль, бесспорно, потрясающий гонщик, но я не уверен, что он мог бы выжать из Minardi существенно боль-



ше, чем я, ведь в современной Формуле-1 в конечном счете многое все же решает техника, машина.

●●●●● С одной стороны, как я уже говорил, я столкнулся со слишком большим количеством проблем, которые существенно ограничивают мои возможности, поэтому приходится фактически прыгать выше головы, и порой и впрямь чувствуешь себя как в аду! Но, с другой стороны, я ведь все равно участвую в самой престижной гоночной серии мира. Наша машина, хоть и не лучшая в Формуле-1, все же это машина Формулы-1, и это здорово!

Ральф Ферман, Jordan

Первое впечатление от Ральфа можно сформулировать следующим образом: чрезвычайно воспитанный, корректный, очень уравновешенный молодой джентльмен, проявляющий ту же явную склонность к философскому осмыслению жизни, что и Жак Вильнев.

●●●●● С точки зрения пилотажа Формула-1 произвела на меня совершенно невероятное впечатление. Машина оказалась гораздо быстрее, чем я даже ожидал, когда впервые в нее сел. И, конечно, особенно поражает динамика торможения, прижимная сила и величина перегрузки. Да все в этом классе совсем другое, на порядок выше, чем я мог предположить по своему прежнему опыту. Даже атмосфера здесь совершенно иная, и мне все это очень нравится.

●●●●● Особого давления я не испытываю, разве что хочется поскорее привыкнуть к новой для меня, совершенно другой машине. Ведь до начала сезона у меня было всего несколько дней тестов, причем только в сухую погоду, и мне еще надо многому учиться. Впрочем, в гонках, как мне кажется, мне удастся выступать на хорошем уровне. Основные проблемы у меня пока с квалификацией. В новом формате она представляет особую сложность для новичка, ведь у тебя есть всего один шанс выложиться на все сто — и это без достаточного опыта. Здесь мне еще предстоит над собой поработать, как, впрочем, и всей команде, чтобы получше адаптироваться к новым правилам квалификации, научиться выработать правильную стратегию на каждую конкретную гонку, чтобы обеспечить наиболее выгодную стартовую позицию. Ну и, конечно, неплохо бы увеличить скорость машины.

●●●●● Я провел много бессонных ночей и очень нервничал, ожидая звонка с подтверждением, что меня взяли в команду Формулы-1, потом с нетерпением ждал первой гонки и, когда в Австралии я в ходе квалификации выехал на трассу перед непривычным для меня огромным количеством зрителей, то

впервые ощутил, что такое Формула-1. Это стало моим самым незабываемым впечатлением. Затем самое приятное чувство я испытал в Малайзии, где гонка была очень сложной, но я провел несколько острых поединков и смог финишировать. И, наконец, мой первый результативный финиш в Гран При Испании — это фантастическое ощущение!

●●●●● Поскольку это действительно невероятно, такое просто не может произойти, то нет смысла даже и задумываться над этим — совершенно пустое занятие.

●●●●● Конечно, на седьмом небе, я очень счастлив. Счастлив выступать в Формуле-1 и очень благодарен Jordan за предоставление мне такой возможности. Моя мечта сбылась, и я наслаждаюсь своим сегодняшним положением!

Антонио Пиццония, Jaguar

Несмотря на волну критики в его адрес и едва не сбывшуюся угрозу увольнения из команды, Антонио совсем не унывает, не теряет присутствия духа, очень общителен, улыбчив и даже на одолевающие его многочисленные проблемы жалуется с улыбкой, по-доброму и в расчете на понимание, а не на сочувствие.

●●●●● Отличий не так много, и они не такие уж и большие при сравнении моего прошлого опыта и того, что я ожидал от Формулы-1. Но вот чего я никак не ожидал, так это того, что с машиной будет столько технических проблем, отказов, которые столь негативно влияют на мои первые выступления, — в первых пяти гонках меня буквально преследовали самые разные поломки. И вопросы в этой связи даже не к механикам, обслуживающим машину на трассе, а к заводскому персоналу.

●●●●● Пожалуй, нет. Разве что я испытывал некоторое давление на домашней трассе, в Бразилии, что понятно. В основном же я чувствую не столько давление, сколько большое разочарование оттого, что, как я уже сказал, сталкиваюсь с постоянными поломками, неполадками, из-за этого теряется время на круге, другие уходят вперед, а ты ничего не можешь сделать! Для новичка это особенно обидно.

●●●●● Такого у меня пока нет в силу тех же упомянутых причин. Очень уж это не весело — постоянно проигрывать, когда чувствуешь в себе силы быть среди лидеров и выкладываешься для этого на все сто. Трудное начало сезона — это и есть самое «яркое» впечатление.

●●●●● Уж не знаю, как Михаэлю бы пришлось на машине с такими проблемами... Что же касается меня, то, учитывая мой пока еще небольшой опыт, не знаю, мог бы я победить или нет, но точно чувствовал бы себя





“Все оказалось значительно тяжелее, чем я предполагал”

Джастин Уилсон

“Моя мечта сбылась, и я наслаждаюсь своим сегодняшним положением”

Ральф Ферман

“Очень уж это невесело – постоянно проигрывать”

Антонио Гиццония

“Это точно не ад, но это и не седьмое небо”

Кристиано да Матта



значительно увереннее и хотя бы мог бороться за серьезный результат.

●●●●● Думаю, с учетом того, что я уже сказал, о седьмом круге ада говорить куда уместнее, нежели о седьмом небе.

Кристиано да Матта, Toyota

Мне доводилось ужинать в одной компании с бразильцем, когда он еще выступал в CART, и сейчас в сравнении с тем жизнерадостным и благодушным парнем Кристиано производит впечатление весьма уставшего, немного растерянного и нервного, но при этом почти равнодушно-го к внешним раздражителям человека, которого мало что в этой жизни радует.

●●●●● Несомненно, Формула-1 – это очень сложные гонки, но они вполне схожи с теми, в которых я участвовал прежде. И самое большое отличие, на мой взгляд, в технической стороне. В этом смысле здесь все намного сложнее и постоянно в развитии. Что же касается непосредственно пилотажа, самих гонок, то это как раз то, чего я и ожидал, и мне это нравится.

●●●●● Да нет, пожалуй. Я с самого начала прекрасно понимал, что на первых порах мне, особенно на незнакомых трассах, придется еще только адаптироваться к Формуле-1, рассчитывая не столько сразу же на грандиозный успех, сколько на размеренную

рутинную работу. Лично мне недостает еще пока накатанного километража на новой для меня машине. А команде в целом – слаженности в работе. Тут надо многое улучшать. Проблема в том, что мои инженеры лишь первый год работают в Формуле-1 и у нас нет достаточного опыта в настройках машины. Они лишь учатся, да и я тоже, мне есть чему подучиться у людей с большим опытом. Но в любом случае, когда ты уже достиг вершины (Кристиано имеет в виду свой чемпионский титул в CART. – Прим. ред.), очень трудно начинать все сначала. Хотя сейчас, когда я уже заработал свои первые очки в Формуле-1 и доказал, что могу быть близок к лидерам не только в квалификации (что демонстрировал с самого начала), но и в самой гонке, мне немного полегчало.

●●●●● Первые гонки сезона были отмечены как взлетами, так и падениями, как негативными, так и позитивными чувствами. Но никакого особого впечатления они не оставили.

●●●●● Уверен на сто процентов, что победил бы я.

●●●●● Это точно не ад, но это и не седьмое небо. Я, конечно, получаю удовольствие от гонок, но пока это для меня в первую очередь очень серьезная, напряженная работа, в том числе и над самим собой, в расчете на дальнейший успех.

Борис Мурадов

Пол Стоддарт

“Мы не получили от Газпрома того,
на что рассчитывали”

На Гран При Австрии в непродолжительных деловых отношениях между командой Minardi и Газпромом была поставлена точка. Логотипы компании исчезли с машин из Фаэнцы. За комментариями по этой ситуации мы обратились к владельцу команды Полу Стоддарту.

Г-н Стоддарт, поделитесь, пожалуйста, своей версией разрыва договорных отношений с Газпромом. Представители этой компании утверждают, что контракт был заключен лишь на один год и обязательства по нему были выполнены в полном объеме, а на этот и последующий годы контракт не распространялся.

Сначала необходимо пояснить, что у Minardi никогда не было никаких контрактов непосредственно с Газпромом. У нас был трехлетний контракт с посредническим агентством, представлявшим интересы Газпрома. И этот контракт предусматривал техническое сотрудни-

чество и спонсорскую поддержку со стороны Газпрома как команды в целом, так и программы подготовки молодых пилотов, включающей тесты на наших машинах. С самого начала действия контракта и до недавнего времени мы в полной мере и своевременно выполняли все наши обязательства по нему, но в прошлом году мы получили лишь малую часть оговоренной суммы, а в этом — не получили вообще ничего, лишившись, таким образом, трети запланированного командного бюджета. Из-за чего мы фактически лишились возможности тестировать и развивать наши автомобили, и это, как видим, сказалось на результатах команды самым негативным образом и вынудило нас позаботиться о пополнении бюджета за счет других спонсоров.

Вы упомянули о спонсировании, в том числе и программы подготовки молодых пилотов, включающей тесты. Но, как можно понять из позиции Газпрома, к контракту Minardi с Сергеем Злобиным компания и вовсе никакого отношения не имеет...

Право же, в это трудно поверить, если хотя бы посмотреть фотографии в вашем и других журналах за прошлый год, где Джанкарло Минарди, Сергей, его менеджер и я запечатлены именно в связи с объявлением о контракте с Газпромом... Но даже если это и так, мне об этом ничего не известно, равно как и о том, оказался ли контракт не выполнен в силу какой-то ошибки или же он изначально являлся лишь частью некоей хитроумной финансовой операции. Дело в том, что непосредственно я этим проектом не занимался, это на сто процентов проект Джанкарло и только он может знать ответы на все вопросы.

Могу лишь высказать свое мнение, что глупо было заключать столь серьезный контракт не напрямую с Газпромом, а с неким посредником. Вполне допускаю, что этот посредник информировал Газпром иначе, чем предполагали мы, и отсюда возникло недопонимание, и сделка в результате сорвалась, хотя, как уже упоминал, она предусматривала сотрудничество в течение еще двух лет. Более того, поскольку контракт был заключен не непосредственно с Газпромом, мы сейчас не вправе даже предъявить каких-либо официальных претензий Газпрому. Но, конечно, на меня как на владельца команды, делового человека вся эта история произвела крайне неприятное впечатление и, увы, очень подорвало мое доверие к сотрудничеству с российскими партнерами. И очень грустно, если в России подобное в порядке вещей. Посмотрим, наступит ли на те же грабли McLaren.

Насколько циркулирующие в последнее время слухи о намерениях Газпрома — или же вновь некоего действующего от имени этой компании посредника — заключить спонсорский контракт с McLaren, по вашему мнению, оправданы?

Полагаю, что этот вопрос также нужно адресовать не мне, а Рону Деннису. Но если — я подчеркиваю — если эти слухи имеют под собой почву, то вряд ли это можно назвать поддержкой маленькой команды со стороны большой, о чем мы в начале сезона договорились с Роном Деннисом. Пока мы не можем ничего предпринять, но, если исчезнувшие с наших машин логотипы Газпрома все же появятся на машинах McLaren, с нашей стороны немедленно последует весьма негативная реакция и будут предприняты соответствующие шаги. Что же касается возможности прихода в McLaren российского гонщика, то Рон Деннис лично говорил мне, что в его команде такового никогда не будет, поскольку McLaren не занимается подготовкой молодых пилотов. Больше по этому вопросу мне сказать нечего.

Поскольку Пол Стоддарт настоятельно рекомендовал по всем вопросам, касающимся “газпромского” контракта, обращаться к управляющему директору команды Джанкарло Минарди, это и было незамедлительно сделано, но... особой ясности не привнесло.

“Пока, к сожалению, ничего не могу сказать, — лучезарно улыбаясь, сообщил г-н Минарди. — Еще ничего до конца не определено. Я продолжаю вести очень интенсивные переговоры как с нашими непосредственными партнерами по контракту, так и с министром спорта России г-ном Фетисовым, который в курсе этой проблемы. Как только возникнет окончательная ясность — надеюсь, что все разрешится, — я непременно отвечу на все вопросы”.

Борис Мурадов



Ледяной



Гонщики Формулы-1 – кумиры миллионов. У каждого из них – множество поклонников. Но бывают моменты, когда звезды “большого цирка” сами становятся болельщиками: бразильцы, немцы и итальянцы – у футбольного поля, а канадцы и финны – у хоккейного льда.

В последнее десятилетие Финляндия переживает не только гоночный, но и хоккейный бум. Неслучайно 11 мая, едва вернувшись на родину после неудачной гонки в Испании, Кими Райкконен вместе с невестой Джenni и несколькими приятелями отправился “снимать стресс” на хельсинскую “Хартуол Арена” – ледовый дворец, где должен был состояться финал чемпионата мира по хоккею между сборными Канады и Швеции. “Жаль, что наша команда не пробилась в финал на своем домашнем чемпионате мира”, – заметил Райкконен, комментируя самый драматичный четвертьфинал мирового первенства, в котором сборная Финляндии, ведя по ходу матча в счете 5:1, все же уступила в родных стенах команде Швеции со счетом 5:6.

Автогонщика на ледовой арене зрители приветствовали не менее восторженно, чем участников матча, особенно после того, как на электронном табло под ее куполом появилась надпись: “Добро пожаловать, Кими”. Перед игрой Кими успел пообщаться с легендарными финскими хоккеистами Яри Кури и Хекси Рихирантой, последний из которых является одним из руководителей финской национальной сборной. “Он подсказал мне, на кого из шведских и канадских игроков нужно обратить внимание во время матча”, – признался Райкконен. Впрочем, выяснилось, что Кими вполне обошелся бы и без вводных лекций хоккейных звезд Суоми.

В Финляндии хоккей – один из национальных видов спорта. И Кими научился стоять на коньках едва ли не раньше, чем начал ходить, что, впрочем, можно сказать о большинстве финских детей. “Когда я был маленьким, я играл в нашей местной команде в Эспо, – вспоминает Райкконен. – Я был в команде самым молодым и самым маленьким по росту, но тогда это не имело решающего значения, поскольку детский хоккей – еще не контактный спорт. Силовая борьба начинается в старшем возрасте”.

И хотя в детстве почти все юные хоккеисты стремятся играть в нападении, чтобы забрасывать побольше шайб, Райкконен, уже тогда отличавшийся от сверстников своей ледяной невозмутимостью, за которую много лет

КИМИ

спустя он получил в Ф-1 прозвище Ледяной Кими, не стал возражать, когда тренер поставил его в оборону. "Я был левшой, поэтому играл на правом фланге. Помню, как однажды столкнулся с игроком, здоровым, как Алекс Вурц! Но я никогда не получал травм, тогда мы просто носились по льду и получали удовольствие".

Учитывая его относительно невысокий рост (сейчас – 175 см) и небольшой вес (63 кг), Райкконен вряд ли имел шансы сделать себе достойную карьеру на хоккейной площадке, поэтому его выбор в пользу автогонок оказался вполне оправданным решением. Но были и другие причины, способствовавшие охлаждению Кими к увлечению детства. "Тренировки начинались так рано, что я довольно быстро пресытился хоккеем", – признается Райкконен.

Впрочем, интерес к этой игре Кими не утратил и до сих пор остается преданным болельщиком ледовой дружины своего родного Эспо, хотя из-за недостатка времени на стадионе почти не бывает. "Зато я часто смотрю хоккей по телевизору, – говорит Кими, – особенно матчи сборной Финляндии и Национальной хоккейной лиги – вот где играют понастоящему великие хоккеисты".

Став одним из лучших автогонщиков планеты, Кими, тем не менее, не забросил любимую игру своего детства и до сих пор время от времени гоняет шайбу с приятелями. "Послед-

ний раз я играл с друзьями в хоккей незадолго до старта нынешнего сезона Ф-1. Есть ли что-то общее между хоккеем и автогонками? Оба этих вида спорта требуют отличной физической подготовки и быстрой реакции, – отмечает Райкконен. – Но в хоккее выкладываешься на льду лишь пару минут и отправляешься на скамейку передохнуть, в гонках же нет времени для передышек".

Словно в подтверждение своих слов, после матча Кими охотно согласился появиться перед фотоаппаратами с клюшкой наперевес, облачившись в специально заказанную для него черную форму с надписью "Iceman Kimi" – "Ледяной Кими". Впрочем, Райкконен – далеко не единственный поклонник хоккея с шайбой в пaddocke Формулы-1. К страстным почитателям этой игры относятся почти все выходы из "прохоккейных" стран, включая двоих из четырех чемпионов мира последнего десятилетия: Мику Хаккинена и, естественно, представителя родины хоккея – Жака Вильнева. Причем и финн, и канадец тоже до сих пор неплохо выглядят на ледовой арене. Так, Вильнев не раз бывал замечен фотоаппаратами на хоккейной площадке в форме своего любимого "Монреаль Канадиенс", а Хаккинен во время чемпионского турне в Москву осенью 1999 года даже провел в Ледовом дворце на Ленинградском проспекте показательную тренировку с командой ЦСКА.

Владимир Маккавеев

Виды спорта, наиболее популярные среди пилотов Ф-1 2001–2002 годов по опросу журнала "Формула"

Вид спорта	Рейтинг	Пилоты
Теннис	9	Култхард, Физикелла, Масса, Панис, Р. Шумахер, Трулли, Уэббер, Алез, Хаккинен
Футбол	8	Бернольди, Баррикелло, Физикелла, Масса, Панис, М. Шумахер, Трулли, Алонсо
Горный велосипед	7	Баттон, де ла Роза, Френтцен, Сало, М. Шумахер, Йонг, Ферстаппен
Лыжный спорт	7	Физикелла, Мак-Ниш, Панис, М. Шумахер, Трулли, Вильнев, Хаккинен
Легкая атлетика	5	Баррикелло, Култхард, Монтойя, М. Шумахер, Бурти
Плавание	5	Култхард, Ирвайн, Панис, Трулли, Хаккинен
Водные лыжи	5	Масса, Мак-Ниш, Йонг, Алез, Маркеш
Велоспорт	5	Монтойя, Панис, Р. Шумахер, Трулли, Алонсо
Хоккей	5	Райкконен, Сало, Вильнев, Хаккинен, Ферстаппен
Водный мотоцикл	3	Баррикелло, Бернольди, Хаккинен
Сквош	3	Баттон, Уэббер, Ферстаппен
Гольф	3	Баррикелло, Уэббер, Алез
Сноуборд-двинг	2	Ирвайн, Райкконен
Серфинг	1	Баттон
Парусный спорт	1	Култхард
Боулинг	1	Баррикелло
Авиа-планеризм	1	Френтцен
Стрелковый спорт	1	Мак-Ниш
Альпинизм	1	Сато

Ледяной Кими не всегда бывает столь холоден и серьезен, как в пaddocke Формулы-1. Невеста Джени, с которой Райкконен появился на финальном матче, похоже, знает, как растопить этот лед



Гран При Австрии

ЗАПОЛНЕНИЕ ПАУЗЫ

Впечатляющие технические новшества не могут появляться в нынешней Формуле-1 непрерывно. После громкого дебюта Ferrari F2003-GA на Гран При Испании в Австрии команды взяли "технический перерыв". Впрочем, ни у кого не возникало вопроса, чем его заполнить.



Ferrari

Машины имели по пять вентиляционных отверстий с обеих сторон кузова (на фото), тогда как в Испании по левому борту их было два, а по правому – пять. Также увеличились в размерах раструбы системы охлаждения тормозных механизмов. Обе Ferrari F2003-GA имели новое заднее антикрыло с тремя плоскостями, но в квалификации Шумахер избрал configura-



Рис. 1

цию с меньшей прижимной силой. Переменную хорду имеет основная плоскость переднего антикрыла новых машин (рис. 1). В центральной части (обозначена стрелками) она уже.

Williams

Вместо характерных законцовок с прорезью внутри на внешней стороне "шайб" переднего антикрыла появились традиционные цельные крылышки, которые к тому же несколько уменьшились в размерах (рис. 2).

Renault

Состоялся официальный дебют модернизированного мотора с новой системой впрыска производства Magneti Marelli и видоизмененной системой смазки, что позволило под-

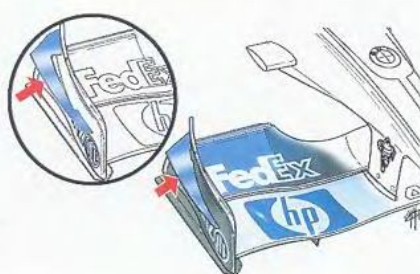


Рис. 2

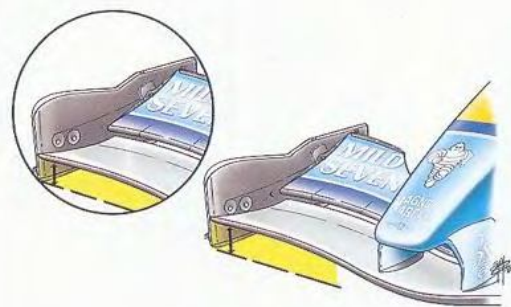


Рис. 3

лать ее менее чувствительной к изменению расстояния до полотна трассы.

Sauber

Монтировался кожух мотора с прорезью. Это один из пяти вариантов отвода тепла, имеющихся у команды. В субботней квалификации Хайдфельд использовал запасную машину с шасси C22-02.

Jordan

Во время пятничной квалификации на машинах сохранялись "дымоходы", хотя они были полностью закрыты. В гоночной конфигурации EJ13 имели заднее антикрыло с тремя традиционно расположенными плоскостями.

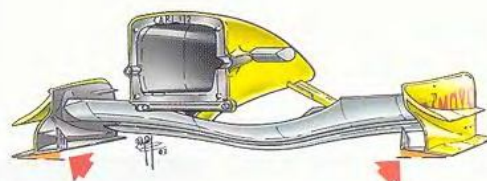


Рис. 4

Ножевидные зоны переднего антикрыла (рис. 4), дебют которого состоялся в Испании, сильно наклонены относительно полотна трассы для увеличения скорости воздушной струи под плоскостью.

BAR

Использовалась версия двигателя Honda с увеличенной мощностью.

Minardi

Переднее антикрыло, дебютировавшее в Имоле, получило новую вспомогательную плоскость.

Джорджо Пиола
Рисунки автора

Гран При Монако

ДЖЕНТЛЬМЕНСКИЙ НАБОР

Антикрылья с максимальным углом атаки, дополнительные плоскости там, где они еще разрешены техническим регламентом, увеличенный клиренс, более мягкие пружины и амортизаторы, тормозные диски максимальной толщины и доработанное рулевое управление – таков “джентльменский набор” средств подготовки автомобилей для Гран При Монако. А особенности тесной пит-лейн, где работа над техникой ведется на глазах у всех практически под открытым небом, позволяют хорошенько разглядеть все это и многое другое.



Фото 1



Фото 2

схема имеет множество преимуществ: амортизаторы размещены более рационально, имеют меньшее внутреннее трение и вес. Также расширился диапазон регулировок. Обратная сторона медали – сложность в изготовлении и связанная с этим заметно выросшая цена деталей задней подвески (фото 2). Но, видимо, игра стоит свеч. Новое переднее антикрыло обеспечило большую прижимную силу на низких скоростях. Заднее антикрыло (рис. 1) получило выгнутые (хотя и в меньшей степени, чем на машинах команд Renault или McLaren) и слегка наклоненные вперед плоскости (4, 5). Необычно близко к передней кромке вспомогательной плоскости со скошенными периферийными зонами (2) вынесены винты ее крепления (1) к торцевым пластинам. На задней кромке двух верхних плоскостей имелись небольшие закраины (3), тогда как у нижней (6) заднюю кромку от “шайб” отделяли треугольные вырезы. Кроме того, машины получили увеличенные воздухозаборники системы охлаждения тормозных механизмов. Вновь на обоих бортах были открыты по пять вентиляционных отверстий.

Williams

Опробовались три типа “дымоходов”. Последний (рис. 2), появившийся на машинах во время утренней субботней тренировки, выполнен в стиле Ferrari. Смонтированный на левом борту FW25 “дымоход” имел внутрен-

Ferrari

Ferrari стремилась по возможности сохранить в тайне особенности конструкции и настроек F2003-GA. В связи с этим даже решили не менять двигатели в промежутке между утренней субботней тренировкой и квалификацией. Так что даже в условиях “гласности” монакских боксов не все можно было увидеть. Большой интерес могли бы вызвать и поворотные амортизаторы, конструкцию которых Ferrari доработала совместно с компанией Sachs. Два таких амортизатора находятся внутри коромысла подвески, тогда как третий поперечный элемент – традиционного типа. Пнезда в картре коробки передач, изначально предназначавшиеся для установки пары амортизаторов, пустуют, и лишь торсионы сохранили первоначальное расположение. Новая

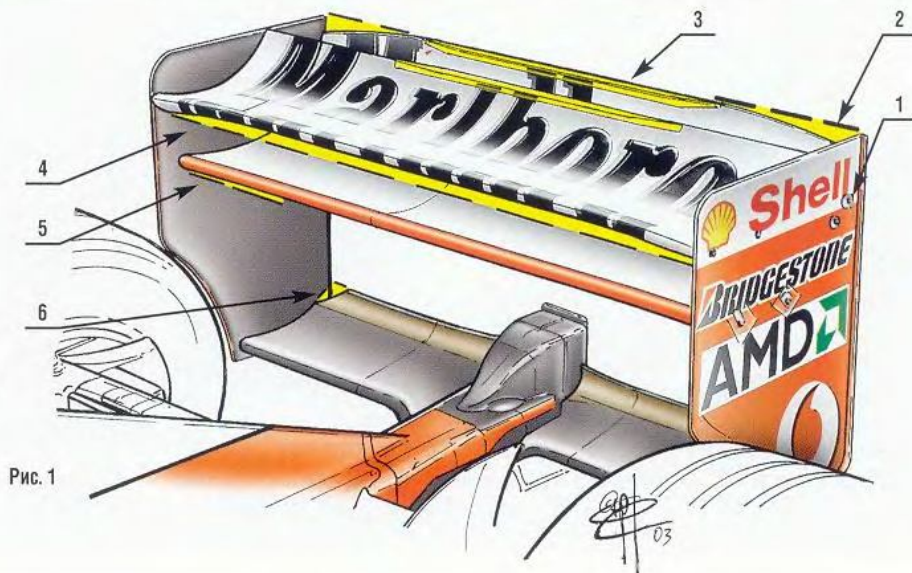


Рис. 1

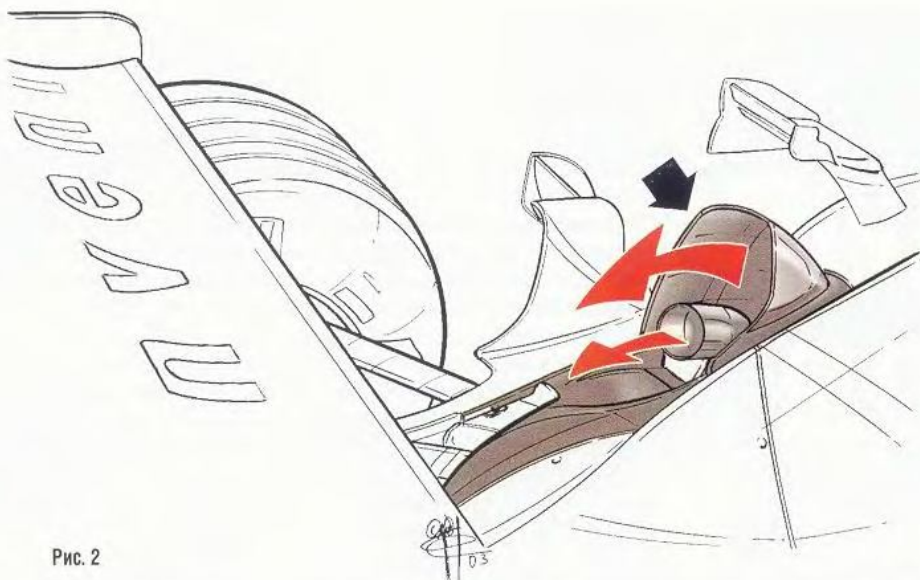


Рис. 2

ную и наружную стенки разной длины, тогда как справа был сохранен прежний симметричный раструб, и к тому же меньшего размера. Вместе с "дымоходами" вернулись и вентиляционные отверстия в задней нижней части боковых понтонов, подобные тем, что можно было видеть на Ferrari F2001. Несколько изменилась конфигурация вертикальных дефлекторов на ножевидной части днища в зоне расположения балласта. Увеличилась хорда центральной части вспомогательной плоскости переднего антикрыла. Наконец, рулевые тяги установили на значительно большем расстоянии от верхних треугольных рычагов подвески.

McLaren

Заднюю подвеску усилили, установив стальные верхние рычаги, тогда как "треуголь-

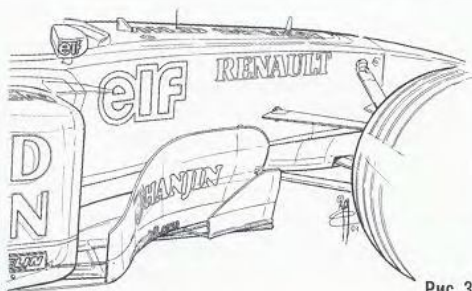


Рис. 3

ники" передней были видоизменены, чтобы обеспечить больший угол поворота колес.

Renault

Среди множества новинок, представленных командой, были не только те, что предназначались исключительно для Гран При Монако. Например, сдвоенные дефлекторы в стиле McLaren или Ferrari за передними колесами (рис. 3). Но узко специализированные элементы преобладали. Это и небольшая плоскость за дугой безопасности (в этот раз использованная только Renault), и смонтированная на пилоне плоскость шириной 1000 мм над задней осью (фото 4), и заднее антикрыло необычной конфигурации (фото 1). Его изогнутая вспомогательная плоскость имела только две точки крепления к торцевым пластинам и, не исключено, сохраняла запрещенную регла-

ментом способность распрямляться на высоких скоростях для снижения аэродинамического сопротивления машины. Модифицированы были и рычаги передней подвески для обеспечения большего угла поворота колес.

Sauber

Начиная с субботней тренировки машины получили новое переднее антикрыло со слабо выраженной ложковидной зоной. Выхлопные терминалы вновь были заключены внутрь "дымоходов" в стиле Ferrari. Лучшему охлаждению двигателя способствовал и более широкий капот.

Jordan

На вспомогательной плоскости заднего антикрыла и другой, выдвинутой к передней кромке "шайб", имелись выраженные закраи-

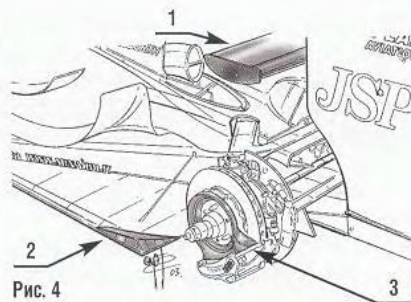


Рис. 4

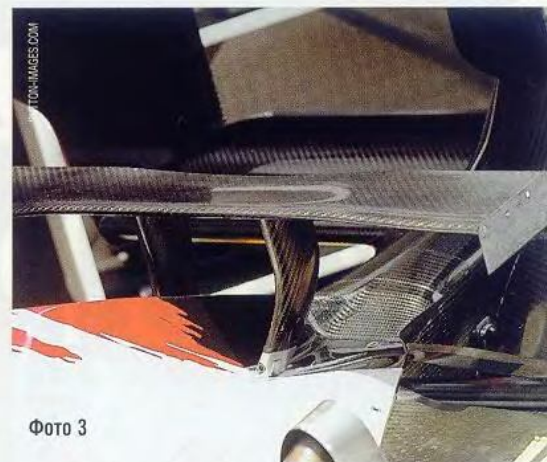


Фото 3

ны. Jordan, Jaguar и Minardi были среди команд, располагавших только тремя собранными машинами. Отсутствовал даже запасной монокок.

BAR

Переднее антикрыло получило новую вспомогательную плоскость. Кузов приобрел симметричную форму, причем в его задней части были выполнены крупные вырезы для отвода тепла.

Minardi

Как и в прошлом сезоне, над задней осью машин (рис. 4) монтировалось широкое сдвоенное антикрыло (1). Новинкой стали небольшие обтекатели (2) на ножевидной зоне перед задними колесами. Уже год назад машины команды имели систему охлаждения (3) задних тормозных механизмов, смонтированную с внешней стороны тормозных дисков. Нет сомнений, что опыт Minardi использовали инженеры Ferrari при создании сдвоенных "барабанов" для F2003-GA (см. № 6, 2003).

Toyota

Над задней осью, как и годом ранее, монтировалось миниантикрыло (фото 3). Два небольших вертикальных дефлектора появились под плоскостью заднего антикрыла, выдвинутой к передней кромке торцевых пластин.

Джорджо Пиола
Рисунки автора

Фото 4



Комедия абсурда

Бьорн Вирдхайм бесспорно стал главным героем первой половины международного чемпионата Формулы-3000. Благодаря своей просто феноменальной стабильности (все четыре гонки швед закончил на первом или втором месте) он не только возглавил чемпионат, но и обеспечил себе более чем двукратный очковый гандикап по отношению к основным соперникам. Единственное, что несколько скомкало впечатление от четырех блестящих гонок Бьорна, так это настоящая комедия абсурда, устроенная им на финише Гран При Монако.



SUTTON-IMAGES.COM

После гонки в Испании, где чемпионат покинула одна из десяти команд — Brand Motorsport сошла с дистанции из-за финансовых проблем, — казалось, что на этом сокращение числа участников первенства Ф-3000 наконец прекратится. Ан нет! В Австрии на старт вместо 18 пилотов вышли лишь 17, а к гонке в Монако их количество едва не уменьшилось до 16.

В Шпильберге из-за недостатка спонсорских средств Astromega буквально в последний момент сняла с гонки автомобиль Джефффри ван Хойдонка, за что впоследствии была наказана FIA: по окончании чемпионата у Astromega за эту выходку отберут пять очков.

Не вышел на старт домашней гонки и австриец Патрик Фризахер, еще месяц назад считавшийся одним из фаворитов сезона. Во время послестартовой аварии на "Каталунье" Фризахер серьезно повредил руку, что вывело его из строя на целых две гонки. В Австрии и Монако место Патрика в Red Bull занял его молодой соотечественник Бернхард Ауингер. Но, несмотря на близкое знакомство с "A1-Рингом", естественно, вовсе не Бернхард был главным претендентом на победу в Австрии. Тон, как и ожидалось, задавало трио фаворитов сезона: Вирдхайм, Сперафико и Пантано, которые в итоге и оккупировали весь пьедестал. И поскольку до гонки

в Австрии из этой троицы в нынешнем сезоне не побеждал лишь Рикардо Сперафико приложил все силы, чтобы восполнить этот пробел и, стартовав с поула, весьма уверенно выиграл гонку. Правда, Вирдхайм, всю дистанцию "просидевший" у него за спиной, и не думал прессинговать бразильца, ведь финиш на втором месте лишь упрочивал его лидерство в чемпионате. Пантано же, не слишком удачно выступившему в квалификации, пришлось прорываться наверх с пятого места, но в итоге он все же поднялся на пьедестал. Однако через две недели в Монако от австрийского благодущия лидеров не осталось и следа. Преимущество Вирдхайма в чемпионате становилось уже угрожающим, поэтому все трое вышли на гонку по улочкам Монте-Карло как на последний бой. Для поиска идеальных настроек к городской трассе Durango даже провела накануне во Фьорано частные тесты. Но, как показала гонка, все оказалось напрасно.

Накануне путешествия в средиземноморское княжество Ф-3000 едва не лишилась еще одной команды. После австрийского этапа из-за отсутствия средств "на краю гибели" оказалась и вторая "конюшня" — дебютант нынешнего сезона — BCN. В конце концов Энрике Скалаброни сумел наскрести денег на поездку в Монако, но для этого аргентинцу пришлось пожертвовать своей основной ударной силой — австралийцем Робом Нгуеном, который приносил BCN слишком мало спонсорских денег. Поначалу Скалаброни планировал посадить в кокпит своего соотече-

Две жесткие схватки между Джорджо Пантано и Рикардо Сперафико в Монте-Карло, может быть, и украсили Гран При Монако, но печально закончились для обоих претендентов на титул



стенника и бывшего пилота Ф-1 Норберто Фонтану, но в последний момент Энрике подвернулся богатый, хоть и не слишком удачливый, американец Уилл Лэнгхорн, который в итоге и занял место Нгуена. Однако на этом злоключении BCN не закончились. Во время квалификации на площади Казино в тяжелую аварию угодила второй гонщик "Барселоны" Алессандро Пикколо. Получив тяжелые травмы спины, итальянец выбыл из строя до осени. Таким образом, число участников гонки в Монако, как и в Австрии, вновь составило 17 человек.

Поул, как и ожидалось, снова разыграла между собой "большая тройка". На этот раз быстрее всех оказался Вирдхайм, а компанию ему на первом ряду составил Рикардо Сперафико. Пантано открывал второй ряд, а далее следовали Лиуцци, Токкачело и Кьеца. Именно этой шестерке и суждено было написать основную картину гонки.

Вирдхайм уже с первых метров бросился в отрыв, а вот Пантано навязал Сперафико нешуточную борьбу за второе место. На протяжении двух десятков кругов эта схватка составляла основную интригу гонки. Бразилец был явно медленнее итальянца, за которым собрался целый караван во главе с Токкачело, Лиуцци и Кьезой, но защищался отчаянно. Лишь на 22-м круге Пантано решился наконец на отчаянную атаку, просунув нос автомобиля внутрь последнего поворота, но Сперафико и не подумал уступить. В итоге машины столкнулись колесами, и Джорджо выбрался-таки на второе место. Рикардо же, пропустив кругом позже еще и Токку, отправился в боксы менять поврежденную в столкновении резину и вернулся в гонку вновь позади Пантано, но уже проигрывая тому целый круг. Впрочем, сам Джорджо из-за своей затянувшейся схватки со Сперафико отстал от Вирдхайма аж на 23 с, так что итальянцу теперь оставалось надеяться лишь на чудо, которое и не заставило себя ждать.

На протяжении нескольких кругов находившиеся уже далеко за спиной Пантано Токкачело и Лиуцци вели напряженную борьбу за третье место, которая закончилась страшной аварией. Тонио, которому стоило просто подождать, пока наказанный за срез "эски" Токка свернет на пит-лейн отбывать штраф, переусердствовал в своих атаках и, подбравшись на подъеме Beau Rivage слишком близко к желтой Lola соотечественника, наехал передним колесом на заднее машины Энрико. В итоге Lola Лиуцци взмыла в воздух, а спустя пару секунд машины обоих претендентов на пьедестал замерли у Казино, засыпав обломками весь по-

ворот Massenet. На трассе тут же появился автомобиль безопасности, и все гигантское преимущество Вирдхайма улетучилось в одну секунду.

После рестарта у Пантано оставалось еще восемь кругов, чтобы попробовать навязать шведу борьбу, но тут в дело вмешался Сперафико. На свежей резине он мог идти значительно быстрее лидеров и на 39-м круге полез атаковать опережавшего его на круг Джорджо. Помня, что именно итальянец стал причиной его вынужденного пит-стопа, бразилец не очень-то стеснялся в средствах – самому ему терять было уже нечего – и кругом позже, просочившись внутрь Mirabeau, откровенно подрезал Пантано. Красную машину справа от себя Джорджо заметил слишком поздно и, попав на грязную и скользкую часть трассы, не успел затормозить и беспомощно ткнулся в отбойник. Видимо, в Arden тоже поняли всю опасность, исходившую от расшвырянувшего Сперафико, поскольку, как только Рикардо показался в зеркалах у Вирдхайма, швед тут же сбросил скорость и трусливо прижался к отбойнику, лишь бы не злить бразильца, которому судьи на том же круге вывесили черный флаг.

Гонка близилась к логическому завершению: Вирдхайм уверенно летел к своей второй победе в сезоне, на пять секунд опережая поднявшегося на второе место после схода Пантано Николааса Кьеца. И тот и другой были более чем довольны таким исходом Гран При Монако и уже не форсировали темп. И так бы все и закончилось, если бы, выйдя из последнего поворота заключительного круга, Вирдхайм не допустил единственную за этот день и чудовищную по своей абсурдности ошибку. Видимо, насмотревшись на эффектные победные финиши Михаэля Шумахера, Бьорн, выскочив из последнего поворота, сбросил скорость, взял вправо и практически остановился в нескольких метрах от финишной черты, чтобы поприветствовать команду. "Я посчитал, что уже выиграл гонку, и стал поздравлять механиков, – убивался потом швед. – Но я совершил ужасную ошибку и заплатил за нее огромную цену..." Пока счастливый Бьорн ликующе размахивал руками у командного мостика Arden, мимо стрелой пронеслась синяя Lola Кьеца. Датчанин неожиданно для самого себя выиграл гонку, пролидировав в ней от силы два десятка метров. Такого автоспорт не видел уже давно. Впрочем, даже став посмешищем монакской гонки, Вирдхайм настолько упрочил свое лидерство в чемпионате, что теперь уже мало кто сомневается в его окончательной победе.

Владимир Маккавеев

3-й этап 16–17/05/2003

Автодром "А1-Ринг", Шпильберг, Австрия

Дистанция: 35 кругов/151.410 км

Гонщик	Команда	СП	Время
1 Р. Сперафико	Coloni	1	49'08.128
2 Б. Вирдхайм	Arden	2	+3.671
3 Дж. Пантано	Durango	5	+10.065
4 В. Лиуцци	Red Bull Jr	3	+19.243
5 Э. Токкачело	Super Nova	7	+21.530
6 Н. Кьеца	Den Bla Avis	13	+27.403
7 Т. Белл	Arden	4	+30.216
8 Ф. Гиблер	Den Bla Avis	8	+31.037
9 Я. Яниш	Superfund-ISR	10	+31.447
10 З. Баумгартнер	Coloni	9	+56.093
11 Б. Ауингер	Red Bull Jr	14	+59.704
12 А. Пикколо	BCN	11	+1'16.759
13 Р. Нгуен	BCN	15	+1'27.398
14 Р. Джанмария	Durango	17	+1 круг
15 Т. Шмидт	Astromega	6	НФ/31 (КП)
НК Я. Шредер	Superfund-ISR	16	НФ/19 (авария)
НК Д. Хилл	Super Nova	12	НФ/19 (авария)

ПГ: Р. Сперафико – 1'22.036; БК: Б. Вирдхайм – 1'23.473/8;
СП – стартовая позиция

4-й этап 30–31/05/2003

VI Grand Prix Monaco F-3000, Монако

Дистанция: 45 кругов/150.300 км

Гонщик	Команда	СП	Время
1 Н. Кьеца	Den Bla Avis	6	1:09'21.483
2 Б. Вирдхайм	Arden	1	+0.895
3 Р. Джанмария	Durango	9	+3.353
4 Я. Яниш	Superfund-ISR	8	+3.845
5 З. Баумгартнер	Coloni	10	+4.550
6 Т. Белл	Arden	18	+5.354
7 Я. Шредер	Superfund-ISR	12	+15.858
8 Дж. ван Хойдонк	Astromega	7	+16.885
9 Б. Ауингер	Red Bull Jr	13	+1 круг
10 У. Лэнгхорн	BCN	17	+2 круга
НК Дж. Пантано	Durango	3	НФ/39 (авария)
ДС Р. Сперафико	Coloni	2	ДК/39
НК Э. Токкачело	Super Nova	5	НФ/34 (авария)
НК В. Лиуцци	Red Bull Jr	4	НФ/34 (авария)
НК Т. Шмидт	Astromega	16	НФ/25 (авария)
ДС Д. Хилл	Super Nova	14	ДК/17
НК Ф. Гиблер	Den Bla Avis	15	НФ/0 (авария)
НС А. Пикколо	BCN	11	НС

ПГ: Б. Вирдхайм – 1'25.881; БК: Б. Вирдхайм – 1'27.384/12;
СП – стартовая позиция

Бьорн Вирдхайм, Николас Кьеца и Рафаэле Джанмария на пьедестале ГП Монако



Положение в личном зачете:

Поз.	Пилот	Очки
1	Б. Вирдхайм	34
2	Дж. Пантано	16
3	Р. Сперафико	16
4	Э. Токкачело	14
5	Н. Кьеца	13

Положение в командном зачете:

Поз.	Команда	Очки
1	Arden International	39
2	Durango	24
3	Coloni Motorsport	22
4	Red Bull Jr Team F3000	18
5	Superfund-ISR-Charouz	16



VI этап 31/05/2003

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

Дистанция: 1.661x250=415.250 км

НОЧНЫЕ ГОНКИ

Самое интересное в гонках на овалах — это многочисленные обгоны и аварии, возникающие то и дело. Вообще же наблюдать за однообразным мельтешением машинок в течение двух часов — занятие для людей с крепкими нервами. Желая хоть как-то разнообразить подобное зрелище (а ожидать чего-то другого на коротком овале "Милуоки майл" не имело смысла), организаторы придумали новую "фишку" — ночную гонку. Хотя новой она оказалась только для Champ Car, в других американских чемпионатах такие гонки давно уже стали привычным явлением.

Спокойное течение гоночного уик-энда неожиданно нарушила буря, пронесшаяся над штатом Висконсин в пятницу вечером. Из-за проливного дождя квалификацию пришлось отменить, и на старте пилоты заняли места по объединенным итогам трех тренировок (еще одно нововведение). Поэтому все новички, включая и лидера этого сезона по поулу Себастьяна Бюрду, оказались в нижней части стартового поля: ведь почти все они только знакомились с этим автодромом. В итоге поул достался Алексу Тальяни, который последний раз стартовал первым полтора года назад в Фонтане.

В ночь гонки температура воздуха опустилась до +7 °C. Чтобы хоть как-то прогреть холодную резину, судьи добавили к трем парадным кругам еще два под желтыми флагами уже после старта. Но и это не помогло избежать аварии. Лола Бруно Жункейры капризно дернулась и понеслась в сторону внешней стены, по пути зацепив машины Роберто Морено и Патрика Лемарье. К счастью, никто из пилотов не пострадал. Следующие семнадцать кругов "карусель" возглавлял пейс-кар, но единственный "зеленый" круг позволил Мишель Журдену обогнать Тальяни, что, впрочем, и следовало ожидать: канадец за свою карьеру три раза стартовал с поула и трижды его обгоняли уже в первом повороте. После рестарта Тальяни отстали еще дальше — сначала Пол Трейси, а затем Ориоль Сервия, проводивший свою лучшую гонку в

CART. Их горячая схватка хоть как-то согрела 40 тысяч болельщиков, пришедших в этот не по-майски холодный вечер на трибуны автодрома, праздновавшего свое столетие.

А вот мотор машины Себастьяна Бюрды страдал не от холода, а от перегрева. Француз совершил два незапланированных визита в боксы, и механикам все-таки удалось отрегулировать Ford, но расстроенный гонщик так и не смог включиться в борьбу, вяло закончив гонку на девятом месте и впервые с начала чемпионата ни разу не отметившись в лидерах. Но его судьба мало кого интересовала. Всех поглотила безумная игра "в догонялки" Трейси и Сервии. "Порой мне казалось, что моей машине уже некуда деться и вот-вот мы столкнемся. Это были просто фантастические ощущения", — каталонец никак не мог прийти в себя даже после финиша.

Вне себя был и Трейси. Но не от восторга. "Если мы хотим победить в чемпионате, то не должны совершать подобных ошибок", — бросил камешек в огород своей команды Пол. Действительно, "благодарить" за упущенное первое место в общем зачете он должен механиков: плохо прикрученное на последнем пит-стопе колесо оставило гонщика без заслуженного подиума. "Три победы в первых трех гонках, и лишь три очка в трех последующих — сезон пока выходит на "тройку", — отшутился Трейси.

Победитель гонки Мишель Журден до этого имел в своем активе только 73 круга лидирования и ни одной победы. А ведь мексиканец — один из ветеранов серии. На его счету 126 гонок — четвертый результат среди действующих гонщиков и восемнадцатый за всю историю CART. Победа в Уэст-Элис, 234 круга лидирования (новый рекорд для одной гонки) и первенство в чемпионате — заслуженная награда за верность Champ Car. Дольше своих побед ждали только двое: Рауль Боэсель (172 гонки) и Скотт Брайтон (147). Ждали, но так и не дождались.

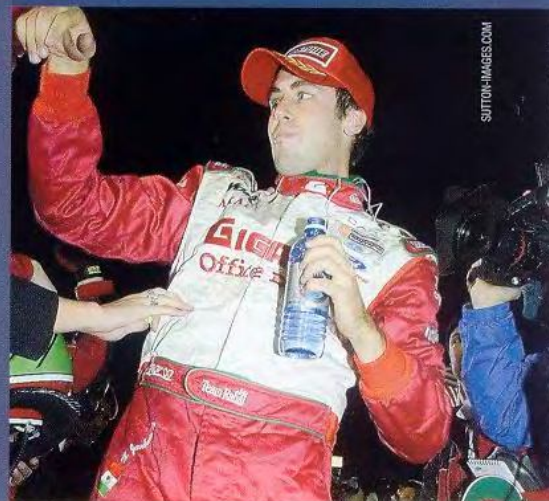
Дмитрий Ситник

Milwaukee Mile 250

СП	Пилот	Команда	Время
1	2	М. Журден Team Rahal	2:16'45.692
2	7	О. Сервия Patrick Racing	+ 0.468
3	4	П. Карпентье Player's Forsythe	+ 0.704
4	11	Д. Мэннинг Walker Racing	+ 1.173
5	1	А. Тальяни Rocketsports	+ 2.192
6	5	А. Фернандес Fernandez Racing	+ 3.106
7	10	М. Хабберфельд Conquest Racing	+ 4.226
8	12	М. Домингес Herdez Competition	+ 5.589
9	13	С. Бюрда Newman/Haas Racing	+ 5.883
10	9	Т. Монтейру Fittipaldi-Dingman	+ 7.687
11	6	Дж. Вассер American Spirit	+ 9.077
12	3	П. Трейси Player's Forsythe	+ 1 круг
13	8	Г. Салеш Dale Coyne Racing	+ 10 кругов
14	14	Р. Лавин Walker Racing	+ 25 кругов авария
15	19	Ж. Каматиас Dale Coyne Racing	+ 100 кругов авария
16	12	Р. Хантер-Рей American Spirit	+ 165 кругов авария
17	4	Б. Жункейра Newman/Haas Racing	+ 247 кругов авария
18	13	П. Лемарье PK Racing	+ 247 кругов авария
19	9	Р. Морено Herdez Competition	+ 247 кругов авария

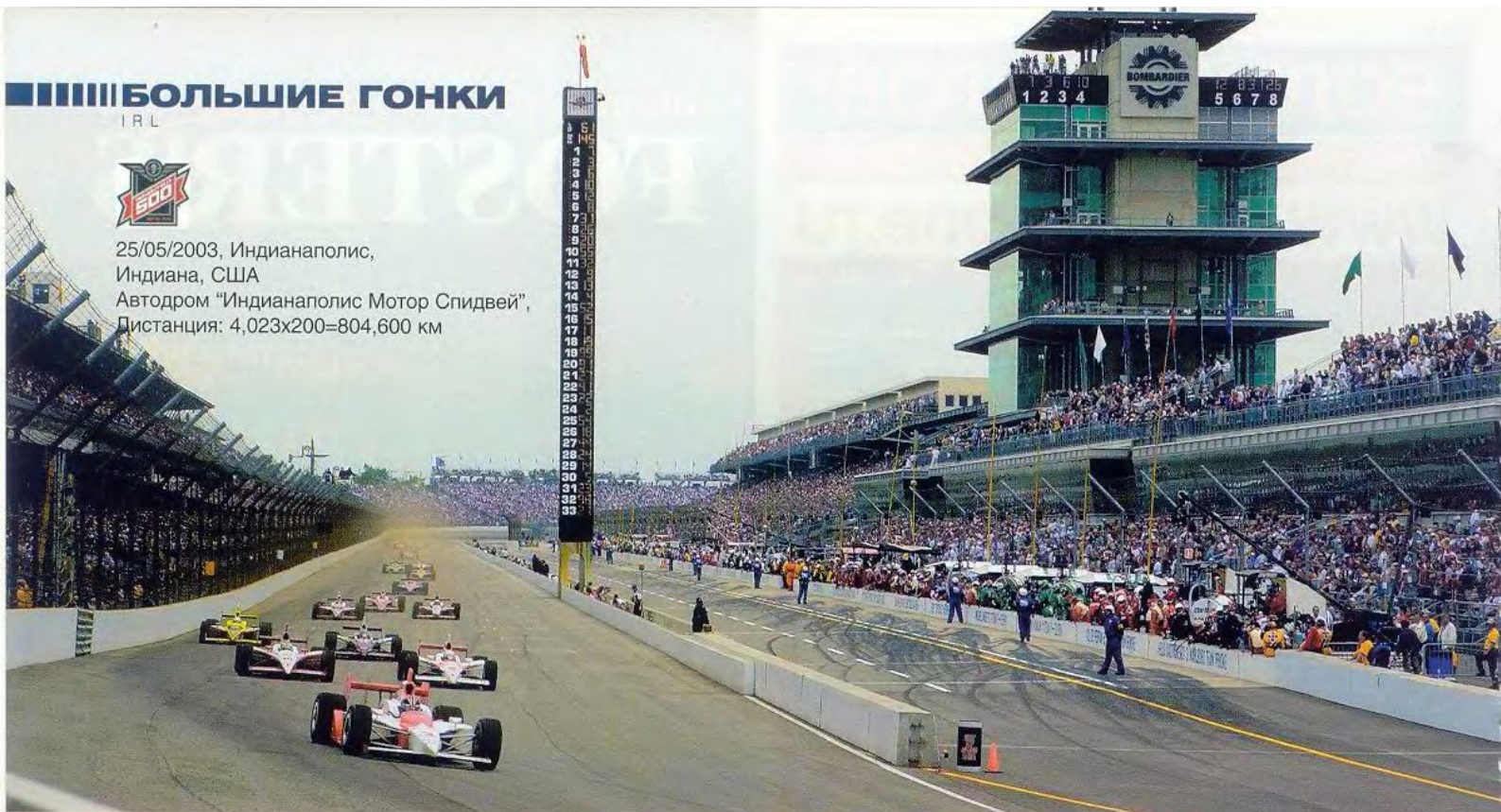
Положение в чемпионате после 6-го этапа

Пилот	Очки	Пилот	Очки
1	М. Журден 77	11	Дж. Вассер 27
2	П. Трейси 67	12	Р. Морено 27
3	Б. Жункейра 66	13	М. Хабберфельд 26
4	С. Бюрда 53	14	Т. Монтейру 11
5	П. Карпентье 48	15	Р. Хантер-Рей 9
6	М. Домингес 45	16	П. Лемарье 8
7	О. Сервия 40	17	Ж. Каматиас 6
8	А. Фернандес 37	18	Р. Лавин 4
9	Д. Мэннинг 34	19	А. Йонг 4
10	А. Тальяни 32		





25/05/2003, Индианаполис,
Индиана, США
Автодром "Индианаполис Мотор Спидвей",
Дистанция: 4,023x200=804,600 км



ПОСЛЕДНИЙ ШАНС МАЙКЛА АНДРЕТТИ

Пенске начинает и выигрывает

После скандала, главным участником которого был оставшийся верным серии CART Пол Трейси (по его мнению, организаторы украли у него победу в прошлогодней гонке), чемпионки в Индианаполисе стали персонами нон грата. Хозяин "Старой кирпичницы" Тони Джордж решил обойтись своими силами, вернее, силами пилотов серии IRL, нескольких ветеранов и гонщиков NASCAR. Исключение

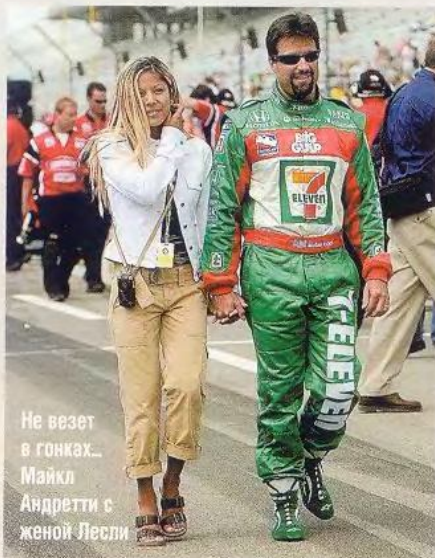
сделали лишь для Джимми Вассера, призванного на усиление команды Бобби Рэйхола, чтобы хоть как-то разбавить иностранный легион в важнейшей гонке Америки. Впрочем, уж где-где, а в Индианаполисе мало обращают внимание на то, под каким флагом выступает тот или иной пилот. Может быть, это единственная гонка во всех сериях США, где больше важна командная принадлежность гонщика. Не случайно во всех справочниках, посвященных Indy 500, командная статистика занимает одно из самых почетных мест.

12-кратный чемпион "500 миль Индианаполиса", команда Роджера Пенске по праву считалась фаворитом предстоящей гонки. И не в последнюю очередь из-за своих финансовых возможностей. Дошло до того, что пилоты Team Penske Хелиу Каштру-Невеш и Жиль де Ферран получили возможность опробовать на тренировках шасси обоих поставщиков серии. В итоге де Ферран выбрал G Force, а победитель двух последних лет Каштру-Невеш остался верен своей Dallara и, казалось, не прогадал: на первой же квалификации, состоявшейся еще 10 мая, он проехал четыре зачетных круга с результатом, превзойти который никому в дальнейшем не удалось. Ну а его партнер остался лишь десятым. Соседями бразильца по первому стартовому ряду стали два пилота еще одного заведомого фаворита, команды Andretti Green Racing — Тони Канаан и "наскаровец" Робби Гордон, заменивший трав-

мированного Дарио Франкитти. Кстати, владелец команды Майкл Андретти хотел предложить место в машине шотландца Рубенсу Баррикелло, но контракт пилота Ferrari запрещает ему участвовать в гонках других серий. Сам Майкл в последний раз вышел на трассу, чтобы наконец осуществить свою мечту и победить на непокорной ему "Старой кирпичнице". Вот только тринадцатое место в квалификации не обещало ветерану ничего хорошего.

Сразу после старта Майкл Андретти постарался побыстрее покинуть свою несчастливую позицию и поднялся на пять мест вверх, недвусмысленно дав понять, что намерен сполна воспользоваться последним шансом выиграть "500 миль Индианаполиса". И с каждым пройденным кругом эти шансы росли. Порой казалось, что соперники немного поддаются Андретти — как-то слишком легко и быстро американец оказался за машиной лидера. Отчасти этому способствовал ранний пит-стоп трех пилотов AGR уже на десятом круге, когда загорелся двигатель на машине Билли Боата (Panther Racing). Кроме Тони Канаана и Робби Гордона из лидирующей группы на дозаправку больше никто не отправился.

Тут же после рестарта в ритме вальса затанцевала Dallara Сары Фишер, обернувшись вокруг оси и крепко припечатав свою наездницу к стенке. Единственной представительнице слабого пола повезло, что с прошлого года барьеры безопасности в Индианаполисе



Не везет
в гонках...
Майкл
Андретти с
женой Лесли



Каштру-Невеш (№ 3) начал гонку с "первой линии" в компании с Канааном (№ 11) и Гордоном (№ 27)

делают "мягкими", иначе она бы не отделалась парой синяков. Теперь уже и остальные гонщики отправились заправиться и сменить резину, и под шумок Канаан и Гордон пропустили вперед своего босса, а разобраться с Айртоном Даре Майклу не составила особого труда. Впереди оставался лишь Скотт Диксон, еще не посещавший боксы. Новозеландец, хоть и молодой, но далеко не новичок в гонках, но и он не создал особых проблем своему старшему товарищу – Андретти возглавил гонку, надежно прикрываемый с тыла Канааном.

Отмерив четверть дистанции, гонщики из той партии, что выбрала раннюю стратегию дозаправок, второй раз открыли пит-лейн. На первые роли вышли Хелиу Каштру-Невеш и неожиданно бойкий Томас Шектер, стартовавший с 12-го места. Их соло продлилось совсем недолго: Робби Бул, совершив пируэт на выезде с пит-лейн, дал очередной повод судьям покрасоваться с желтыми флагами, а второй партии гонщиков заправиться и поменять резину. Вновь Андретти под одобрительный гул трибун вышел вперед. Но скоро настроение болельщиков круто изменилось. Дождавшись возобновления гонки после еще одной аварии, опять проявил свою прыть Шектер, обогнав Жилиа де Феррана и, совсем уж наглость, самого Андретти. К сожалению, для Майкла уже все было закончено: ветеран еще пытался несколько кругов бороться с неизбежным, но 94-й круг стал для него прощальным. Двигатель терял мощность, и, свернув в боксы, Майкл подвел итог без малого 40-летней гоночной карьеры семьи Андретти.

Симпатия публики переключилась на другого старожилу автоспорта США – Джимми Вассера, подхватившего выпавшее из рук его товарища лидерство. Злая ирония судьбы не

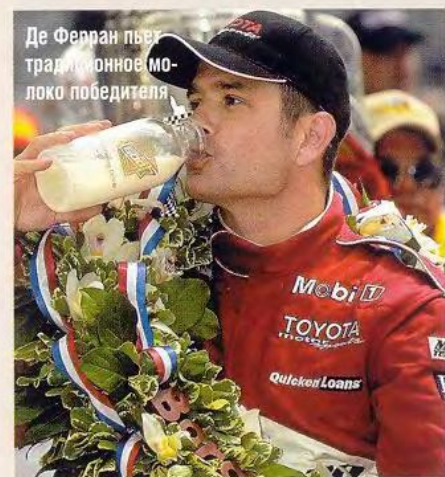
Автомобили Penske возглавляли гонку даже на пит-лейн



обошла стороной и его. Загадочное повреждение коробки передач настигло чемпиона CART 1996 года всего через несколько кругов. После этого стали напрашиваться ассоциации с прошлогодней гонкой, когда почти все пилоты, лидировавшие в первой половине дистанции, поочередно выбывали из борьбы по разным причинам. Вспомнил ли об этом Томас Шектер, выйдя на первое место, неизвестно, но вскоре, как показалось со стороны, южноафриканец сбавил обороты и уступил свою позицию Каштру-Невешу, вслед за которым пристроился еще и де Ферран.

Эта красно-белая пара и разыграла финиш сколь красиво, столь и драматично. Когда за 31 круг до финиша журналисты уже подумывали, как похвалить преподнести третью под-

ряд победу Хелиу, на пути бразильца оказался круговой. И пока двукратный победитель Indy 500 размышлял, с какой стороны совершать обгон, этот маневр выполнил не задумываясь его коварный напарник. Изменить что-то за оставшееся время Каштру-Невешу оказалось не под силу, тем более что большинство кругов прошло под желтыми флагами из-за множества аварий. Бразилец у бразильца украл победу. Но Роджер Пенске все равно остался в выигрыше. Это был 13-й триумф его команды в легендарной гонке, но после финиша его поздравляли с 14-й победой. Так сказать, с прицелом на будущий год.



Де Ферран пьет традиционное молоко победителя

Indianapolis 500

СП	Пилот	Команда	Время	Круги	Причина
1	Ж. де Ферран	Team Penske	3:11'56.989	11	клубок
2	Х. Каштру-Невеш	Team Penske	+ 0.299	14	клубок (столкновение)
3	Т. Канаан	Andretti Green Racing	+ 1.248	19	клубок (столкновение)
4	Т. Шектер	Chip Ganassi Racing	+ 1.685	21	клубок
5	Т. Такаги	Mo Nunn Racing	+ 1.961	22	клубок (КП)
6	А. Баррон	Mo Nunn Racing	+ 6.004	23	клубок (мотор)
7	Т. Ренка	Kelley Racing	+ 7.888	24	клубок (столкновение)
8	Г. Рей	Access Motorsports	+ 11.587	25	клубок (рулевой механизм)
9	Эл Анзэр-мл.	Kelley Racing	+ 17.416	26	клубок (КП)
10	Р. Ясукава	Super Aguri Fernandez Racing	+ 1 круг	27	клубок (мотор)
11	Б. Райс	Red Bull Cheever Racing	+ 1 круг	28	клубок (столкновение)
12	В. Майра	Team Menard	+ 1 круг	29	клубок (столкновение)
13	Дж. Кайт	PDM Racing	+ 3 круга	30	клубок (топливо)
14	С. Накано	Beck Motorsports	+ 4 круга	31	клубок (мотор)
15	С. Хорниш-мл.	Panther Racing	+ 5 кругов (мотор)	32	клубок (мотор)
16	К. Брак	Team Rahal	+ 5 кругов	33	клубок (мотор)
17	С. Диксон	Chip Ganassi Racing	+ 9 кругов (столкновение)		
18	Эй Джей Фойт-IV	A.J. Foyt Enterprises	+ 11 кругов		
19	Д. Уилдон	Andretti Green Racing	+ 14 кругов (столкновение)		
20	С. Шарп	Kelley Racing	+ 19 кругов (столкновение)		
21	Б. Лазье	Hemelgam Racing	+ 29 кругов (мотор)		
22	Р. Гордон	Andretti Green Racing	+ 31 круг (КП)		
23	Р. Бул	Dreyer & Reinbold Racing	+ 53 круга (мотор)		
24	А. Даре	A.J. Foyt Enterprises	+ 75 кругов (столкновение)		
25	Р. Мак-Ги	Panther Racing	+ 75 кругов (рулевой механизм)		
26	Дж. Вассер	Team Rahal	+ 98 кругов (КП)		
27	М. Андретти	Andretti Green Racing	+ 106 кругов (мотор)		
28	Р. Херн	Sam Schmidt Motorsport	+ 139 кругов (столкновение)		
29	Ж. Лазье	Team Menard	+ 139 кругов (столкновение)		
30	Ш. Хаттори	A.J. Foyt Enterprises	+ 181 круг (топливо)		
31	С. Фишер	Dreyer & Reinbold Racing	+ 186 кругов (мотор)		
32	Б. Боат	Panther Racing	+ 193 круга (мотор)		
33	Ф. Жиафоне	Mo Nunn Racing	+ 194 круга (мотор)		



07/06/2003
Форт Уорт, Техас, США
Автодром "Техас Мотор Спидвей"
Дистанция: 2,414x200=482,800 км

Техасские разборки

"Величайший автоспортивный спектакль" остался позади, и пришла пора вспомнить о текущем чемпионате. В общем зачете Тони Канаан сохранил свое лидерство с отрывом от Хеллиу Каштру-Невеша в 14 очков. Так что предстоящая ночная гонка на суперспидвее в Техасе преподносилась не иначе, как ковбойская разборка двух бразильцев с борьбой колесо в колесо до последнего дюйма дистанции и неожиданной развязкой на финише.

Что ожидали, то и получили. Все было в этой гонке: и упорное соперничество, и обгоны, и аварии с пожарами в боксах, но чего-то все равно не доставало. Наблюдать за "индикаторами" на этом величественном сооружении было как-то тоскливо. "Сюда бы что-нибудь помощнее, да побыстрее", — думалось, следя за монотонным лидированием Томаса Шектера на протяжении 145 кругов. И вспоминалось, как пару лет назад здесь пытались провести этап совсем другой серии и чем это закончи-

лось — гонщики CART просто теряли сознание. Сейчас же на трассе не происходило ровным счетом ничего, а заходящее солнце еще больше вводило в состояние задумчивости и оцепенения.

Которое сняло как рукой, вернее ногой все того же Шектера, слишком рано нажавшего на педаль акселератора. Механики (а гонщик в это время заехал на очередной пит-стоп) не успели выдернуть заправочный шланг из горловины, а машина южноафриканца уже рванула с места. Фонтан метанола обдал замешкавшегося заправщика, который тут же вспыхнул и к тому же чуть не угодил под колеса. Происшествие закончилось быстро: огонь потушили, а Шектеру судьи вклеили штрафной проезд по пит-лейн. Но свыше ему было уготовано более суровое наказание — лопнувший рычаг подвески на его G Force. Последовавший за этим полет в стену с переворотом окончательно развеяли дремоту. "Я устал лидировать, я хочу побеждать", — пожаловался после этого на судьбу Томас.

Отличился и Тора Такаги: японец изящно, всего лишь одним легким касанием, вынес сразу два автомобиля — Филиппе Жиаффоне и Скотта Шарпа. Так что будет даже жаль, если японца лишат его третьего места в этой гонке. А вот чего не получилось, так это бразильской дуэли. Каштру-Невеш отсиделился в середине, скромно финишировав на восьмом месте. Зато Канаану достался в противники настоящий ковбой из Аризоны. Эл Анзер, излечившись от алкоголизма, стал все увереннее держать руль в руках. Так, по крайней мере, показалось после его победы в Техасе. Не совершив ни одной ошибки, он хладнокровно отбил все наскоки южноамериканца. Правда, и Тони не очень рисковал. 40 очков позволили пилоту Andretti Green Racing упрочить лидерство, а Майклу Андресетти сохранить шансы на победу в чемпионате. Теперь уже в качестве владельца команды.

Дмитрий Ситник



Авария на тренировке закончилась для Айртона Даре переломом руки и ноги



Заправщику Ganassi пришлось горячо

Bombardier 500

СП	Пилот	Команда	Время
1	7 Эл Анзер-мл.	Kelley Racing	1:43'47.805
2	4 Т. Канаан	Andretti Green Racing	+ 0.081
3	3 Т. Такаги	Mo Nunn Racing	+ 0.160
4	6 К. Брак	Team Rahal	+ 0.259
5	9 Б. Херта	Andretti Green Racing	+ 0.573
6	2 С. Диксон	Chip Ganassi Racing	+ 1.819
7	10 Х. Каштру-Невеш	Team Penske	+ 7.753
8	Ж. де Ферран	Team Penske	+ 1 круг
9	11 Р. Ясукава	Super Aguri Fernandez Racing	+ 1 круг
10	16 С. Хорниш-мл.	Panther Racing	+ 1 круг
11	15 Г. Рей	Access Motorsports	+ 1 круг
12	17 В. Мейра	Team Menard	+ 3 круга
13	19 Б. Лазье	Hemelgam Racing	+ 4 круга
14	20 Б. Райс	Red Bull Cheever Racing	+ 5 кругов
15	21 С. Фишер	Dreyer & Reinbold Racing	+ 6 кругов
16	12 С. Шарп	Kelley Racing	+ 10 кругов (столкновение)
17	5 Ф. Жиаффоне	Mo Nunn Racing	+ 10 кругов (столкновение)
18	1 Т. Шектер	Chip Ganassi Racing	+ 27 кругов (столкновение)
19	22 Ж. Лазье	Team Menard	+ 33 круга (топливо)
20	13 Д. Уилдон	Andretti Green Racing	+ 152 круга (топливо)
21	14 Эй Джей Фойт-IV	A.J. Foyt Enterprises	+ 160 кругов (столкновение)
22	18 Р. Бул	Dreyer & Reinbold Racing	+ 186 кругов (КП)

Положение в чемпионате после 3-го этапа

1 Т. Канаан	177	8 Т. Такаги	115	16 Г. Рей	65	23 А. Баррон	41
2 Эл Анзер-мл.	151	9 Ф. Жиаффоне	106	17 Р. Бул	64	24 Д. Франкитти	40
3 Х. Каштру-Невеш	149	10 Т. Шектер	101	18 С. Фишер	62	25 В. Мейра	36
4 К. Брак	135	11 С. Хорниш-мл.	92	19 Эй Джей Фойт-IV	58	26 С. Накано	35
5 Ж. де Ферран	132	12 Б. Райс	88	20 Б. Лазье	56	27 Б. Херта	30
6 С. Шарп	130	13 Р. Ясукава	80	21 Д. Уилдон	47	28 Т. Ренна	26
7 С. Диксон	116	14 М. Андресетти	80	22 Ш. Хатори	43	29 С. Мейер	26

Чемпионат мира по ралли



6-й этап: 07.05-11.05.2003

Acropolis Rally

Дистанция: 1440.61 км/398.63 км – 22 СУ

Пилот	Автомобиль	Время
1 М. Мартин (EE).....	Ford Focus WRC.....	4:53'40.5
2 К. Сайнц (E).....	Citroen Xsara T4.....	+46.0
3 П. Солиберг (N).....	Subaru Impreza WRC.....	+52.7
4 Р. Бернс (GB).....	Peugeot 206 WRC.....	+2'06.6
5 Т. Мякинен (FIN).....	Subaru Impreza WRC.....	+2'12.3
6 Х. Рованпера (FIN).....	Peugeot 206 WRC.....	+3'44.7
7 Ж. Пандици (F).....	Peugeot 206 WRC.....	+3'54.3
8 К. Мак-Рей (GB).....	Citroen Xsara T4.....	+4'05.0

Личный зачет:

Пилот	Очки
1 Р. Бернс.....	37
2 К. Сайнц.....	32
3 М. Гренхольм.....	30
4 М. Мартин.....	23

Командный зачет:

Команда	Очки
1 Peugeot.....	75
2 Citroen.....	62
3 Ford.....	39
4 Subaru.....	37

Чемпионат FIA GT



4-й этап: 25.05.2003

Автомобиль "Масарик", Брно, Чехия; 470.081 км/87 кругов по 5.403 км (3:01'47.256)

ПП: Ж.-М. Гунон: 1'56.695, 166.68 км/ч; БК: Ж.-М. Гунон: 1'59.171/2, 163.22 км/ч

Пилоты	Автомобиль/класс	Круги
1 Т. Бьяджи (I)/М. Бобби (I).....	Ferrari 550M/GT.....	87
2 Ж.-Д. Делетра (CH)/А. Пиччини (I).....	Lister Storm/GT.....	87
3 Л. Каппеллари (I)/Ф. Голлин (I).....	Ferrari 550M/GT.....	87
4 М. Камбелли-Уолтер (GB)/Н. Кичи (GB).....	Lister Storm/GT.....	87
5 Л. Бринер (CH)/Э. Кальдари (CH)/С. Ливини (I).....	Ferrari 550M/GT.....	87
6 Б. Вердон-Ро (GB)/М. Задра (MC).....	Lister Storm/GT.....	86
7 Н. Аксрим (R)/П. Матуш-Шавеш (P)/М. Рамуш (P).....	Saleen S7-R/GT.....	84
8 С. Ортели (M)/М. Лив (D).....	Porsche 996GT3-RS/N-GT.....	84
НК Н. Фомеко (RUS)/А. Васильев (RUS).....	Porsche 996GT3-RS/N-GT.....	НО

Личный зачет GT:

Пилот	Очки
1 М. Бобби.....	40
2 Т. Бьяджи.....	40
3 А. Пиччини и Ж.-Д. Делетра.....	23

Командный зачет GT:

Команда	Очки
1 BMS Scuderia Italia.....	62
2 Lister Racing.....	39
3 Care Racing.....	16

Чемпионат спортивных автомобилей



1-й этап: 13.04.2003

Автомобиль им. Фернандо Переса да Силвы, Эшторил, Португалия

284.444/68 кругов по 4.183 км (2:30'09.560)

ПП: Ж.-К. Буйон/С. Сарразен: 1'48.721, 138.51 км/ч

БК: Дж. Нильсен/Х. Симода: 1'47.493, 140.09 км/ч

Пилоты	Автомобиль/класс	Круги
1 Ж.-К. Буйон (F)/С. Сарразен (F).....	Courage C60 Evo/SR1.....	68
2 Дж. Нильсен (DK)/Х. Симода (J).....	DBA4-033/SR1.....	68
3 Я. Ламмерс (NL)/Дж. Бош (NL).....	Dome S101/SR1.....	67
4 Л. Маддалена (I)/М. Ригло (I)/Ф. Кальвики (I).....	Durango 001/SR1.....	65
5 П. Перони (I)/М. Савольди (I).....	Lucchini SR2002/SR2.....	64
6 Б. Габбьяни (I)/Ф. Орте (I).....	Dome S101/SR1.....	63

2-й этап: 10.05.2003

Автомобиль "Евроспидвей", Лаузитц, Германия

319.029/87 кругов по 4.575 км (2:32'09.267)

ПП: Я. Ламмерс/Дж. Бош: 1'38.173, 167.77 км/ч

БК: Дж. Лавадж (I)/Кс. Помпиду (F).....