



Сладкая жизнь!

Как живет "на пенсии"
Мике Хаккинену.
И почему финну так
полюбились соленые
скалы Монако



WWW.FORMULA-ONE.RU

ISSN 1560-3571
9 771560 357002 >

BMW.Williams

**ДУБЛЬ
УДАЛСЯ!**

август 2003

5 лет журналу

Mercedes-Benz

Три луча славы

Гран При Канады

Смена лидера

Гран При Европы

Ferrari садится "на брюхо"

Гран При Франции

Деревенская гонка

Рудольф Караччиола

Он был самым талантливым...





Зарегистрирован в Министерстве
Российской Федерации по делам
 печати, телевидения и
 средств массовых коммуника-
 ций. Свидетельство о регистрации
 средств массовой информации
 ПИ № 77-11519

Учредитель и издатель:
ООО "И. Д. "Познер-Медиа"
127882, Москва
ул. Давыдовская, д. 12, стр. 7
Тел.: (095) 445-3950, 445-3600,
445-4238, 449-0334
Факс: (095) 449-0709

Главный редактор

Левин Сетик
l.levin@formula-one.ru

Зам. главного редактора

Борис Мурадян
b.mu@formula-one.ru

Ответственный редактор

Ольга Кротова
o.krotova@formula-one.ru

Технический редактор

Владимир Макаев
v.mak@formula-one.ru

Обозреватели

Александр Кабановский
Максим Бородин
Дмитрий Сетик

Отдел верстки

Валерий Сережин
Тарас Яценко
Елена Фомкина

Руководитель отдела

Вадим Устинов
v.ustinov@formula-one.ru

Рекламное обеспечение

Анна Ларина
Юрий Колтыков
Вероника Лапина
Тел.: (095) 449-0220, 445-1753
adv@formula-one.ru

PR-обеспечение

Владимир Безукладников
v11@formula-one.ru

Юридическое обеспечение

Юрий Растегин
Служба распространения
Тел.: (095) 449-0695
distrib@formula-one.ru

Подписка производится:

в любом почтовом отделении
РФ, СНГ и стран Балтии на 2-е
полугодие 2003 г. по объединен-
ному каталогу "Почта России"
издание 2003 (картотека
подписки), индекс 79168
(адресная подписка)
Для зарубежных подписчиков по
адресу: 129110, Москва,
ул. Енисейского, 35
Тел.: +7-095-281-0137, 281-8345
Факс: +7-095-281-3786

Адрес для писем

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

Представительство:

Санкт-Петербург:
Тел./Факс: (812) 274-8938
Адрес: ул. Херсонская, 8

Отпечатано в Финляндии:

FORSSAN KIRJAPAINO OY
Подписано в печать: 16.07.2003
Тираж: 85000 экз.

Цена свободной

Редакция не несет
ответственности
за содержание рекламных
материалов

Мнение редакции не всегда
совпадает с мнением авторов
статей

Перепечатка без разрешения
редакции запрещена

СОДЕРЖАНИЕ

4 Парад

8 Новости

Гран При

16 Канада Перелом

28 Европа Немецкий "метроном"

40 Франция Охота на зайцев

52 Калейдоскоп

Тема

54 Город серебряной звезды Где хранится вся слава Mercedes-Benz?

60 Просто великий 11 июля 1926 года Германия получила звезду автоспорта первой величины – Рудольфа Караччиолу...

66 Битва титанов Феррари и Нойбауэр были полными антиподами...

70 Все гонщики чемпионатов мира Ф-1

Интервью

72 Йос Ферстаппен "Хочу доказать, что меня не зря называют Боссом"

Стиль жизни

76 Сладкая жизнь на соленых скалах "Эх, Монако! Что за жизнь, право!"

Техника

82 Новинки ГП Канады Три с плюсом

84 Новинки ГП Европы "Возвращение" в Монако

86 Новинки ГП Франции Французские миниатюры

Большие гонки

88 Ф-3000 Холодный душ

90 CART Настоящий чемпионат

92 IRL Большой скачок

94 Ралли Два чемпионата мира

96 Статистика мирового автоспорта

Утрата

лидерства в чемпионате – вещь неприятная. Особенно если произошло это в результате собственной небрежности. Ошибка в квалификации Гран При Канады заставила Кими Райкконена стартовать с пит-лейн и лишила реальных шансов на успех в гонке.
(Читайте на стр. 16)



**Обыкновенное чудо**

Еще недавно все только и ахали по поводу огромного преимущества Ferrari и Михаэля Шумахера в сегодняшней Ф-1. Но два подряд дубля Williams на "Нюрбургринге" и "Маньи-Куре" если и не изменили положение в чемпионате, то разом перевернули представление о соотношении сил среди команд Ф-1. Чудо? Но чудес, как известно, не бывает. Просто многолетняя напряженная работа наконец начала приносить плоды, и двигатель, шасси, шины, гонщики, инженеры, механики заработали как единый отлаженный механизм.

(Читайте на стр. 28 и 40)



Скандал в благородном семействе

Minardi требует свои деньги

Команде Minardi обещали денег. Команда Minardi согласилась на выданные условия. Команде Minardi денег не дали, а элиту надо строить скандал. Так или примерно так рассуждал шеф Minardi Пол Стодарт, когда на Гран При Канады в пятницу 13 июня отправился на официальную пресс-конференцию FIA. Накануне боссы "конишн"

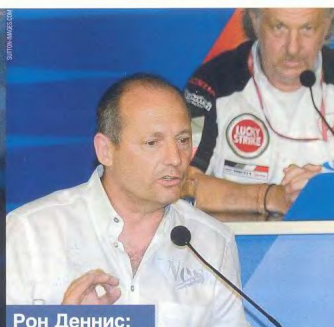
провели встречу, на которой шла речь о так называемом "фонде помощи" — доле в процентном доходе Формулы-1, предназначенной для разорившейся Arrows, которую планировалось распределить между двумя "частниками", Minardi и Jordan. Деньги эти вечно балансирующая на грани банкротства Minardi должна была получить

еще в начале года, но так и не получила. И, прихватив увесистую папку с какими-то документами, Стодарт отправился решать претензию перед журналистами и... пришедшим посмотреть на этот спектакль "хозяйном" Ф-1 Берни Экклстоуном. "15-го января все руководители команд взяли на себя обязательство по созданию фонда

помощи для поддержки Jordan и Minardi, но за последние несколько месяцев были предприняты попытки использовать эти средства и на другие цели, а мы так ничего и не получили", — поведал Стодарт. — Ф-1 жизненно необходимы десять команд. Все произошедшее вынуждает меня отозвать свое согласие с недавними изменениями

в правилах, поскольку они были напрямую увязаны с организационной помощью".

Свой монолог австралиец пронес в одиночестве, а позже к нему в пресс-центр присоединились его коллеги Рон Деннис (McLaren), Фрэнк Уильямс (Williams), Дэвид Ричардс (BAR) и Эдди Джордан (Jordan). Между Стодартом и Деннисом при пассивном участии остальных разгорелся спор о том, кому и что должно. В финале дискуссии спорщики пришли к выводу, что обсуждение столь деликатных тем все-таки следует вести в другом месте.



Рон Деннис:

"Формула-1 — это тяжелый спорт с высочайшей конкуренцией, и если кто-то ее не выдерживает, то ему здесь не место. Я понимаю позицию Пола, но своими действиями он наносит ущерб всей Ф-1. В прошлом из этого спорта были вынуждены уйти такие легендарные марки как Brabham и Lotus. Сам я прошел нелегкий путь, прежде чем воззвать свою команду, и никто не протянул мне руки помощи. У нас в Ф-1 нет бесплатной раздачи обедов для бедных!"



Minardi против всех-всех-всех ...но вместе с Экклстоуном

Экклстоун охарактеризовал произошедший на пресс-конференции в Монреале публичный спор как "поток лжи", а вечером договорился со Стодартом, что купит у него часть акций команды то ли за четыре, то ли за пять миллионов долларов. Видимо, чтобы Пол успокоился. Шеф Minardi после этого и вправду успокоился, но ненадолго. Перед Гран При Великобритании он пригласил соперников, что в Сильверстоуне его машины не будут оборудованы вспомогательной электроникой: ведь фонд помощи создан не был, а значит, антибуковочные и прочие системы должны быть запрещены с середины сезона. При этом все соперники Minardi, по замыслу Стодарта, должны будут подвергнуться дисквалификации.



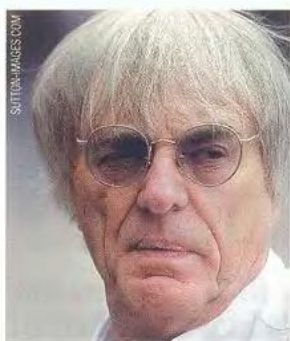
В BAR донашивают "обноски" с Ferrari

На проходивших в конце июня тестах в Сильверстоуне Жак Вильнев сделал для себя неприятное открытие: шенники Bridgestone считают BAR командой второго сорта. "Мы думали, что нам предоставили покрышки новой модели, но оказалось, что они уже использовались на Гран При Канады — подарились канадец. — Я разочарован, мне бы хотелось иметь новые покрышки в гонке. Не дело, когда одна команда на шинах Bridgestone выигрывает, а другие испытывают проблемы. И это происходит не в первый раз! Случалось, что мы приезжали на гонку и обнаруживали, что другие команды используют покрышки, о существовании которых мы даже не знаем".



Тестовое затишье

После Гран При Франции команды Ф-1 обзавелись в Барселоне, чтобы провести последние в этом году летние тесты и отправить своих испытателей в отпуск до начала сентября. Аж полупотомочесное затишье (тесты возобновятся лишь перед Гран При Италии) вынудило команды уже летом готовиться к осенним гонкам. В частности, в Toyota еще в июне приступили к испытаниям новой модификации двигателя, который дебютирует на Гран При США.



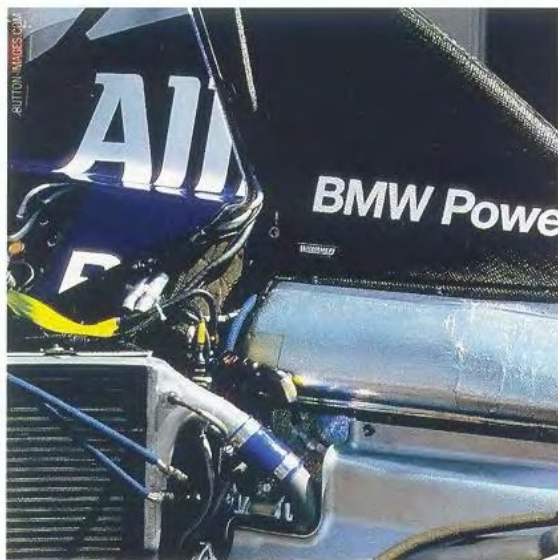
Купи-продай

“Хозяин” Ф-1 Берни Экклстоун выставил на продажу принадлежащий ему особняк в престижном лондонском районе Кенсингтон Гарден. Британский спортивный магнат приобрел дом в начале прошлого года почти за 50 миллионов фунтов стерлингов. Сам Берни не жил в шикарном особняке, рассматривая его исключительно как вложение капитала, и рассчитывает продать жилище за 85 миллионов фунтов.



Календарь-головоломка

В конце июня Международная автомобильная федерация (FIA) обнародовала весьма своеобразный вариант предварительного календаря чемпионата мира Ф-1 на 2004 год. В принятом на заседании Всемирного совета по автоспорту документе проставлены даты проведения 17 этапов первенства, но при этом не названы сами этапы. Такой необычный формат объясняется тем, что пока не ясно, примут ли в следующем году свои первые Гран При Китай и Бахрейн. В том случае, если оба новичка “большого цирка” получат места в календаре-2004, за бортом может оказаться бельгийский этап в Спа, который хотят вернуть в “обойму” гонок Ф-1.



Незадолго до Гран При Европы пилоты команды Jordan Ford Джанкарло Физикелла и Ральф Ферман приняли участие в тестах раллийного автомобиля Ford Focus. Показательные заезды прошли на асфальтовом “спецучастке” неподалеку от “Нюрбургринга”. “Эта машина почти так же отзывчива на действия рулем, как мой автомобиль Ф-1”, — поделился Джанкарло. Его напарник Ральф Ферман впервые оказался в ро-

ли водителя раллийного автомобиля и признался, что испытал некоторый дискомфорт... от назойливых подсказок штурмана — неизменно-го спутника гонщика-раллиста на соревнованиях. “Конечно, когда тебе говорят, что будет впереди, это придает уверенности”, — отметил Ральф. — Но когда он начал рассказывать мне о том, что будет через несколько поворотов, я запутался, не представляю, как все это можно запомнить”.

BMW и Williams наконец договорились

После нескольких месяцев переговоров команда Williams и компания BMW продлили сотрудничество до 2009 года, то есть еще на пять лет после того, как истечет нынешний договор между ними. Стороны раскрыли лишь общие условия нового контракта, сообщив, что в ближайшее время BMW вложит дополнительные средства в развитие команды. “Это будут беспрецедентные для нас инвестиции”, — утверждает руководитель “конюшни” Фрэнк Уильямс. BMW поставляет Williams свои двигатели с 2000 года и рассчитывает на более тесное сотрудничество с командой в смежных областях. “Мы начнем с совместной работы над трансмиссией”, — заявил шеф BMW Motorsport Марио Тайссен.

Пилоты Jordan попробовали Focus



Minardi пополнила арсенал “стрелами”

В середине июня в Англии прошла распродажа имущества разорившейся в прошлом году команды Ф-1 Arrows. Самыми ценными лотами на аукционе оказались пять гоночных автомобилей Arrows (в том числе два полностью работоспособных), которые приобрела команда Minardi. Как сообщил шеф “конюшни” Пол Стoddарт, машины достались ему за сущие гроши и являются, прежде всего, интеллектуальной собственностью. “Мы не собираемся использовать их в гонках вместо наших автомобилей”, — подчеркнул он. — Может быть, проведем сравнительные тесты. Посмотрим, какие из идей можно использовать на наших машинах”.

Автомобили Arrows A23 оборудовались теми же двигателями Cosworth CR-3, которые в этом году устанавливаются на Minardi PS03.



Отлучен от руля

Хуан-Пабло Монтоя лишился возможности домчаться из своего дома в Монако до автодрома во французском Маньи-Куре за рулем своего любимого BMW X5. Как мы уже сообщали, весной французские полицейские поймали колумбийца на превышении скорости на дорогах общего пользования: пилот Williams носился по Ривьере на скоростях за 200 км/ч. Французский суд лишил Монтою водительских прав на четыре месяца.



Шустрая сестренка

Пока Хайнц-Харальд Френтцен выступал на Гран При Франции, его 14-летняя сестра Николь-Надин провела собственную гонку – по дорогам родного городка за рулем машины своей матери. Как стало известно, несовершеннолетняя водительница вместе с двумя приятелями каталась на машине по Мюнхенгладбаху, в то время как ее родители смотрели трансляцию Гран При Франции. Полиция задержала нарушительницу, которая, к счастью, не угодила ни в какие дорожные происшествия.

Шумахер на земле русской

В июле на российскую землю ступила нога Шумахера. Правда, пока не Михаэля, а Ральфа, который представлял в Москве глобальную страховую компанию Allianz – одного из спонсоров команды Williams. Визит Шумахера-младшего едва не отменили, так как гонщик был напуган терактами в российской столице. Ральф все же согласился приехать в Москву, но попросил исключить из программы визита масштабные публичные мероприятия и провел в городе всего несколько часов. Шумахер честно отыграл свою роль свадебного генерала Allianz, много рассказывал о бе-

зопасности дорожного движения и даже поведал о своей аварии, в которую он угодил на одном из немецких автобанов чуть больше года назад. "Я отвлекся, чтобы настроить радио, и влетел во впредидущую машину, – признался Ральф. – Больше никогда так не делаю".

Пилот Williams не испугался московских дорог и промчался по одной из набережных Москвы-реки на спортивном родстере BMW Z4. Правда, специально ради этого мероприятия на набережной было временно перекрыто движение машин. Соваться в городской поток Ральф не рискнул: за пару часов езды



на заднем сиденье лимузина немец, по его словам, убедился, что "ездят тут как попало".

В начале осени должно быть прервано наметившееся в последнее время затишье в вопросе о строительстве трассы Ф-1 в России. Как сообщил спортивный директор петербургского проекта "Пулковское кольцо" Гарри Артеев, его торжественная презентация состоится в сентябре. "Небольшая задержка вызвана политическими причинами: недавним празднованием 300-летия Петербурга и действиями Москвы, которая также пыталась построить трассу и мешала нам", – говорит Артеев. Общая стоимость разрабатываемого с 1999 года проекта оценивается



в 50 миллиардов рублей, предоставить которые должны частные инвесторы – как российские, так и иностранные. "Мы не будем иметь никаких дел с государством", – подчерк-

нул Артеев. Поговаривают, что вложить средства в "Пулковское кольцо" намерен известный российский бизнесмен Роман Абрамович, замеченный в падежке ГП Европы.



McLaren не привезла свой новый автомобиль MP4-18 ни на Гран При Европы, ни на Гран При Великобритании, хотя Рон Деннис клялся и божился, что уж на домашней гонке команды машина образца 2003 года точно выйдет на старт. Возможно, очередная отсрочка связана с тем, что в середине июня MP4-18 не прошел обязательный крэш-тест (испытание на безопасность при столкновении). По имеющейся информации, причиной неудачи стали определенные кузовные изменения, которые были совсем недавно внесены в конструкцию автомобиля MP4-18 для того, чтобы впоследствии оборудовать его новым аэродинамическим пакетом.

В прошлом номере журнала (№7 '2003) были допущены ошибки в таблице результатов гонки на ГП Монако. Приносим наши извинения и публикуем правильный вариант таблицы.

ГОНКА. ВОСКРЕСЕНЬЕ

Переменная облачность. Сухо

Воздух: 24–25 °C

14.00

Асфальт: 35–38 °C

№	Пилот	К	Время	ЛК/№	V ср.
1	3 Х.-П. Монтоя	78	1:42'19.010	1'14.902/47	152.772
2	6 К. Райкконен	78	+0.602	1'14.545/49	152.757
3	1 М. Шумахер	78	+1.720	1'14.707/30	152.729
4	4 Р. Шумахер	78	+28.518	1'14.768/77	152.066
5	8 Ф. Алонсо	78	+36.251	1'15.397/58	151.875
6	7 Я. Трулли	78	+40.972	1'15.679/51	151.759
7	5 Д. Кулхард	78	+41.227	1'15.439/51	151.753
8	2 Р. Баррикелло	78	+53.266	1'15.307/59	151.458
9	21 К. да Матта	77	+1 круг	1'16.282/51	149.221
10	11 Дж. Физикелла	77	+1 круг	1'16.647/72	149.186
11	9 Н. Хайдфельд	76	+2 круга	1'16.835/75	148.291
12	12 Р. Ферман	76	+2 круга	1'17.208/51	147.685
13	20 О. Панис	74	+4 круга	1'17.777/70	143.815
НК 16	Ж. Вильнев	63	НФ	1'16.292/50	148.543
НК 18	Дж. Уилсон	29	НФ	1'19.169/19	141.480
НК 19	И. Ферстаппен	28	НФ	1'19.146/25	141.565
НК 14	М. Уэббер	16	НФ	1'18.004/13	135.483
НК 15	А. Пиццония	10	НФ	1'19.437/8	128.923
НК 10	Х.-Х. Френтцен	0	НФ	–	–



Монтоя
сел
в "кузов"

Перед Гран При Канады Хуан-Пабло Монтоя отправился в американский Индианаполис, чтобы принять участие в показательных заездах за рулем автомобиля "кузовной" серии NASCAR Chevrolet Monte Carlo. Компанию колумбийцу составил четырехкратный чемпион NASCAR Джефф Гордон, в распоряжении которого был прошлогодний Williams FW24. Сравнение, проведенное двумя гонщиками, выявило явное техническое превосходство машины Ф-1. "Эта машина превзошла мои ожидания, — признался Гордон. — Потрясающий разгон, потрясающие тормоза, потрясающее прохождение поворотов. На прямых меня так сильно вдавливало в сиденье, что уже через несколько кругов разболелась шея". Кстати, американец оказался очень быстрой и на своих лучших кругах проигрывал результатам Монтои (показанным на Гран При США 2002) всего секунду. "За рулем автомобиля NASCAR он тормозит за 250

метров до поворота, а на нашей машине уже после пары кругов тормозил за 75 метров, — возмущался Гордон Фрэнк Уильямс. — Хуан-Пабло тормозит метров за 60. Джефф очень быстр, но чертовски дорог, мы не можем себе позволить пользоваться его услугами, а хотелось бы".

Монтоя назвал поездку на Chevrolet, который сделан на основе серийной машины, но оборудован 800-сильным двигателем, "веселой и увлекательной". "Автомобиль NASCAR не так хорошо держит трассу, но в этом есть своя прелесть, — поделился колумбийский пилот. — Правда, в одном из поворотов я недооценил вес машины и начал тормозить слишком поздно. Из-за этого мне пришлось заблокировать одно из колес. Тормоза тут не идут ни в какое сравнение с нашими, этой машине нужен тормозной парашют. Двигатель впечатляет своей мощностью, но на прямой с "формульным" мотором BMW он тоже несравним".

Знаменитое пиво из Австралии FOSTER'S

Официальный
Спонсор
ГРАН ПРИ

Direct Mail



Панорама-Медиа издательский дом

- Распространяет вместе со своими изданиями «Автопанорама», «Формула», «Белое и Красное» рекламные буклеты и листовки
- Рассылка осуществляется партнерам, прямым клиентам и постоянным рекламодателям по более чем 3000 адресов
- Возможно дифференцированное распространение

Информация по телефону: 449-0220



Кубок Porsche уже в России

Обладание автомобилем марки Porsche неизбежно пробуждает в его хозяине характер гонщика. В этом году российские владельцы Porsche имеют возможность выяснить, кто из них быстрее не на дорогах общего пользования, а на гоночной трассе. С июня по сентябрь в Москве на Конькобежном овале Водного стадиона проходят гонки Российского кубка Porsche среди владельцев автомобилей этой марки.

Объединительные тенденции

Давнее противостояние между двумя отвечающими за российский автоспорт организациями – Российской автомобильной федерацией (РАФ) и Федерацией автоспорта и туризма (ФАСТ) – постепенно сходит на нет. В июне президент ФАСТ Игорь Ермаков стал одним из вице-президентов РАФ. Помимо него посты вице-президентов РАФ получили начальник ГУ ГИБДД Виктор Кирьянов и президент клуба "4x4" Михаил Снарский. В свою очередь места в руководстве ФАСТ заняли несколько представителей РАФ, в том числе многократный чемпион страны Сергей Успенский и руководитель Формулы-Русь Юрий Ким.



Выигравшие номера

6-й этап	0138496
5-й этап	0135401
4-й этап	0117431
3-й этап	0036863
2-й этап	0131022
1-й этап	0137526



West осуществляет мечты

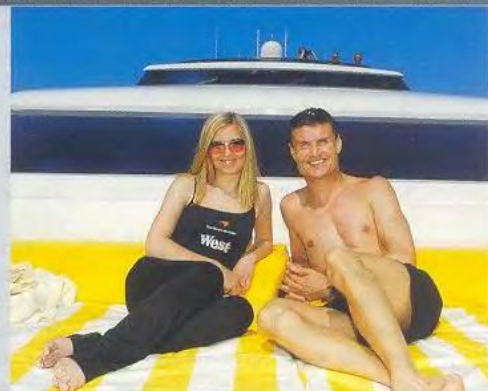
Представитель России может оказаться за рулем автомобиля Ф-1 раньше, чем предполагают многие, причем за

рулем самого McLaren! В конце июня в Москве прошел национальный отборочный тур международной акции West

Race Day, победитель которой получит возможность прокатиться за рулем настоящего автомобиля Формулы-1 команды West McLaren Mercedes. 39 гонщиков-любителей сошлись в 12-часовом супертурнире по картингу, чтобы выявить десяти самых сильнейших, которые отправятся на следующий отборочный этап в Австрию. Победу в турнире одержал Максим Миленин. Ему вместе с еще девятью счастливыми предстоит продолжить борьбу за главный приз во втором туре – за рулем спортивных автомобилей Mercedes-Benz на полигоне немецкой компании в Австрии.

Роман в письмах

Среди гостей московского West Race Day была победительница конкурса "Свидание с Дэвидом Култхардом", также организованного при поддержке табачной марки West. 19-летняя Дарья Машкова написала шотландцу самое соблазнительное письмо, и пилот McLaren выбрал именно ее, чтобы провести вместе целый день сначала на яхте, а затем – на острове Ибиза. Знакомая с Култхардом, Даша сказала ему, что учится на юриста, и известный плейбой Дэвид пообещал вести себя прилично. Вместе с россиянкой, с пилотом McLaren тусовались победительницы аналогичных конкурсов из Венгрии, Словакии, Словении, Украины и Чехии.



В 1901 году Генри Форд впервые принял участие в заезде на 16 км, организованном Детройт-

Ford празднует вековой юбилей

тским клубом автолюбителей, и, ко всеобщему удивлению, выиграл гонку на своем автомобиле Sweepstakes. В 1903 году американец основал носящую его имя компанию по производству автомобилей, и у него больше не было времени лично участвовать в соревнованиях. Однако один из величайших бизнесменов XX века уже тогда прекрасно понял, что гонки позволяют отлично

продемонстрировать всему миру возможности автомобилей Ford. В 2003 году компания Ford отмечает столетний юбилей. За прошедший век "голубой овал" добился многочисленных успехов в автоспорте. А сегодня Ford – единственный из автогигантов, выступающий в двух самых престижных чемпионатах мира – Ф-1 и ралли. Впереди у Ford новый век и новые успехи.

Тысяча мгновений Ф-1 от Canon



Отправляясь на Гран При Ф-1, серьезный болельщик обязательно возьмет с собой фотоаппарат, чтобы запечатлеть прекрасные мгновения пребывания в гостях у "королевы автоспорта". Запечатлеть на пленку – сказали бы раньше, но сейчас все чаще в руках у любителей, да и у профессионалов, можно заметить цифровые фотоаппараты. До сих пор главным недостатком таких камер было высокое энергопотребление и, как следствие, возможность сделать лишь несколько снимков на одном комплекте батареек. У владельца нового фотоаппарата Canon PowerShot G5 такой проблемы не возникнет: модель оборудована аккумулятором, емкости которого достаточно для того, чтобы сделать до тысячи снимков!

III ГРАН ПРИ
КАНАДА

ПЕРЕЛОМ

В жизни надо стремиться обогнать не других, а самого себя
Майкл Дэйвенпорт Бэбкок

Ознаменовав собой завершение первой половины сезона, Гран При Канады стал по-настоящему переломным этапом чемпионата: сменился лидер в личном зачете. Однако вряд ли это оказалось для кого-то большим сюрпризом. Медленно, но верно все, в общем-то, к тому и шло — к большой радости тех, кто болеет за действующего чемпиона всем сердцем, и столь же сильной досаде всех, у кого он уже сидит в пачках. С другой стороны, перелом произошел не такой уж и великий. Так себе, надо сказать, переломчик. Новый лидер опередил прежнего всего-то на три очка, а в чемпионате ведь еще далеко не вечер, а только полдень. Хотя Михаэлю Шумахеру, думаю, было важно опередить не столько соперников в гонке и в чемпионате, сколько самого себя — Михаэля Шумахера образца начала сезона. И удалось ли ему это — вот в чем вопрос...



Пятница, 13-е и прочие ужасы

Неизвестно, умышленно ли Пол Стюарт выбрал пятницу, 13-е для своего отчаянного демарша на пресс-конференции против "больших парней" из McLaren, Williams и других крупных команд, которые заблокировали решение о финансовой поддержке маленьких частных "кошек", но ужас он на всех напугал такого, что даже сам Берни Экклстоун уже в субботу раскошелся на крупную сумму для поддержки Minardi на правую. Впрочем, не было ли это изначально хитроумной задумкой Берни с далеко идущими целями, тоже, наверное, так и останется неизвестным, как и многое другое из закулисной кухни Ф-1. Живи Уинстон Черчилль в наше время и интересовался он автоспортом, свое крылатое изречение о "борьбе бульдогов под ковром" он с полным на то основанием мог бы адресовать заправщикам Формулы-1, а не кремлевским политикам. Но как бы то ни было, в результате пятнично-субботних событий в выигрыше остались доблестная и, право же, заслуживающая этого команда Minardi (в положении которой, надо надеяться, теперь тоже наступит перелом) и, безусловно, сам спорт — а это главное.

Но подлинный ужас, ужас, летящий на крыльях ночи, охватилaddock Гран При Канады в воскресенье, когда в качестве VIP-гости так появились не кто иной, как "великий и ужасный Оззи", — Оззи Осборн, крестный отец "эпохи метал", в тот же вечер дававший концерт в Монреале. Он с удовольствием показывал всем "козу" и "факи", напевал по просьбам трудящихся своим трескучим голосом фразы из классики Black Sabbath и вместо летучих мышей поддал в гостевой зоне Renault огромное количество французских деликатесов, непонятно как, уместившихся в его тандемном, в общем-то, теле, украшенном непримечательным увеселительным крестом на цепи. Оззи впервые оказался на гонке Формулы-1, но на вопрос, за кого он болеет, не задумываясь ответил: "За Шумахера". Однако на просьбу уточнить, за какого именно Шумахера он болеет: за того, кто в красной Ferrari, или другого, завоевавшего в бело-синем Williams поу-позицию, — легендарный рок-певец, покаже плечами и сооронил непередаваемую гримасу, ответил: "А без разницы..."

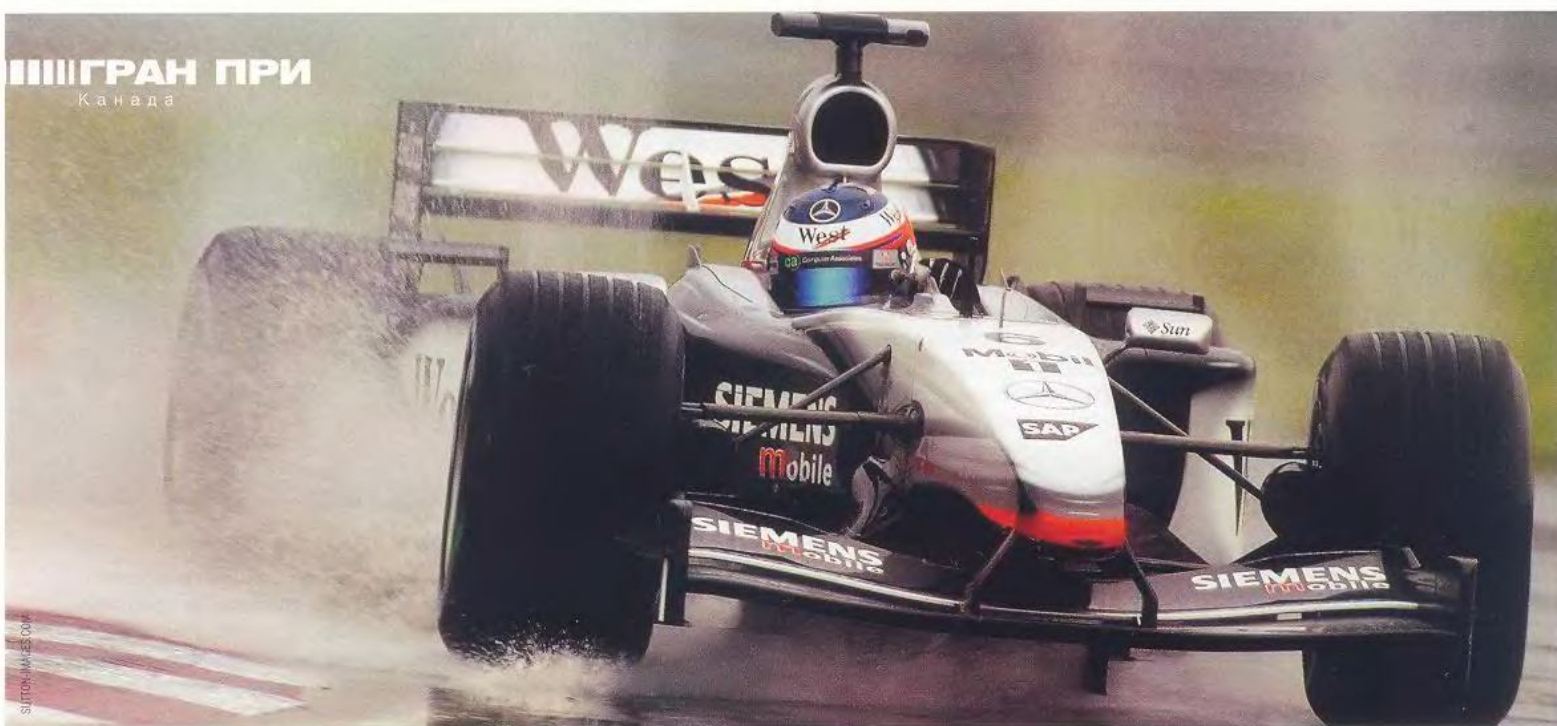
Испанские грабли

У непосредственных же участников Гран При Канады — главным образом, у тех, кто выступал на шинах Michelin, — в зловещую пятницу были свои поводы для ужаса. Для начала разразившийся по ходу первой тренировки дождь перевернул "законный миропорядок": самыми быстрыми в утренней сессии оказался Антонио Пизцония, а самыми медленными — оба пилота Renault, не проехавшие ни одного круга посуху. Квалификация же, во время которой дождь хлынул вновь, выявила явное превосходство на мокрой трассе шле Bridgestone. В то время как Кими Райкконен и Хуан-Пабло Монтойа показали время на 3.4 и 6.5 с (!) хуже Михаэля Шумахера, Рубенс Баррикелло



Гран При

Канада



В то время как пилотам West McLaren Mercedes, как практически и всем пользователям шин Michelin, монреальские ливни пришлись явно не по вкусу, Михаэль Шумахер даже на очень сырой трассе чувствовал себя весьма уверенно. Вплоть до субботней квалификации действующий чемпион значительно опережал основных своих соперников

Дождь: что японским шинам - забава, то французским - смерть!



проехал даже на секунду быстрее своего партнера, а третье и четвертое время оказалось у Ника Хайдфельда и Ральфа Фермана! "Что может быть лучше плохой погоды! - ликовал ирландец, выражая общее мнение клиентов японских шинников. - Хорошо бы и завтра такую же". "Типун тебе на язык! - ужасались в ответ "мишленовцы". - Провались он пропадом, этот дождь!"

В субботу дождь и впрямь куда-то "провалился", и окончательная квалификация, к радости представителей лагеря Michelin, прошла на сухой трассе, что позволило им уверенно оккупировать первый ряд стартовой решетки и занять семь мест в первой десятке. Увы, но ни в первом ряду, ни в этой семерке не оказалось лидера чемпионата Кими Райкконена. Молодой пилот McLaren фактически наступил на те же грабли, что и в квалификации перед Гран При Испании, - не удержал машину на трассе - и тем самым заведомо уступил лидерство в личном зачете наступающему ему на пятки Михаэлю Шумахеру, который квалифицировался третьим. И ведь вроде не скажешь применительно к этому очень сдержанному финну: "погорячился" - но как иначе объяснить повторение такого грубого промаха? Налицо очередное наглядное подтверждение того, что, соперничая с Шумахером-старшим, мало быть столь же или даже более талантливым и быстрым, чем он. Надо еще быть таким же опытным и, главное, обладать его уникальной способностью не повторять дважды одну и ту же ошибку, чтобы оказаться затем на старте гонки пусть и не самым первым, но зато и не последним.

Порционный Шумахер и вкус гонки

Несмотря на то что Гран При Канады совпал по дате проведения с североамериканскими же этапами CART и IRL (да еще и с легендарной гонкой "24 часа Ле-Мана", а также этапами "двухколесных" чемпионатов MotoGP и Superbike), на трибунах монреальского автодрома имени Жилия Вильнева и в его окрестностях в воскресенье традиционно собралось огромное число любителей автоспорта и просто желающих интересно провести время. И они, вроде, не прогадали.

Почему же "вроде", если после живописной и неожиданной по своему результату, но довольно пресной гонки в Монако Гран При Канады порадовал своей живостью, спортивной интригой и многочисленными коллизиями? Увы, но эта внушительная бочка меда оказалась отравленной изрядной же ложкой дегтя: как ни парадоксально,

исход гонки вновь, как и в Монако, решил главным образом за счет пит-стопов, а не обгонов.

Редкое сочетание большого числа длинных скоростных (300 км/час и выше) прямых и медленных поворотов делают монреальскую трассу очень требовательной к моторам и особенно – тормозам. Впрочем, на сей раз жертвами отказа моторов стали лишь Ральф Ферман и Ник Хайдфельд, а вот на тормоза жаловались практически все, начиная с аутсайдера чемпионата Антонио Пиццони и заканчивая новоявленным лидером Михаэлем Шумахером. Для Жака Вильнева, в частности, именно течь в тормозной системе стала причиной очередного, уже седьмого подряд (после второго места в дебютном сезоне 1996 года) неудачного выступления и шестого по счету схода в домашнем Гран При! Уже в который раз Жаку не помогли ни родные стены, ни усилия команды. Надо было видеть уже даже не отчаянный, а какой-то стеклянный взгляд канадца, когда из-за очередной поломки машины он во время вынужденной остановки у боксов ждал, пока механики тщетно пытались заменить суппорт с прохудившимся тормозным цилиндром.

Но самой частой причиной схода машин с дистанции стал отказ коробок передач. Словно какой-то вирус поразили электронную начинку автоматических трансмиссий доброй трети автомобилей, лишив возможности добраться до финиша Френтцена, Физикеллу, Култхарда, Баттона и Уилсона и изрядно подпортив результат Монто и Баррикелло.

И во многом именно спровоцированная нечеткой работой коробки передач ошибка Монтои, приведшая уже в конце второго круга к развороту его Williams перед печально известной «стенной чемпионов», определила дальнейшее развитие гонки и помогла Михаэлю Шумахеру победить. «Какая радость от второго и третьего места, если упущено верное первое? – сетовал после гонки Патрик Хед. – Если бы не разворот Монтои, не думаю, чтобы Михаэль смог его пройти, и тогда борьба за победу велась бы между Ральфом и Хуаном-Пабло».

С одной стороны, действительно, могло быть и так. Если бы Монтою не развернуло, Михаэлю пришлось разбираться бы с ним, в то время как Ральф оказался бы вне досягаемости. А захвати лидерство Монтоя, ту же роль своеобразной «прокладки» выполнил бы Шумахер-младший. Но, с другой стороны, если бы все трое продолжали ехать в одном темпе (как они и ехали, пока находились в одной группе), что помешало бы Михаэлю в ходе двух пит-стопов утереть нос не одному гонщику Williams дважды, а обоим по очереди? Если обратить внимание на кое-какие любопытные цифры, то, в общем-то, ничего не помешало бы. Итак, первый пит-стоп: лидировавший в гонке Ральф тратит на него 8,8 с, Михаэль всего круг спустя – почти на две секунды больше, но возвращается на трассу впереди брата! Второй пит-стоп и снова аналогичная ситуация: Ральф дозаправляется за 8,2 с, а Михаэль – почти за 9 с, но все равно сохраняет свое лидерство, хотя перед этим Williams висел у него фактически на хвосте, всего в каких-то трех-четырех десятых, и за счет более короткого пит-стопа мог бы, в принципе, его опередить.

Фантастика? Загадка? Нет, нет здесь никакой загадки. Просто пятикратный чемпион ехал в полную силу каждый раз фактически всего лишь один-два круга, разделяющие пит-стоп Ральфа и его собственный (правда, на уже «притертых» к трассе шинах, а не холодных, как в этот момент были на машине его брата). И этого оказывалось достаточно, чтобы сначала захватить лидерство, а затем его защитить. А все остальное время Михаэль, можно сказать, тянул резину и являл свой истинный потенциал

После того как вдребезги разбитая в начале второй части субботней тренировки Toyota Кристиано да Матты замерла прямо посреди трассы, заезды были приостановлены

Стремление Кими Райкконена во что бы то ни стало защитить свое лидерство в чемпионате привело лишь к досадной ошибке в решающем квалификационном заезде, во многом определившей исход гонки

Гость ГП Канады, великий Оззи Осборн, поддерживая свой имидж, усиленно наводил на окружающих ужас, но при этом старался держаться поближе к еде

Старт гонки не изменил расстановку сил среди лидеров



ГРАН ПРИ КАНАДА



«КОГДА Я УЗНАЛ О ТОМ, ЧТО У КИМИ ЛОПНУЛО КОЛЕСО, ТО ПОДУМАЛ: «НУ ВСЕ, НЕ ВИДАТЬ ПАРНЮ НИКАКИХ ОЧКОВ». НО ПОТОМ ГЛЯЖУ: АН НЕТ – ЖИВ, КУРИЛКА!»
Михаэль Шумахер

Переломный момент: лишившись одной из шин, Райкконен, несмотря на тактическую хитрость, окончательно лишился и шансов защитить свой статус лидера чемпионата. Но все же Кими повезло: не окаясь он в этот момент прямо у въезда на пит-лейн, остался бы и без того немалого, что в итоге заработал.

ничто не помешало в нужный момент без видимых усилий увеличить скорость прохождения круга ровно настолько, чтобы сначала опередить лидера, а затем свою позицию сохранить. Словно он попросту играл с соперником в кошки-мышки, не желая понапрасну всерьез напрягаться. Возможно, поводом «расслабиться» во многом послужил старт основного соперника по чемпионату о пит-лейн и последующая его заминка из-за разрыва одного из колес: если бы не это, Шумахер был бы, вероятно, не столь «ленив» — хотя ведь выше первого места все равно не прыгнешь. «Когда я узнал о том, что у Кими лопнуло колесо, — рассказывал потом Михаэль, — то подумал: «Ну все, не видать парню никаких очков». Но потом гляжу: ан нет — жив, курилка! Да в итоге еще и шестым умудрился финишировать. Неплохо!»

Это и впрямь было неплохо, хотя могло быть, пожалуй, и лучше. Нелегкую жизнь Райкконену пообещал еще в субботу разоблаченный на Рона Денниса и McLaren в целом Пол Стодарт. «В Барселоне Рон попросил меня о том, чтобы мои парни пропустили Кими вперед, поскольку он все равно значительно быстрее, и тогда я сразу согласился, так как рассчитывал, что и Рон выполнит свое обещание. Не думаю, что подобный разговор возможен теперь. Завтра в гонке мы намерены бороться с McLaren, и если Кими сможет пробиться вперед, что ж, прекрасно, но помогать ему в этом мы уже не будем», — заявил шеф Minardi. Но Кими было, похоже, не до обгонов даже пилотов Minardi, которые к тому же стартовали очень лихо и скоро подобрались уже вплотную к первой десятке. Да и вообще стремительного прорыва с последних позиций на первые, чем не раз прежде блистали гонщики McLaren, на сей раз в исполнении Райкконена увидеть не довелось — в борьбе на старте он не мог включиться, поскольку стартовал из боксов, а вперед затем подвигался исключительно за счет сходов и остановок других пилотов. Собственно, уже накануне мало кто сомневался, что стартующему с пит-лейн позарез всех финиш займут полные баки бензина, разыграв тактику одной дозаправки. Но, когда стало ясно, что он, хоть и очень медленно, но верно «просачивается» вперед и целится по меньшей мере на призовую тройку, соперники, если ранее и планировали проведение трех пит-стопов, предпочли ограничиться всего двумя.

Вторым фактором, помешавшим Райкконену пробиться на более высокую позицию тем самым попыткой защитить свое лидерство в чемпионате, неожиданно стал Барриелло. Почти оторвав при столкновении с Renault Алонсо переднее антикрыло своей Ferrari, бразилец уже

Многим пилотам, в том числе и своим гонщикам Jordan, добраться до финиша Гран При Канады не позволила техника. Для главных же действующих лиц все, как и в Монako, решился пит-стоп. Михаэли BMW Williams на сей раз были куда расторопней коллег из Ferrari, но для победы этого оказалось недостаточно.

скудными, четко отмеренными порциями, не отрываясь вперед, но и не давая себя обогнать. В то время как Ральф, даже когда впереди ему никто не мешал, все равно продолжал ехать в том же темпе, вопреки заверениям, что был значительно быстрее своего старшего брата.

Но, судяется, пятикратному чемпиону, даже не взирая на столь неудачное начало сезона, самому уже до чертиков надоело мчаться по трассам наперегонки с собственной тенью, надоело постоянно стремиться обогнать самого себя. Отсюда, быть может, как раз и провалы в первых гонках, каковыми бы объективными причинами они ни объяснялись. Можно, конечно, долго рассуждать о преимуществах тех или иных шин. Но при явном превосходстве Michelin в двух последних гонках, Шумахер-старший на шинах Bridgestone в Монako проигрывает, а в Канаде — выигрывает. Можно, как сам Шумахер, оправдывать относительно низкий темп проблемами с тормозами, но такие же на трассе автодрома имени Жюль Вильнева в той или иной степени испытывали все гонщики, а Михаэлю

Ошибка Хуана-Пабло Монтой в самом начале дистанции не только подпортила гонку ему самому, но и помогла Михаэлю Шумахеру опередить в борьбе за победу младшего брата





после второго круга отправился для его замены в боксы, и там его машину также дозаправили в расчете затем уже лишь на один штатный пит-стоп, поэтому поначалу, вернувшись на трассу, он оказался позади Райкконена. Но, когда у того на 33-м круге с одного из задних колес полностью сорвало шину (как и у Трулли на втором круге), Баррикелло получил возможность его опередить. Кими, к счастью, в этот момент оказывается прямо перед въездом на пит-лейн и, вовремя сориентировавшись, напрямик туда отправляется, на трех шинах и одном голом ободе добираясь до боксов. Однако дозаправку приходится провести на пару-другую кругов раньше оптимального момента и за шесть кругов до того, как это делает Баррикелло, и в результате финн оказывается позади не только Рубенса, но и Паниса с да Маттой. И даже на ставшей более нервной из-за отрыва одного из боковых дефлекторов машине бразильский пилот Ferrari сумел до самого финиша остаться впереди Райкконена, лишив его возможности заработать очень важные дополнительные очки. В общем, вольно или невольно, но в очередной раз помог "первому номеру" в борьбе за лидерство в чемпионате.

...В былые времена на задних бортах грузовиков можно было частенько увидеть предупреждающую надпись: "Не уверен — не обгоняй". Похоже, именно этим принципом руководствовался не только Райкконен в отношении Баррикелло, но и Алонсо в отношении Монтой, Монтой, в свою очередь, в отношении Ральфа Шумахера, а Ральф в отношении своего брата Михаэля и, наконец, Михаэль в отношении самого себя. Все они утверждали, что могли ехать быстрее и... не ехали. Все выражали восторг по поводу того, что на монреальской трассе, в отличие от трассы ГП Монако, можно обгонять, и... почти не обгоняли. Наверное, поэтому при всей живости и драматичности прошедшего канадского этапа чемпионата чего-то в этой гонке, особенно в финальной ее части, не хватало. Как иной раз прекрасно приготовленному блюду не хватает самой малости — перца, жгучей остроты, — и вкус уже не тот. Никто не спорит: трезвый расчет и разумная осторожность предпочтительнее трагедий на трассе. Но и гонки без предельной остроты — это уже не полноценные гонки. Вкус у них уже не тот. Парадокс: ГП Канады от старта до финиша был, как верно заметил его победитель, весьма напряженным, но не острым. Спасибо доблестным пилотам Minardi: этим парням тоже есть за что бороться, зато терять, в отличие от реальных и потенциальных лидеров, практически нечего. Вот они-то на своих "недоделанных" машинах и показали в очередной раз настоящий гоночный класс, придали гонке немного правильного вкуса.

Борис Мурадов

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

Наиболее острая борьба разворачивалась отнюдь не в группе лидеров, но накала этой борьбы выдержали не все машины

Все, что оставалось Ральфу Шумахеру после первой дозаправки и вплоть до финиша, — лишь висеть на хвосте у старшего брата. Тот же, казалось, никуда не спешил

Пилоты Minardi, в отличие от лидеров, продемонстрировали в Гран При Канады настоящий гоночный класс

Вот этими самыми руками Михаэль и переломил ситуацию в чемпионате. Надолго ли?





ГРАН ПРИ КАНАДЫ

Grand Prix Air Canada

13/06–15/06

Монреаль

Автомдром им. Жилья Вильнева

Длина круга.....4,361 км
Количество кругов.....70
Общая длина.....305,270 км
Финиш/старт.....0,000 км
Старт гонки (Москва).....21:00
Расположение.....остров Нотр-Дам,
восточнее центра Монреаля

www.grandprix.ca

На этом Гран При...

...Рубенс Баррикелло набрал свое 300-е очко в Ф-1. На счету бразильца сейчас 303 "пункта", и по этому показателю он занимает третье место среди действующих пилотов (позади М. Шумахера и Култхарда) и 13-е за всю историю ЧМ.

Внутрикомандные противоборства в квалификации

М. Шумахер	7:1	Р. Баррикелло	3:5
Х.-П. Монтойя	3:5	Р. Шумахер	3:5
Д. Култхард	5:3	К. Райкконен	3:5
Я. Трулли	3:5	Ф. Алонсо	5:3
Н. Хайдфельд	5:3	Х.-Х. Френтцен	7:1
Дж. Физикелла	7:1	Р. Ферман	6:2
М. Уэббер	6:2	А. Пиццония	4:4
Ж. Вильнева	4:4	Дж. Баттон	3:4
Дж. Уилсон	3:4	Й. Ферстаппен	7:1
О. Панис	7:1	К. да Матта	

8



ТЕСТЫ. ПЯТНИЦА

Пер. обл. Сухой Воздух: 13–15 °C
8:30–10:30 Асфальт: 13–22 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+с
1	Ф. Алонсо	1'15.483/52	—
2	А. Пиццония	1'16.253/48	0.770
3	М. Уэббер	1'16.469/42	0.986
4	Я. Трулли	1'16.629/49	1.146
5	А. Мак-Нэш	1'16.726/46	1.243
6	Дж. Физикелла	1'17.156/38	1.673
7	Р. Ферман	1'17.426/41	1.943
8	И. Ферстаппен	1'17.652/28	2.369
9	Дж. Уилсон	1'18.495/31	3.012

V ср. поб.: 207.983 км/ч

ТРЕНИРОВКА. ПЯТНИЦА

Облачно: Сухой — дождь Воздух: 15–17 °C
11:00–12:00 Асфальт: 18–22 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+с
1	А. Пиццония	1'16.621/11	—
2	Х.-П. Монтойя	1'17.216/16	0.595
3	М. Шумахер	1'17.228/17	0.607
4	М. Уэббер	1'17.344/13	0.723
5	О. Панис	1'17.464/16	0.843
6	Р. Шумахер	1'17.894/21	1.273
7	Р. Ферман	1'17.973/12	1.352
8	К. Райкконен	1'18.155/16	1.534
9	Д. Култхард	1'18.165/16	1.544
10	Р. Баррикелло	1'18.240/24	1.619
11	К. да Матта	1'18.559/23	1.938
12	Дж. Уилсон	1'18.586/16	1.965
13	Ж. Вильнев	1'18.716/19	2.095
14	Х.-Х. Френтцен	1'19.765/21	3.144
15	Н. Хайдфельд	1'23.061/17	6.440
16	И. Ферстаппен	1'24.571/15	7.950
17	Дж. Физикелла	1'28.141/11	11.520
18	Дж. Баттон	1'28.872/14	12.251
19	Ф. Алонсо	1'31.658/8	15.037
20	Я. Трулли	1'32.552/8	15.931

V ср. поб.: 204.899 км/ч

КВАЛИФИКАЦИЯ. ПЯТНИЦА

Облачно: Дождь Воздух: 18–20 °C
14:00–15:00 Асфальт: 18 °C

№	Пилот	П	Время	+с
1	Р. Баррикелло	4	1'30.925	—
2	М. Шумахер	2	1'31.969	1.044
3	Н. Хайдфельд	15	1'32.778	1.853
4	Р. Ферман	16	1'34.759	3.834
5	Ф. Алонсо	3	1'35.173	4.248
6	К. Райкконен	1	1'35.373	4.448
7	Х.-Х. Френтцен	11	1'35.776	4.851
8	Д. Култхард	6	1'36.463	5.538
9	М. Уэббер	12	1'36.699	5.774
10	О. Панис	18	1'37.313	6.388
11	И. Ферстаппен	19	1'37.426	6.501
12	Х.-П. Монтойя	5	1'37.479	6.554
13	Дж. Уилсон	20	1'38.088	7.163
14	Дж. Баттон	10	1'38.109	7.184
15	Р. Шумахер	7	1'38.210	7.285
16	К. да Матта	13	1'38.244	7.319
17	А. Пиццония	17	1'38.255	7.330
18	Дж. Физикелла	9	1'38.617	7.692
19	Я. Трулли	8	1'41.413	10.488
20	Ж. Вильнев	14	1'44.702	13.777

V ср. поб.: 172.665 км/ч; рекордные сектора: 26.611 (М. Шумахер), 28.893, 35.168 (оба — Баррикелло); V макс.: 308.7 км/ч (М. Шумахер). Примечание: "П" — порядок выезда пилотов на трассу

00–30 мин. Двухчасовая тестовая сессия для четырех команд начинается под облачным небом с проблесками солнца. Трасса имени Жилья Вильнева встретила участников заездов традиционно скользким из-за пыли асфальтом. Его коварство первым ощутил на себе Уэббер: пилот Jaguar "потерял" машину в последней "эске" и зацепил "стену чемпионов" правым задним колесом. Повреждена подвеска, и австралиец возвращается в боксы, чтобы переоснастить за руль запасного автомобиля.

30–60 мин. Уэббер вернулся на трассу и тут же вылетел в первом повороте — на этот раз без последствий. Команды заняты сравнением различных моделей покрышек, а пилоты осторожничают на скольз-

ком асфальте, проходя круги в невысоком темпе. Тем не менее избежать происшествий не удается: Трулли выскакивает на траву в первой "эске" (связке 3-го и 4-го поворотов), Алонсо и Ферман — в третьей (ее образуют 8-й и 9-й повороты).

60–90 мин. Уэббер снова вылетает — теперь в третьей "эске". Трулли "теряет" машину на торможении перед "шпиликой" Virage du Casino, и его выносит с трассы. Пилоты постепенно накачивают чистую траекторию и наращивают темп.

90–120 мин. Автомобили на резине Michelin едут явно увереннее, чем обутые в Bridgestone. Под конец сессии Алонсо проходит круг за 1'15.483 — этот результат так и не будет перекрыт по ходу уик-энда.

00–15 мин. Над Монреалем сгущаются тучи, и многие пилоты без промедления устремляются на трассу и начинают проходить круги на время. Борьба за лидерство разгорается между Панисом и Монтойей, однако на восьмой минуте их обоим опережает Пиццония со временем 1'16.621. М. Шумахеру удается лишь третий результат, так как на последнем секторе ему мешает брат Ральф. Монтойя пытается проехать еще быстрее, но вылетает на газон и возвращается в боксы. Баррикелло на быстром круге: бразилец не успевает затормозить перед последней "эской" и срывает ее. На 11-й минуте сессии начинается накрапывать дождь.

15–30 мин. У Монтойи явные проблемы с тормозами — он то и дело блокирует колеса на торможении перед "эсками". Мелкий дождь не стихает. Пилоты сворачивают в боксы, продолжает движение только Р. Шумахер. Дождь не прекращается, но и не усиливается, и гонщики возвращаются на трассу на сликах, хотя асфальт уже слегка влажный. Скорости явно падают: Баррикелло уверенно проходит круг, но показывает лишь десятый результат.

30–45 мин. Из боксов выезжает М. Шумахер. Немец не успевает проехать и круга, как начинается ливень, пилот Ferrari предпочитает не рисковать и осторожно возвращается в боксы. Попытки некото-

рых гонщиков ехать по мокрой трассе на сликах приводят к заносам, но, к счастью, обходится без аварий. Ряд пилотов, в том числе команда Renault в полном составе, вообще не успели проехать по сухому асфальту ни одного быстрого круга. Механики ставят на машины дождевую резину и перенастраивают шасси под мокрое дорожное покрытие.

45–60 мин. Култхард вылетает в первом повороте, но продолжает движение. На трассе появляются пилоты Renault, а также Физикелла, в активе которого пока тоже нет быстрых кругов. Трулли совершает сразу несколько ошибок на торможениях, но все же проходит единственный зачетный круг — как и его напарник Алонсо, который оказался не намного быстрее. Вильнев под приветствия соотечественников на трибунах пытается ехать по мокрому асфальту на пределе, его машину водит по трассе, но он сохраняет контроль над ситуацией. На последних минутах из боксов выезжает Пиццония: под дождем бразилец на 15 секунд медленнее своего же лучшего времени, которое он показал в начале сессии. Тренировка завершается под аккомпанемент проливного дождя. Пиццония оказался единственным пилотом, которому удалось преодолеть барьер 1'17, — во многом благодаря работе, проделанной командой Jaguar на утренних тестах.

Дождь усиливается, и пилоты из второй пятетки предпочитают просто закончить свои круги, не рискуя вылетами с трассы. Осторожный Р. Шумахер проигрывает Баррикелло 7,3 секунды, а чуть переусердствовавший в "шпилике" Физикелла — уже 7,7.

11–15 Третью пятёрку открывает Френтцен, которому удается весьма уверенный круг по очень мокрому асфальту. Немец проиграл времени поула "всего" 4,8 секунды — дождевые шины Bridgestone выглядят явно лучше Michelin. Уэббер и да Матта проходят круги без грубых ошибок, а вот машину Вильнева заносит на выходе на финишную прямую. Жаку удалось избежать контактов с ограждениями, под аплодисменты трибун он разворачивается и завершает круг — с абсолютно худшим временем. Дождь постепенно затихает, и Хайдфельд не без помощи покрышек Bridgestone показывает третий результат.

16–20 Ферман подтверждает превосходство дождевой резины Bridgestone, безошибочно проезжая свой круг с четвертым временем. Пиццония и Панис на Michelin не могут позволить себе ехать так быстро. Последними на трассе появляются пилоты Minardi, Ферстаппен показывает отличный 11-й результат, а Уилсон мог бы даже опередить его, если бы не ошибся на торможении перед Virage du Casino.

ТРЕНИРОВКА. СУББОТА

Облачно. Дождь – сыро
8.00–10.05

№	Пилот	Время	ЛК/Всего	+с
1	М. Шумахер	1'23.385/42	–	–
2	Р. Баррикелло	1'23.677/40	0.292	–
3	Дж. Физикелла	1'25.240/30	1.855	–
4	Ф. Алонсо	1'25.382/41	1.997	–
5	Р. Шумахер	1'25.668/32	2.283	–
6	Ж. Вильнев	1'25.704/37	2.319	–
7	Д. Култхард	1'25.839/37	2.454	–
8	Дж. Баттон	1'25.902/39	2.517	–
9	Я. Трулли	1'25.961/42	2.576	–
10	М. Уэббер	1'26.440/39	3.055	–
11	Н. Хайдфельд	1'26.537/30	3.152	–
12	Р. Ферман	1'26.690/38	3.305	–
13	К. Райкконен	1'26.771/41	3.386	–
14	Дж. Уилсон	1'27.018/27	3.633	–
15	А. Пиццония	1'27.145/40	3.760	–
16	Х.-П. Монтойя	1'28.225/32	4.840	–
17	И. Ферстаппен	1'28.246/28	4.861	–
18	Х.-Х. Френтцен	1'29.190/19	5.805	–
19	К. да Матта	1'29.215/22	5.830	–
20	О. Панис	1'30.410/16	7.025	–

У ср. поб.: 188.278 км/ч

КВАЛИФИКАЦИЯ. СУББОТА

Облачно. Сухо
14.00–15.00

№	Пилот	Время	ЛК/Всего	+с
1	Р. Шумахер	1'15.529	–	–
2	Х.-П. Монтойя	1'15.923	0.394	–
3	М. Шумахер	1'16.047	0.518	–
4	Ф. Алонсо	1'16.048	0.519	–
5	Р. Баррикелло	1'16.143	0.614	–
6	М. Уэббер	1'16.182	0.653	–
7	О. Панис	1'16.598	1.069	–
8	Я. Трулли	1'16.718	1.189	–
9	К. да Матта	1'16.826	1.297	–
10	Х.-Х. Френтцен	1'16.939	1.410	–
11	Д. Култхард	1'17.024	1.495	–
12	Н. Хайдфельд	1'17.086	1.557	–
13	А. Пиццония	1'17.337	1.808	–
14	Ж. Вильнев	1'17.347	1.818	–
15	И. Ферстаппен	1'18.014	2.485	–
16	Дж. Физикелла	1'18.036	2.507	–
17	Дж. Баттон	1'18.205	2.676	–
18	Дж. Уилсон	1'18.560	3.031	–
19	Р. Ферман	1'18.692	3.163	–
20	К. Райкконен	–	–	–

У ср. поб.: 207.862 км/ч; рекордные сектора: 21.301 (Алонсо), 24.244, 29.827 (оба – Р. Шумахер); У макс.: 334.4 км/ч (Монтойя)

ГОНКА. ВОСКРЕСЕНЬЕ

Солнечно. Сухо
13.00

№	Пилот	К	Время	ЛК/Всего	Вср
1	М. Шумахер	70	1:31'13.591	1'16.378/46	200.777
2	Р. Шумахер	70	+0.784	1'16.599/48	200.748
3	Х.-П. Монтойя	70	+1.355	1'16.349/39	200.727
4	Ф. Алонсо	70	+4.481	1'16.040/53	200.612
5	Р. Баррикелло	70	+1'04.261	1'16.368/35	198.447
6	К. Райкконен	70	+1'10.502	1'16.699/67	198.223
7	М. Уэббер	69	+1 круг	1'17.592/45	196.767
8	О. Панис	69	+1 круг	1'17.904/40	196.252
9	И. Ферстаппен	68	+2 круга	1'18.521/38	193.586
10	А. Пиццония	66	НФ	1'17.324/54	191.784
11	К. да Матта	64	НФ	1'17.787/38	196.524
12	Дж. Уилсон	60	НФ	1'18.039/42	193.691
13	Дж. Баттон	51	НФ	1'17.562/22	195.082
14	Д. Култхард	47	НФ	1'17.088/23	196.572
15	Н. Хайдфельд	47	НФ	1'17.769/44	194.725
16	Я. Трулли	22	НФ	1'18.696/16	172.964
17	Дж. Физикелла	20	НФ	1'17.186/20	195.446
18	Р. Ферман	20	НФ	1'19.453/18	192.439
19	Ж. Вильнев	14	НФ	1'19.780/6	185.824
20	Х.-Х. Френтцен	6	НФ	1'20.043/3	186.960

У ср. лк.: 206.485 км/ч; рекордные сектора: 21.520, 24.080, 29.967 (все – Алонсо); У макс.: 348.4 км/ч (М. Шумахер)

ЧЕМПИОНАТ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ

Пилот	Очки	Пилот	Очки
1 М. Шумахер	54	11 Х.-Х. Френтцен	7
2 К. Райкконен	51	12 М. Уэббер	6
3 Ф. Алонсо	34	13 К. да Матта	3
4 Р. Шумахер	33	14 Ж. Вильнев	3
5 Х.-П. Монтойя	31	15 О. Панис	1
6 Р. Баррикелло	31	16 Н. Хайдфельд	1
7 Д. Култхард	25	17 Р. Ферман	1
8 Я. Трулли	13	18 А. Пиццония	0
9 Дж. Физикелла	10	19 И. Ферстаппен	0
10 Дж. Баттон	8	20 Дж. Уилсон	0



КУБОК КОНСТРУКТОРОВ

Команда	Очки	Команда	Очки
1 Ferrari	85	6 BAR	11
2 McLaren	76	7 Sauber	8
3 Williams	64	8 Jaguar	6
4 Renault	47	9 Toyota	4
5 Jordan	11	10 Minardi	0

РАЗМИНКА. СУББОТА

Облачно. Сухо
12.30–12.45

№	Пилот	Время	ЛК/Всего	+с
1	Р. Шумахер	1'16.236/6	–	–
2	К. Райкконен	1'16.697/7	0.461	–
3	Д. Култхард	1'17.313/8	1.077	–
4	Я. Трулли	1'17.560/7	1.324	–
5	Ф. Алонсо	1'17.651/7	1.415	–
6	О. Панис	1'17.676/8	1.440	–
7	Ж. Вильнев	1'17.689/9	1.453	–
8	Х.-П. Монтойя	1'17.798/7	1.563	–
9	М. Уэббер	1'17.807/6	1.571	–
10	А. Пиццония	1'17.930/7	1.694	–
11	Н. Хайдфельд	1'17.979/7	1.743	–
12	К. да Матта	1'17.983/8	1.747	–
13	Дж. Физикелла	1'18.328/8	2.092	–
14	Х.-Х. Френтцен	1'18.339/6	2.103	–
15	Дж. Баттон	1'18.439/7	2.203	–
16	Р. Баррикелло	1'18.579/7	2.343	–
17	М. Шумахер	1'18.845/8	2.609	–
18	Дж. Уилсон	1'18.893/6	2.657	–
19	И. Ферстаппен	1'19.588/8	3.352	–
20	Р. Ферман	1'20.594/6	4.358	–

У ср. поб.: 205.934 км/ч

00–15 В Монреале с раннего утра идет дождь, но пилоты не медлят с выездом на трассу. Монтойя первым проходит быстрый круг – 1'35.046, но уже скоро Михаэль Шумахер преодолевает рубеж 1'30. Пилоты Ferrari по очереди улучшают свои результаты, им подыгрывает обогнавший на третьей позиции Френтцен.

15–30 Пилоты накаляют траекторию на мокром асфальте и едут все быстрее. За третье место ведут борьбу Вильнев, Френтцен и Физикелла, но им далеко до пилотов Ferrari, которые быстрее 1'27.

30–45 Панис задевает стену в последней "эске". Френтцен разбивает нос своего Sauber об ограждения в Virage Senna. Уилсон только сейчас покидает боксы, у него отлетает часть капота двигателя. Вильнев опережает Баттона и выходит на третье место, но затем срывает первый поворот. Алонсо показывает четвертое время – он единственный

представитель Michelin в семерке лучших. Баррикелло – первый, за ним – М. Шумахер. За полчаса перерыва дождь наконец прекратился, пилоты смело покидают боксы. Да Матта разбивает правую переднюю часть своей Toyota на Pont de la Concorde, заезды остановлены на пять минут – судьи убирают машину. У Френтцена сгорел мотор.

М. Шумахер слегка задевает ограждения в первом повороте, но заканчивает круг с лучшим результатом! Физикелла теснит Вильнева с третьей позиции. Ферман выходит на четвертое место.

Михаэль преодолевает рубеж 1'25. Култхард, Монтойя и Р. Шумахер за пределами десяти лучших. Пилоты Toyota сидят в боксах: механики восстанавливают их машины. Трасса стремительно высыхает, участники существенно улучшают свои результаты, пилотам Ferrari на последних минутах удается пройти круг быстрее 1'24.

11–15 Панис идет лишь немного медленнее пилотов Williams и квалифицируется непосредственно позади них. Уэббер проходит первый сектор быстрее Ральфа, но теряет слишком много времени на последней трети круга и также оказывается позади двух гонщиков Williams. Култхард в последней "эске" борется с избыточной поворачиваемостью и только там лишается сразу нескольких десятков. Френтцен начинает круг в отличном темпе, но теряет время на прямых, однако в итоге опережает Култхарда. Райкконен налетает на скользкий асфальт в первом повороте, "теряет" машину и ударяется задним антикрылом об ограждение. Финн с трудом выбирается с мокрого газона и паркует машину на противоположной обочине, мирясь с тем, что стартовать ему придется с последней позиции.

16–20 Алонсо быстрее всех на первом секторе, но едва не задевает стену в последней "эске" – теперь испанец дышит в затылок пилотам Williams. Машину Фермана дергает в первом повороте, но он удерживает ее на трассе. Хайдфельд не делает ошибок, но все равно лишь десятый. М. Шумахер на мгновение блокирует колеса в первом повороте и уже не в силах догнать пилотов Williams. Баррикелло допустил точно такую же ошибку и испортил покрышку – в итоге только пятый результат.

Райкконен решает стартовать не с последней позиции, а с пит-лейн на заправленной машине. Туда же после прогревочного круга отправляется и Ферман: в Jordan также решили поменять стратегию.

1 Первая тройка: Р. Шумахер, Монтойя и М. Шумахер – без изменений проходят первый поворот. В борьбе за 4-е место Баррикелло обламывает переднее антикрыло о корму машины Алонсо. Трулли (8-й на старте) теряет две позиции. Вильнев прорывается с 14-го места на 11-е, Уилсон – с 18-го на 13-е. На торможении перед "шпилькой" Пиццония врезается в зад Renault Трулли и со сломанным "носом" едет на пит-лейн. У Трулли проколота задняя покрышка, она медленно начинает сдуваться.

2 Хайдфельд обгоняет Ферстаппена и выходит на 12-ю позицию. Монтойя (2-й) разворачивает на выходе на стартовую прямую, он теряет три позиции. У Баррикелло (5-й) перекошено антикрыло, но он сопротивляется атакам Уэббера, однако в конце круга сворачивает на пит-лейн (14.0). Ferrari основательно заправляют. Туда же отправляется и Трулли (10-й) – сорвало протектор с правой задней покрышки. Гонку пилоты продолжают 18-м и 19-м соответственно.

3 Физикелла обгоняет Баттона в борьбе за 14-е место.

4 Монтойя на торможении перед "шпилькой" отбирает 4-е место у Уэббера. У Трулли (19-й) поврежден ниппель переднего левого колеса – Ярно снова едет в боксы.

7 Френтцен (16-й), пропустивший уже шестерых соперников, окончательно выбывает из борьбы из-за поломки электроники.

8 Из-за неполадок в антипробуковочной системе Трулли (20-й) разворачивает на выходе из "шпильки" Casino.

9 Баррикелло обгоняет Фермана и выходит на 16-е место.

10 Монтойя выходит на 3-ю позицию, обходя Алонсо на торможении перед Virage du Casino.

11 Ферстаппен (12-й) первым отправляется на плановый пит-стоп и пропускает пятерых соперников.

12 Култхард (8-й) обгоняет да Матту в связке Virage Senna.

13 Уилсон (11-й) пропускает Хайдфельда в Casino и отправляется на пит-стоп, возвращаясь на трассу 17-м, позади Ферстаппена.

14 У Вильнева (9-й) проблемы с тормозами – он пропускает разом пять машин. В боксах механики охлаждают тормозные механизмы BAR при помощи огнетушителей.

15 Панис (6-й; 9.4) совершает пит-стоп и продолжает гонку 12-м. Физикелла (17-й) снова в боксах, в тормозной системе течь, и Жак в отчаянии решает прекратить борьбу.

16 Визит на пит-лейн отбрасывает да Матту с седьмой на 13-ю позицию.

18 Хайдфельд (7-й) теряет в боксах (9.8) семь мест.

19 Монтойя (3-й; 9.8) и Уэббер (5-й; 11.6) останавливаются и опускаются на две и пять строчек вниз соответственно.

20 Р. Шумахер (1-й) сворачивает на пит-лейн (8.8) и пропускает брата.

21 М. Шумахер (1-й) также посещает боксы (10.6) и возвращается в гонку вторым, впереди брата. Лидирует Алонсо. Физикелла (6-й) и Ферман (13-й) синхронно сходят с дистанции: оба Jordan отказали.

23 Баттон (6-й) совершает пит-стоп и пропускает пятерых соперников. Трулли (16-й) прекращает борьбу – авария в самом начале гонки не прошла даром.

24 Култхард (4-й) теряет в боксах (9.2) три позиции.

26 Лидирующий Алонсо наконец отправляется в боксы (8.8) и возвращается на трассу четвертым.

29 Пиццония (15-й) также на пит-лейн, но не теряет ни одной позиции – он и так идет последним.

33 У Райкконена (5-й) на прямой перед последней "эской" срывает протектор с покрышки. Кими сворачивает в боксы на свой единственный пит-стоп (11.8), после чего оказывается 10-м.

39 Баррикелло (5-й; 12.0) посещает боксы и возвращается на трассу 7-м, опережая Райкконена.

40 Ферстаппен (13-й) отправляется на пит-лейн и пропускает Уилсона.

42 Панис (8-й) после пит-стопа опускается на 12-е место.

43 Култхард (6-й), у которого не в порядке КП, пропускает Уэббера. Уилсон (13-й) четкий пит-стоп позволяет удерживать место впереди товарища по команде. У Баррикелло (7-й) перед Casino отрывается левый боковой дефлектор, на который наезжает да Матта.

44 Да Матте (8-й; 9.5) также удается опередить Паниса за счет более позднего пит-стопа.

45 Монтойя (3-й) на втором пит-стопе (9.2) теряет одну позицию, Хайдфельд (10-й) – две. Баррикелло (7-й) опережает "умирающую" McLaren Култхарда.

46 Р. Шумахер (2-й; 8.2) и Уэббер (5-й; 9.6) в боксах, откатываясь назад соответственно на одну и четыре позиции.

47 Баттон (8-й) теряет в боксах три позиции.

48 М. Шумахер (1-й) вновь посещает пит-лейн позже брата и сохраняет преимущество. Лидирует Алонсо. Култхард (6-й) прекращает гонку в боксах из-за отказа КП. Хайдфельд (12-й) паркуется в конце стартовой прямой с дымящимся мотором.

52 Баттон (10-й) сходит в боксах со сломанной КП, Пиццония (12-й) меняет шины и дозаворачивается.

55 Алонсо (1-й; 6.6) после пит-стопа уезжает лишь 4-й.

61 Еще один отказ КП – не повезло Уилсону (10-й).

65 Да Матта (8-й) выбывает из-за поломки подвески.

67 Пиццония (11-й) сходит – не выдержали тормоза.

70 Проверка лидеров прошла последние круги очень плотной группой, но никто никого не атаковал. М. Шумахер одержал победу и вышел в лидеры чемпионата.

КВАЛИФИКАЦИЯ 2

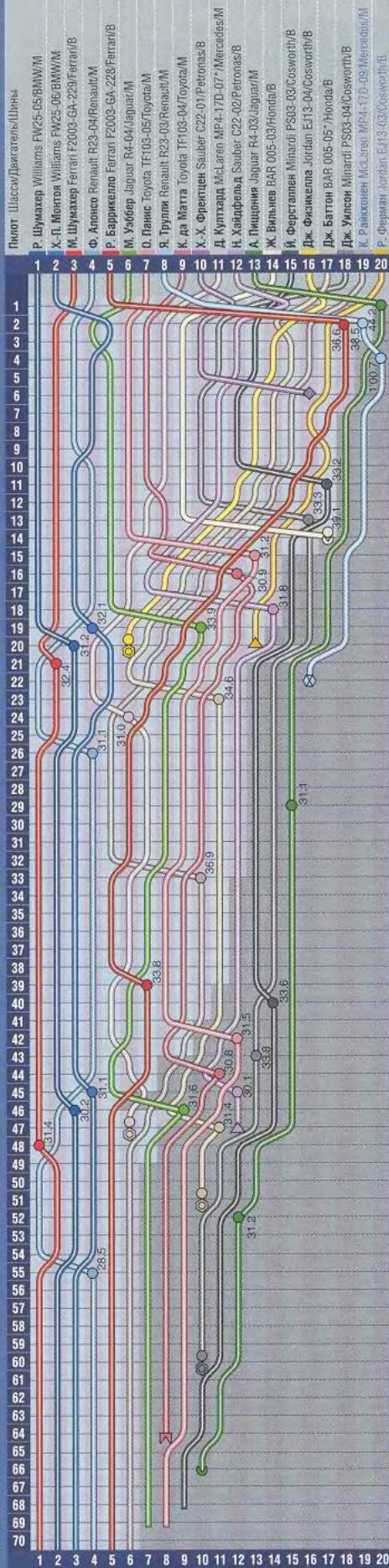
Р. Баррикелло	1'30.925	В	М. Шумахер	1'31.969	В
Н. Хайфелд	1'32.778	В	Р. Ферман	1'34.759	В
Ф. Алонсо	1'35.173	М	К. Райкконен	1'35.373	М
Х.-Х. Френтцен	1'35.776	В	Д. Култхард	1'36.463	М
М. Уэббер	1'36.699	М	О. Панис	1'37.313	М
Й. Ферстаппен	1'37.426	В	Х.-П. Монтойя	1'37.479	М
Дж. Уилсон	1'38.088	В	Дж. Баттон	1'38.109	В
Р. Шумахер	1'38.210	М	К. да Матта	1'38.244	М
А. Пиццониа	1'38.255	М	Дж. Физикелла	1'38.617	В
Я. Трулли	1'41.413	М	Ж. Вильнев	1'44.702	В

Р. Шумахер	1'15.529	М	Х.-П. Монтойя	1'15.923	М
М. Шумахер	1'16.047	В	Ф. Алонсо	1'16.048	М
Р. Баррикелло	1'16.143	В	М. Уэббер	1'16.182	М
О. Панис	1'16.598	М	Я. Трулли	1'16.718	М
К. да Матта	1'16.826	М	Х.-Х. Фрегтен	1'16.939	В
Д. Кулхард	1'17.024	М	Н. Хайнфельд	1'17.086	В
А. Пиццония	1'17.337	М	Ж. Вильнев	1'17.347	В
Й. Ферстаппен	1'18.014	В	Дж. Физикелла	1'18.036	В
Дж. Баттон	1'18.205	В	Дж. Уилсон	1'18.560	В
Р. Ферман	1'18.692	В	К. Райкконен		М

- | | | | |
|---|----------------------------|---|---|
| ● | — пит-стоп | п | — визит на пит-лейн; |
| ■ | — штраф | к | — отставание на круг; |
| ▲ | — вылет | — | — круги присутствия на трассе машины безопасности |
| ▲ | — двигатель | — | — средние значения показателей за гонку |
| ● | — тормоза | ■ | — старт из боксов |
| ● | — масло | | |
| ● | — прокол | | |
| ▲ | — подвеска | | |
| ★ | — столкновение | | |
| ✕ | — механическое повреждение | | |
| ⊗ | — коробка передач | | |
| ⊗ | — трансмиссия | | |
| ◆ | — электроника | | |
| ⊠ | — топливная система | | |
| ⊠ | — радиатор | | |
- 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

Примечание:

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



Отрыв от преследователя								Время	Лучший круг	
1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-7	7-8	8-9	лидера	Время	Пилот
0,7	0,7	1,6	0,4	0,7	0,8	2,0	1,7	1'22.595	1'22.595	Р. Шумахер
2,2	1,8	3,4	0,6	0,0	0,8	1,9	2,6	1'17.471	1'17.471	Р. Шумахер
1,8	2,6	3,9	0,3	2,5	0,8	1,0	3,1	1'17.430	1'17.083	М. Шумахер
1,4	4,0	3,9	0,5	2,9	1,4	0,7	4,1	1'17.353	1'16.957	М. Шумахер
1,2	5,9	2,6	2,8	2,7	0,7	0,6	5,6	1'17.380	1'17.090	М. Шумахер
0,9	7,2	1,4	4,7	2,7	0,6	0,8	6,0	1'17.459	1'17.250	М. Шумахер
0,7	8,6	0,4	6,8	2,3	0,8	0,6	7,8	1'17.385	1'17.177	М. Шумахер
0,8	9,5	0,2	7,9	1,9	0,7	0,9	9,2	1'17.835	1'17.835	Р. Шумахер
0,4	10,6	0,2	8,8	1,7	0,5	0,6	10,9	1'18.027	1'17.610	М. Шумахер
0,4	11,2	0,9	8,9	2,1	0,6	0,3	11,7	1'17.907	1'17.907	Р. Шумахер
0,5	10,8	2,5	10,3	1,6	1,1	0,0	12,0	1'17.388	1'17.096	Х.-П. Монтойа
0,7	10,4	4,1	11,2	1,6	0,7	1,4	11,7	1'17.259	1'16.990	Х.-П. Монтойа
0,6	9,6	5,7	12,0	2,4	0,3	1,2	13,6	1'17.594	1'16.806	Х.-П. Монтойа
0,7	9,4	7,2	12,5	2,8	0,2	0,9	13,9	1'17.292	1'17.137	Х.-П. Монтойа
0,7	9,1	8,2	13,3	3,7	0,9	13,0	0,7	1'17.381	1'17.084	Х.-П. Монтойа
0,9	8,2	9,1	13,7	3,1	14,1	0,6	1,6	1'18.146	1'17.447	Х.-П. Монтойа
0,9	8,7	9,4	14,7	2,2	14,3	0,8	1,9	1'16.910	1'16.910	Р. Шумахер
0,9	11,0	7,8	15,5	1,4	15,4	2,2	1,8	1'16.932	1'16.901	М. Шумахер
1,0	19,6	п	17,2	14,8	3,0	2,1	1,1	1'16.634	1'16.634	Р. Шумахер
202	п	17,1	0,9	13,8	3,8	2,1	1,1	1'16.899	1'16.899	М. Шумахер
п	4,1	13,2	0,3	18,0	2,6	1,3	5,9	1'17.540	1'17.252	Х.-П. Монтойа
2,9	0,4	13,1	1,4	16,6	2,9	1,4	6,2	1'18.761	1'17.562	Дж. Баттон
4,3	0,4	12,1	2,4	19,2	1,3	7,0	6,3	1'16.823	1'16.823	Ф. Алонсо
5,2	0,3	14,1	20,0	п	1,1	8,2	6,4	1'16.746	1'16.746	Ф. Алонсо
5,9	0,4	13,7	20,9	1,1	1,0	8,1	6,5	1'16.739	1'16.739	Ф. Алонсо
0,5	12,5	п	21,6	1,2	1,4	8,7	6,1	1'16.088	1'17.032	Х.-П. Монтойа
0,6	12,9	4,1	17,3	0,9	1,7	10,3	6,4	1'17.362	1'17.222	Р. Баррикелло
0,5	12,9	5,2	15,9	1,3	1,6	11,6	5,9	1'17.693	1'17.356	К. Райккенен
0,4	13,3	5,3	15,4	1,1	2,2	12,6	5,7	1'17.567	1'17.294	Р. Баррикелло
0,2	13,3	6,1	14,7	0,7	3,1	13,4	5,4	1'17.568	1'17.090	Р. Баррикелло
0,7	12,4	7,0	13,4	1,3	3,5	14,1	5,5	1'17.680	1'16.742	К. Райккенен
0,6	12,4	7,7	12,2	1,8	4,1	14,7	5,7	1'17.157	1'16.707	К. Райккенен
0,6	12,0	8,9	15,0	3,2	14,9	5,8	0,9	1'17.484	1'17.014	Х.-П. Монтойа
0,5	12,3	8,8	14,6	3,9	15,5	5,9	1,0	1'17.263	1'17.080	Р. Баррикелло
0,9	11,6	9,1	13,5	5,0	16,4	6,0	0,9	1'17.470	1'16.368	Р. Баррикелло
0,5	11,8	9,6	13,2	5,5	17,3	5,6	0,9	1'17.157	1'16.787	Р. Шумахер
0,4	11,6	9,8	13,1	5,5	18,0	5,8	1,0	1'17.444	1'17.096	Х.-П. Монтойа
0,4	11,0	10,4	12,9	11,8	12,8	5,6	0,8	1'17.206	1'16.643	Х.-П. Монтойа
0,3	10,1	11,4	27,9	10,1	п	5,8	0,7	1'17.267	1'16.349	Х.-П. Монтойа
0,4	9,4	11,5	32,8	6,2	2,9	2,9	0,6	1'17.340	1'16.678	Х.-П. Монтойа
0,4	9,0	11,3	36,3	3,8	4,0	1,9	0,7	1'17.594	1'17.005	Ф. Алонсо
0,3	8,4	11,1	40,7	0,7	4,9	4,3	2,7	1'17.473	1'16.501	Ф. Алонсо
0,2	8,6	10,3	44,2	1,0	3,0	3,5	3,3	1'17.278	1'16.708	Ф. Алонсо
0,6	7,8	12,6	43,2	3,9	28,6	4,0	2,2	1'16.909	1'16.517	Х.-П. Монтойа
0,8	20,2	п	43,9	7,2	0,0	10,8	1,0	1'17.097	1'16.935	Ф. Алонсо
22,8	п	9,2	32,5	13,4	7,0	1,7	п	1'16.378	1'16.378	М. Шумахер
22,8	2,3	6,4	45,6	7,8	1,5	6,8	п	1'16.892	1'16.504	Х.-П. Монтойа
п	1,9	6,6	48,7	8,5	7,0	8,4	5,6	1'39.134	1'16.599	Р. Шумахер
1,8	1,2	5,7	50,3	8,0	7,5	8,2	7,4	1'16.911	1'16.911	Ф. Алонсо
3,3	0,6	5,1	51,7	8,5	7,8	7,9	8,6	1'16.607	1'16.607	Ф. Алонсо
4,7	0,4	4,6	53,2	7,7	9,1	8,6	8,7	1'16.577	1'16.577	Ф. Алонсо
7,2	0,5	3,8	53,9	6,8	10,8	8,8	9,3	1'16.055	1'16.055	Ф. Алонсо
8,8	0,5	3,9	54,7	5,6	11,9	9,4	9,8	1'16.040	1'16.040	Ф. Алонсо
10,2	0,8	2,8	55,9	4,7	15,9	7,2	9,9	1'16.395	1'16.395	Ф. Алонсо
0,7	2,7	5,0	51,9	3,7	18,4	7,4	9,8	1'17.455	1'17.290	Х.-П. Монтойа
0,5	2,4	6,8	51,0	3,2	19,6	7,6	10,3	1'17.666	1'17.128	Х.-П. Монтойа
0,3	2,0	6,4	52,0	2,4	21,0	7,4	10,7	1'18.113	1'17.116	Ф. Алонсо
0,6	1,2	5,8	53,5	1,6	23,3	6,2	11,2	1'17.540	1'16.483	Ф. Алонсо
0,7	0,9	5,1	54,7	1,0	24,0	6,3	12,2	1'17.441	1'16.614	Ф. Алонсо
0,4	0,6	4,3	56,5	0,3	24,4	6,8	12,8	1'17.559	1'16.135	Ф. Алонсо
0,6	0,6	3,1	57,6	0,3	25,3	6,3	13,7	1'17.319	1'16.351	Ф. Алонсо
0,5	0,9	2,6	58,5	0,4	26,7	5,5	14,1	1'16.982	1'16.640	Ф. Алонсо
0,4	0,8	1,8	59,7	0,4	27,0	6,5	14,3	1'17.007	1'16.053	Ф. Алонсо
0,5	0,9	1,0	60,5	0,7	27,3	10,2	11,7	1'17.034	1'16.342	Ф. Алонсо
0,5	0,7	0,6	61,0	0,9	28,8	22,7	7,0	1'16.913	1'16.392	Ф. Алонсо
0,6	0,8	0,3	61,1	0,7	32,5	20,8	71,4	1'17.078	1'16.878	К. Райккенен
0,7	0,7	0,5	60,6	0,7	35,4	19,6	72,3	1'17.032	1'16.699	К. Райккенен
0,8	0,6	0,8	60,0	0,9	39,5	17,0	75,3	1'17.037	1'16.709	Р. Баррикелло
0,4	0,6	0,6	60,2	2,3	44,3	14,4	к	1'17.210	1'16.692	Ф. Алонсо
0,7	0,5	3,1	59,7	6,2	к	к	к	1'16.989	1'16.989	М. Шумахер
2,2	6,2	6,1	29	4,2	9,9	6,9	10,2	1'17.648	1'16.939	



ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИЯ ПОСЛЕ СУББОТНЕЙ КВАЛИФИКАЦИИ



Ральф Шумахер

Сегодняшняя квалификация стала для нас сюрпризом. Да, мы приехали сюда, полагая, что сможем быть на высоте, но скверные вчерашние результаты и довольно ранняя очередность нашего выезда на трассу позволяли надеяться разве что на попадание в первую пятёрку, так что первый ряд — это огромный успех команды. Машина была великолепна, и думаю, что преимущество я получил на входе в первый поворот, который дался мне проще, чем всем остальным.

Хуан-Пабло Монтоя

Здесь в отличие от Монако наши машины были настроены почти одинаково. Просто я допустил ошибку в третьем повороте, где в основном и потерял время, затем немного навёрстал упущенное к последней "эске", но на выходе из нее оказался так близок к "стене чемпионов", что вынужден был приподнять ногу с педали "газа". Однако вторая позиция — тоже хорошо, и я сказал Ральфу: "Продолжай побеждать в квалификации, а я продолжу побеждать в гонках".

Михаэль Шумахер

Сегодня я проехал отнюдь не лучший свой квалификационный круг, так что должен быть доволен, что показал хотя бы третье время. Но, даже если бы я прошел этот круг идеально, не уверен, что смог бы завоевать полупозицию. Это было бы весьма нелегко: честно говоря, я допустил не столь уж и большую ошибку. Но если говорить о борьбе за лидерство в чемпионате, то, учитывая завтрашнюю стартовую позицию Кими, мое положение выглядит многообещающим.

ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИЯ ПОСЛЕ ГОНКИ



Михаэль Шумахер

Гонка вышла очень напряженной, но завершилась идеальным образом. Поскольку необходимо было беречь тормоза, я не мог постоянно выжимать из машины максимум и достигал должного темпа только в преддверии пит-стопов и в период их проведения, за счет чего и добивался небольшого преимущества. И то, что сразу четыре машины финишировали буквально друг за другом, подтверждает, насколько острой была борьба. Я пытался атаковать Ральфа еще в самом начале гонки, когда в течение пары кругов он испытывал явные трудности из-за образования резиновых комков на шинах. Я подобрался к нему настолько близко, что уже стал готовиться к обгону, но затем с шинами у него стало получше и из "шпильки" Casino он смог выйти достаточно хорошо, чтобы удержать меня позади. Ну а потом уже меня стали немного беспокоить тормоза, и я вынужден был сбавить темп. Если бы не это, еще неизвестно, что из нас оказался бы быстрее. Но победа так или иначе осталась за мной, и к тому же я стал лидером чемпионата, что всегда очень важно.

Ральф Шумахер

Увы, исход гонки предопределила стратегия пит-стопов. В 2001 году я точно так же обеспечил себе победу над Михаэлем, так почему на сей раз ему, в свою очередь, было не сделать то же самое? Но жаль, конечно, ведь наш темп был явно выше. Понятия не имею, каким образом Михаэлю удалось всего за один круг вырваться вперед, поскольку затем мне не составляло труда держаться непосредственно за ним. Но все же я ни разу не подобрался к нему настолько близко, чтобы предпринять попытку обгона. А вот если бы трасса впереди была свободной, я мог бы ехать даже быстрее, как и те автомобили на шинах Michelin, которые были позади нас. Передние шины по ходу пит-стопов у нас стали менять потому, что они хорошо держали дорогу и у меня не было желания, поменяв их на свежие, вновь столкнуться с образованием на них комков.

Хуан-Пабло Монтоя

В течение всех семидесяти кругов у меня были проблемы с торможением и понижением передач в поворотах. Это было какой-то кошмар: передачи то переключались, то нет, лишая меня возможности своевременно снизить скорость, и я тормозил слишком поздно, из-за чего с трудом вписывался в повороты и пару раз даже срезал "эску" перед стартовой прямой. Именно слишком позднее торможение и стало причиной моего разворота в этом месте в самом начале гонки. Меня просто занесло, и это, однозначно, моя ошибка. Но, к счастью, я смог вернуться на трассу и затем даже пробиться с пятого места на третье, что очень неплохо. Эти обгоны дались мне, кстати, довольно легко. У машины Алонсо было отличное сцепление с трассой за счет, полагаю, большей прижимной силы, и он, по всей видимости, ожидал, что я буду обогнать его на прямой, но я обошел его в "шпильке", когда он почему-то вдруг затормозил там слишком рано.



ГОНКА ГЛАЗАМИ ПИЛОТОВ. ГРАН ПРИ КАНАДЫ

Фернандо Алонсо:

Я доволен результатом, особенно тем, что я финишировал в группе лидеров. Борьба велась за победу, и это было здорово! Потеряв немного времени в первой трети гонки, я затем наверстал упущенное к ее концу, хотя обойти впередиидущие машины мне так и не удалось.

Рубенс Баррикелло:

Для меня ход гонки был определен тем, что произошло на старте. Мы все оказались совсем рядом, и, поскольку снаружи от меня находился Уэббер, я на торможении задел Алонсо и повредил переднее антикрыло своей машины. Когда я заехал в боксы для его замены, мы изменили стратегию. Но затем по ходу гонки у меня возникли проблемы с тормозами и электронной коробкой передач. В довершение ко всему, когда отлетел левый дефлектор, ухудшился баланс машины, но, несмотря на все это, я сумел защитить свою позицию от Райкконена.

Кими Райкконен:

Я стартовал с пит-лейн, но спустя 10–15 кругов получил из боксов указание поберечь тормоза и поэтому не мог как следует поднажать, чтобы за счет обгонов улучшить свою позицию. И все же мне удалось значительно продвинуться вперед, но затем из-за прокола правой задней шины пришлось заезжать на пит-стоп чуть раньше, чем было намечено, и в результате я пропустил вперед Баррикелло.

Марк Уэббер:

Я удачно стартовал и без проблем прошел пресловутый первый поворот, а на входе во второй попытался пройти изнутри Рубенса Баррикелло, но безуспешно. Машина в течение всей гонки в целом шла хорошо, но я испытывал трудности с тормозами и избыточной поворачиваемостью, и было сложно поддерживать темп в третьем секторе.

Оливье Панис:

Восьмое место — очень хороший результат для команды, которая проделала фантастическую работу. Я был доволен машиной на протяжении всего уик-энда, она позволила мне заработать первое в этом сезоне очко, и я надеюсь, что это лишь мой первый шаг.

Йос Ферстаппен:

Я доволен тем, что финишировал девятым, — это наш лучший результат в сезоне, хотя жаль, что мне не удалось пробиться на восьмое место и заработать очко. Отчасти я потерял время, уходя с траектории, чтобы пропустить вперед лидеров после моего второго пит-стопа, но ведь не мог же я игнорировать синие флаги.

Антонио Пиццония:

Я хорошо стартовал и обогнал две машины, но затем врезался в автомобиль Ярно Трулли, который слишком резко затормозил, когда в "шпильке" его обходил снаружи Дэвид Култхард. В результате я потерял переднее антикрыло, отправился на пит-стоп для ремонта и сразу отстал на круг, а к концу гонки уже настолько износились тормозные колодки, что мне ничего не оставалось, как просто остановиться на предпоследнем круге.

Кристиано да Матта:

По ходу всей гонки машина вела себя прекрасно, позволяя выжимать из нее максимум, как вдруг на выходе на стартовую прямую что-то случилось с подвеской и мне пришлось остановиться. Я очень расстроен, поскольку лишился реальных очков.

Джастин Уилсон:

Машина сегодня была просто великолепна: я мог делать с ней все, что угодно, как вдруг, когда до конца гонки оставались считанные круги, я услышал в конце финишной прямой громкий ляг, после чего автомобиль утратил движущую силу и мне удалось лишь докатиться до боксов.

Дженсон Баттон:

Учитывая мою стартовую позицию и очень плотное расположение машин в начале гонки, мне уже с самого начала пришлось нелегко. А затем в медленных поворотах стала все больше усиливаться недостаточная поворачиваемость, не давая мне возможности совершать обгоны. После пит-стопа стало легче, и я даже догнал Паниса и да Матту, но затем последовательно отказали четвертая, пятая, шестая и седьмая передачи.

Дэвид Култхард:

Когда ничто не мешало, я мог ехать так же быстро, как и лидеры. Но вскоре перестали включаться четвертая и пятая передачи. Я все же мог продолжать гонку в надежде хоть на какие-то очки, однако затем пропала и седьмая передача и мое дальнейшее участие в гонке стало уже невозможным.

Ник Хайдфельд:

Сначала меня подвела стартовая система — она попросту не сработала, и в результате уже на первом круге я потерял несколько мест и застрял позади Вильнева. Позже мне удалось отвоевать пару позиций, но тут, увы, в очередной раз пришлось сойти из-за отказа двигателя.

Ярно Трулли:

У меня сегодня буквально все пошло наперекосяк. Сначала я попал в "затор" перед первым поворотом. Затем в "шпильке" Пиццония ударил меня сзади, проколов мне шину. Потом возникли проблемы с контролем машины, и мне пришлось заезжать в боксы вторично: как оказалось, повреждено и левое переднее колесо. Вернувшись на трассу, я вылетел с нее все там же, на выходе из Casino — из-за проблем с противобуксовочной системой, и затем пришлось сойти окончательно из-за повреждений, полученных при столкновении в самом начале дистанции.

Джанкарло Физикелла:

Все шло отлично, но после пит-стопа не включилась первая передача и я вынужден был остановиться. Жаль, поскольку выбранная стратегия и ритм, в котором я ехал, вполне позволяли надеяться на очки в сегодняшней гонке.

Ральф Ферман:

Мы решили изменить стратегию и провести только один пит-стоп, и это, казалось, должно было дать хорошие результаты — думаю, что мог бы заработать сегодня очки. Но мне не удалось даже просто финишировать из-за отказа двигателя.

Жак Вильнев:

Я хорошо стартовал и пробился на девятую позицию, машина вела себя отлично, так что я легко мог бы заработать очки. Но затем вдруг стали терять эффективность тормоза, и в ходе пит-стопа механики попытались охладить их и разобраться с проблемой. Но спустя всего круг мне пришлось вновь вернуться в боксы, поскольку тормоза вовсе отказали.

Хайнц-Харальд Френтцен:

Я потерял несколько позиций уже на старте и повел борьбу за их возвращение, когда из-за какого-то сбоя в электронике на моем Sauber вдруг отказала коробка передач и упали обороты двигателя.

III ГРАН ПРИ
ЕСПОРА

НЕМЕЦКИЙ "МЕТРОНОМ"

Не так уж и плох, коли
могу выигрывать гонки...
Ральф Шумахер

После гонки прошло уже часа три, а многокилометровая пробка все еще медленно двигалась от "Нюрбургринга" к автобану Кельн-Кобленц. Палящее солнце раскаляло машины, словно газовая горелка консервные банки. Пешие же болельщики с флагами наперевес десятками толпились на перекинутых через дорогу мостах и, издаваясь над своими моторизованными собратьями, поливали лобовые стекла машин разогретым почти до температуры кипения пивом, чем приводили в бешенство автомобилистов. Один из них — француз в колесной кепке — не выдержал и начал громко протестовать, высунувшись из окна своей черной Toyota. Стоящие наверху весело заржали в ответ, скорее всего так и не узнав Оливье Паниса — одного из главных неудачников только что завершившейся гонки, на протяжении двух дней возглавлявшего протоколы тренировок домашнего для своей команды Гран При Европы...



Шумахер строит трассу, а молодежь играет в игрушки

Впрочем, домашним европейский Гран При оказался не только для Toyota Racing, чья штаб-квартира находится в каких-то семидесяти километрах от "Нюрбургринга", но и едва ли не для половины команды "Fox Williams и McLaren", считали эту гонку своей благодаря немецким моторам BMW и Mercedes. Sauber мог похвастаться сразу двумя гонщиками, родившимися неподалеку от трассы, в Монхенгладбахе. Еще ближе к автодрому лежат Керпен, подаривший Формуле-1 братьев Шумахеров. "Тонка в Нюрбурге — всегда особое событие для меня", — признался Михаэль. — "Трасса находится недалеко от моего родного дома, а болельщики создают здесь просто потрясающую атмосферу. Кроме того, с этим местом у меня связано немало приятных воспоминаний".

Словно в благодарность за эти воспоминания пятнадцатый чемпион мира в этом году даже помог перестроить последнюю "эску" трассы, из-за своей тесноты вызывавшую в прошлые годы много нареканий со стороны пилотов. После того как класический автодром оказался перепрофилирован поворот за собственный счет, Шуми предложил заработать необходимые 200 000 евро с его помощью, организовав в сентябре этого года на "Нюрбургринге" акцию под названием "День болельщиков Михаэля". Впрочем, и новая "эска", которая была немного поднита и переименована, оказалась не идеальной. На протяжении всего уик-энда то один, то другой гонщик постоянно ломали здесь передние антикрылья о гибкие пластиковые столбики на апексах.

Особенно тяжело пришлось пилотам, не знакомым с трассой, в число которых на этот раз входил и Алонсо. "Новая "эска" — не самое страшное. Хуже то, что я пропустил прошлый сезон, когда была перестроена последняя секция поворотов, и, поскольку это теперь самый коварный участок трассы, думаю, мне придется нелегко. Хорошо хоть есть два часа петлиных тестов. Надеюсь, за это время я сумею приспособиться к нему", — качая головой Фернандо.

Впрочем, накануне гонки испанцу представилась еще одна возможность обкатать первый поворот нового "Нюрбургринга". Его и Дженсона Баттона пригласили на презентацию нового гоночного симулятора Formula One 2003 от Sony PlayStation. Реальные гонщики должны были показать свое мастерство в виртуальном Гран При Европы. Оба с треском провалились, заняв последние места в квалификации, а в гонке — вылетев с трассы. Алонсо, правда, смог затем вернуться на асфальт и даже обогнал виртуальную Minardi Джастина Уилсона, но выше предпоследнего места так и не поднялся. "Надеюсь, в настоящей гонке я покажу себя лучше", — развел руками Фернандо. — Хотя проблем с настройками хватает".





Перед началом уик-энда Баттон и Алонсо развлекались игрой на компьютерном симуляторе, но в виртуальном Гран При Европы успехи обоих оказались куда скромнее, чем в реальной гонке



Ferrari приехала в Нюрбург полная радужных, но, увы, так и не оправдавших надежд на повторение канадского успеха

На домашнем для Toyota Гран При Па-нис ометился победами в тренировках, но вот в дождевой квалификации и гонке провалился

Погода и Toyota преподносят сюрпризы

Ожидалось, что в Нюрбурге наконец-то состоится долгожданный дебют McLaren MP4-18, но, после того как за неделю до гонки монокок новой машины, измененный с учетом будущих аэродинамических модификаций, не прошел обязательный крэш-тест FIA, Деннису и Ко пришлось опять отложить "боевое крещение" MP4-18 на неопределенный срок. Поэтому едва ли не единственной серьезной технической новинкой Гран При Европы стала новая версия "Е" двигателя Renault RS23, блестяще зарекомендовавшая себя на последних тестах в Хересе. "Увеличив приток воздуха в камеру сгорания, мы добились значительного улучшения характеристик мотора без повышения нагрузки и потери надежности", — сообщил в пятницу главный моторист французской команды Дени Шеврье.

Однако небольшая прибавка мощности не сулила Renault серьезных дивидендов в Нюрбурге, где нагрузка на двигатели не так уж и велика. "Здесь нужен довольно высокий уровень прижимной силы, и в принципе, трасса не была бы такой уж сложной с точки зрения настроек, если бы не слегка профилированные повороты, где возникает недостаточная поворачиваемость, из-за которой найти верный баланс в Нюрбурге весьма непросто", — объяснил традиционно очень точный в оценках технический директор Sauber Вилли Рампф. Но даже понимание всех этих сложностей долго не помогало инженерам Sauber и Renault найти приемлемые регулировки. Причем если французам к субботней квалификации все же удалось более или менее настроить машину, то швейцарская команда до самой гонки так и не смогла решить эту задачу.

"БЛЕСТЯЩЕЕ ДЛЯ НАС НАЧАЛО УИК-ЭНДА БЫЛО ИСПОРЧЕНО ЛИВНЕМ В КВАЛИФИКАЦИИ"

Уве Андерссон



Особенно не везло Хайдфельду. В субботу перед самой квалификацией механики за 25 (!) минут поменяли двигатель на его Sauber, но Нику это не помогло: на торможении перед первым поворотом квалификационного круга у немца заклинило коробку передач, что обрекло его на разворот и старт с пит-лейн. Немногим лучше обстояли дела и у Jaguar с BAR. Последним явно не хватало скорости, и 12-е место Баттона в итоговой квалификации выглядело подлинным успехом. Впрочем, думается, команду преследуют проблемы не только технического плана. Измученный неудачами Вильнев открыто утверждает, что его пытаются выжить из команды. Жак чуть ли не обвиняет руководство в саботаже, прозрачно намекая, что механические поломки, постоянно преследующие именно его автомобиль и обходящие стороной Баттона, могут носить и случайный характер.

Но если для четырех перечисленных выше «конюшен» гоночный уик-энд европейского Гран При получился со знаком минус, то Тойота однозначно начала его на пять с огромным плюсом. За три дня Уве Андерссон устроил экскурсии на автодром едва ли не всем сотрудникам завода в Кельне (для них даже была выкуплена специальная трибуна). То ли эта поддержка, то ли, что более вероятно, в нужный момент слитое из баков топливо и очередная версия мотора позволили гонщику Тойота и в пятницу и в субботу оказаться лучшим на тренировках. Панис, хоть и не сильно, но опережал всех грандов, включая Ferrari, Williams и McLaren. А вот в пятничной квалификации Оливье не повезло. Занимая 15-е место в общем зачете, он выезжал на трассу одним из последних, и когда в середине сессии на Эйфельские горы обрушился дождь, Панис разом лишился всех шансов на более или менее приличный результат. Кроме того, лишь 17-е место обрекло его на ранний старт в итоговой квалификации, и, скорее всего, именно оно не позволило ему пробиться в первую шестерку на стартовом поле. Поскольку в субботу «небесная канцелярия» решила не осложнять жизнь «большого цирка» погодными катаклизмами, солнышко постепенно прогрело трассу и выезжавшие последними получали небольшое преимущество. В этих условиях и седьмое место Оливье, сумевшего-таки опередить двоих представителей «большой восьмерки» — Култхарда и Алонсо, вкупе с десятым местом да Матты выглядело совсем неплохо.

Впрочем, большинство болельщиков, коих за три дня Гран При на автодроме перебивало почти 240 тысяч, за успехами и неприятностями Тойота следили не слишком внимательно. Всех занимал вопрос: каково будет соотношение сил в четверке лидирующих команд? «У Ferrari уже нет былого преимущества. Борьба в этом году очень плотная, и, думаю, результаты так и будут меняться от гонки к гонке, от трассы к трассе», — прокомментировал ход нынешнего первенства Михаэль Шумахер. С пятикратным чемпионом мира трудно не согласиться. Но с одной оговоркой.

«Гарцующие жеребцы» и «серебряные стрелы» с переменным успехом продолжают балансировать практически на одном уровне с небольшим перевесом в сторону Ferrari, а вот положение Williams и Renault относительно красносеребряных «качелей» за последние месяцы сильно изменилось. И если Renault заметно сбавила обороты по сравнению с началом сезона (слишком уж специфическими характеристиками отличается R23, что приводит к провалам на отдельных трассах и блестящим гонкам на других), то Williams за последние месяцы добилась просто фантастического прогресса.

Правда, в субботу оба пилота Williams все же уступили в квалификации и Михаэлю Шумахеру, и выигравшему первый в карьере поул Райкконену. Но в гонке соотношение сил стало другим по всему «фронту».



В субботу, заглушив двигатель после разворота в NGK, Уэббер возвращался в боксы пешком

Култхард проводил в Нюрбурге свой 150-й Гран При, Ферстаппен — 100-й, но по традиции юбилейные гонки закончились для обоих неудачно



За три дня гоночного уик-энда судьи собрали в перестроенной «во благо пилотов» «эске» NGK неплохую коллекцию передних антикрыльев команд Ф-1. Одним из первых экспонатов стала плоскость, отвалившаяся от Sauber Ника Хайдфельда



Оба дня тренировок Williams не слишком блистали в Нюрбурге, однако второй ряд стартового поля отнюдь не расстроил команду. «Это не самая худшая позиция для реванша в гонке», — заверил публику Ральф Шумахер и оказался прав





После перестройки первого пилота старт на "Норбури-ринге" превратился в одно из самых захватывающих зрелищ гоночного сезона. На этот раз тяжелее всех пришлось Монто. Пролетая в конце прямой Баррикелло, на выходе из первой "шпильки" Хуан оказался зажат между двумя Лепайи, не сумев блестяще разоблачиться в ситуации и, оттерев Трулли к обочине, сохранил свое пятное место

После старта Вильяне и Хайдфельд оказались заперты позади Минарди, не сумев ничем все же сумев добраться до финиша в очках, то кнадец, трижды обогнав машины из Фанции, так и не увидев ожидаемого клетчатого флага

Игра наоборот

В воскресенье Фортуна наконец повернулась лицом к тем, кого обходила своим вниманием на протяжении предыдущих дней гоночного уик-энда. Как иначе объяснить очковый финиш стартовавшего с пит-лейн Ника Хайдфельда, ставший сюрпризом даже для его собственной команды? Или шестое и седьмое места также не блиставших по ходу уик-энда Уэббера и Баттона? Единственными из неудачников предыдущих дней, кому не повезло и в воскресенье (не считая, естественно, пилотов Minardi и Jorda, которые в последнее время больше борются с собственными машинами, нежели с соперниками), стали несчастные Жак Вильяне и Антонио Пизцония. Вильяне, провалявшийся накануне квалификации, завалил и старт, выпустив вперед две Minardi. Вся дальнейшая гонка канала селась в итоге к борьбе с машинами из Фанции. Лишь

"Все, казалось, было так просто, пока взрыв мотора не окутал туманом мои надежды вернуть себе лидерство в чемпионате", — сокрушался Кими Райкконен



На последних кругах купара что было сил терзал потерявшего скорость Алонсо, но в итоге эти атаки закончились печально для самого Давида



к восьмому кругу он сумел наконец пройти и Ферстаппена, и Уиксона, но тут же сошелся в первом повороте и вновь оказался за синей пилотом Пола Спидарта. На этот раз, чтобы разобраться с Minardi, Жаку потребовалось четыре круга, но почти сразу же после этого в той самой, перестроенной Шумахером "эске" NGK он сломал о гибкий столбик переднее антикрыло и отправился в боксы, чтобы затем обогнать Minardi в третий раз и закончить гонку на обочине с "умершей" коробкой передач. Пизцония же вновь во всю дистанцию барахтался где-то у границы очковой зоны, но, превзав скорость на пит-лейн во время второго пит-стопа, попасть в заветную восьмерку так и не смог.

Судьбу же мест на пьедестале решили, по сути, четыре эпизода. После старта, на котором Ральф Шумахер прошел брата, а Баррикелло — Монтово, Райкконен сразу утонул в омут и уверенно возглавлял гонку, пока на 20-м круге его мотор не испустил дух на выходе из "шпильки". Кими был настолько раздосадован своим сходом, что, вылезая из машины, даже грубо оттолкнул одного из пытавшихся помочь ему судей. Финну было отчетливо расстраивать, ведь Михаил Шумахер остался на трассе и шел вторым, так что отрыв в чемпионате мог вырасти еще на восемь очков. В то, что пятикратный чемпион мира будет атаковать вышедшего в лидеры брата, рискуя этим драгоценными восемью очками, уже мало кто верил. И, вероятно, финальная стадия гонки получилась бы довольно пресной, если бы не Хуан-Пабло Монто.

Проскучав две трети гонки за синей Баррикелло, колдунчик, вырвавшись на оперативный простор, начал по-прежнему догонять лидеров. Со своего второго пит-стопа Хуан выскочил уже непосредственно позади Михаила Шумахера. Претей комплект резины у Монтово работал отлично, и он с места в карьер начал свои атаки на Красного Барона. Развязка наступила довольно быстро. Уже через три круга на выходе из Ford Curve Хуан попытался уйти вправо, но Михаил перекрыл ему дорогу, зная внутреннюю траекторию перед Dunlop. Горючего колумбийца это нисколько не смутило, он смело принял вызов на внешнюю траекторию и в повороте не только поправился, но и вырвался на полкорпуса вперед. В "шпильке" же Монтово жестко, но корректно оставил Шумахеру ровно столько места, чтобы туда смог пропихнуться Ferrari немца, ну, может, сантиметров на 30 больше. Не пожелавшего отступить Михаила немного занесло, Ferrari слегка толкнулась носом в правое переднее колесо Williams и отправилась на обочину. Это был обычный гоночный эпизод, — заметил после финиша Михаил — Я, конечно, был бы рад, оставь Хуан мне побольше пространства, но радовать меня — не его работа".

Двигатель Ferrari не заглох, но "тардующий жеребец" сел на "брюхо" и его "копыта" лишь беспомощно швыряли



гравий. Несколько долгих секунд Михаэль призывал судей вытолкнуть его обратно на трассу, но те медлили, видимо, соображая, имеют ли они право помочь гонщику вернуться на асфальт. В конце концов активная жестикуляция чемпиона убедила немецких судей, и те подтолкнули Шуми. В дальнейшем их действия признали правильными и не дисквалифицировали немца, аргументировав это тем, что машина стояла слишком опасно, в непосредственной близости от траектории. Но Баррикелло, Алонсо и Култхард успели проскочить мимо Шумахера-старшего.

Скорее всего, пятикратный чемпион мира так и остался бы шестым на радость Райкконену, если бы за четыре круга до финиша другой гонщик McLaren не подарил немцу лишнее очко. Перед "эской" NGK Култхард, уворачиваясь от рано затормозившего перед ним Алонсо (последний комплект шин на машине испанца работал из рук вон плохо, и на жестких торможениях Фернандо приходилось нажимать на педаль чуть раньше соперников), слишком резко рванул вправо и вылетел с трассы. Удивительно, но обе команды, выигравшие за два предыдущих дня в Нюрбурге все тренировки и квалификации, в воскресенье в полном составе не смогли добраться до финиша. Чуть раньше Дэвида гонку покинули и оба пилота Тойота: да Матту вывела из борьбы утечка масла, а у героя двух первых дней Гран При Европы Оливье Паниса дважды блокировались тормоза перед первым поворотом и в конце концов после второго вылета заглох двигатель.

Но все это происходило уже далеко за спинами пилотов Williams, которые подарили своей команде первый дубль в сезоне. "В последние месяцы меня много критиковали, но не так уж я и плох, коли могу выигрывать гонки", — язвил на послегоночной пресс-конференции Ральф Шумахер. Фрэнк Уильямс же просто светился от счастья: "Результат Гран При Европы превзошел все наши ожидания! Ральф штамповал крути, как метроном, Хуан же совершил поистине великолепный обгон, обставив Михаэля. В современной Формуле-1 мало кто решается на подобные маневры. Но, главное, мы наконец обогнали в командном зачете Рона Денниса".

Впрочем, и для "метронома" Ральфа, и для Williams это было только начало. Через неделю во Франции преимущество команды из Гроу оказалось еще более подавляющим, там же выяснились и причины стремительного прогресса "конюшни". По крайней мере в том виде, в котором их захотело представить публике руководство команды.

Владимир Маккавеев

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

Обгон Монтойе Михаэля Шумахера стал, безусловно, ключевым эпизодом нюрбургской гонки, но вызвал неоднозначную реакцию в паддоке

Для Паниса блестяще начавшийся уик-энд завершился двумя разворотами и сходом в первом повороте

Заминка на пит-столе в очередной раз не позволила невезучему Пиццони заработать свое первое очко в Ф-1

После неудачного старта сезона Ральф наконец одержал свою первую победу в нынешнем чемпионате. Его брат же преодолел на родной трассе великий рубеж, завоевав в Нюрбурге свое 1000-е очко в карьере





ГРАН ПРИ ЕВРОПЫ

Allianz Grand Prix of Europe

27/06–29/06

Нюрбург (Германия) Автодром "Нюрбургринг"

Длина круга.....5,148 км
Количество кругов.....60
Общая длина.....308,863 км
Финиш/старт.....0,017 км
Старт гонки (Москва).....16:00
Расположение.....60 км к западу
от Кобленца

www.nuerburgring.de

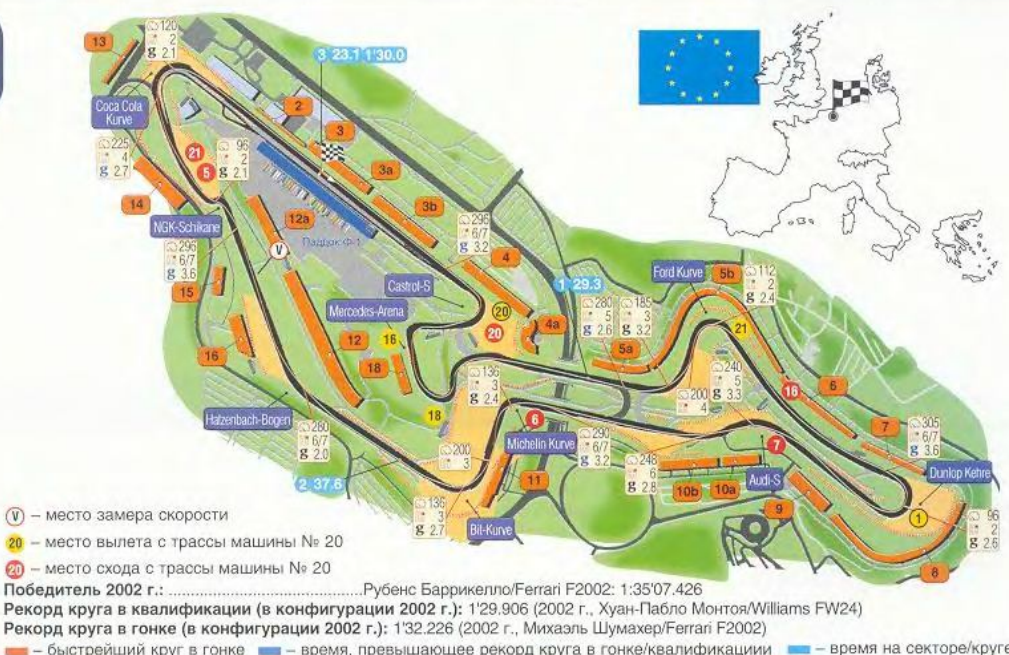
На этом Гран При...

...первые в истории Формулы-1 команде удалось в одной гонке набрать 18 очков. Такого результата удалось добиться благодаря дублю Р. Шумахера и Монтой, а также новой системе начисления очков.

Внутрикомандные противоборства в квалификации

М. Шумахер	8:1	Р. Баррикелло
Х.-П. Монтой	3:6	Р. Шумахер
Д. Култхард	5:4	К. Райкконен
Я. Трулли	4:5	Ф. Алонсо
Н. Хайдфельд	5:4	Х.-Х. Френтцен
Дж. Физикелла	8:1	Р. Ферман
М. Уэббер	7:2	А. Пиджония
Ж. Вильнев	4:5	Дж. Баттон
Дж. Уилсон	3:5	Й. Ферстаппен
О. Панис	8:1	К. да Матта

9



① – место замера скорости

20 – место вылета с трассы машины № 20

20 – место схода с трассы машины № 20

Победитель 2002 г.:Рубен Баррикелло/Ferrari F2002: 1:35'07.426

Рекорд круга в квалификации (в конфигурации 2002 г.): 1:29.906 (2002 г., Хуан-Пабло Монтой/Williams FW24)

Рекорд круга в гонке (в конфигурации 2002 г.): 1:32.226 (2002 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F2002)

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

ТЕСТЫ. ПЯТНИЦА

Солнечно, сухо Воздух: 16–20 °C

8.30–10.30 Асфальт: 17–26 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+с
1	Я. Трулли	1'32.085/48	—
2	Ф. Алонсо	1'32.311/45	0.226
3	А. Пиджония	1'32.965/41	0.880
4	Д. Ферман	1'33.019/45	0.934
5	М. Уэббер	1'33.174/38	1.089
6	А. Мак-Ниш	1'33.335/30	1.850
7	Дж. Физикелла	1'34.579/35	2.494
8	Й. Ферстаппен	1'34.857/31	2.772
9	Дж. Уилсон	1'35.455/30	3.370

V ср. поб.: 201.257 км/ч

00–30 мин. Почти половине пилотов, принимающих участие в тестах, придется тратить первые минуты сессии на знакомство с трассой: Ферман вообще впервые оказался на немецком автодроме, Пиджония и Уилсон выступали здесь лишь на машинах Ф-3000, Алонсо ездил на Minardi по "Нюрбургрингу" еще в старой конфигурации. Тем не менее первым ошибается опытный Трулли – машина итальянца вылетает с трассы, но Ярно удается выбраться на асфальт.

30–60 мин. Вперед выходят гонщики Jaguar (у Уэббера – 1'33.074). Renault Мак-Ниша останавливается на трассе – отказ дросселя. Аллан на скутере возвращается в боксы.

60–90 мин. Механики Renault спешно готовят для шотландца автомобиль, который будет в дальнейшем выполнять роль запасного для Алонсо и Трулли.

90–120 мин. Мак-Ниш вновь покидает боксы, однако до конца сессии ему так и не удастся улучшить собственный результат, показанный ранее. На последних минутах два других представителя Renault прибавляют за счет опустевших баков и, несмотря на недостаточную поворачиваемость, отодвигают пилотов Jaguar с верхних строчек протокола (чуть быстрее Алонсо – 1'32.085). Пиджония попытается было контратаковать, но, даже улучшив собственный результат, остался лишь третьим.

ТРЕНИРОВКА. ПЯТНИЦА

Перем. обл. Сухо Воздух: 20–24 °C

11.00–12.06 Асфальт: 26–31 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+с
1	О. Панис	1'31.197/22	—
2	М. Уэббер	1'31.224/19	0.027
3	К. Райкконен	1'31.260/19	0.063
4	Я. Трулли	1'31.513/22	0.316
5	Ф. Алонсо	1'31.750/18	0.553
6	А. Пиджония	1'31.794/18	0.597
7	Д. Култхард	1'31.918/22	0.721
8	Р. Шумахер	1'32.170/22	0.973
9	К. да Матта	1'32.492/26	1.295
10	М. Шумахер	1'32.560/24	1.363
11	Х.-П. Монтой	1'32.590/22	1.393
12	Р. Баррикелло	1'32.607/17	1.410
13	Дж. Физикелла	1'32.692/16	1.495
14	Х.-Х. Френтцен	1'32.792/20	1.595
15	Дж. Баттон	1'32.841/23	1.644
16	Н. Хайдфельд	1'32.901/18	1.704
17	Ж. Вильнев	1'33.602/21	2.405
18	Р. Ферман	1'33.643/17	2.446
19	Й. Ферстаппен	1'34.947/9	3.750
20	Дж. Уилсон	1'35.525/14	4.328

V ср. поб.: 203.217 км/ч

00–15 мин. Над трассой светит солнце и небо почти чистое. В течение первых 15 минут большинство пилотов покидают боксы. Лишь представители Renault традиционно пропускают самое начало тренировки, да обе Minardi, как и всегда, остаются в боксах. Первую строчку за четверть часа поочередно занимают шестеро пилотов, представляющие пять разных команд. В чью измененную "эске" перед последним поворотом (теперь она носит название NGK) Баттон задевает резиновым столбик и повреждает переднее антикрыло.

15–30 мин. Вперед выходит Трулли (1'32.576 – всего на полсекунды медленнее лучшего времени тестов), а Хайдфельд также ошибается в NGK, после чего трассу усыплют углекислотными осколками переднего антикрыла Sauber. Тренировку останавливают на шесть минут для приведения асфальта в порядок. Только после ее возобновления оба пилота Minardi наконец показываются на трассе. Райкконен проходит круг за 1'32.608 (2-й). Почти одновременно разворачивает автомобили Уэббера и да Матты – в первом и втором поворотах соответственно, – но обоим пилотам удается не заглушить мотор и продолжить движение. Р. Шумахер опаздывает с торможением и вынужден срезать последнюю "эску".

30–45 мин. Солнце все чаще скрывается за облаками и появившимися тучами. Баттон вновь едва не сносит переднее антикрыло своего BAR о столбик в "эске" NGK и отправляется в боксы для его замены. "Выстреливает" Панис – Оливье останавливает стрелку секундомера на отметке 1'31.197 – достижение Трулли французам удалось перекрыть разом на полторы секунды! Также улучшают результаты оба гонщика Jaguar и М. Шумахер, поднимаются на места со второго по четвертое соответственно, но даже быстрейший из этой тройки все равно проигрывает времени лидера более секунды. Уэббер ошибается на торможении в первом повороте, автомобиль разворачивает, но вновь Марку удается выбраться на трассу.

45–60 мин. Потихоньку соперники подбираются ко времени Паниса (у Алонсо 1'31.750). Баррикелло становится еще одной "жертвой" "эски" NGK. К счастью, она находится прямо перед въездом на пит-лейн, так что Рубен тут же заезжает менять антикрыло. Уэббер проходит круг за 1'31.224 (2-й). На последних минутах тренировки подавляющее большинство ее участников останавливают лучшие для себя результаты, однако Панис и Уэббер так и остаются на двух верхних строчках итогового протокола. Ближе других к этой паре подобрался Райкконен – 1'31.260 (3-й).

КВАЛИФИКАЦИЯ. ПЯТНИЦА

Облачно, сухо – дождь Воздух: 25–21 °C

14.00–15.14 Асфальт: 32–26 °C

№	Пилот	Время	+с
1	К. Райкконен	1'29.989	—
2	М. Шумахер	1'30.353	0.364
3	Х.-П. Монтой	1'30.378	0.389
4	Р. Шумахер	1'30.522	0.533
5	Р. Баррикелло	1'30.842	0.853
6	Д. Култхард	1'30.903	0.914
7	Я. Трулли	1'31.143	1.154
8	Ф. Алонсо	1'31.533	1.544
9	Дж. Физикелла	1'32.196	2.207
10	Х.-Х. Френтцен	1'32.201	2.212
11	Дж. Баттон	1'32.479	2.490
12	М. Уэббер	1'35.972	5.983
13	Н. Хайдфельд	1'52.300	22.311
14	Р. Ферман	1'53.893	23.904
15	Дж. Уилсон	2'04.560	24.557
16	Й. Ферстаппен	1'55.921	25.932
17	О. Панис	1'57.327	27.338
18	А. Пиджония	1'57.435	27.446
19	К. да Матта	13	—
20	Ж. Вильнев	14	—

V ср. поб.: 205.945 км/ч; рекордные сектора: 29.325 (Райкконен), 37.456 (М. Шумахер), 23.034 (Монтой); V макс.: 308.3 км/ч (Райкконен и Р. Шумахер)

1–5 Облака над "Нюрбургрингом" приобретают все более угрожающий вид. Впервые с Гран При Австралии открывающий пятничную квалификацию М. Шумахер осторожничает на первом секторе трассы и показывает результат 1'30.353. Райкконен же быстр и точен, и даже небольшой проигрыш на заключительной части круга не мешает ему "выйти" из 1'30 – 1'29.989! Занимающий после половины чемпионата третье место Алонсо на этот раз не может на равных состязаться с Михаэлем и Кими, а Р. Шумахеру мешает это сделать ошибка в последней "эске" (впрочем, переднее антикрыло Williams немца не пострадало). Замыкающему группу Монтой недостаточная поворачиваемость в первом повороте не позволяет подняться выше третьего места.

6–10 Баррикелло не удается чисто преодолеть первый сектор – Рубен лишь пятый, позади основных соперников. Не везет в Mercedes-Arena и Култхарду – слишком широкая траектория в первом повороте, – и шотландец уступает даже времени Рубенса. Последним из пилотов "большой четверки" команд боксы покидает Трулли, и хотя явных ошибок Ярно не допускает, опередить ему удается лишь товарища по команде. Физикелла наглядно демонстрирует, сколь велик отрыв лидеров, – итальянец выжимает из Jordan максимум возможного, но уступает Райкконену более двух секунд. А вот Баттон, напротив, допускает ошибку и уже в третий раз за день цепляет передним антикрылом столбик в "эске". В результате – закономерное десятое время, а судьям приходится подметать трассу.

11–15 Дождь начался, когда Френтцен находился уже на третьем секторе быстрого круга. Немец успевает закончить круг по относительно сухому асфальту, но уступает Физикелле 0.005 с (!): сказалась избыточная поворачиваемость. Уэббер уже на дождевой резине, но его проигрыш (почти 6 с) еще не слишком велик, а вот да Матте и Вильневу не везет – дождь превращается в ливень, и сначала бразильца (который решил рискнуть и выехал на сликах!) крутит в Mercedes-Arena и он возвращается в боксы, не закончив быстрый круг, а затем BAR канадца и вовсе вылетает в Dunlop. Квалификацию останавливают, а Панис вынужден вернуться в боксы. Затем Оливье возвращается на трассу, но уступает лидерам почти полминуты.

16–20 Из пятых представителей финальной группы явное преимущество получают клиенты Bridgestone. Хайдфельд быстрее всех на мокрой трассе, но и его отставание от Райкконена составляет 22 с. Ну а медленнее всех оказался Пиджония, у которого вдобавок запотело стекло шлема.

ТРЕНИРОВКА. СУББОТА

Перем. обл. Сухо		Воздух: 15-18 °C	
9.00-11.00		Асфальт: 16-24 °C	
№	Пилот	ЛК/Всего	+с
1	О. Панис	1'31.181/33	—
2	Р. Шумахер	1'31.305/26	0.124
3	Х.-П. Монтойя	1'31.366/34	0.185
4	Д. Култхард	1'31.608/26	0.427
5	К. Райкконен	1'32.021/27	0.840
6	Р. Баррикелло	1'32.089/24	0.858
7	К. да Матта	1'32.057/33	0.876
8	Я. Трулли	1'32.356/26	1.175
9	Ф. Алонсо	1'32.391/29	1.210
10	М. Шумахер	1'32.652/31	1.471
11	А. Пиццония	1'33.076/27	1.895
12	Дж. Физикелла	1'33.214/27	2.033
13	Дж. Баттон	1'33.474/30	2.293
14	М. Уэббер	1'33.635/25	2.454
15	Н. Хайдфельд	1'33.698/20	2.517
16	Ж. Вильнев	1'34.085/29	2.904
17	Х.-Х. Френтцен	1'34.775/18	3.594
18	Р. Ферман	1'34.827/28	3.646
19	Дж. Уилсон	1'36.026/23	4.845
20	И. Ферстаппен	1'36.381/20	5.200

В ср. поб.: 203.252 км/ч

КВАЛИФИКАЦИЯ. СУББОТА

Перем. обл. Сухо		Воздух: 21-23 °C	
14.00-15.05		Асфальт: 29-34 °C	
№	Пилот	Время	+с
1	К. Райкконен	1'31.523	—
2	М. Шумахер	1'31.555	0.032
3	Р. Шумахер	1'31.619	0.096
4	Х.-П. Монтойя	1'31.765	0.242
5	Р. Баррикелло	1'31.780	0.257
6	Я. Трулли	1'31.976	0.453
7	О. Панис	1'32.350	0.827
8	Ф. Алонсо	1'32.424	0.901
9	Д. Култхард	1'32.742	1.219
10	К. да Матта	1'32.949	1.426
11	М. Уэббер	1'33.066	1.543
12	Дж. Баттон	1'33.395	1.872
13	Дж. Физикелла	1'33.553	2.030
14	Р. Ферман	1'33.827	2.304
15	Х.-Х. Френтцен	1'34.000	2.477
16	А. Пиццония	1'34.159	2.636
17	Ж. Вильнев	1'34.596	3.073
18	И. Ферстаппен	1'36.318	4.795
19	Дж. Уилсон	1'36.485	4.962
20	Н. Хайдфельд	—	—

В ср. поб.: 202.493 км/ч; рекордные сектора: 29.741 (Монтойя), 38.070 (М. Шумахер), 23.506 (Баррикелло); V макс.: 304.9 км/ч (Райкконен)

ГОНКА. ВОСКРЕСЕНЬЕ

Перем. обл. Сухо			Воздух: 25-26 °C		
14.00			Асфальт: 34-35 °C		
№	Пилот	К	Время	ЛК/№	Вср
1 4	Р. Шумахер	60	1:34'43.622	1'32.826/34	195.633
2 3	Х.-П. Монтойя	60	+16.821	1'33.094/59	195.056
3 2	Р. Баррикелло	60	+39.673	1'33.200/15	194.277
4 8	Ф. Алонсо	60	+1'05.731	1'33.307/17	193.396
5 1	М. Шумахер	60	+1'06.162	1'32.904/34	193.382
6 14	М. Уэббер	59	+1 круг	1'34.191/37	192.014
7 17	Дж. Баттон	59	+1 круг	1'34.208/14	191.509
8 9	Н. Хайдфельд	59	+1 круг	1'34.541/23	190.779
9 10	Х.-Х. Френтцен	59	+1 круг	1'33.994/33	190.147
10 15	А. Пиццония	59	+1 круг	1'34.915/47	190.124
11 12	Р. Ферман	58	+2 круга	1'35.328/29	188.456
12 11	Дж. Физикелла	58	+2 круга	1'34.656/29	187.658
13 18	Дж. Уилсон	58	+2 круга	1'36.709/19	186.833
14 19	И. Ферстаппен	57	+3 круга	1'37.365/3	185.040
15 5	Д. Култхард	56	НФ	1'33.236/12	193.452
НК 21	К. да Матта	53	НФ	1'33.398/15	189.981
НК 16	Ж. Вильнев	51	НФ	1'35.100/45	187.974
НК 7	Я. Трулли	37	НФ	1'33.348/13	194.378
НК 20	О. Панис	37	НФ	1'33.583/8	190.766
НК 6	К. Райкконен	25	НФ	1'32.621/14	195.584

В ср. лк: 200.092 км/ч; рекордные сектора: 29.876, 38.647, 23.268 (все — Монтойя); V макс.: 313.3 км/ч (Монтойя)

ЧЕМПИОНАТ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ

Пилот	Очки	Пилот	Очки
1 М. Шумахер	58	11 М. Уэббер	9
2 К. Райкконен	51	12 Х.-Х. Френтцен	7
3 Р. Шумахер	43	13 К. да Матта	3
4 Х.-П. Монтойя	39	14 Ж. Вильнев	3
5 Ф. Алонсо	39	15 Н. Хайдфельд	2
6 Р. Баррикелло	37	16 О. Панис	1
7 Д. Култхард	25	17 Р. Ферман	1
8 Я. Трулли	13	18 А. Пиццония	0
9 Дж. Физикелла	10	19 И. Ферстаппен	0
10 Дж. Баттон	10	20 Дж. Уилсон	0



КУБОК КОНСТРУКТОРОВ

Команда	Очки	Команда	Очки
1 Ferrari	95	6 Jordan	11
2 Williams	82	7 Sauber	9
3 McLaren	76	8 Jaguar	9
4 Renault	52	9 Toyota	4
5 BAR	13	10 Minardi	0

РАЗМИНКА. СУББОТА

Перем. обл. Сухо		Воздух: 20 °C	
13.30-13.45		Асфальт: 28-29 °C	
№	Пилот	ЛК/Всего	+с
1	М. Шумахер	1'31.981/6	—
2	Р. Баррикелло	1'32.097/6	0.116
3	Д. Култхард	1'32.114/4	0.133
4	Х.-П. Монтойя	1'32.252/6	0.271
5	К. Райкконен	1'32.385/5	0.404
6	О. Панис	1'32.545/6	0.564
7	Р. Шумахер	1'32.547/6	0.566
8	Я. Трулли	1'33.029/4	1.048
9	Ф. Алонсо	1'33.068/6	1.087
10	К. да Матта	1'33.306/6	1.325
11	Дж. Баттон	1'33.780/7	1.799
12	Ж. Вильнев	1'34.114/6	2.133
13	М. Уэббер	1'34.164/4	2.183
14	Дж. Физикелла	1'34.229/4	2.248
15	Р. Ферман	1'34.373/7	2.392
16	А. Пиццония	1'34.746/5	2.765
17	Дж. Уилсон	1'36.559/6	4.578
18	И. Ферстаппен	1'37.181/5	5.200
19	Х.-Х. Френтцен	1'46.600/5	14.619
20	Н. Хайдфельд	1'52.700/4	20.719

В ср. поб.: 201.485 км/ч

00-15 мин. Погода напоминает вчерашнюю — по небу гуляют облака, но асфальт пока сухой, — поэтому пилоты торопятся на трассу. Р. Шумахер пока быстрее всех (1'32.891), а Монтойя ошибается в Mercedes-Arena, и Williams колумбийца разворачивает.

15-30 мин. В первом повороте оспаривается с торможением Хайдфельд, но Нику удается удержать машину под контролем, и после «прогулки» по зоне безопасности он возвращается на трассу. Баррикелло — 1'32.039. Отказ электроники почти на полчаса превращает Ферстаппена в зрителя.

30-45 мин. Ошибки в послестартовой связке поворотов продолжают — на этот раз не везет Вильневу, но Жак, как и пилоты до него, благополучно продолжает тренировку. Чуть позже здесь же не удерживается на асфальте да Матта. Всего за 2 секунды до окончания официального времени сессии Панис проходит круг за 1'31.181!

45-60 мин. Готовясь к квалификации, пилоты опробуют разные типы резины, чтобы сделать окончательный выбор. В «шпильке» Dunlop не хватает ширины асфальта Баррикелло: Ferrari выскакивает на гравий, но Рубенсу удается выбраться обратно на асфальт.

60-75 мин. На второе место один за другим выходят Райкконен (1'32.021), Култхард (1'31.729) и Р. Шумахер (1'31.305), а у Уэббера проблемы — после разворота в «заске» NGK Jaguar Марка глохнет и австралийцу приходится бежать в боксы, расположенные, правда, совсем рядом. Для Фермана тренировка закончена — не выдержал двигатель.

75-90 мин. На последних минутах Уилсон останавливается из-за падения давления в топливной системе Minardi, а Монтойя едва не опережает напарника (1'31.366), но все же остается лишь третьим. Ну а улучшить время, показанное Панисом в первой части тренировки, так никому и не удалось.

1-5 Вильнев открывает квалификацию, но в первом же повороте ошибается и теряет около полусекунды (1'34.596 по итогам круга). Второй неудачник пятницы, да Матта, гораздо быстрее: 1'32.949. Пиццония после разминки радикально поменял настройки, отчего баланс стал только хуже. Но, даже несмотря на недостаток поворачиваемости, Антонио опережает чемпиона 1997 года. Только подтверждает хорошую форму Toyota Панис — Оливье в который уже раз выигрывает у товарища по команде в квалификации, а круг проходит за 1'32.350. Что же до Ферстаппена, то опытный голландец даже времени промежуточного поула уступает 4 секунды!

6-10 Еще медленнее Уилсон — в сухую погоду Minardi просто «нечего ловить». Зато Ферман, машину которого привели в порядок, проигрывает лишь двум Toyota. Следующим круг на время должен был проходить Хайдфельд (на разминке сгорел мотор, однако механики заменили его за 25 минут!), но доехал Ник лишь до первого поворота — из-за проблем с акселератором и переключением КП Sauber немца заставляют после разворота. Немецкие судьи сработали оперативно, и квалификацию даже не пришлось останавливать. Уэббер чуть перетормаживает на выходе из Mercedes-Arena и также не может подняться выше третьего места. Ну а для

11-15 Баттона самым сложным местом стала последняя «заска». Сначала Дженсон хотел пройти это место осторожно, но уже по ходу круга решил рискнуть и вновь едва не снес переднее антикрыло. Френтцен выезжает на запасной машине — на разминке он тоже спалил мотор! Похвастать немец может лишь «круглым» временем — 1'34.000. Физикелла с трудом опережает даже напарника, после чего на трассе показывается первый представитель «большой четверки» команд — Алонсо. Но и Фернандо по итогам круга позади Паниса (испанец так и не смог отыскать верный баланс). И лишь Трулли удается, даже несмотря на заблокированные в первом повороте тормоза, улучшить время француза — 1'31.976. McLaren Култхарда «сидит» слишком низко и пару раз цепляет покрытие дышлом — блеснуть Дэвиду также не удается.

16-20 Представители сильнейшей пятки один за другим побивали лучшее время, лишь Монтойя уступил и не смог обогнать напарника. Баррикелло — 1'31.780, Ральф — 1'31.619, Хуан-Пабло — 1'31.765, М. Шумахер — 1'31.555, и, наконец, Райкконен — 1'31.532! Первая полу-позиция в карьере молодого финна. Из-за того что круг на немецкой трассе достаточно длинный, квалификация впервые в сезоне, хоть и не была остановлена, но продолжалась более часа.

Ник Хайдфельд начинает гонку с пит-лейн.

- Главным на старте оказался «фактор грязной половины» — стартующие с четных мест М. Шумахер и Монтойя пропускают по одному сопернику. Самое серьезное изменение — разом три места теряет Физикелла. Порядок в конце круга — Райкконен, Р. Шумахер, М. Шумахер, Баррикелло, Монтойя, Трулли, Алонсо, Панис.
- Первая перемена — Уилсон (18-й) после долгого и упорного сопротивления пропускает-таки Вильнева и почти тут же — Хайдфельда.
- Вильнев отыгрывает еще одно место, опередив Ферстаппена в NGK.
- Хайдфельд (18-й) обгоняет Ферстаппена в первом повороте. Все усилия Вильнева (17-й) оказываются напрасными — разворот в Mercedes-Arena отбрасывает его на 20-е место.
- Избравший тактику трех пит-стопов Ферман посещает боксы и перемещается с 13-го на 20-е место.
- Панис (8-й) посылывается в первом повороте. Гонку Оливье продолжает 12-м. Физикелла (15-й) также останавливается и откатывается в хвост pelotona.
- Ферстаппен (17-й) теряет скорость — машина разбалансировалась, — и его опережает Уилсон и Вильнев.
- Вильнев (17-й) в «заске» NGK повреждает переднее антикрыло о пластиковый столбик.
- После визита на пит-лейн Уэббер (11-й), Френтцен (13-й) теряют три и две позиции соответственно. Вильнев пропускает троих соперников и также сворачивает в боксы.
- Один за другим пятеро гонщиков сворачивают на пит-лейн. Главное следствие — Райкконен (8-й) уступает лидерство Ральфу, перемещающ на шестое место. М. Шумахер (8.6) опускается с третьего на восьмое.
- Панис (13-й) опережает Уэббера. Пит-стоп Баррикелло (2-й; 8.7) отбрасывает его на четыре строки вниз.
- Монтойя (2-й; 8.2), Алонсо (3-й; 8.0) и Култхард (4-й; 9.4) меняют шины и дозаправляются. Никому не удается опередить соперника, а на трассу пилоты возвращаются пятым, шестым и восьмым соответственно.
- Поднявшийся уже до десятой позиции Хайдфельд останавливается и теряет пять мест.
- Последним боксы посещает Р. Шумахер (7.7), после чего выясняется, что в первой восьмерке произошла лишь одна перестановка, да и та — между пилотами Renault.
- Да Матта (9-й) ошибается в Ford, повреждает переднее антикрыло и после визита в боксы оказывается 15-м.
- Не выдерживает мотор на McLaren Райкконена — разочарованию молодого пилота нет предела. Ферман (16-й) совершает второй плановый пит-стоп.

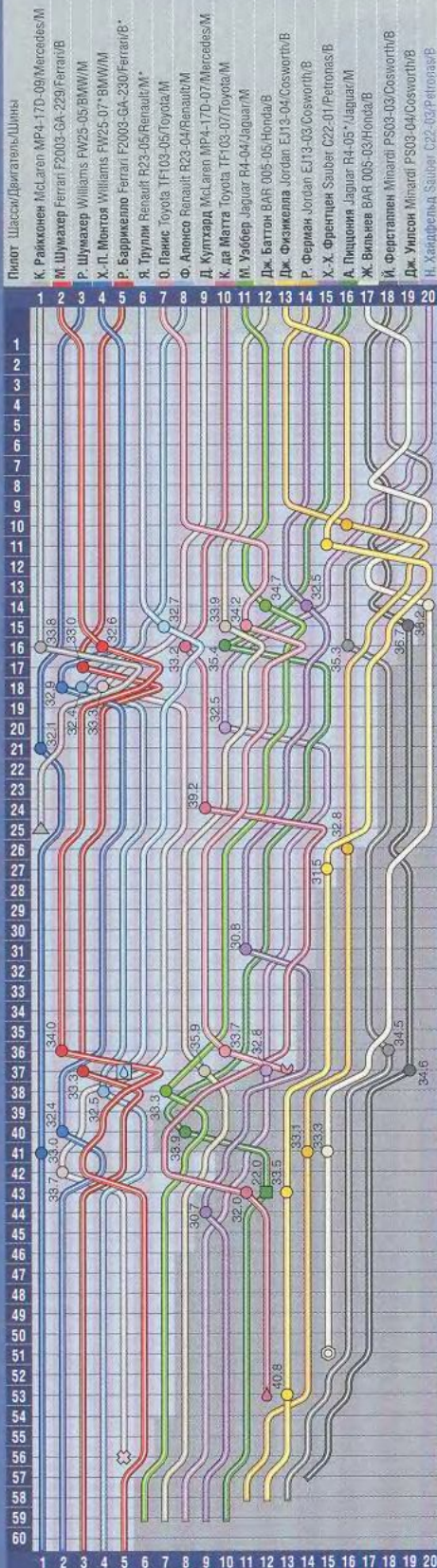
- Физикелла (15-й) тоже посещает боксы, не теряя при этом позиций. В борьбе позади Вильнев (19-й) опережает Ферстаппена.
- Френтцен (11-й) останавливается и теряет три места.
- Начинается вторая волна пит-стопов. М. Шумахер (2-й; 10.0), Панис (9-й) и Уилсон (17-й) пропускают пятерых, четвертых и одного соперника соответственно.
- Также в боксах Баррикелло (2-й; 9.4), Баттон (8-й), Хайдфельд (12-й) и Ферстаппен (19-й).
- Почти одновременно выбывают из борьбы Трулли (5-й; отказала топливная система) и Панис (13-й; после разворота заглох двигатель). Тем временем пит-лейн посещают Алонсо (3-й; 8.3) и Уэббер (7-й). Фернандо продолжает гонку шестым, Марк — девятым.
- Меняют шины и дозаправляются Монтойя (2-й; 8.3) и Пиццония (7-й). Колумбиец выезжает на трассу четвертым, перед Баррикелло. Пилот же Jaguar Racing не только опускается на 12-е место, но и превышает скорость на пит-лейн.
- Р. Шумахер (1-й; 8.5), Ферман (14-й) и Вильнев (15-й) теряют в боксах время, но не позиции.
- Поднявшийся было до второй позиции Култхард также останавливается, но заминка в боксах (Дэвид тронулся слишком рано) приводит к потере четырех мест.
- На входе в Dunlop в борьбе за вторую позицию сталкиваются Ferrari Шумахера и Williams Монтойя. Машина немца вылетает с трассы и увязает в гравии, но мотор не глохнет, и судьи выталкивают чемпиона обратно на асфальт. Теперь Михаил лишь шестой. На этом фоне незамеченными проходят пит-стопы да Матты (7-й) и Физикеллы (13-й), а также штрафной проезд Пиццонии (12-й) по пит-лейн.
- Френтцен (9-й) посещает боксы и пропускает товарища по команде.
- Позиции неизменны — пара Williams впереди, за ними Баррикелло, Алонсо с Култхардом и М. Шумахер. Вильнев (15-й) становится жертвой отказа КП.
- Прокон задней правой шиной вынуждает Физикеллу (13-й) лишний раз посетить боксы.
- Сходит да Матта (12-й) — не выдержала масляная система двигателя.
- Достигла апогея борьба за четвертое место — Култхарду так и не удалось опередить Алонсо, и во время очередной попытки McLaren шотландца вылетает с трассы и увязает в гравии.
- Р. Шумахер становится уже шестым победителем Гран При в этом сезоне, а второе место Монтойя позволяет Williams опередить по очкам McLaren. Третий — вновь не блиставший Баррикелло. Уже после отмашки клетчатого флага останавливается на обочине Jordan Физикеллы.

КВАЛИФИКАЦИЯ 1

К. Райкконен	1'29.989
М. Шумахер	1'30.353
Х.-П. Монтойя	1'30.378
Р. Шумахер	1'30.522
Р. Баррикелло	1'30.842
Д. Култхард	1'31.143
Я. Трулли	1'31.196
Ф. Алонсо	1'32.196
Дж. Физикелла	1'32.479
Х.-Х. Френтцен	1'32.479
Дж. Баттон	1'32.479
Н. Хайдфельд	1'52.300
М. Уэббер	1'53.893
Р. Ферман	1'54.560
Дж. Уилсон	1'55.921
И. Ферстаппен	1'57.327
А. Пиццония	1'57.435
О. Панис	1'57.435
К. да Матта	1'57.435
Ж. Вильнев	1'57.435
Дж. Уилсон	1'57.435
Н. Хайдфельд	1'57.435
И. Ферстаппен	1'57.435
А. Пиццония	1'57.435
Р. Ферман	1'57.435
М. Уэббер	1'57.435
Дж. Баттон	1'57.435
Х.-Х. Френтцен	1'57.435
Дж. Физикелла	1'57.435
Ф. Алонсо	1'57.435
Я. Трулли	1'57.435
Д. Култхард	1'57.435
Р. Баррикелло	1'57.435
Х.-П. Монтойя	1'57.435
М. Шумахер	1'57.435
К. Райкконен	1'57.435

КВАЛИФИКАЦИЯ 2

К. Райкконен	1'31.523
М. Шумахер	1'31.555
Х.-П. Монтойя	1'31.619
Р. Шумахер	1'31.765
Р. Баррикелло	1'31.780
Д. Култхард	1'31.976
Я. Трулли	1'32.424
Ф. Алонсо	1'32.949
Дж. Физикелла	1'33.066
Х.-Х. Френтцен	1'33.066
Дж. Баттон	1'33.066
Н. Хайдфельд	1'33.318
М. Уэббер	1'33.318
Р. Ферман	1'33.318
Дж. Уилсон	1'33.318
И. Ферстаппен	1'33.318
А. Пиццония	1'33.318
О. Панис	1'33.318
К. да Матта	1'33.318
Ж. Вильнев	1'33.318
Дж. Уилсон	1'33.318
Н. Хайдфельд	1'33.318
И. Ферстаппен	1'33.318
А. Пиццония	1'33.318
Р. Ферман	1'33.318
М. Уэббер	1'33.318
Дж. Баттон	1'33.318
Х.-Х. Френтцен	1'33.318
Дж. Физикелла	1'33.318
Ф. Алонсо	1'33.318
Я. Трулли	1'33.318
Д. Култхард	1'33.318
Р. Баррикелло	1'33.318
Х.-П. Монтойя	1'33.318
М. Шумахер	1'33.318
К. Райкконен	1'33.318



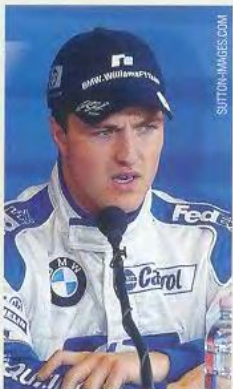
п – визит на пит-лейн;
 к – отставание на круг;
 – круги присутствия на трассе машины безопасности;
 – средние значения показателей за гонку;
 – старт из боксов

Примечание:
 1) если пилот посещает боксы ("п"), то отрыв следующего за ним указывается относительно предыдущего.
 Например, если на пит-лейн гонок, занимающий 4-е место, то в графе "4-5" указан отрыв 5-го пилота от 3-го;
 2) жирным шрифтом в графе "Время лучшего круга" выделен лучший круг с начала гонки, жирным курсивом – лучший круг всей гонки;
 3) темным фоном на диаграмме гонки обозначается отставание гонщика от лидера на круг и более;
 4) официальный хронометраж пит-стопов Фермана (10-й круг) и Физикеллы (11-й круг) отсутствуют

	Отрыв от преследователя								Время	Лучший круг	
	1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-7	7-8	8-9	лидера	Время	Пилот
1	1.1	0.7	1.5	0.5	0.7	0.4	0.7	0.4	1'37.644	1'37.644	К. Райкконен
2	1.8	0.6	1.6	1.0	0.7	0.5	1.1	0.7	1'33.447	1'33.447	К. Райкконен
3	2.6	0.5	1.2	1.2	0.7	0.4	2.4	0.3	1'33.556	1'33.556	К. Райкконен
4	3.9	0.3	1.0	1.3	0.6	0.7	3.2	0.3	1'33.660	1'33.660	К. Райкконен
5	4.8	0.4	0.7	1.6	0.6	0.4	4.0	0.4	1'33.804	1'33.804	К. Райкконен
6	5.3	0.6	0.9	1.7	0.6	0.7	3.1	0.9	1'33.762	1'33.762	К. Райкконен
7	5.8	0.8	1.2	1.7	0.7	1.0	2.7	0.9	1'33.310	1'33.310	К. Райкконен
8	6.1	1.0	1.6	1.5	0.9	0.8	2.3	1.2	1'33.297	1'33.297	К. Райкконен
9	6.4	1.3	2.1	1.3	0.8	1.4	1.5	1.4	1'32.983	1'32.983	К. Райкконен
10	6.4	1.3	2.2	1.9	0.8	1.1	1.6	1.3	1'33.448	1'33.414	Р. Шумахер
11	6.6	1.3	2.3	1.9	1.1	1.4	2.5	7.3	1'33.027	1'33.027	К. Райкконен
12	7.3	1.0	2.8	1.7	1.4	1.3	2.0	7.5	1'32.909	1'32.909	К. Райкконен
13	8.0	1.0	3.0	1.0	1.8	2.0	0.3	9.4	1'32.819	1'32.819	К. Райкконен
14	8.4	1.0	3.2	1.8	1.1	2.2	1.1	8.5	1'32.621	1'32.621	К. Райкконен
15	8.6	1.0	3.2	1.9	1.4	1.0	0.0	8.5	1'33.008	1'33.008	К. Райкконен
16	п	4.3	п	2.1	3.4	1.2	п	25.3	1'36.466	1'33.179	Р. Шумахер
17	6.3	п	3.5	1.3	8.7	8.2	9.5	12.9	1'33.385	1'33.261	Х.-П. Монтойя
18	0.0	0.0	0.0	21.1	6.8	4.4	6.5	13.3	1'33.450	1'33.246	М. Шумахер
19	21.3	6.5	4.5	3.1	2.8	1.5	1.4	11.9	1'33.821	1'33.689	М. Шумахер
20	21.7	6.7	4.2	3.9	2.7	1.6	1.3	12.1	1'33.536	1'33.536	Р. Шумахер
21	п	6.6	5.1	3.6	2.9	1.8	1.2	11.9	1'36.217	1'33.727	М. Шумахер
22	4.3	3.4	4.8	3.6	3.7	1.7	0.9	15.3	1'33.429	1'33.429	К. Райкконен
23	4.2	4.4	5.0	2.8	4.3	3.1	1.1	14.9	1'33.183	1'33.057	Р. Шумахер
24	4.3	4.7	5.4	2.8	4.3	3.1	1.3	п	1'33.565	1'33.565	К. Райкконен
25	4.8	4.5	5.6	2.3	5.8	2.9	1.0	28.0	1'33.455	1'33.402	Х.-П. Монтойя
26	3.5	5.1	1.7	7.0	2.7	1.1	29.2	0.3	1'35.734	1'33.892	Х.-П. Монтойя
27	3.4	5.2	1.3	7.9	2.3	1.3	30.5	0.5	1'34.034	1'33.655	Х.-П. Монтойя
28	3.6	5.6	1.1	9.2	1.4	1.3	31.3	0.8	1'33.522	1'33.522	Р. Шумахер
29	3.6	6.2	1.2	9.2	1.8	1.2	32.1	0.6	1'33.537	1'33.508	М. Шумахер
30	3.5	6.5	1.0	10.3	1.5	1.3	34.1	0.6	1'33.391	1'33.342	М. Шумахер
31	3.8	6.8	1.2	11.6	0.7	1.2	34.5	0.5	1'33.112	1'33.112	Р. Шумахер
32	4.2	7.0	1.3	12.4	1.7	1.0	34.2	0.9	1'32.908	1'32.908	Р. Шумахер
33	4.1	7.4	1.5	13.0	1.1	1.3	34.6	0.7	1'33.214	1'33.175	М. Шумахер
34	4.2	8.1	1.2	14.3	0.7	1.1	35.2	0.1	1'32.826	1'32.826	Р. Шумахер
35	4.6	8.5	1.3	14.6	1.0	1.6	35.0	0.7	1'32.927	1'32.927	Р. Шумахер
36	п	13.8	1.3	15.1	1.2	1.4	35.6	2.0	1'33.067	1'33.067	Р. Шумахер
37	14.4	п	15.3	1.5	1.0	1.0	37.0	п	1'34.285	1'33.596	Х.-П. Монтойя
38	15.0	18.3	п	1.0	7.9	п	52.1	2.5	1'33.376	1'33.376	Р. Шумахер
39	14.8	18.8	1.5	7.9	15.9	37.0	1.9	2.4	1'33.858	1'33.688	Х.-П. Монтойя
40	п	34.8	2.4	7.2	16.0	39.3	п	1.9	1'32.896	1'32.896	Р. Шумахер
41	п	3.3	2.1	4.8	15.9	39.6	1.2	5.5	1'36.153	1'34.188	Д. Култхард
42	0.0	13.7	0.3	6.4	16.1	39.0	2.0	5.9	1'57.498	1'33.108	Х.-П. Монтойя
43	15.9	6.7	16.8	0.2	19.2	22.0	6.5	13.4	1'32.883	1'32.883	Р. Шумахер
44	16.1	8.1	18.6	0.3	17.7	21.7	7.3	п	1'33.665	1'33.665	Р. Шумахер
45	16.7	9.5	18.8	0.3	17.1	21.2	8.6	22.7	1'33.791	1'33.791	Р. Шумахер
46	16.7	10.4	19.6	0.4	16.2	21.0	11.0	21.7	1'34.205	1'34.201	Х.-П. Монтойя
47	17.9	9.6	20.2	0.5	15.9	21.2	12.0	21.4	1'34.232	1'34.232	Р. Шумахер
48	19.2	9.8	19.9	0.5	15.6	22.2	12.2	22.0	1'33.917	1'33.917	Р. Шумахер
49	19.5	10.5	20.6	0.4	14.8	22.5	13.0	22.5	1'34.097	1'34.097	Р. Шумахер
50	18.9	12.0	20.8	0.5	13.8	23.3	13.6	22.5	1'34.239	1'33.687	Х.-П. Монтойя
51	18.7	14.5	19.5	0.4	13.0	23.8	14.5	24.4	1'33.920	1'33.651	Х.-П. Монтойя
52	18.0	16.8	18.4	0.5	12.5	25.5	14.6	24.8	1'33.880	1'33.251	Х.-П. Монтойя
53	18.2	17.9	18.5	0.4	11.3	27.5	14.4	24.7	1'33.899	1'33.896	М. Шумахер
54	18.4	18.1	18.7	0.3	11.1	30.0	12.8	24.5	1'34.682	1'34.682	Р. Шумахер
55	17.9	18.8	19.4	0.5	9.3	32.7	12.3	24.0	1'35.031	1'34.312	М. Шумахер
56	18.8	18.4	19.9	0.5	7.7	34.6	12.3	24.2	1'34.483	1'33.896	М. Шумахер
57	19.5	18.1	21.0	0.6	36.3	14.0	22.9	14.9	1'34.105	1'33.710	М. Шумахер
58	18.4	20.2	21.9	3.6	38.9	13.8	22.8	15.8	1'34.295	1'33.138	Х.-П. Монтойя
59	17.3	22.8	22.0	2.0	40.6	15.0	21.8	19.0	1'34.122	1'33.094	Х.-П. Монтойя
60	16.8	22.8	26.0	0.4	к	к	к	к	1'34.409	1'33.831	Р. Баррикелло
	10.6	8.0	7.9	4.0	7.8	10.4	13.0	10.0	1'34.233	1'33.531	



ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИЯ ПОСЛЕ СУББОТНЕЙ КВАЛИФИКАЦИИ



Кими Райкконен

Я решил не смотреть на результаты тех, кто закончил свои попытки до меня, а просто попытаться показать все, на что способен. Конечно, я знал, что если все сложится хорошо, то мне удастся оказаться среди лидеров, но поул, должен признать, стал для меня сюрпризом. В последний раз я стартовал первым... дайте подумать... в 2000 году, когда выступал в британской Формуле-Renault.

Михаэль Шумахер

Первая тройка расположена очень плотно — завтрашняя гонка обещает быть интересной. Небольшая ошибка — я заблокировал колесо на торможении — как оказалось, стоила мне поула. Должен признать, вторая позиция в данном случае — далеко не самая лучшая. Ара расположена на грязной части трассы, и я предпочел бы начинать гонку с третьего места.

Ральф Шумахер

Я отлично прошел почти весь круг. И лишь на выходе из последней "эски" и в заключительном повороте, думаю, чуть-чуть потерял. Впрочем, любой из нас троих, наверное, назовет один-два места, где он мог бы быть немного быстрее. Но при нынешнем порядке квалификации собрать вместе три хороших сектора очень сложно.

ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИЯ ПОСЛЕ ГОНКИ



Ральф Шумахер

Я хорошо стартовал, Михаэль же почему-то не смог сделать этого, и в первом повороте я без проблем опередил его. На начальных кругах шины изнашивались чересчур быстро, поэтому приходилось прикладывать все силы для отторжения его атак. Но чуть позже положение выправилось, и я лишь старался не забывать о том, что моя машина несколько тяжелее. Что же касается Кими, то более поздний первый пит-стоп позволил мне разом вдвое сократить свое отставание. Полагаю, что ближе к финишу я смог бы окончательно догнать его, тем более что и на втором, и на третьем комплекте шин автомобиль отлично показал себя, а выбранная нами стратегия — останавливаться позже соперников — на мой взгляд, оказалась совершенно правильной. Уже дважды мне не удавалось обратить пол-позицию в победу, и даже начались какие-то критические разговоры. Но выходит, не так уж я и плох, коли могу выигрывать гонки.

Хуан-Пабло Монтойя

Когда в начале гонки лидирующая группа была еще достаточно плотной, передние шины изнашивались очень слабо, и я решил не менять их во время первого пит-стопа. Это не принесло негативных результатов — они прекрасно работали до момента второй остановки. А вот задние покрышки, наоборот, истерлись так сильно, что прямо перед первым пит-стопом было не так-то просто контролировать машину. В результате, покинув боксы, я понял, что теперь вместо избыточной появилась недостаточная поворачиваемость. Именно из-за этого, кстати, я так сильно отстал от Ральфа. Что же касается происшествия с Михаэлем — почему-то он стал терять скорость в поворотах. На входе в "шпильку" он остался на внутреннем радиусе, я сместился на внешний, после чего произошел контакт. На мой взгляд, у него оставалось предостаточно места. Конечно, я не собирался предоставлять Михаэлю всю ширину трассы, но он вполне мог как-нибудь вписаться в поворот. Этот момент доставил мне массу удовольствия, тем более что мы ведь в Германии!

Рубенс Баррикелло

Мне удалось здорово стартовать и опередить Хуана-Пабло. В дальнейшем я не пытался обогнать — это слишком рискованно — и старался поддерживать высокий темп, но во время первого пит-стопа мне залили чуть больше топлива, и машина сразу повела себя довольно нервно. К сожалению, это позволило Монтойе обогнать меня во время второй остановки. По мере расхода топлива дела пошли лучше, но я лишь мог поддерживать темп лидеров, но не догонять их. Поняв это, я решил не атаковать из-за всех сил, а просто вести гонку в собственном ритме. Баланс в целом получился неважным, и по ходу гонки приходилось думать над тем, как можно исправить его, регулируя давление в шинах или изменяя аэродинамические настройки во время пит-стопов. Признаться, я редко радуюсь третьему месту, но сегодня, учитывая все, что произошло, считаю, что это хороший результат.



ГОНКА ГЛАЗАМИ ПИЛОТОВ. ГРАН ПРИ ЕВРОПЫ

Фернандо Алонсо

Хорошая гонка и отличный результат после трудного уик-энда. На протяжении четырех первых поворотов мы с Ярно выясняли, кто же будет впереди, и в итоге он оказался сильнее. Но я вернул позицию, совершив пит-стоп позднее него. Во время обеих остановок мы чуть меняли аэродинамические регулировки, но ближе к финишу машина стала уже не столь быстрой. Но, несмотря на сильнейшее давление со стороны сначала Култхарда, а затем Михаэля, я удержал позицию и очень доволен этим.

Михаэль Шумахер

Учитывая, что мой отрыв от преследователей в чемпионате только вырос, я не могу пожаловаться на итоги гонки. К тому же с новой очковой системой догнать кого-то, тем более если не финишируешь, стало сложнее. Что же до столкновения с Хуаном-Пабло, то, по-моему, это был типичнейший гоночный инцидент. Он был быстрее, попытался обогнать, но оставил мне место. Меня бы, конечно, устроило чуть большее пространство, но проблемы здесь я не вижу.

Марк Уэббер

Гонка получилась трудной и даже в чем-то разочарывающей, но позволила добавить в копилку еще три очка. Нам так и не удалось найти баланс — два первых отрезка пришлось бороться с недостаточной поворачиваемостью, и лишь на третьем ситуация выровнялась. Поединок с Дженсоном Баттоном сложился весьма непросто, и я крайне признателен своей команде механиков, чья блестящая работа на пит-стопах позволила мне выйти вперед.

Дженсон Баттон

Вновь набрать очки — это замечательно! Стартовал я плохо и почти сразу отстал от тех, кто был впереди, метров на 30. Но в первом повороте удалось слегка исправить ситуацию и даже обогнать Уэббера. Однако на первом и втором комплектах шин избыточная поворачиваемость вынуждала меня ехать не в полную силу, чтобы избежать чрезмерного износа покрышек.

Ник Хайндфельд

После неудачи в квалификации я решил начинать гонку с пит-лейн. Поначалу мне пришлось нелегко — опережать Minardi, теряя время позади Вильнева. Но затем дела пошли лучше, и я очень счастлив, что удалось пробиться в очковую зону!

Хайнц-Харальд Френтцен

Главный сюрприз для меня — это результат Ника! Поздравляю его и всю команду. Моя же собственная гонка вышла небогатой на события — поначалу еще пришлось бороться с Ферманом, а затем я ехал в одиночестве.

Антонио Пиццония

Очень жаль, что во время второго пит-стопа возникла заминка. Когда я увидел, как механики ставят шины, то понял, что это не тот комплект. Это заметно осложнило мне гонку и в сочетании с десятисекундным штрафом не позволило набрать очки.

Ральф Ферман

Я хорошо стартовал и прошел первые повороты. Но условия сегодня сильно отличались от вчерашних, и это привело к сильной избыточной поворачиваемости. Она не исчезла даже тогда, когда на асфальт уже накатали слой резины. Гонка получилась очень тяжелой, а результатом я разочарован.

Джанкарло Физикелла

Система контроля старта не сработала как надо, и мотор едва не заглох, поэтому я потерял несколько мест. А уже через пару кругов легкая недостаточная поворачиваемость сменилась жуткой избыточной. Три остановки в боксах и так были не самым лучшим решением, ну а в такой ситуации нам не удалось даже реализовать преимущество более легкой машины.

Джастин Уилсон

Первый отрезок получился чрезвычайно интересным. Я, Йос, Жак Вильнев и Ник Хайндфельд были очень близко друг к другу, и борьба вышла невероятно острой. Затем Жака развернуло, а у Йоса возникли какие-то проблемы с автомобилем, и мне удалось опередить его. Правда, моя машина безбожно скользила, но после пит-стопа сцепление явно улучшилось.

Йос Ферстаппен

Пожалуй, эта гонка стала одной из худших в моей карьере. Избыточная поворачиваемость была столь велика, а сцепление столь мало, что я просто не мог решительно ничего показать. В первой половине дистанции я еще пытался атаковать, а затем решил просто ехать к финишу, чтобы гарантированно увидеть клетчатый флаг.

Дэвид Култхард

Уик-энд для всей команды получился невеселым. В гонке я потихоньку улучшал позиции, по мере того как развивались события впереди меня. И лишь под конец возникла реальная борьба — с Алонсо. Пару раз мы едва не сталкивались, а однажды в повороте Audi-S я вынужден был выехать на траву. Ну а еще пару кругов спустя мне пришлось увернуться, чтобы не налететь сзади на Фернандо, который затормозил слишком рано, и на этом гонка оказалась для меня закончена. Я еще обдумаю с ним этот инцидент приватно.

Кристиано да Матта

Сегодня нам не повезло. Хорошо стартовал, я без проблем удерживал десятую позицию, но примерно на трети дистанции повредил носовую часть автомобиля. Пришлось заезжать в боксы для замены переднего обтекателя, и эту операцию механики выполнили блестяще. Мой сход на последних кругах, по всей видимости, случился из-за утечки масла.

Жак Вильнев

Пожалуй, я даже рад, что этот ужасный уик-энд закончился пораньше. Я бы не назвал свой темп таким уж плохим, но оказаться запертым позади Minardi — это не для слабовольных. К тому же я сам наделал ошибок, и хорошо еще, что смог продолжить гонку после разворота. Ну а в тот самый момент, когда я подумал, что хотя бы доберусь до финиша, "вылетела" вторая передача и все закончилось.

Ярно Трулли

К моему большому сожалению, машина остановилась — полагаю, возникли проблемы с подачей топлива. До этого момента гонка складывалась здорово — мне удавалось поддерживать темп лидеров на первой трети дистанции. Правда, на второй я застрял позади Фернандо, хотя и был чуть быстрее. Жаль, что сегодня нам не удалось привести в очки обе машины.

Оливье Панис

Я занимал восьмую позицию и ничуть не отставал от Алонсо, когда заблокировались передние тормоза. Я не смог войти в поворот, и машину закрутило. По счастью, двигатель не заглох, но затем все повторилось, и уже на этот раз мне пришлось прекратить борьбу. Ужасное разочарование! После квалификации я был совершенно уверен, что заработаю сегодня несколько очков.

Кими Райкконен

Конечно же, я расстроен, ведь сегодня мы могли выиграть. Я словно как в учебнике стартовал и уверенно контролировал ход гонки, отрываясь все дальше, когда отказал мотор. До этого момента не было никаких признаков беды, и я чувствовал себя отлично. Что ж, это автогонки. Михаэлю удалось увеличить отрыв, но, хорошо выступив в следующих гонках, можно без труда поправить положение.

ГРАН ПРИ
ФРАНЦИИ

Охота на зайцев

Нинго так не раздражает, как превосходство сильного над слабым, если только слабый вчера сам не был сильным и не раздражал общество своим превосходством...

Франсуа де Ларошфуко

Отдых в деревне

В мире Формулы-1 не слишком жалуют эту "деревенскую" трассу, затерянную где-то в глубинах французской географии среди бескрайних полей Бургундии. Ни крупных городов, ни больших дорог. Хайвей из Парижа обрывается еще за Невером, и в трассе является уже двухколесное шоссе, явно не рассчитанное на десятки тысяч автомобилей, которые одновременно устремляются в Маны-Кур в дни Гран При Франции. И ладно еще, если бы здесь было где разместиться, так нет, отелей в Невре наперечет, места бронируются почти за год вперед, и то их едва хватает, чтобы разместить персонал команд. Кстати, видимо, из-за ценовой политики отелей схема размещения команд в гостиницах вокруг автодрома достаточно точно соответствует таблице Кубка конструкторов прошлого года, может быть – с небольшими погрешностями в том, что касается Toyota. Так, в ближайшей к автодрому гостинице "Пассе" расположились, естественно, Scuderia Ferrari, чуть дальше – Williams и McLaren. И так вплоть до Minardi, поселившиеся на другом конце Невра. Однако безудержное веселье накануне Гран При царило во всех отелях. Поскольку команды прибыли во Францию прямо из Нюрбурга, не засажая на базу, большая часть персонала разместилась в отелях уже в понедельник и получила пару дней для отдыха и дегустации местных вин. Особенно весело было в "Пассе", где праздновали десятилетний юбилей работы в Ferrari Жана Тодта. Эта короткая передышка стала для команд едва ли не единственным плюсом присутствия в календаре двух "деревенских" гонок подряд. В остальном "Маны-Кур", увы, разнообразием не баловал.

Правда, в этом году организаторы изменили два последних поворота гоночной трассы, что, однако, не оказало существенного влияния на настройки машин, а лишь, как выразился главный инженер-моторист Renault Рemy Тиффит, сделало "Маны-Кур" еще более похожим на "Барселону" в том смысле, что моторы стали чуть дольше работать на полных оборотах. Впрочем, аналогии с "Катауни-ей-Монтмело" прослеживали не только мотористы, но и пилоты. Мало того что французская и испанская трассы представляют собой практически идентичные наборы поворотов: заточенная дуга, длинная прямая, две медленных "шпильки" и набор среднескоростных виражей. Так еще и характеристика покрытия схожа.

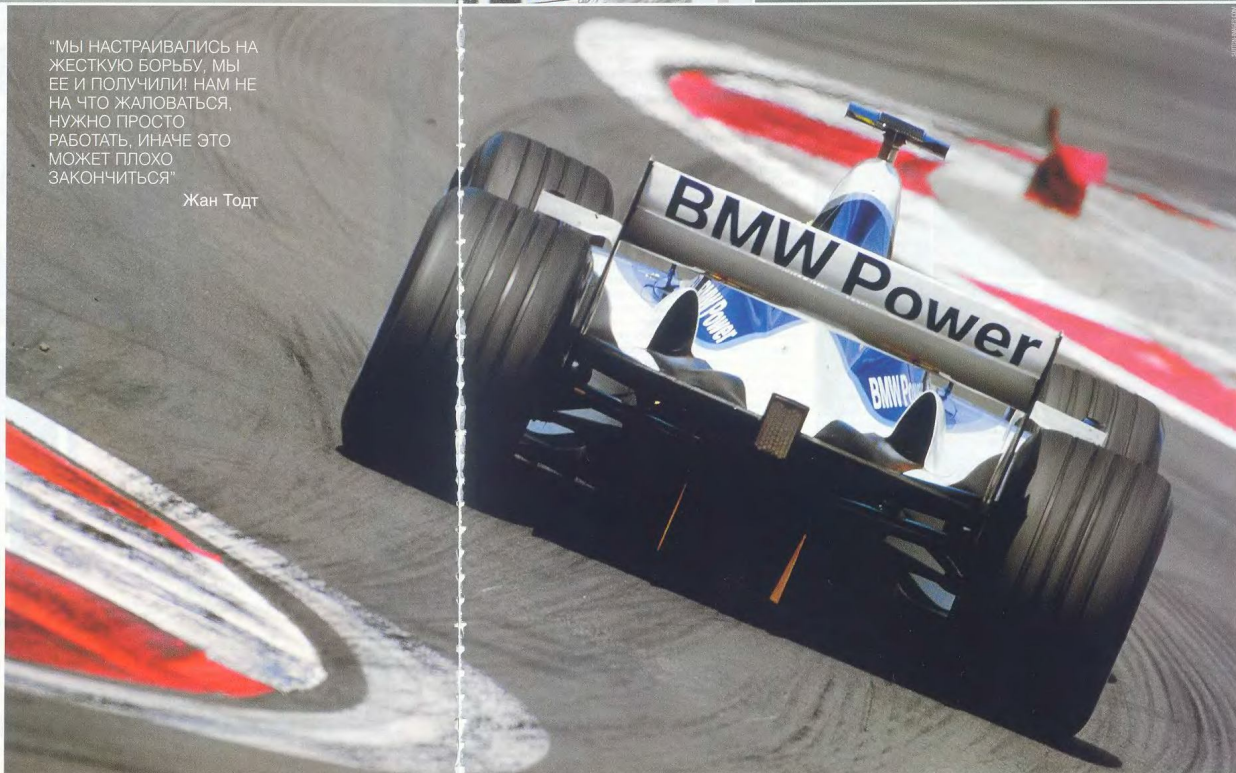
Дело в том, что из-за сильной абразивности асфальта, с аппетитом "пожарившего" резину, "Маны-Кур" – вторая после "Катауни" трасса чемпионата, где с полными баками и на свежих шинах машины идут быстрее, нежели по ровняку, но на уже изношенных покрышках. А это не только повышает роль выносливости резины, но вносит изменения в тактику гонок, поскольку, чтобы опередить соперника перед тобой противника, на этой трассе нужно засажать на пит-стоп не позже, а раньше оппонента. А посему,

"МЫ НАСТРАИВАЛИСЬ НА ЖЕСТКУЮ БОРЬБУ. МЫ ЕЕ И ПОЛУЧИЛИ! НАМ НЕ НА ЧТО ЖАЛОВАТЬСЯ, НУЖНО ПРОСТО РАБОТАТЬ, ИНАЧЕ ЭТО МОЖЕТ ПЛОХО ЗАКОНЧИТЬСЯ"

Жан Тодт



Старенький внедорожник медленно полз по ровной, как стекло, полоске черного асфальта, периодически вливая из стороны в сторону и выхватывая лучом прожектора из кромешной тьмы то левый, то правый отбойник гоночной трассы. Когда же через минуту со стороны первого поворота прогремело несколько выстрелов, подумалось, что это хулиганит какой-то не слишком трезвый болельщик, решивший "с огоньком" прокатиться по "Маны-Кур" накануне Гран При. И лишь когда через полчаса беспрестанной пальбы грузовичок наконец вернулся к боксам, выяснилось, что весь этот шум связан с плановым отстрелом грызунов: в кузове лежало с десятком зачехленных ружей. "Не так много" – покачал головой вылезший из кабины старик с длинным охотничьим ружьем. – Но если не отстреливать их заранее, во время гонок зайцы, которыми кишат здешние места, будут выбегать на трассу и тогда беды не миновать". Впрочем, нечто схожее с "охотой на зайцев" происходило во Франции и в гонке. Причем гнаться недавним фаворитам из Ferrari и McLaren пришлось сразу за двумя "зайцами". Как и следовало ожидать, к успеху это не привело.





Арест имущества BAR и столкновение на пит-лейн Шумахера и Уэббера стали, безусловно, самыми любопытными моментами начала Гран При

Renault начинает понемногу сдавать свои позиции. После великолепного начала сезона прогресс затормозился, и очки теперь даются команде с большим трудом...



...как и французским гонщиком. От былого могущества французского автоспорта осталась лишь бледная тень. Некогда великую гоночную державу сегодня представляет в "большом цирке" лишь один Оливье Панис



Первая, хоть и промежуточная, полупозиция в карьере Ферстаппена и в истории Minardi стала настоящим подарком судьбы для Пола Стoddарта и всей маленькой Scuderia

учитывая наметившуюся тенденцию к доминированию Michelin над Bridgestone, все это обещало нелегкую жизнь лидеру чемпионата и всей Ferrari. Однако насколько тяжело им придется во Франции, ни Михаэль, ни его команда даже не представляли.

Minardi делает "рыбу"

Уик-энд начался с курьеза, источником которого стала капризная погода и французская безалаберность. Вместо того чтобы обновить разметку пит-лейн и стартовой прямой заранее, работники автодрома занялись этим, как и возведением защитного барьера из отработанной резины вдоль командных мостиков, лишь в четверг. А поскольку весь день и ночь над "Маньи-Куром" гуляли тучи, то и дело остужая автодром каплями дождя, краска никак не хотела сохнуть, и в итоге, выехав во время тестов на трассу, пилоты перемазали колеса машин, что отнюдь не усилило сцепления с асфальтом. Лучшее время, естественно, осталось за Renault, хотя на этот раз французские машины не смотрелись намного быстрее конкурентов: Алонсо опередил Уэббера всего на 0,3 с, Трули остался третьим, а Франк Монтаньи, впервые заменивший во время пятничных тестов получившего отпуск Аллана Мак-Ниша, настолько боялся ошибиться, что опередил лишь две Minardi и Jordan Фермана. Впрочем, блеснуть на тестах перед родной публикой Renault помешал и дождь, зарядивший в середине заездов, да так с короткими антрактами и поливавший трассу до начала квалификации.

По дождю же лучше всех смотрелся Марк Уэббер, причем не только на тестах, но и на первой тренировке, которую он легко выиграл, более чем на секунду опередив показавшего второе время Ральфа Шумахера. Единственным, что омрачило Марку этот замечательный результат, стало столкновение с Шумахером-старшим. Австралиец как раз возвращался в боксы, когда механики Ferrari выпустили на пит-лейн немца. В итоге пятикратный чемпион мира выскочил на гаражную аллею прямо перед носом Jaguar, и Марк, воткнувшись в правое заднее колесо Ferrari, снес себе переднее антикрыло. Судьи, естественно, не прошли мимо столь вопиющего факта и оштрафовали итальянскую команду на \$10 000. Вот только деньги эти пошли в карман федерации, а вовсе не на ремонт Jaguar.

Впрочем, то был не единственный момент, привлечший к себе внимание публики в эту насыщенную пятницу. Накануне по иску компании PPGI, которой еще прежний руководитель команды Крейг Поллок пять лет назад задолжал \$3 млн, неожиданно прямо в боксах были арестованы автомобили команды BAR. И хотя после апелляции французский коммерческий суд в пятницу днем все же снял

арест с имущества команды, BAR не смогла принять участия в тренировке, и Вильнев с Баттоном впервые выехали на трассу с двумя совершенно незнакомыми поворотами лишь во время квалификации на абсолютно ненастроенных машинах. Правда, решающую роль в этих заездах все равно играли не машины, а погода.

Дождь, обильно полоскавший трассу все утро, завершился в самом начале квалификации, и асфальт стал постепенно подсыхать, из-за чего лидеры, выезжавшие первыми, оказались в заведомо проигрышной ситуации. Но даже с учетом погодных условий все шло в достаточной мере тривиально, пока на трассе не появились машины маленькой Scuderia. Minardi стартовали последними, трасса к тому времени уже просохла, и Ферстаппен с Уилсоном стали единственными, не считая допустившего ошибку Фермана, пилотами, выехавшими на "сухой" резине. Если до этого разрывы между пилотами (за исключением совершившего несколько ошибок Баттона) не превышали секунды, то Ферстаппен и Уилсон привезли оставшемуся третьим Ферману 2,5, пилотам Ferrari – более 6 (!), а Williams – более 8 (!) секунд.

"Мы счастливы! Это лучшая квалификация в истории Minardi. Неважно, что был дождь, просто оказаться на первом и втором местах для нас – фантастическая удача", – восторгался Пол Стоддарт. Судьи, правда, вскоре подпортили австралийцу настроение. При взвешивании машины Уилсона обнаружилось, что Minardi весит на 2,5 кг меньше минимально допустимых в квалификации 605 кг (в спешке меняя дождевую резину, механики не учли, что псевдослик немного легче, и забыли "плюнуть" в бак несколько лишних литров топлива), и должовязого британца дисквалифицировали. А это означало, что Minardi вместо дубля, выражаясь языком доминошников, сделала "рыбу", с обеих сторон закрыв своими машинами стартовый протокол итоговой квалификации и застраховавшись таким образом от любых сюрпризов субботней погоды.

Наметившееся превосходство Williams не может не беспокоить пятикратного чемпиона мира

Да и McLaren в свете последних событий могут дорого обойтись постоянные переносы дебюта нового MP4-18

Сэм Майкл и Патрик Хед: "Мы прибавили совсем чуть-чуть, но при нынешнем зыбком равенстве сил в Ф-1 и этого оказалось достаточно". Впрочем, в Ф-1 для победы порой хватает просто удачи, что и доказала Minardi во время дождевой квалификации



ИНТЕРВЬЮ ПРИ ФРАНЦИЯ

За двумя зайцами

Слова потешившись над "большим цирком" в пятницу, в дальнейшем погода сложились, и за два следующих дня на трассе больше не упало ни капли влаги. Более того, из-за небольших, но отнюдь не дождевых тучек, с полудня бегавших по небу взд-вперёд и экранированных солнечные лучи, постоянно погонных параметров на этот раз было так, что за квалификационный час температура воздуха изменилась от силы на два градуса. Таким образом, право последнего выезда в квалификации не принесло Ферстаппелю никаких преимуществ, равно как и противоположное положение — Ундоу. Тот же на сухой трассе задавали пилоты Williams. И хотя Ральф и Хуан выбрали разные настройки (немец сделал ставку на более скоростные первый и третий сектора, в то время как координатор чуть больше развернул крылья в расчете опираться на второй), оба показали почти одинаковое время, притом что пилоту чемпиону мира немногим менее полсекунды. Единственное, чем мог утешиться Михаэль, так это максимальной скоростью в конце прямой: 313,1 км/ч, что, впрочем, говорило лишь о том, что он выехал на трассу с еще меньшим, чем у брата, углом атаки двигателя. У нас не было особых проблем, просто конкретные становится сильнее", — издала совершенно обескураженный скоростью Williams Михаэль, оказавшись в итоге в компании с Райкконеном на второй линии стартового поля.

Однако обескуражен был не только немец. Едва ли не половина разговоров в пaddock в этот уик-энд велась вокруг причин столь резкого взлета команды из Гроу. Версии выдвигались самые разнообразные. Некоторые даже утверждали, что катализатором для подъема команды стала гневная критика, коей руководству BMW Motorsport подвергло Williams в мае. Но это было бы слишком просто. Команда Ф-1 настолько сложный организм, что изменить в ней что-либо окривками за пару недель просто невозможно. Секрет прогресса британской "кошки" нужно было искать гораздо глубже. Но в Ф-1 не принято раскрывать карты, поэтому, отвечая на этот интригующий вопрос, соратники Williams в большинстве своем пускались в отвлеченные рассуждения или же, как Ральф Шумахер, без обиняков заявляли, что информация секретная и разглашению не подлежит. Единственным, кто пролил какой-то свет, был Патрик Хед, да и из его слова приходилось вытискивать чуть ли не капли.

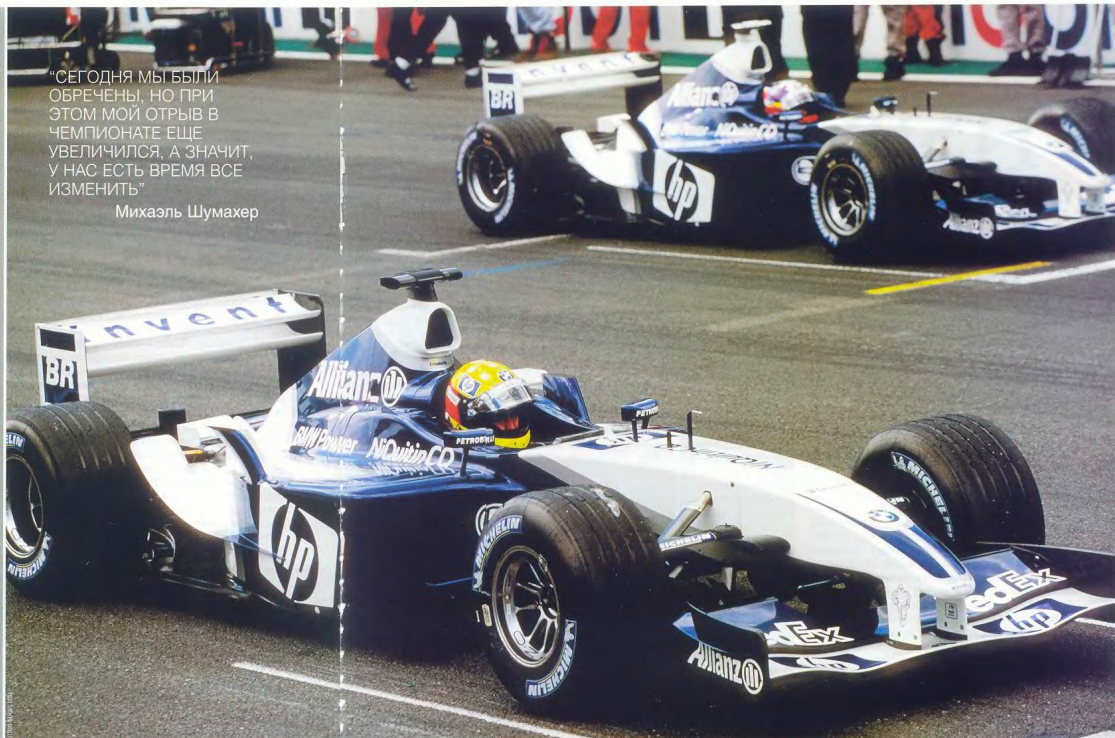
В субботу вечером англичанин пребывал в превосходном настроении и в частной беседе с автором этих строк много шутил. Между тем постепенно за этими шуточками стала вырисовываться следующая картина. Хед повел, что

После блестящих гонок Williams в Германии и Франции в пaddock начали поговаривать о смене лидера в Формуле-1. Не рано ли? Хотя гонка прошла вполне объяснима: в Ф-1 все уже порядком устали от многолетнего доминирования Ferrari

В Мании-Куре поздравить Жана Тодта с десятилетней годовщиной его работы в Ferrari подошел его тезка французский актер Жан Ренн. А вот гоночный уряд на смогли преподнести достойного подарка к юбилею своего шефа. Програв старт Райкконену и едва не вылетев вперед и Аупазада. Михаэль Шумахер мог лишь бесомощно наблюдать из-за спины финна за удаляющимися Williams. Впрочем, даже окажись-мнея непорочно поздно Монто, что вряд ли что-либо изменило

"СЕГОДНЯ МЫ БЫЛИ ОБРЕЧЕНЫ, НО ПРИ ЭТОМ МОЙ ОТРЫВ В ЧЕМПИОНАТЕ ЕЩЕ УВЕЛИЧИЛСЯ, А ЗНАЧИТ, У НАС ЕСТЬ ВРЕМЯ ВСЕ ИЗМЕНИТЬ"

Михаэль Шумахер



После дарованной небесами победы в Бразилии дела Тодта, вопреки ожиданиям, пошли отнюдь не в гору. С каждой гонкой команда скатывается все ниже. Вот и во Франции Физикеллу подвел мотор, а Ферман финишировал в трех кругах за победителем, уступив даже Minardi Уилсона

причины летнего прогресса команды следует искать не столько в организационных условиях или тесном сотрудничестве с Michelin, как считали многие, сколько в аэродинамике. Из наскоков технического директора Williams стало известно, что зимой из-за нехватки времени FW25 получил при рождении аэродинамический пакет, практически идентичный прошлогоднему. Новый был подготовлен на бегу лишь в феврале-марте, но из-за спешки также вышел не слишком удачным, и только к лету команде наконец удалось решить проблему. Конечно, было бы здорово, если бы мы всегда успевали все делать вовремя, но так не бывает, иначе мы бы выигрывали все чемпионаты мира подряд, — улыбнулся напоследок Патрик. — Но лучше поздно, чем никогда".

Насколько аэродинамические усовершенствования помогут Williams на других трассах, покажет время. В Мании-Куре же они сделали команду просто-таки недостойной. Уже со старта Ральф и Хуан, словно два зайца, ушли от соперников. Правда, нельзя сказать, что они отрывались от "охотников" столь уж стремительно, но при этом было



HSBC

ясно, что догнать Williams сегодня не под силу никому и борьба за победу развернется лишь внутри команды.

Еще в Нюрбурге в Williams говорили о том, что Ральфу новая машина подходит чуть лучше, чем Хуану, отсюда, дескать, и доминирование немца. Первые два дня Гран При Франции в целом подтвердили эту теорию, но вот в гонке колумбиец смотрелся ничуть не хуже немца. Но сначала Монтё не повезло на первом пит-стопе, где механики провозились с колесом более 10 секунд, да и на двух оставшихся дозаправках его машину обслуживали чуть дольше, чем Шумахера. В итоге в сумме Хуан только на пит-стопах потерял по отношению к Ральфу 5–6 секунд. Правда, у немца тоже возникли проблемы: на третьем комплекте шин его машина плохо управлялась и колумбиец сумел приблизиться почти вплотную. «Я решил совершить пит-стоп на два круга раньше, но Ральф заехал на дозаправку всего лишь кругом позже, и мне не хватило времени – возможно, одной лишь секунды – оказаться впереди», – признался Монтё, который, оказавшись после последней дозаправки в нескольких десятках за партнером, предпочел сбросить скорость, благо Ferrari Михаэля была уже далеко.

Чемпион мира должен быть доволен и третьим местом, поскольку, проиграв старт Райкконену, после первого пит-стопа он пропустил и Култхарда. И только неприятности, обрушившиеся на пилотов McLaren незадолго до финиша (после затянувшейся последней дозаправки Дэвид рванул с пит-стопа со шлангом в горловине бака и сбил заправщика, Кими же сначала потерял много времени за круговыми, а за несколько кругов до финиша и вовсе остался без задних тормозов), позволили Михаэлю подняться на пьедестал. Баррикелло же после разворота на финишной черте первого круга с трудом смог дотянуться до предпоследнего места в очковой зоне.

Но если французскому гонщику повезло на родной земле, то французской команде – нет. Оба мотора Renault испустили дух в одном и том же месте – повороте 180° – с разницей всего в два круга. Так что, следуя сложившейся тенденции последних Гран При, в следующей гонке, в Сильверстоуне, у Jordan, чья штаб-квартира находится ближе всего к автодрому, шансов добраться до финиша немного. Впрочем, судьба ирландской «конюшни» сейчас далеко не в центре всеобщего внимания. Куда важнее, сумеет ли Williams продолжить в Англии свою блистательную серию побед, начатую в Нюрбурге и Маньи-Куре. И даже если преимущество британской команды вновь окажется доминирующим, поклонникам Ф-1 вряд ли придется скучать. Наблюдать за гонкой двух сине-белых «зайцев», должно быть, не менее увлекательно, чем за одиночным бегом красного «жеребца».

Владимир Маккавеев

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

Двойное фиаско на родной трассе тем более обидно для Renault, что французские автомобили составили ровно половину всех сошедших с трассы машин

После разворота на финише первого же круга Рубенсу Баррикелло пришлось пробиваться наверх сквозь ряды аутсайдеров. Бразилец проходит Ника Хайдфельда

На последнем пит-стопе пятикратный чемпион мира все-таки отыграл у McLaren утраченную было в начале гонки третью позицию, но достать резко сбросившего темп Монтёю уже не успел

«Надеюсь, в конце сезона фамилия чемпиона мира не изменится, а помечается только имя», – смеялся после второй подряд победы Ральф Шумахер





ГРАН ПРИ ФРАНЦИИ

Mobil 1 Grand Prix de France

4/07–6/07

Невер (Франция) Автодром "Маньи-Кур"

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

www.magnyfi.com

На этом Гран При...

...Йосу Ферстаппену удалось преодолеть 20 000-й километр в гонках Ф-1. Опытный голландец занимает по этому показателю 61-е место за всю историю проведения чемпионатов мира и лишь 10-е среди действующих пилотов.

Внутрикомандные противоборства в квалификации

М. Шумахер	9:1	Р. Баррикелло
Х.-П. Монтойя	3:7	Р. Шумахер
Д. Култхард	5:5	К. Райкконен
Я. Трулли	5:5	Ф. Алонсо
Н. Хайдфельд	6:4	Х.-Х. Френтцен
Дж. Физикелла	9:1	Р. Ферман
М. Уэббер	8:2	А. Пицциния
Ж. Вильнев	5:5	Дж. Баттон
Дж. Уилсон	3:6	И. Ферстаппен
О. Панис	9:1	К. да Матта

10



① – место замера скорости

20 – место вылета с трассы машины № 20

20 – место схода с трассы машины № 20

Победитель 2002 г.:Михаэль Шумахер/Ferrari F2002: 1:32'09.837

До 2003 г. гонки Ф-1 на трассе в данной конфигурации не проводились.

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

ТЕСТЫ. ПЯТНИЦА

Пер. обл. Сухое – дождь Воздух: 13–15 °C
8:30–10:30 Асфальт: 13–17 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+с
1	Ф. Алонсо	1'16.709/38	—
2	М. Уэббер	1'17.017/23	0.308
3	Я. Трулли	1'17.323/50	0.614
4	А. Пицциния	1'17.946/23	1.237
5	Дж. Физикелла	1'18.771/26	2.062
6	Ф. Монтаньи	1'18.823/28	2.114
7	И. Ферстаппен	1'19.289/24	2.580
8	Дж. Уилсон	1'19.636/16	2.927
9	Р. Ферман	1'20.259/35	3.550

В ср. поб.: 207.010 км/ч

ТРЕНИРОВКА. ПЯТНИЦА

Облачно. Дождь Воздух: 16 °C
11:00–12:00 Асфальт: 17–22 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+с
1	М. Уэббер	1'26.915/27	—
2	Р. Шумахер	1'28.082/24	1.167
3	Ф. Алонсо	1'28.260/20	1.345
4	Я. Трулли	1'28.296/19	1.381
5	А. Пицциния	1'28.442/30	1.527
6	М. Шумахер	1'28.681/16	1.766
7	Д. Култхард	1'28.718/21	1.803
8	О. Панис	1'28.773/20	1.858
9	Дж. Физикелла	1'28.782/16	1.867
10	Х.-Х. Френтцен	1'28.803/21	1.888
11	К. Райкконен	1'28.846/22	1.931
12	Н. Хайдфельд	1'29.317/23	2.402
13	Х.-П. Монтойя	1'29.608/21	2.693
14	Р. Ферман	1'29.640/22	2.725
15	Р. Баррикелло	1'29.813/18	2.898
16	К. да Матта	1'29.791/25	3.876
17	И. Ферстаппен	1'32.091/19	5.176
18	Дж. Уилсон	1'32.535/17	5.620
19	Дж. Баттон	НСТ	—
20	Ж. Вильнев	НСТ	—

В ср. поб.: 182.702 км/ч

КВАЛИФИКАЦИЯ. ПЯТНИЦА

Перем. обл. Сыро – сухо Воздух: 19–22 °C
14:00–15:00 Асфальт: 21–29 °C

№	Пилот	П	Время	+с
1	И. Ферстаппен	19	1'20.817	—
2	Р. Ферман	17	1'23.496	2.679
3	Н. Хайдфельд	15	1'24.042	3.225
4	О. Панис	16	1'24.175	3.358
5	А. Пицциния	18	1'24.642	3.825
6	Ж. Вильнев	14	1'24.651	3.834
7	М. Уэббер	11	1'25.178	4.361
8	Х.-Х. Френтцен	12	1'26.151	5.334
9	К. да Матта	13	1'26.975	6.158
10	Р. Баррикелло	6	1'27.095	6.278
11	М. Шумахер	1	1'27.929	7.112
12	Дж. Физикелла	9	1'28.502	7.685
13	Д. Култхард	7	1'28.937	8.120
14	Х.-П. Монтойя	4	1'28.988	8.171
15	Я. Трулли	8	1'29.024	8.207
16	К. Райкконен	2	1'29.120	8.303
17	Р. Шумахер	3	1'29.327	8.510
18	Ф. Алонсо	5	1'29.455	8.638
19	Дж. Баттон	10	1'30.731	9.914
20	Дж. Уилсон	20	ДК	—

В ср. поб.: 196.488 км/ч; рекордные сектора: 25.932, 28.230, 26.644 (все – Ферстаппен); V макс.: 305.6 км/ч (Панис). Примечание: "П" – порядок выезда пилотов на трассу

Во второй раз с начала сезона состав тестирующих пилотов претерпевает изменение. Пилотов по-прежнему девять, однако за рулем третьей Renault вместо получившего месячный отпуск Алана Мак-Ниша сидит участник молодежной программы французской команды Франк Монтаньи. Также стоит отметить изменение конфигурации "Маньи-Кур": после перестройки связи Лусее длина круга возросла на 190 м.

На Renault Монтаньи выходит из строя двигатель, и гонцику приходится возвращаться в боксы на "полукруге". Остановившись и Jordan Фермана – в повороте Estoril отказал один из датчиков давления масла в моторе. После небольшой паузы Мон-

таньи вновь на трассе за рулем запасной машины. Уэббер выходит вперед (1'17.017), но менее чем через минуту австралиец опережает Алонсо, впервые разменивая 1'17 (1'16.709).

Физикелла и Монтаньи едва-едва успевают преодолеть лучшие для себя круги (итальянец пока пятый, француз – шестой), как вновь в ход гоночного уик-энда вмешивается погода. Сильный дождь сводит на нет возможность проехать круг еще быстрее, и команды переключаются на отыскание "сырых" настроек. На приведенной в порядок машине боксы покидает Ферман.

Идет дождь. Время от времени кто-то из гонщиков ошибается на мокрой трассе, но серьезных последствий удается избежать.

Главное событие всей тренировки произошло еще до ее начала – автомобили BAR так и не показались на трассе и на протяжении всего часа оставались запертыми в боксах, поскольку команде предъявили иск какие-то, иначе не скажешь, недорумки. Сессия началась под проливным дождем, однако на первых минутах лучшие результаты остались, как ни странно, не за теми, кто только что участвовал в тестах, а даже не за представителями шин Bridgestone – быстрее всех оказались пилоты McLaren: Култхард, даже поскользнувшись по ходу быстрого круга в поворотах Nurburgring и Imola, останавливает стрелку секундомера на отметке 1'31.629, время Райкконена, которому удалось избежать неприятностей, – 1'31.126.

Дождик потихоньку стихает, вследствие чего скорости, пусть и не слишком быстро, но неуклонно растут. Френтцен лишь чуть-чуть медленнее полутора минут (1'30.092), а через несколько минут одна за другой пересекают линию хронометража две Ferrari. Результат Баррикелло – 1'29.917, а М. Шумахер, как и обычно, быстрее бразильца: 1'29.547. Пока в первой десятке поворну представителей Bridgestone и Michelin.

Проехав серию из пяти быстрых кругов (и еще раз улучшив по ходу этой серии время сессии – 1'28.990), М. Шумахер возвра-

щается в боксы, где командой запланирован тренировочный пит-стоп. Однако "выпускающий" механик Ferrari поднимает "леденец" в тот момент, когда мимо боксов команды по пит-лейн проезжает Уэббер. Михаэль начинает движение, и машины сталкиваются. Jaguar лишается переднего антикрыла. И хотя сам австралиец не станет раздувать это событие, судьи оштрафуют Scuderia на \$10 000. Трулли – 1'29.452 (2-й). Механикам Jaguar приходится одновременно приводить в порядок машину Уэббера и устранять неполадки в КП автомобиля Пиццинии. Дождь почти перестал.

Лидеры сессии улучшают собственное время: Трулли теперь впереди (1'28.296), Михаэль следом (1'28.681). Активность на трассе на некоторое время стихает – команды меняют настройки с учетом погоды, – а затем скорости начинают расти на глазах. Первым результат Трулли перекрывает Алонсо (1'28.260). Баррикелло ошибается в Estoril, и Ferrari выскакивает на гравий, но вскоре возвращается на асфальт. На последних секундах быстрее всех Уэббер – несколько раз улучшает время круга и в результате "привозит" занявшему второе место Р. Шумахеру более секунды. Из 18 участников тренировки 13 показали лучшие для себя результаты в течение пяти последних минут.

ет установить дождевую резину, и просчитались – британец показывает абсолютно худший результат.

Снова очень быстр на мокром асфальте Уэббер – 1'25.178, и Марк на первой строчке протоколов. Затем боксы покидает Френтцен (также на промежуточной резине), но немец почти на секунду медленнее пилота Jaguar. Да Матта также не может похвастаться невероятной скоростью на незнакомой трассе, хотя и оставляет позади Баррикелло. Асфальт сохнет все больше, и Вильневу удается маленький спортивный подвиг – на первом круге канадец оказывается быстрее всех соперников – 1'24.651. Впрочем, первым Жак оставался недолго – через две минуты Хайдфельд перекрывает его результат (1'24.042).

Открывающий группу Панис ошибается с выбором шин – промежуточные быстро приходят в негодность и у Оливье лишь второе время. Такую же промашку допускают и в Jaguar – у Пиццинии уже к "шпильке" Adelaide передние покрышки теряют рабочие свойства. Зато Ферман на сликах, хоть и ошибается в последней "эске", оказывается первым: 1'23.496. И наконец настает звездный час Minardi. Ферстаппен (1'20.817) и Уилсон (1'20.968) приносят команде "первый ряд" предварительного стартового поля. Правда, позже Джастина дисквалифицируют за недодес.

ТРЕНИРОВКА. СУББОТА

Облачно. Сухо		Воздух: 12-16 °C	
8.00-10.00		Асфальт: 12-21 °C	
№	Пилот	ЛК/Всего	+с
1	Р. Шумахер	1'14.966/37	-
2	Х.-П. Монтойя	1'15.577/38	0.611
3	Д. Култхард	1'15.600/33	0.634
4	М. Шумахер	1'15.918/34	0.952
5	К. Райкконен	1'16.012/27	1.046
6	Ф. Алонсо	1'16.039/44	1.073
7	М. Уэббер	1'16.112/45	1.146
8	О. Панис	1'16.133/35	1.167
9	Р. Баррикелло	1'16.190/37	1.224
10	Я. Трулли	1'16.376/36	1.410
11	А. Пиццония	1'17.036/41	2.070
12	Ж. Вильнев	1'17.101/41	2.135
13	К. да Матта	1'17.118/47	2.152
14	Дж. Баттон	1'17.341/25	2.375
15	Х.-Х. Френтцен	1'17.776/38	2.810
16	Дж. Физикелла	1'17.908/35	2.942
17	Н. Хайдфельд	1'18.057/38	3.091
18	Р. Ферман	1'18.670/34	3.704
19	И. Ферстаппен	1'18.696/29	3.730
20	Дж. Уилсон	1'19.044/35	4.078

В ср. поб.: 211.824 км/ч

КВАЛИФИКАЦИЯ. СУББОТА

Облачно. Сухо		Воздух: 22-24 °C	
14.00-15.00		Асфальт: 32-34 °C	
№	Пилот	Время	+с
1	Р. Шумахер	1'15.019	-
2	Х.-П. Монтойя	1'15.136	0.117
3	М. Шумахер	1'15.480	0.461
4	К. Райкконен	1'15.533	0.514
5	Д. Култхард	1'15.628	0.609
6	Я. Трулли	1'15.967	0.948
7	Ф. Алонсо	1'16.087	1.068
8	Р. Баррикелло	1'16.166	1.147
9	М. Уэббер	1'16.308	1.289
10	О. Панис	1'16.345	1.326
11	А. Пиццония	1'16.965	1.946
12	Ж. Вильнев	1'16.990	1.971
13	К. да Матта	1'17.068	2.049
14	Дж. Баттон	1'17.077	2.058
15	Н. Хайдфельд	1'17.445	2.426
16	Х.-Х. Френтцен	1'17.562	2.543
17	Дж. Физикелла	1'18.431	3.412
18	Р. Ферман	1'18.514	3.495
19	И. Ферстаппен	1'18.709	3.690
20	Дж. Уилсон	1'19.619	4.600

В ср. поб.: 211.674 км/ч; рекордные сектора: 24.187 (М. Шумахер), 26.146 (Монтойя), 24.573 (Р. Шумахер); V макс.: 313.1 (М. Шумахер)

ГОНКА. ВОСКРЕСЕНЬЕ

Облачно. Сухо		Воздух: 25-26 °C	
14.00		Асфальт: 34-35 °C	
№	Пилот	К	Время
1	Р. Шумахер	70	1:30:49.213
2	Х.-П. Монтойя	70	+13.813
3	М. Шумахер	70	+19.568
4	К. Райкконен	70	+38.047
5	Д. Култхард	70	+40.289
6	М. Уэббер	79	+1'06.380
7	Р. Баррикелло	69	+1 круг
8	О. Панис	69	+1 круг
9	Ж. Вильнев	69	+1 круг
10	А. Пиццония	69	+1 круг
11	К. да Матта	69	+1 круг
12	Х.-Х. Френтцен	68	+2 круга
13	Н. Хайдфельд	68	+2 круга
14	Дж. Уилсон	67	+3 круга
15	Р. Ферман	67	+3 круга
16	И. Ферстаппен	66	+4 круга
НК	Я. Трулли	45	НФ
НК	Ф. Алонсо	43	НФ
НК	Дж. Физикелла	42	НФ
НК	Дж. Баттон	21	НФ

В ср. лк: 210.292 км/ч; рекордные сектора: 24.253, 26.319, 24.275 (все – Монтойя); V макс.: 322.4 км/ч (Баррикелло)

ЧЕМПИОНАТ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ

Пилот	Очки	Пилот	Очки
1 М. Шумахер	64	11 Дж. Баттон	10
2 К. Райкконен	56	12 Х.-Х. Френтцен	7
3 Р. Шумахер	53	13 Ж. Вильнев	3
4 Х.-П. Монтойя	47	14 К. да Матта	3
5 Р. Баррикелло	39	15 О. Панис	2
6 Ф. Алонсо	39	16 Н. Хайдфельд	2
7 Д. Култхард	29	17 Р. Ферман	1
8 Я. Трулли	13	18 А. Пиццония	0
9 М. Уэббер	12	19 И. Ферстаппен	0
10 Дж. Физикелла	10	20 Дж. Уилсон	0



КУБОК КОНСТРУКТОРОВ

Команда	Очки	Команда	Очки
1 Ferrari	103	6 Jaguar	12
2 Williams	100	7 Jordan	11
3 McLaren	85	8 Sauber	9
4 Renault	52	9 Toyota	5
5 BAR	13	10 Minardi	0

РАЗМИНКА. СУББОТА

Облачно. Сухо		Воздух: 21-22 °C	
12.30-12.45		Асфальт: 28-30 °C	
№	Пилот	ЛК/Всего	+с
1	Р. Шумахер	1'15.094	-
2	Х.-П. Монтойя	1'15.697/6	0.605
3	К. Райкконен	1'15.822/5	0.730
4	Д. Култхард	1'15.823/4	0.731
5	М. Шумахер	1'15.879/6	0.787
6	О. Панис	1'16.238/4	1.146
7	Ф. Алонсо	1'16.262/7	1.170
8	Р. Баррикелло	1'16.332/6	1.240
9	М. Уэббер	1'16.801/4	1.709
10	Дж. Баттон	1'17.091/7	1.999
11	А. Пиццония	1'17.212/5	2.120
12	Ж. Вильнев	1'17.304/5	2.212
13	Х.-Х. Френтцен	1'17.378/7	2.286
14	К. да Матта	1'17.382/6	2.290
15	Н. Хайдфельд	1'17.945/5	2.853
16	Р. Ферман	1'18.300/7	3.208
17	Дж. Физикелла	1'18.427/4	3.335
18	И. Ферстаппен	1'18.899/5	3.807
19	Дж. Уилсон	1'19.454/5	4.362
20	Я. Трулли	-3	-

В ср. поб.: 211.469 км/ч

00-15 мин. Небо в облаках, однако приближения дождя не чувствуется, и пилоты один за другим покидают боксы – ведь больше половины из них по ходу уик-энда всеобщее не ездили по сухому асфальту. Вперед сразу выходит М. Шумахер (1'17.617), которого позже опережает напарник (1'16.940) и брат (1'16.291 – лучшее время уик-энда).

15-30 мин. Култхард срезает одну из "эсок" по траве. На вторую позицию один за другим выходят Монтойя (1'16.687), М. Шумахер (1'16.495) и Баррикелло (1'16.325), а в Chateau d'Eau вылетает Френтцен.

30-45 мин. После нескольких кругов Баррикелло удерживает преимущество перед Ральфом (1'16.190), но лидером в этот момент является уже Алонсо: 1'16.076. На последних кругах Пиццония вылетает в Imola, а на BAR Баттона выводит из строя двигатель.

45-60 мин. По новым правилам две половины суббота-тренировки теперь хронометрируются

отдельно. Однако трасса нагревается, и почти всем пилотам удается превзойти собственные результаты, показанные ранее. В боксах BAR тем временем меняют двигатель на автомобиле Баттона, а новым лидером сессии становится Райкконен – 1'16.012.

60-75 мин. Скорость McLaren подтверждает и Култхард, впервые преодолевая круг по автодрому в новой конфигурации быстрее 1'16 (1'15.600). Время шотландца совсем чуть-чуть улучшает Монтойя (1'15.577), и Дэвид, пытаясь отыграться, поскользывается на бордюре в Complexe du Lucase. Р. Шумахер – 1'14.966!

75-90 мин. Улучшить время немца так никому и не удастся. Зато на машине Ферстаппена отказывает двигатель (упало давление масла), а Баттон, наоборот, успевает не только проехать три круга, но и опередить пятерых соперников.

деру Ferrari поддерживать высокий темп и дальше – Михаэль лишь третий по итогам круга.

11-15 И в который уже раз крайне блекло выступает Баррикелло. Из 11 уже совершивших свои попытки участников квалификации бразилец показывает лишь восьмой результат. Да Матта и Френтцен совсем далеко от лидеров, Jaguar Уэббера выглядит заметно лучше – Марку не хватает всего 0,2 с, чтобы оказаться впереди худшего из пилотов "большой четверки" команд (это, разумеется, Баррикелло). Попытка Вильнева также не вносит изменений в верхние строчки протокола. Чемпион мира 1997 года остается лишь 10-м.

16-20 В четвертой группе на этот раз выступают совсем не те пилоты, которых там привыкли видеть. Поэтому даже несмотря на то что квалификация не закончена, Р. Шумахер уже празднует победу – опередить его просто некому. Пиццония подтверждает неплохую форму Jaguar (а также превосходство Michelin). Результат Паниса позволяет ему пробиться в первую десятку, а вот Хайдфельд медленнее, хотя и опережает товарища по команде. Ну а "звезды вчерашнего дня" – Ферман и Ферстаппен, – недолго пробыв на вершине, отправились на более привычные 18-ю и 19-ю позиции.

Уилсон стартует с пит-лейн на запасной машине.

- Единственное изменение в первой восьмерке к концу круга – Райкконену удалось опередить М. Шумахера. Наибольшего прогресса достиг Ферстаппен, отыгравший три позиции. Порядок в конце круга: Р. Шумахер, Монтойя, Райкконен, М. Шумахер, Култхард, Трулли, Алонсо. Восьмым числится Баррикелло, однако Ferrari бразильца в этот момент развернуло.
- Второй круг Рубенс заканчивает последним.
- Начинается долгий и не слишком динамичный прорыв бразильца обратно. Первым он обгоняет Уилсона (19-й).
- Ферман (18-й) пропускает не только бразильца, но и воспользовавшегося моментом Уилсона.
- Теперь Рубенс видит в зеркалах Jordan Физикеллы.
- Словно по графику, Баррикелло поднимается на каждом круге на строчку вверх. Френтцен (16-й) оказался следующим по очереди.
- Рубенс уже 15-й, в Adelaide остался не у дел Ферстаппен.
- "Передохнув" круг, Баррикелло там же обгоняет Хайдфельда (14-й).
- Ферстаппен (16-й) совершает пит-стоп и пропускает всех, кто его преследовал.
- Ферман опережает Уилсона в споре за 18-ю позицию.
- Пиццония (9-й) посещает пит-лейн и теряет пять мест.
- Первым из лидеров останавливается Култхард (5-й; 7.0), опускаясь на четыре позиции. Ферман (18-й) также в боксах, пропуская обе Minardi.
- Райкконен (3-й; 6.8), Трулли (5-й; 6.9), Уэббер (7-й), Панис (8-й) и даже Френтцен (16-й) отправляются на пит-стоп и продолжают гонку в том же порядке.
- По-прежнему больше всего действия – в боксах. Остановки Монтойя (2-й; 10.1), М. Шумахера (3-й; 7.3), Алонсо (4-й; 7.3) и Баттона (9-й) приводят к тому, что Михаэль оказывается пятым, позади Култхарда, а Фернандо пропускает вперед товарища по команде.
- И вновь, как и в предыдущей гонке, Р. Шумахер останавливается чуть позже соперников (6.4) и сохраняет лидерство. Выбравший было на восьмое место Вильнев теряет в боксах (8.5) шесть позиций.
- Волна пит-стопов потихоньку завершается. Да Матта (8-й; 9.3) пропускает шестерых соперников, Хайдфельд (13-й) – четвертых. Для обоих эта остановка стала первой из двух. Баттон (16-й) обгоняет Физикеллу.
- Посещает боксы и Баррикелло (9.0). Вышедшего только-только на восьмое место бразильца вновь отбрасывает в середину второго десятка.
- Физикелла (14-й) сворачивает на пит-лейн и опускается на три строчки вниз.
- Пелотон несет первую потерю – Баттон (12-й) выбывает из гонки из-за отказа топливной системы. Останавливаются и Уилсон (16-й), но для планового пит-стоп.

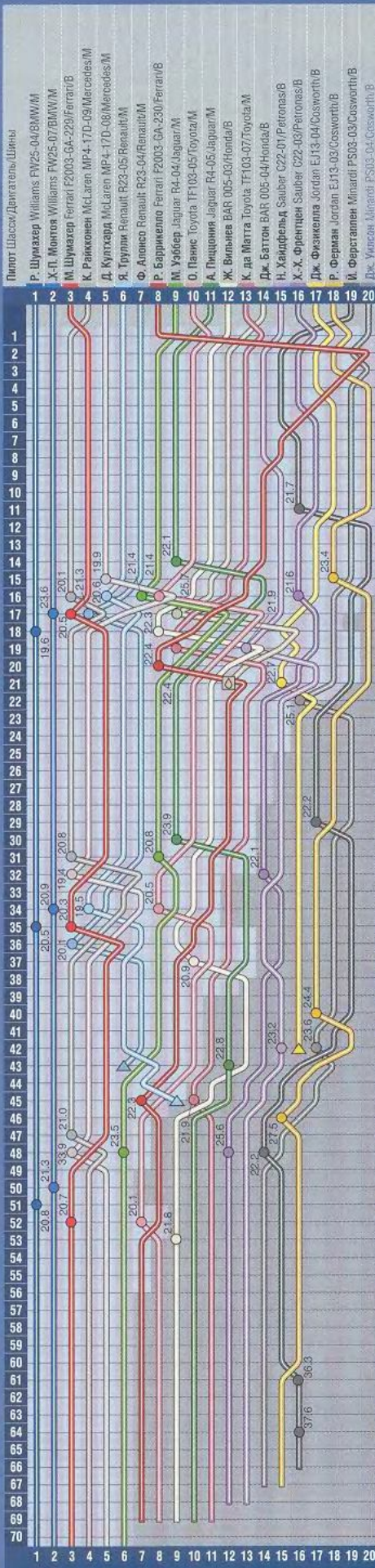
- Избравший стратегию трех пит-стопов Ферстаппен вновь в боксах. С 17-й он опускается на 19-ю позицию.
- Падение механика во время пит-стопа заставляет Пиццонию (9-й) терять лишние секунды – на трассу Антонио возвращается 13-м, сразу за да Маттой.
- Первым из лидеров боксы посещает Райкконен (3-й; 7.9). На протяжении следующих пяти кругов все пилоты лидирующей восьмерки дозакраиваются и меняют шины, но позиции в итоге сохраняются неизменными.
- Френтцен (14-й) совершает вторую из трех запланированных остановок и пропускает товарища по команде.
- Вильнев (9-й) сворачивает на пит-лейн и оказывается позади Баррикелло. Тремя кругами раньше такую же последовательность операций проделал Панис. Всем трем предстоит еще одна остановка в боксах.
- Хайдфельд (14-й) выпускает вперед напарника.
- Пит-стоп Фермана (17-й) вновь позволяет двум представителям Minardi оказаться впереди британца.
- В боксах Хайдфельд (15-й) и Уилсон (17-й). Ник сохраняет позицию, Джастин становится 18-м и последним.
- Сходит Физикелла (16-й) – не выдержал двигатель. Трулли (6-й) по этой же причине теряет скорость, чем пользуются Алонсо с Уэббером. Пиццония (12-й) посещает боксы и пропускает Вильнева.
- Алонсо недолго оставался шестым – отказал мотор.
- Трулли (7-й) обгоняют и Баррикелло с Панисом. В конце круга Рубенс сворачивает на пит-лейн (8.9) и оказывается позади Оливье. Да Матта (10-й) также останавливается и теряет две позиции.
- На Jordan Фермана (15-й) возникли вибрации, и Ральф отправляется в боксы, после чего продолжает гонку. Трулли (9-й) окончательно выбывает из борьбы.
- В третий раз останавливается Райкконен (3-й; 8.0), пропуская Култхарда и М. Шумахера.
- А вот пит-стоп второго McLaren проходит не столь успешно – Култхард трогается с места, но заправочный шланг застрял в горловине, и механики получают ушибы, упав на асфальт (17.4). Также в боксах Уэббер (6-й), Френтцен (12-й) и Ферстаппен (14-й).
- Монтойя остается вторым после пит-стопа (8.1).
- В боксах и лидирующий с самого старта Ральф (7.6).
- М. Шумахер (3-й) за счет поздней остановки (7.4) удерживает позицию оба McLaren. Панис (7-й) также совершает пит-стоп (6.8) и пропускает Баррикелло.
- На пит-лейн и Вильнев (9-й). Мест Жак не теряет.
- Ферстаппен (15-й) в боксах – не в порядке левое переднее колесо. Вскоре обладатель пятничного поула остановится вновь, но все же доберется до финиша.
- Финиш. Второй подряд дубль Williams явно оживляет борьбу в обоих чемпионатах. Позади М. Шумахера, два McLaren и Уэббер, Баррикелло приехал седьмым.

КВАЛИФИКАЦИЯ 1

Дж. Баттон	1'30.731	В
Ф. Алонсо	1'29.455	В
К. Райкконен	1'29.327	М
Я. Трулли	1'29.024	М
Д. Култхард	1'28.937	М
М. Шумахер	1'28.502	В
Р. Баррикелло	1'27.929	В
К. да Матта	1'26.975	М
Х.-Х. Френтцен	1'26.151	В
М. Уэббер	1'25.178	М
А. Пиццония	1'24.651	В
О. Панис	1'24.175	М
Р. Ферман	1'24.042	В
Н. Хайдфельд	1'20.817	В
И. Ферстаппен	1'23.496	В

КВАЛИФИКАЦИЯ 2

Дж. Уилсон	1'19.619	В
Р. Ферман	1'18.709	В
Дж. Физикелла	1'18.431	В
Н. Хайдфельд	1'17.445	В
К. да Матта	1'17.077	В
А. Пиццония	1'16.990	В
Ж. Вильнев	1'16.965	В
Р. Баррикелло	1'16.345	М
Ф. Алонсо	1'16.308	М
Д. Култхард	1'15.967	М
Х.-П. Монтойя	1'15.533	М
К. Райкконен	1'15.628	М
М. Шумахер	1'15.480	В
Р. Шумахер	1'15.019	М



Пит-стоп: желтый ромб
Штраф: желтый квадрат
Вылет: желтый треугольник
Двигатель: желтый круг
Тормоза: желтый ромб
Масло: желтый ромб
Прокор: желтый ромб
Подвеска: желтый ромб
Стопкование: желтый ромб
Механическое повреждение: желтый ромб
Коробка передач: желтый ромб
Трансмиссия: желтый ромб
Электроника: желтый ромб
Топливная система: желтый ромб
Радиатор: желтый ромб

Пит-стоп: желтый ромб
Штраф: желтый квадрат
Вылет: желтый треугольник
Двигатель: желтый круг
Тормоза: желтый ромб
Масло: желтый ромб
Прокор: желтый ромб
Подвеска: желтый ромб
Стопкование: желтый ромб
Механическое повреждение: желтый ромб
Коробка передач: желтый ромб
Трансмиссия: желтый ромб
Электроника: желтый ромб
Топливная система: желтый ромб
Радиатор: желтый ромб

	Отрыв от преследователя								Время	Лучший круг	Пилот
	1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-7	7-8	8-9	лидера	Время	
1	1.2	1.0	0.7	0.6	0.8	0.3	0.8	0.4	1'18.298	1'18.298	Р. Шумахер
2	1.9	1.4	0.7	1.0	0.9	0.4	1.3	1.0	1'16.762	1'16.762	Р. Шумахер
3	2.7	1.5	0.8	1.0	0.8	0.5	1.7	1.4	1'16.771	1'16.771	Р. Шумахер
4	3.3	1.7	0.5	1.0	1.1	0.5	2.1	1.4	1'16.989	1'16.989	Р. Шумахер
5	3.5	1.8	0.7	1.0	0.8	1.2	2.3	1.8	1'17.063	1'17.063	Р. Шумахер
6	3.5	2.2	1.0	0.8	0.8	1.0	2.8	2.0	1'17.064	1'17.063	Х.-П. Монтойя
7	3.5	2.2	1.3	0.8	0.7	1.0	3.0	2.8	1'17.228	1'17.228	Р. Шумахер
8	3.6	2.4	1.4	0.8	0.7	1.5	2.6	3.3	1'17.050	1'17.050	Р. Шумахер
9	3.7	3.1	1.4	0.9	0.9	1.2	3.1	3.0	1'16.696	1'16.696	Р. Шумахер
10	3.6	3.2	1.9	0.8	0.8	1.3	3.1	3.6	1'16.881	1'16.805	Х.-П. Монтойя
11	3.8	3.4	2.5	0.9	0.5	1.0	3.3	4.2	1'16.465	1'16.465	Р. Шумахер
12	4.3	3.7	2.9	0.8	0.7	0.9	3.1	4.6	1'16.357	1'16.357	Р. Шумахер
13	4.7	3.8	3.2	1.0	0.7	1.3	2.7	5.0	1'16.552	1'16.552	Р. Шумахер
14	4.4	4.0	4.1	0.8	0.8	1.5	2.5	5.8	1'16.739	1'16.522	Х.-П. Монтойя
15	4.5	4.3	4.9	1.4	0.0	1.2	2.9	7.5	1'16.444	1'16.444	Р. Шумахер
16	4.8	n	10.0	n	2.7	n	n	14.5	1'16.343	1'16.343	Р. Шумахер
17	n	n	n	27.4	3.8	3.5	6.4	n	1'16.805	1'15.981	Д. Култхард
18	n	1.8	3.1	3.5	1.3	2.1	n	6.8	1'18.214	1'16.292	Д. Култхард
19	6.4	2.7	3.0	3.4	2.5	2.2	8.2	n	1'33.639	1'15.660	Х.-П. Монтойя
20	6.7	3.6	2.9	3.1	3.4	2.8	n	8.7	1'15.703	1'15.703	Р. Шумахер
21	7.9	3.0	3.0	2.7	4.0	2.9	8.5	6.0	1'16.646	1'16.646	Р. Шумахер
22	7.5	4.5	2.7	2.1	4.4	3.2	8.0	6.9	1'16.974	1'16.581	Х.-П. Монтойя
23	7.4	5.1	2.8	3.5	3.1	3.2	7.8	7.6	1'17.037	1'17.006	Х.-П. Монтойя
24	8.4	4.9	2.8	3.5	4.0	2.8	7.2	8.3	1'16.681	1'16.681	Р. Шумахер
25	8.6	6.5	2.0	3.2	4.2	4.3	6.6	8.3	1'16.779	1'16.779	Р. Шумахер
26	8.2	7.2	2.0	3.7	3.7	4.7	6.6	8.8	1'17.074	1'16.626	Х.-П. Монтойя
27	8.0	8.3	1.6	4.0	3.5	4.7	7.9	8.0	1'16.682	1'16.501	Х.-П. Монтойя
28	8.2	8.4	1.8	4.9	3.3	5.1	8.0	7.7	1'16.552	1'16.552	Р. Шумахер
29	8.2	8.5	1.8	5.8	2.8	5.7	7.8	8.1	1'16.733	1'16.733	Р. Шумахер
30	8.1	8.7	2.0	5.7	3.8	5.4	7.5	n	1'16.532	1'16.439	Х.-П. Монтойя
31	7.8	n	11.3	5.9	4.2	5.1	n	20.5	1'16.729	1'16.467	Х.-П. Монтойя
32	7.8	n	17.3	4.3	5.3	0.8	21.0	4.2	1'17.075	1'16.985	Х.-П. Монтойя
33	6.5	18.3	4.0	6.0	0.6	1.0	20.4	3.7	1'17.550	1'16.298	Х.-П. Монтойя
34	n	25.7	n	10.2	0.7	0.7	n	26.0	1'16.366	1'16.366	Р. Шумахер
35	23.7	n	12.2	0.6	0.8	10.6	15.5	10.9	1'17.584	1'17.510	К. Райкконен
36	6.0	n	15.5	0.6	6.5	4.5	14.8	11.7	1'33.231	1'15.512	Х.-П. Монтойя
37	6.3	16.8	0.9	5.5	6.1	5.5	8.3	13.8	1'15.698	1'15.698	Р. Шумахер
38	6.0	18.3	0.9	4.3	7.5	4.9	8.2	14.9	1'16.602	1'16.368	Х.-П. Монтойя
39	6.0	18.6	1.9	2.5	8.5	4.8	7.7	16.1	1'17.172	1'16.694	М. Шумахер
40	3.8	19.1	2.1	2.8	8.8	4.3	7.6	16.7	1'16.698	1'16.658	Р. Шумахер
41	4.0	18.7	2.1	2.6	10.7	3.2	7.5	17.1	1'17.174	1'16.578	М. Шумахер
42	5.4	17.5	1.9	2.7	12.9	1.5	7.5	17.1	1'16.889	1'16.886	Д. Култхард
43	4.4	18.2	1.9	2.5	15.4	7.3	0.7	15.9	1'17.404	1'16.366	Х.-П. Монтойя
44	4.2	19.1	1.4	2.7	23.8	14.2	2.6	3.1	1'16.926	1'16.785	Х.-П. Монтойя
45	3.5	19.6	1.5	3.7	22.9	n	20.5	16.4	1'17.579	1'16.993	Х.-П. Монтойя
46	2.5	20.5	1.2	4.1	22.3	21.2	16.3	8.4	1'18.001	1'16.982	Х.-П. Монтойя
47	2.7	n	22.7	4.0	21.8	22.1	15.4	9.4	1'16.567	1'16.567	Р. Шумахер
48	2.6	n	28.0	14.5	n	30.0	14.6	10.4	1'16.283	1'16.142	Х.-П. Монтойя
49	2.5	28.4	16.0	10.9	17.1	3.9	11.9	10.6	1'16.392	1'16.344	Х.-П. Монтойя
50	n	29.9	17.3	9.5	18.1	4.8	10.8	11.3	1'17.637	1'16.506	Д. Култхард
51	n	9.8	18.3	9.0	18.7	5.2	10.4	12.1	1'17.991	1'16.492	Д. Култхард
52	1.2	n	29.7	8.6	18.4	n	15.9	12.4	1'33.877	1'16.477	Х.-П. Монтойя
53	1.9	28.9	2.8	6.9	18.6	16.1	9.0	n	1'16.451	1'16.451	Р. Шумахер
54	3.5	27.6	3.5	6.5	18.8	16.4	9.0	24.9	1'16.866	1'16.866	Р. Шумахер
55	3.9	26.5	5.1	5.7	19.2	15.8	9.9	25.1	1'17.454	1'16.703	М. Шумахер
56	4.9	24.8	6.9	5.5	18.7	17.3	8.9	25.3	1'17.355	1'16.745	М. Шумахер
57	5.7	23.4	8.3	5.1	19.9	17.2	9.4	24.1	1'17.459	1'16.755	М. Шумахер
58	6.6	22.1	8.9	5.1	20.7	16.3	10.0	24.1	1'17.472	1'17.146	М. Шумахер
59	8.0	20.0	9.7	4.8	21.6	15.4	10.5	24.2	1'17.696	1'16.985	М. Шумахер
60	9.2	18.6	10.3	4.7	22.3	14.6	12.3	24.8	1'17.393	1'17.169	М. Шумахер
61	10.2	17.1	10.5	5.1	22.4	14.6	12.4	25.1	1'17.550	1'17.069	М. Шумахер
62	11.2	15.8	10.5	5.3	22.4	14.7	12.5	25.3	1'17.901	1'17.582	К. Райкконен
63	12.2	14.8	10.6	4.4	23.3	14.5	13.3	25.3	1'17.563	1'17.013	Д. Култхард
64	13.7	12.8	10.3	4.6	23.8	14.0	14.0	26.7	1'18.091	1'17.290	К. Райкконен
65	14.4	11.7	10.3	5.0	24.3	14.5	14.1	26.4	1'17.698	1'17.169	К. Райкконен
66	14.2	9.7	10.5	5.9	24.7	14.2	14.5	26.3	1'18.737	1'16.585	М. Шумахер
67	13.9	8.7	14.6	2.4	25.3	14.3	15.0	26.2	1'17.827	1'16.537	М. Шумахер
68	13.2	8.4	16.3	2.1	25.1	14.2	15.5	26.0	1'17.774	1'16.739	М. Шумахер
69	12.7	7.3	17.8	2.1	24.9	14.2	16.9	25.3	1'18.287	1'16.792	М. Шумахер
70	13.8	5.7	18.4	2.2	26.0	к	к	к	1'18.461	1'17.861	М. Шумахер
	6.6	11.7	6.8	4.2	10.3	7.2	8.9	12.8	1'17.846	1'16.693	



ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИЯ ПОСЛЕ СУББОТНЕЙ КВАЛИФИКАЦИИ



Ральф Шумахер

Хуан показал очень близкое к моему время, так что этот поул достался мне не так уж и легко. Похоже, что некоторое преимущество нам в последнее время обеспечивают машины, позволяя занимать первую и вторую позиции. Это большая заслуга команды. Кроме того, если в начале сезона у меня были проблемы с квалификацией — я никак не мог приспособиться к новой машине, найти верные настройки, — то теперь с этим у меня гораздо лучше.

Хуан-Пабло Монтойа

Утром мне пришлось изрядно побороться с машиной — она вела себя очень капризно и никак не позволяла выжать из себя максимум. Мы поменяли в ее настройках все, что только можно, и не прогадали: в квалификации дела пошли лучше. Правда, из-за сильной недостаточной поворачиваемости во втором повороте я потерял время — около двух десятых секунды по сравнению с моим утренним временем, но в остальном все было просто замечательно.

Михаэль Шумахер

Эта трасса в принципе подходит нашим машинам, поэтому я ожидал от своей Ferrari несколько большего. Однако же, полагаю, проблема не в нас — соперники стали значительно сильнее. Из-за чего конкретно я проиграл Ральфу во втором и третьем секторах, точно не знаю. Но дело не в сцеплении шин с дорожным покрытием, поскольку в первом секторе оно тоже имеет значение, а я прошел его быстрее всех. Я бы с радостью променял возможность обогнать соперников завтра за счет преимуществ в первом секторе на поул-позицию.

ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИЯ ПОСЛЕ ГОНКИ



Ральф Шумахер

Две победы подряд, одна из которых наконец-то — после старта с поул-позиции, это просто замечательно! Но мне пришлось выдержать острейшую борьбу с Хуаном-Пабло. В начале гонки и особенно после первого пит-стопа мне удалось оторваться от него, но затем, после второго, машина стала вести себя не очень хорошо. Возможно, мы ошиблись с выбором давления в шинах. В результате Хуан оказался у меня за спиной, а я тем временем столкнулся с проблемой обгона круговых и Трулли, который снизил темп при том, что опередить его было невозможно из-за желтых флагов. И когда я увидел, что Монтойа заезжает на пит-стоп, то попросил команду принять меня на следующем же круге, иначе, останься я на трассе дольше, он мог бы меня обойти, а мне вовсе не хотелось оказаться в столь глупом положении. В конце гонки я чуть ошибся — зашел, сам не знаю почему, немного широко в поворот Nurburgring. Возможно, задумался о чем-то другом. Да нет, пожалуй, просто позднозавтормозил. Ничего особенного.

Хуан-Пабло Монтойа

Первая часть дистанции мне не слишком удалась. Я был не очень доволен управляемостью машины и каждые полкруга запрашивал команду, что бы такого сделать, чтобы улучшить ее поведение. В результате я не мог как следует поднажать и поэтому терял довольно много времени, особенно в последнем секторе. А когда с этим стало, вроде, получше, я заехал на пит-стоп, и тут случилась заминка — то ли с колесной гайкой, то ли еще с чем-то. Поэтому трехсекундное отставание от Ральфа по возвращении на трассу превратилось в семь или восемь секунд. Затем, набрав скорость и обнаружив, что могу теперь ехать в одном темпе с Ральфом, я стал жать еще сильнее, пока не оказался прямо позади него. Я решил совершить пит-стоп на два круга раньше, но он заехал на дозаправку всего лишь круг спустя, и мне не хватило времени — возможно, одной секунды — оказаться впереди. К концу гонки я сбросил темп, чтобы просто остаться впереди Михаэля.

Михаэль Шумахер

Хотя я и стартовал с более выгодной стороны трассы, Кими попросту посылней нажал на «газ» и вырвался вперед. А мне тем временем пришлось бороться еще и с Култхардом, который подобрался настолько близко, что в первом и третьем поворотах мы оказались бок о бок, и это было весьма увлекательно. Единственным же для меня шансом опередить Кими стал более поздний третий пит-стоп. Поскольку два первых пит-стопа он провел очень рано, было ясно, что в ходе последней дозаправки в его машину зальют много бензина, и мы также знали, что в McLaren нет нового комплекта шин, и надеялись, что наши шины в этой ситуации не подведут. Так оно и вышло, я смог достичь должного темпа и в результате обеспечить необходимое преимущество над Кими. Что же касается нашей машины, то она по-прежнему очень хороша, но теперь и Williams не хуже. Однако нам предстоит поработать вместе с шинниками из Bridgestone, чтобы улучшить ситуацию.

ГОНКА ГЛАЗАМИ ПИЛОТОВ. ГРАН ПРИ ФРАНЦИИ

Кими Райкконен

Я не удовлетворен тем, что финишировал четвертым, поскольку большую часть гонки шел третьим. Но я так много времени потерял за круговыми, которые, казалось, просто игнорировали синие флаги, что Михаэль после своего последнего пит-стопа сумел меня опередить. К тому же из-за проблем с одним из задних тормозных дисков заключительные несколько кругов я ехал практически без тормозов, поэтому не мог поднажать.

Дэвид Култхард

Я хорошо стартовал и пытался обогнать Михаэля в первом, а затем втором поворотах, но безуспешно. Когда гонка вошла в свое русло, мы с Кими поддерживали равный темп, но не столь быстрый, чтобы пробиться в лидеры. Да еще в ходе моего второго пит-стопа сначала не получилось подсоединить заправочное устройство и пришлось воспользоваться другим, которое, в свою очередь, не сразу удалось отсоединить. К счастью, никто не покачнулся, но мне это стоило третьего места.

Марк Уэббер

Машина показала себя сегодня с хорошей стороны, и я догнал Renault. Однако последний сектор перед самым заездом на первый пит-стоп я проехал уже без бензина, так что затем топлива мне залили чуть больше, и это позволило мне выжимать из машины максимум, что и принесло три очка.

Рубенс Баррикелло

Мне пришлось изменить траекторию прохождения новой «эски» в конце первого круга, поскольку я оказался слишком близко к идущему впереди Renault Алонсо. В результате я наехал на бордюр, и машина потеряла управление. Это была, однозначно, моя ошибка. В этот момент я лишился шансов на хороший результат, и мне не оставалось ничего другого как, сократив количество пит-стопов до двух, прорываться вперед.

Оливье Панис

С автомобилем все было в порядке, и я жал из всех сил. Прежде мне ни разу не удавалось финишировать в Маньи-Куре в очках, и теперь, надеюсь, с этим наконец покончено. Особенно я рад тому, что заработал очко перед собравшимися здесь земляками.

Жак Вильнев

Машина сегодня отличалась хорошим балансом, и мотор Honda тоже работал исправно, но сдерживающим нас фактором оказались шины, и с этим ничего нельзя было поделать. Конечно, я доволен тем, что мне удалось закончить гонку без каких-либо технических проблем, но разочарован, что финишировал лишь девятым.

Антонио Пиццония

Машина сегодня была очень хороша, но шанса заработать очки меня лишили соперники, использовавшие стратегию двух пит-стопов. После моей второй остановки в боксах я надолго застрял позади да Матты, и первая восьмерка оторвалась за это время слишком далеко.

Кристиано да Матта

Нам пришлось туго в этой гонке, возможно, из-за ошибочного выбора шин. Но хорошо то, что наши машины вновь обрели надежность и на протяжении всей гонки не возникало решительных никаких проблем.

Хайнц-Харальд Френтцен

Стартовал я средне — не проиграл, но и не выиграл ни одной позиции. Мы избрали стратегию двух пит-стопов, но теперь я уже не уверен, было ли это верным решением. Основной проблемой для меня сегодня были неполадки в электронике, которые возникали при включении более низких передач. Кроме того, в ходе второго пит-стопа произошла заминка с гайкой переднего правого колеса.

Ник Хайдфельд

Я использовал стратегию трех пит-стопов и думаю, что это оказался правильный выбор. У машины был хороший баланс, но приходилось постоянно поглядывать в зеркало, поскольку меня неоднократно обходили на круг. Во время последней остановки в боксах случилась неувязка — я рванул с места раньше, чем была закончена дозаправка, но, к счастью, никто не пострадал.

Джастин Уилсон

С учетом выбранной на сегодня стратегии дозаправок, все, что мне оставалось, — просто жать что есть силы всю гонку. В первой части дистанции периодически возникала какая-то проблема с трансмиссией, из-за чего я терял скорость на прямых, что и позволило Ральфу Ферману меня обогнать, но затем мне удалось вновь выйти вперед.

Ральф Ферман

На первом комплекте шин машина шла неплохо, но по мере усиления сцепных свойств покрытия трассы все больше и больше проявлялась избыточная поворачиваемость. К тому же после первой дозаправки в двигателе возникла вибрация, и мне пришлось заезжать на дополнительный пит-стоп для проверки.

Йос Ферстаппен

Я хорошо стартовал, и на первом комплекте шин автомобиль шел неплохо, однако второй комплект вызвал столь сильную избыточную поворачиваемость, что я быстро стер задние шины. И затем все гонку проблемы с покрышками продолжались, машина совершенно не слушалась руля, и мне пришлось для проверки дважды совершить дополнительный пит-стоп. Кроме того, очень трудно сосредоточиться на гонке, когда перед тобой судьи постоянно машут синими флагами.

Ярно Трулли

С самого старта я мог держаться в лидирующей группе непосредственно позади Михаэля и двух пилотов McLaren; автомобиль был сбалансирован и хорошо управлялся. Но через пять или шесть кругов после моего второго пит-стопа мощность двигателя стала падать. И в течение нескольких кругов положение все более усугублялось, и наконец машина остановилась вовсе.

Фернандо Алонсо

Не знаю точно, что за проблема возникла с двигателем, но он просто заглох в тот момент, когда я, только-только обогнав Ярно, подъезжал к «шпилике». Жаль, конечно, ведь у нас были шансы заработать очки.

Джанкарло Физикелла

Я очень разочарован. Машина страдала большой избыточной поворачиваемостью, фактически не имела сцепления с трассой, да и вообще все было хуже некуда, поэтому мы были медленны, как никто другой. А ведь я здесь не для того, чтобы сражаться с Minardi за последние позиции, и мне нужна хорошая машина.

Дженсон Баттон

Этот уик-энд оказался для команды очень тяжелым, но мы постарались сделать максимум возможного и гонка складывалась хорошо — скорость была невысокой, но баланс стабильным, не считая небольшой избыточной поворачиваемости на первых кругах. А потом команда предупредила меня, что машина в ходе пит-стопа оказалась недозаправленной, но бензин закончился прежде, чем я успел вновь свернуть к боксам.





Сначала я повис у него на антикрыле, а потом сделал отрыв.



- Не смотри на меня, иди и зарабатывай очки сам



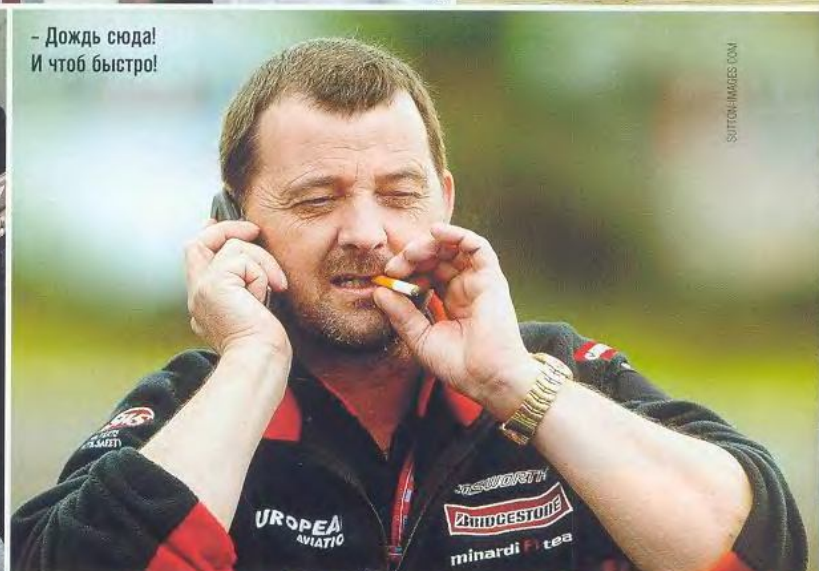
Прикид от Вильнева



Михазль в ударе



Размечтался...



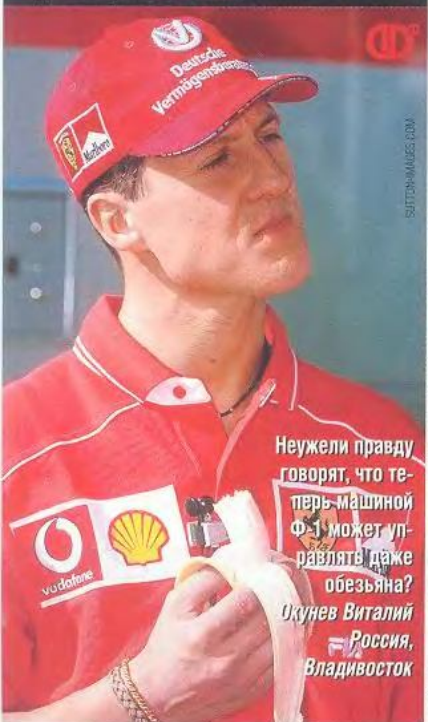
- Дождь сюда! И чтоб быстро!



- Знаете, почему нас уважают? Потому что мы банда!



Жан Тодт окончил "десятилетку" в Ferrari



Неужели правду говорят, что теперь машиной Ф-1 может управлять даже обезьяна? Окунев Виталий Россия, Владивосток



Идет требовать деньги на бочку



БАРдель



Работа на тестах – понятие растяжимое...



В Ferrari кое-кто совсем разложился



Фанаты Jaguar пока отдыхают



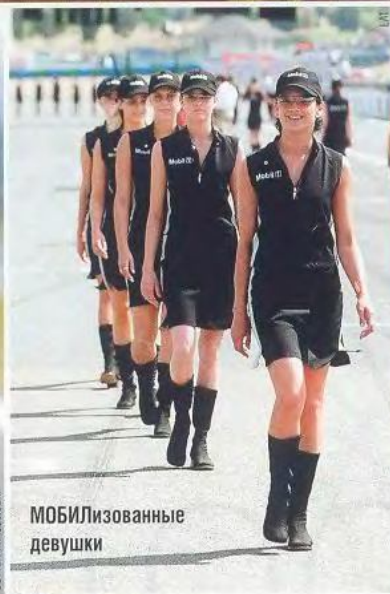
Хуан-Пабло с "сошкой"...



...а Михаэль с ложкой



Мика всегда отличался мягкостью



МОБИЛИЗОВАННЫЕ девушки



Наконец Эдди Джордан нашел хорошего агента



Рыцарь шинной войны



Кими явно не хватает очков



БАРчук



ФОРМУЛА МАКАБЕЕВ

Город серебряной звезды

Вряд ли кто-нибудь будет спорить, что трехлучевая звезда Mercedes-Benz – одна из самых ценных торговых марок мировой экономики, символ славы и успеха. Наконец, это просто удачный логотип. Но во многом сила его воздействия основана на харизме, которая окружает этот незамысловатый с виду знак. И есть на земле место, где происхождение славной ауры, что окружает эту звезду, становится особенно очевидным.

ФОРМУЛА МАКАБЕЕВ



Бад-Канштадт. Когда-то это был лишь небольшой пригород Штутгарта, отделенный от города рекой Неккар. Но огромный мегаполис давно форсировал водную преграду, поглотив окраину, где с 1882 года располагается предприятие, благодаря которому этот город снискал себе мировую славу. Впрочем, сейчас от изначального завода Готлиба Даймлера, основанного в конце XIX века и сильно разросшегося в период между Первой и Второй мировыми войнами, не осталось и следа. Бомбы союзников не пощадили цеха, специализировавшиеся в годы войны на выпуске армейских грузовиков и бронемашин: к весне 1945 года 70% строений лежало в руинах (три других предприятия Daimler-Benz в Зиндельфингене, Мангейме и Гаттенау были разрушены соответственно на 85, 20 и 80%). После войны производство было отстроено заново, да и в дальнейшем не раз перестраивалось и модернизировалось.

Сегодня фактически весь Бад-Канштадт стал вотчиной Mercedes-Benz. Даже главная улица района, тянущаяся вдоль центрального стадиона Штутгарта, называется



...и первый мотоцикл планеты, собранный Готлибом Даймлером и Вильгельмом Майбахом в конце 1885 года



Первый в мире автомобиль Карла Бенца 1886 года выпуска...



Daimler Phoenix 1899 года. Именно с этого кургузого автомобиля началась гоночная слава штутгартской марки

Mercedesstrasse. В конце же этой зеленой аллеи стоят сверкающие тонированными стеклами корпуса завода Daimler-Benz. Вернее, это даже не завод, а целый город, столица мировой автоимперии, над которой, словно герб, красуется серебряная трехлучевая звезда. И каждый день сюда прибывают со всего мира сотни "паломников" с одной целью: посетить заводской музей Mercedes-Benz и полюбоваться одной из лучших автомобильных коллекций Европы, собранной под крышей сравнительно небольшого двухэтажного стеклянного здания на главной площади завода, куда гостей от ворот фабрики доставляют на специальных автобусах.

Только здесь можно прикоснуться (хоть это строго запрещено) к первым в мире автомобилям, построенным в 1886 году Карлом Бенцем и Готлибом Даймлером, а также увидеть легендарные "серебряные стрелы" разных лет и модификаций. Ведь помимо серийных машин здесь собраны практически все гоночные автомобили, выпущенные в Штутгарте с 1899 по 2003 год, начиная с самых первых гоночных Benz и Daimler Phoenix, которые были созданы двумя независимыми в те годы компаниями Карла Бенца и Готлиба Даймлера. Ни внешне, ни в техническом плане эти два автомобиля не похожи друг на друга, но именно с них началась великая спортивная история Daimler-Benz. Сегодня они выглядят не слишком внушительно, но для своего времени 2-цилиндровый 10-сильный (позднее мощность удалось под-

нять до 12 л.с.) Benz и 4-цилиндровый Daimler Phoenix (в некоторых справочниках он имеет обозначение Daimler 24hp) были довольно совершенными авто, которые могли похвастать (особенно Benz) немалым числом побед в гонках между городами в 1899–1900 годах – классических автомобильных соревнованиях тех лет. Daimler Phoenix же интересен еще и тем, что выставленный в музее автомобиль – реальная машина графа Зборовски, на которой тот стартовал в горных гонках под Ниццей в 1902 году. Позднее это шасси было продано в Англию и лишь в 1969 году после реставрации вернулось в Штутгарт.

В 1905 году, konstruiруя новый гоночный Mercedes, Майбах впервые отказался от своей излюбленной 4-цилиндровой компоновки в пользу шести цилиндров





правда, так и не принеся фирме значительных успехов в гонках и побудивший Вильгельма в итоге вернуться к 4-цилиндровым конструкциям.

В те годы четыре цилиндра в ряд без шуток казались идеальной компоновкой гоночного мотора. Преимущество подобной схемы доказал, в частности, в 1909 году 21,5-литровый (!) Lighting Benz, на котором за год было установлено сразу два рекорда скорости: в 1909 году Виктор Эмери промчался километр с ходу по "Бруклендсу" со средней скоростью 202,69 км/ч, а годом позже Барни Олдфилд на дистанции в милю в Дайтоне показал скорость 211,8 км/ч. Впрочем, и это достижение не стало последним в истории Lighting Benz: 23 апреля 1911 года еще один американец Боб Бармен выжал из него 228,1 км/ч. Этот рекорд продержался ни много ни мало восемь лет. Что, впрочем, и понятно: изменения в техническом регламенте гонок Гран При побудили фирму-производителя с 1914 года уменьшить объемы своих моторов до 4,5-литров, а затем началась Первая мировая.

115-сильный мотор, созданный на основе авиационных наработок, сделал Mercedes Grand Prix лучшим автомобилем своего времени. На ГП Франции 1914 года эти машины заняли три первых места

Mercedes Targa Florio 1924 года – единственный красный автомобиль в гоночной коллекции завода. Итальянский цвет и имя машина получила в честь знаменитой сицилийской гонки, которую эта модель выигрывала дважды



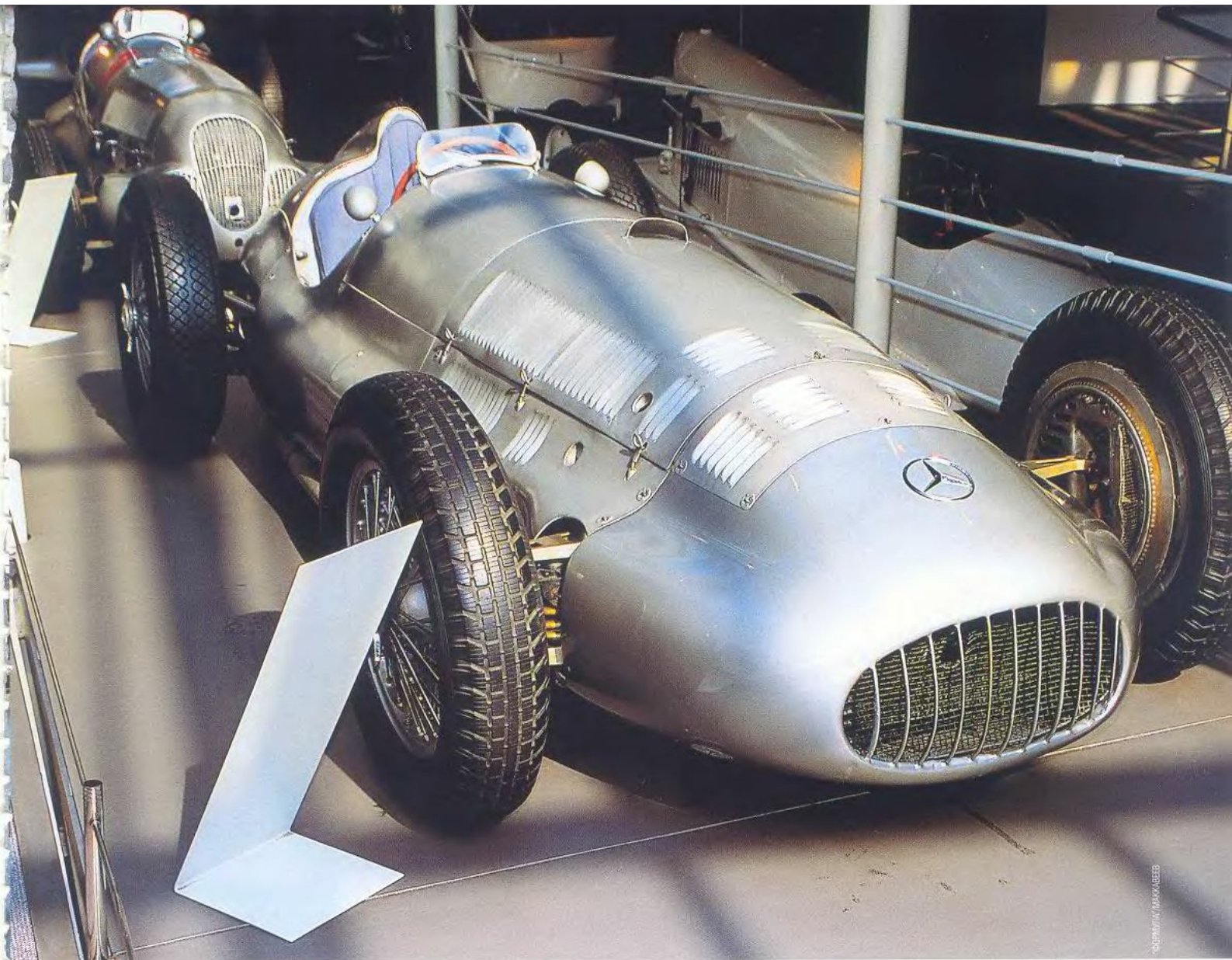
Каждый двигатель марки Benz – вершина технической мысли своего времени

Не менее интересны и два других автомобиля, выпущенные конкурировавшими Daimler и Benz соответственно в 1906 и 1909 годах. Гоночный Mercedes, иногда обозначавшийся в стартовых протоколах тех лет как Mercedes GP, стал неожиданным венцом конструкторской мысли Вильгельма Майбаха. Еще за год до появления на свет этой модели Майбах так сформулировал свое отношение к многоцилиндровым двигателям спортивного автомобиля: "Один цилиндр – идеальная конструкция, два – еще куда ни шло, четыре – слишком много, а о шести и вообще не стоит говорить". Тем не менее уже в 1906 году Вильгельм построил-таки свой первый 6-цилиндровый автомобиль,

Одним из первых и самых успешных автомобилей, изготовленных в соответствии с регламентом 1914 года, был Mercedes Grand Prix (Mercedes 18/100), на котором Кристиан Лотеншиягер, Луи Вагнер и Отто Зальер сделали блестящий хет-трик на Гран При Франции 1914 года в Лионе. Та тройная победа стала самым громким предвоенным успехом Daimler. Последующие достижения были связаны в большинстве своем уже с послевоенными машинами, вроде Mercedes Targa Florio 1924 года выпуска. В том сезоне произошло очередное изменение регламента, урезавшее объем двигателей всего до двух литров, и одним из флагманов новой Формулы стал Mercedes Targa Florio (такое имя машина получила после двух блестящих побед в "Тарга-Флорио" и Кубке Флорио на Сицилии). Этот автомобиль был оснащен первым в истории двигателем с компрессором типа Roots. Последний, правда, гнал не рабочую смесь в цилиндры, а воздух в карбюратор. В какой-то степени эта машина стала предшественницей великолепного Mercedes-Benz SSK (буквы SS обозначали "суперспорт", а K – укороченную колесную базу). SSK не являлся гоночным автомобилем в полном смысле этого слова, то есть не был создан специально для гонок. Скорее, это был очень быстрый спортивный автомобиль, находивший широкое применение как на гоночной трассе, так и вне ее. Но именно с этой машиной, стоявшей в те годы 33 000 рейхсмарок, были связаны все основные успехи Mercedes в гонках на рубеже 20–30-х годов, в том числе победы в Больших Призах Германии и Львова 1931 года.

Mercedes W125. В 1937 году Ланг, Караччиола и Браухич выиграли на нем шесть Больших Призов





Продолжателями же победных традиций SSK стали уже легендарные "серебряные стрелы" 750-килограммовой Формулы, семейство которых открыла в 1934 году модель W25. В отличие от автогоночного шедевра Auto Union, дебютировавшего в том же сезоне, Mercedes W25 сохранил классическую переднемоторную компоновку. В остальном же это был весьма передовой по тем временам автомобиль: вместо трубчатой рамы шасси было построено на лонжеронах швеллерного сечения и переменной высоты, имевших большую жесткость на кручение. Подвеска задних колес состояла из качающихся полуосей на поперечной рессоре. Фактически эта машина использовалась в гонках и приносила Daimler-Benz победы на протяжении трех сезонов, хотя из года в год она, естественно, обновлялась и оснащалась новым мотором (иногда в Штутгарте строили и по несколько модификаций двигателя за сезон).

Так, в 1935 году на Mercedes установили самоблокирующийся дифференциал ZF, заметно уменьшавший пробуксовку в поворотах внутреннего ведущего колеса. Однако укороченная перед следующим сезоном на 280 мм колесная база заметно ухудшила управляемость автомобиля и побудила конструкторов Daimler-Benz во главе с Зайлером сосредоточиться на следующей модели W125 с 5,6-литровым мотором, вернувшей Mercedes утраченное было на год господство на гоночных трассах Европы. Этот автомобиль отличала прежде всего длинная база и принципиально новая подвеска колес: независимая, на двух вильчатых поперечных рычагах с внешними винтовыми пружинами спе-

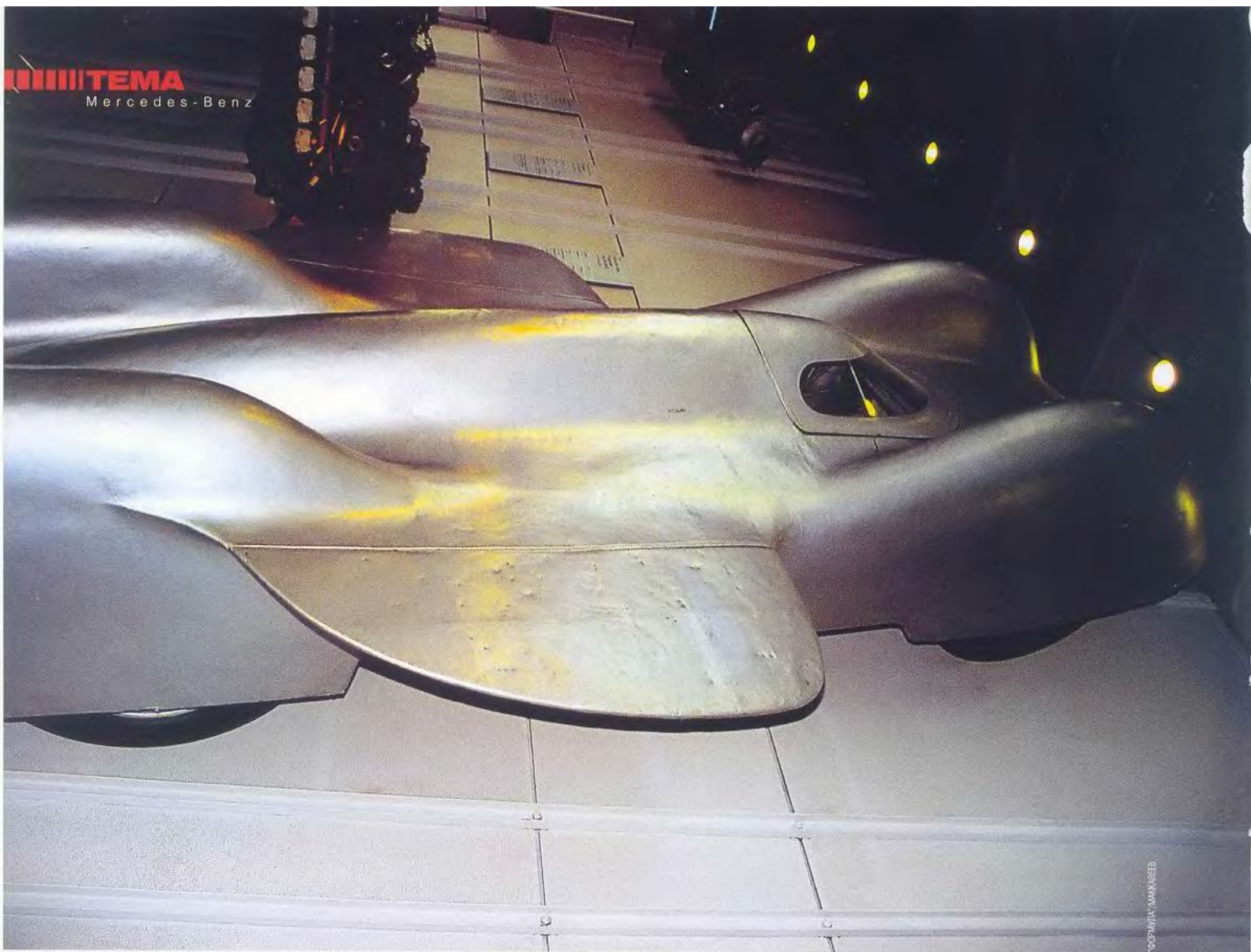
реди – и балка de Dion с двумя реактивными штангами и продольными торсионными сзади. Гидравлические амортизаторы, нашедшие применение в этой модели, заметно улучшали характеристики управляемости машины.

Надо ли говорить, что появившийся годом позже W154 был еще более совершенным. Помимо существенных доработок в аэродинамике, делавших эту машину схожей с теми автомобилями, что будут задавать тон в гонках Гран При в 50-е годы, на W154 впервые в истории марки были установлены пятиступенчатая коробка передач и 12-цилиндровый 3-литровый мотор с нагнетателями Roots, которые впервые подавали под давлением

Последний представитель легендарного поколения "серебряных стрел" 30-х годов, Mercedes W154/63 1939 года стал венцом конструкторской мысли Макса Зайлера



Классическая строгость и простота – отличительные черты внутренней отделки гоночных "серебряных стрел"



Построенный в 1939 году для рекордных заездов шестиколесный T80 до сих пор остается одним из самых необычных автомобилей в модельном ряду Mercedes

уже не воздух, а горючую смесь. Годом позже на смену этой машине пришла модель W154/63 (известная также как W163). По сути, она отличалась от прошлогодней машины лишь усовершенствованным двигателем с двухступенчатым наддувом.

Впрочем, W154/63 – не единственный гоночный автомобиль 1939 года, хранящийся в музее Mercedes. Здесь же можно найти и 1,5-литровый W165, построенный перед самой войной для гонок “вуатюретт”. На подобной машине Херманн Ланг выиграл Гран При Триполи 1939 года, с ней же связаны и первые страницы послевоенной спортивной истории Mercedes. В 1946 году этот автомобиль стал первым Mercedes, заявленным на гонки после войны. Но, к сожалению, Караччиола так и не решился выйти на нем на старт Indy 500, и новую славу компании принесли другие машины.

Помимо спортпрототипов 300SL и 300SLR, выигрывавших в 50-х годах и “Милле-Милью” и “Тарга-Флорио”,

в музее, естественно, представлены и машины Формулы-1 W196R и W196. По большому счету, это один и тот же автомобиль в двух различных вариантах оформления кузова – с закрытыми и открытыми колесами. Первая модификация давала значительный выигрыш в аэродинамике на скоростных трассах, но совершенно не годилась для медленных автодромов: широкие обтекатели, скрывавшие колеса, затрудняли гонщикам и без того непростое управление этой машиной. Самое же удивительное, что даже при всех своих недостатках и весьма консервативной конструкции (Людвиг Краус неожиданно отказался даже от уже неплохо зарекомендовавшей себя подвески de Dion в пользу давно устаревшей конструкции) этот автомобиль оставался практически непобедимым в гонках Гран При на протяжении двух лет. Секрет успеха, скорее всего, был в несвойственном для остальных команд того времени профессиональном подходе руководящего штаба Mercedes во главе с Нойбауэром, таланте гонщиков и потрясающей надежности W196.

Автомобилями Гран При спортивная коллекция заводского музея Mercedes, конечно, не ограничивается. В этих залах можно найти и множество других небезынересных со спортивной точки зрения машин: от так и не успевшего реализовать себя шестиколесного рекордного T80 1939 года выпуска до C9, на котором команда Петера Заубера полвека спустя одержала блестящие победы в “24 часах Ле-Мана” и чемпионате мира спортпрототипов. Словом, здесь собрано все, что придало трехлучевой звезде ее слепящий блеск.

Владимир Маккавеев

В чемпионате мира Ф-1 команда Daimler-Benz провела всего два сезона в 1954 и 1955 годах. Но на протяжении этих двух лет Mercedes W196 и его капотированный “брат” W196R (на фото) полностью доминировали на трассах Гран При



Просто ВЕЛИКИЙ

Гонки – это жизнь. Все остальное – просто ожидание
Рудольф Караччиола



Крутой поворот

Свинцовые тучи, затянувшие небо над германской столицей, не напугали берлинцев, с самого утра тысячами толпами потянувшихся к парку Грюневальд на юго-западной окраине города. Здесь на открытой пять лет назад трассе АФУС в час дня должны были начаться первые автомобильные гонки на Большой Приз Германии. Зрители оживленно обсуждали друг с другом шансы на успех участников состязаний и сходились во мнении, что главными претендентами на победу будут трехлитровые Alfa Romeo и NAG. Возможности двух заводских Mercedes M218 вмешаться в их поединок расценивались как минимальные – при довольно мощном двигателе этот автомобиль славился плохой управляемостью. При этом один из них вел Адольф Розенбергер, гонщик опытный, но “звезд с неба не хватавший”, а другой был доверен никому не известному 25-летнему механику из Дрездена Рудольфу Караччиоле.

Словно дождавшись момента, когда машины начнут выезжать на старт, заморосил дождь, перешедший затем в ливень. Это еще более накалило царившую среди гонщиков нервную обстановку – многие пилоты и на сухом покрытии никак не могли приноровиться к трассе, состоявшей из двух быстрых прямых, позволявших развивать скорость свыше 200 км/час, и двух поворотов с небольшими виражами, на одном из которых (на Южной петле) приходилось гасить скорость до 60 км/час. Взмах флага – и машины в клубах дыма устремляются на дистанцию... Недобрые предчувствия, которые мучили участников состязаний, сбываются уже на седьмом круге – при выходе из северного поворота машина Розенбергера пошла в занос. В вихре брызг белый автомобиль кормой врывается в будку хронометристов. Треск досок и скрежет сминаемого металла слились в единый звук. Когда все стихло, перед зрителями предстало ужасное зрелище: Mercedes стоял почти вертикально, зарывшись передними колесами в землю, а задними застряв в обломках будки. Потерявший сознание Розенбергер висел на руле, его механик лежал внизу

среди обломков машины и досок. Один из хронометристов, студент берлинской Высшей технической школы Клос и его приятель художник Розенов, пришедший поглазеть на состязания, погибли на месте. Второй хронометрист получил тяжелые ранения. Но на этом трагические события не закончились.

Через несколько кругов на Южной петле вылетает с трассы Talbot французского ветерана Жана Шассаня, который получает тяжелые ранения головы. Чуть позже на северном повороте Talbot чешского гонщика Урбан-Эмриха пробил деревянное ограждение и въехал в толпу зрителей. Лишь по счастью легко пострадали всего три человека. А тем временем никому не известный Караччиола одного за другим обходит своих соперников и на 13-м круге становится лидером. Завоеванную позицию Руди сохраняет до финиша и под восторженный рев промокших зрителей первым заканчивает дистанцию, на 3,5 минуты опередив Кристиана Рикена на NAG. В тот день, 11 июля 1926 года, Германия получила звезду автоспорта первой величины – Рудольфа Караччиола, которого пресса сразу же удостоила титула Regenmeister ("повелитель дождя"). Журналисты взахлеб смаковали эпизод, когда 25-летний пилот при входе в поворот настиг двух соперников и по внешнему радиусу (на скользкой от дождя трассе!) обошел их.

Кстати, не этот ли момент описан в романе Ремарка "Три товарища"? "...Грохот нарастал до рева, рев до рычания, рычание до грома, до высокого, свистящего пения моторов, работавших на максимальных оборотах. Браумюллер влетел в поворот. За ним неслась вторая машина... Гонщик, видимо, пытался пройти по нижнему кругу... В эту секунду появился Кестер. Его машина на полной скорости

взлетела до верхнего края. Казалось, что "Карл" вылетит за поворот, но мотор взревел и автомобиль продолжал мчаться по кривой... Безумная попытка Кестера удалась, он обогнал вторую машину на повороте – его соперник допустил просчет и вынужден был сбавить скорость на выбранной им крутой дуге. Теперь Отто коршуном ринулся на Браумюллера..."

Свой стиль

Своей фамилией Рудольф Караччиола был обязан предкам, которые в поисках заработка покинули в XIX веке теплую Сицилию и обосновались в небольшом немецком городке Ремаген, расположенном на левом берегу Рейна в 20 километрах южнее Бонна.

К моменту появления Рудольфа на свет его отец владел маленькой гостиницей, дававшей семье скромный, но постоянный доход. В мир скоростей Руди, как и большинство гонщиков того времени, пришел через мотоциклетные соревнования. Карьеру в автоспорте Караччиола начал в 21 год с выступлений на машинах ныне абсолютно забытых марок Ego и Fafnir. Через год, 29 апреля 1923 года, Караччиола записывает на свой счет первую серьезную победу – на 14-сильном спортивном Ego он добивается успеха в классе четырех "налоговых" сил в ADAC-Stadion-Rennen, опередив ближайшего соперника на 25 секунд. Это событие стало поворотным в жизни Руди – на состязаниях присутствовал гонщик Mercedes Альфред Нойбауэр, который по возвращении в Штуттарт рекомендовал

За рулем Mercedes-Benz SSK Рудольф Караччиола одержал немало славных побед. В том числе и в самой знаменитой довоенной горной гонке через перевал Клаузен в 1930 году





Победа в "Турист Трофи" 1929 года – один из автогоночных шедевров в исполнении Рудольфа Караччиола

руководству фирмы обратить внимание на перспективного пилота с итальянской фамилией. Шефы спортивного отделения вняли его совету, и вскоре Караччиола становится сотрудником дрезденского отделения Mercedes. Помимо выполнения основных обязанностей – предпродажной подготовки машин и их технического обслуживания – Рудольфу доверяют представлять штуттартскую марку в различных соревнованиях. Правда, до крупных состязаний его пока не допускают, и Караччиола вынужден довольствоваться второстепенными, чаще всего горными гонками. Но очень быстро Караччиола добивается первых успехов на международной арене – в швейцарских и чешских гонках, – и в июле 1926 года руководство команды заявляет его на старт Большого Приза Германии, ставшего поворотным пунктом в судьбе Рудольфа.

Именно здесь Караччиола впервые продемонстрировал свой стиль вождения – без эффектных заносов, в которых достиг совершенства Тацио Нуволари, но на грани потери задними колесами сцепления с дорогой. Филгранно работая педалью "газа", Руди заставлял автомобиль максимально быстро выходить из поворота, не давая при этом колесам пробуксовывать. Постоянно совершенствуя этот прием, он через несколько лет, как никто другой, смог полностью использовать все 646 сил Mercedes W125, самого мощного (до появления в 80-х годах прошлого века турбодвигателей) автомобиля класса Гран При. Тогда же проявились отличительные особенности характера Караччиола – дисциплинированность, воля к победе, хладнокровие в критических ситуациях, великолепное чувство не только своих возможностей, но и "потолка" машины... Он не выносил шумихи вокруг своего имени, оставаясь на

протяжении всей своей карьеры скромным и немногословным. При этом ему никогда не изменяло спокойствие и не покидало чувство юмора. Его вторая жена Алиса вспоминала, как однажды на соревнованиях, когда все гонщики уже сидели в своих автомобилях, Рудольф спокойно продолжал прогуливаться с ней по стартовой линии. Алиса заволновалась: "Садись скорее, ведь скоро старт!" В ответ Караччиола лишь улыбнулся: "Не волнуйся, дорогая. Без меня они не начнут, ведь я стою на первой позиции и мешаю всем". Но стоило флагу стартера выпустить на волю табун стальных лошадей, как немец превращался в робота, четко следующего по трассе и не допускающего ни единой ошибки.

Шедевры Караччиола

Перечислить все победы Рудольфа на гоночных трассах просто невозможно, но некоторые его шедевры заслуживают особого упоминания.

К ним относят победу в "Турист Трофи" 1929 года, одержанную в дождь на узкой, причудливо вьющейся между каменными стенками и вековыми деревьями североирландской трассе Olds Ards. Гонки проводились с гандикапом, и Караччиола, стартовавшему на семилитровом Mercedes SSK, предстояло пройти на три круга больше, чем его главному сопернику сэру Генри Биркину на 4,5-литровом Bentley. Все, кто был знаком с Olds Ards, считали, что ликвидировать такой разрыв невозможно. Но со старта свистящая компрессором машина Рудольфа как по рельсам мчалась там, где другие автомобили бились о каменные ограды, в брызгах воды она обходила одного соперника за другим... На финише Караччиола первый, опередив ближайшего конкурента более чем на треть круга. А Биркину досталось лишь 11-е место.

Но самым выдающимся шедевром немецкого гонщика большинство историков считают его выступление в "Милле-Милье" 1931 года. В том сезоне руководство Mercedes-Benz в условиях начавшегося экономического кризиса упростило спортивное отделение фактически. Оставшись без работы, шеф-инженер гоночного отдела фирмы Нойбауэр создает на основе Mercedes собственную команду. Альфред заказывает Mercedes-Benz новейшую версию "белого слона" – модель SSKL, в которой для снижения веса вся рама где только возможно была усеяна отверстиями различного диаметра. Благодаря этому "ситу" и другим ме-

1934 год оказался переломным в карьере Рудольфа Караччиола. Еще не оправившийся от тяжелой травмы гонщик становится лидером возрожденной команды Mercedes-Benz. Гран При Франции 1934 года. W25 Караччиола №8 преследует лидирующую Alfa Romeo Луи Широна



рам удалось убрать 200 "лишних" килограммов. Установка нагнетателя типа Рутс позволила поднять мощность мотора до 300 сил. Однако и эта модификация не могла конкурировать с новейшими Alfa Romeo, созданными на щедрые денежные вливания правительства Бенито Муссолини и поступившими "на вооружение" команды Энцо Феррари. Тем не менее Нойбауэр решает заявить свою команду в труднейших итальянских соревнованиях, проводимых по кольцевому маршруту протяженностью более 1600 км. Старт гонок давался в Брешии, а затем через Верону и Падую участники доезжали до Рима и возвращались к месту старта через Болонью. Так как состязались гонщики на дорогах общего пользования, "чистокровные" гоночные автомобили не получали здесь значительного превосходства, благодаря чему "белый слон" имел (хоть и мизерный) шанс на призовое место.

Сам выход немцев на дистанцию "1000 миль" можно расценить как подвиг: Им предстояло сразиться с целой армией итальянских автомобилей: из 99 участников одних только Alfa Romeo насчитывалось более 30, а команда Энцо Феррари имела 90 механиков и 17 фургонов с запчастями и покрышками. Всему этому Нойбауэр мог противопоставить лишь четырех механиков и взятый в долг грузовик. Имея в своем распоряжении столь мизерный штат (жена Караччиола Шарлотта и их такса Мориц в расчет не шли), Альфред все-таки решил проблему – механик Карл Кумпф, проведя заправку и смену покрышек в первом после старта пункте, сел в грузовик и поехал на запад к последнему запланированному пит-стопу. В команде не было резервной машины, и Рудольф не мог для тренировки хотя бы раз проехать по маршруту. Поэтому ему пришлось полагаться лишь на свою память: годом раньше он уже стартовал в "Милле-Миле".

На участке Брешия – Рим итальянские пилоты Alfa Romeo передавали друг другу эстафету лидерства – сначала Борцаккини, затем Кампари и Арканьелли возглавляли гонку. В Риме первым был уже Таццо Нуволари. Караччиола не вступал в эту борьбу, сберегая машину и покрышки для финального рывка. Главной его задачей было не упустить далеко своих противников. Рудольф знал, что, соперничая друг с другом, итальянцы в конце концов понесут потери. И его расчеты оправдались – увлекшись борьбой между собой, местные спортсмены на искалеченных и "загнанных" автомобилях покидали поле боя. Где-то под Вероной, сцепившись машинами, с дороги съезжают Нуволари и Арканьелли. Таццо удается вернуться на трассу, но теперь он лишь 11-й, а на первое место выходит "белый слон" Караччиола. За несколько километров до финиша на автомобиле немца лопаются задние покрышки, но это не может его остановить на пути к победе – почти на ободьях его Mercedes первым въезжает на линию финиша в Брешии. Единственным утешением для тиффози было то, что победитель носит итальянскую фамилию.

Тысячемильные гонки 1931 года явились триумфом великого стратега и организатора Альфреда Нойбауэра и великодушного тактика, прекрасно чувствующего возможности своего автомобиля, Рудольфа Караччиола. На протяжении всей совместной работы они относились друг к другу со взаимной симпатией и уважением. В своих мемуарах менеджер "серебряных стрел" вспоминал: "...Караччиола был весьма дисциплинированным пилотом. Он всегда вел себя по указаниям из боксов и строго их придерживался..." "В боксах видят и знают все, – отвечал на это Рудольф. – Они владеют всей информацией, у них есть время и возможности ее проанализировать..." Но в конце 1931 года им пришлось расстаться – команда Нойбауэра, не выдержав кризиса, прекратила существование, и Рудольф на сезон



1932 года был вынужден "продаться" злейшим соперникам, команде Энцо Феррари.

Кризис

В Scuderia Ferrari Караччиола оказался не ко двору: его итальянские коллеги (в первую очередь – Таццо Нуволари, не желавший иметь рядом столь сильного соперника) открыто игнорировали Рудольфа. Так, в Монако Нуволари, несмотря на сигналы из боксов, не дал едущему с большей скоростью Рудольфу обогнать себя. После финиша Таццо уверял, что слепящее солнце помешало ему разглядеть цвета флагов. На "Нюрбургринге" Летучий Мантуец вновь вступает в борьбу с лидирующим немцем. И на сей раз он "не замечает" подаваемых из боксов сигналов, начиная внутрикомандный поединок. Караччиоле удается отбить все атаки неистового итальянца и первым пересечь линию финиша.

Даже лишенный поддержки команды, Рудольф одерживает в 1932 году ряд крупных побед – в "Эйфельских гонках" (на трассе "Нюрбургринг"), в Больших Призах Германии, Львова и Монцы. Однако к концу года обстановка вынуждает Караччиолу покинуть команду Энцо Феррари. Вместе со своим другом Луи Широном он организует собственную гоночную команду CC (Chiron-Caracciola), для которой покупаются две Alfa Romeo P3. Первый же тренировочный заезд в "цветах" своей команды, проходивший 21 апреля 1933 года на трассе в Монако, заканчивается для немецкого пилота печально. В повороте "Табак" блокируется тормоз переднего колеса, машину заносит, и она ударяется правым бортом о балюстраду каменной лестницы. На первый взгляд авария кажется пустяковой – автомобиль практически не поврежден, а водитель, вылетевший из кокпита, находится в полном сознании. Но после рентгеновских снимков, сделанных в больнице, врачи единодушно сходятся во мнении, что с гонками для Рудольфа покончено.



SSK был хорош не только на горных дорогах, но и на узких улицах Монте-Карло. Гран При Монако 1929 года принес Караччиоле третье место

Команда Mercedes-Benz на Гран При Германии 1938 года. Слева направо: фон Браун, Нойбауэр, Симен, Ланг, Караччиола

Караччиола и Ной-бауэр – два лидера великой команды. Один указывал цель, другой ее достигал



У него переломы правого бедра и таза, разрыв суставной сумки. Восемь долгих месяцев Караччиола провел в гипсе, не зная, обойдется ли все благополучно или он навсегда останется калекой.

И в этот момент судьбе было угодно подвергнуть Рудольфа еще одному испытанию. Во время лыжной прогулки по альпийским склонам его жена Шарлотта, ласково называемая мужем и его друзьями Чарли, погибает в горах. Жизнь для Караччиолы потеряла всякий смысл. И кто знает, как бы сложилась дальнейшая судьба Руди, если бы не поддержка его ближайшего друга Луи Широна, который сумел передать немцу часть своего неиссякаемого оптимизма. Именно монегаск познакомил Рудольфа со своим спонсором – вдовой богатого швейцарского промышленника Алисой Гофман. Благодаря ей и Луи, Рудольф смог вернуться на гоночные трассы. Второго апреля 1934 года, после годового перерыва, Караччиола появляется на роковой для него трассе в Монако. Перед стартом на украшенном цветами автомобиле он делает круг почета, сопровождаемый приветственными криками зрителей. Его железная воля сделала невозможное. На память об аварии осталась хромота, но она не помешала Караччиоле вновь подняться на автомобильный Олимп.

На вершине

В 1934 году он становится лидером возрожденной команды Mercedes-Benz. Правда, отъездить полностью сезон Рудольф пока не в силах – мешают сильнее боли в искалеченной ноге (в итальянском Гран При Рудольф лидирует, но затем вынужден передать машину коллеге по команде Луиджи Фаджиоли, который и финиширует первым), однако его помощь в обкатке новейших W25 неоценима.

Если 1934 год стал для Караччиолы периодом реабилитации, то уже в следующем сезоне Рудольф демонстрирует всем, что находится в прекрасной спортивной форме и ничего не растерял из своих способностей. Он остался прекрасным тактиком – в Большом Призе Триполи 1935 года совершенно спокойно пропускает перед собой Акилле Варди и Таццо Нуволари, твердо зная, что эти два непримиримых врага обязательно начнут убийственную для себя борьбу. Его расчеты полностью оправдываются, и на финише Караччиола первый. Не потерял немец и сверхъестественной способности ехать в ливень быстрее своих соперников – на Гран При Монако 1936 года под дождем уже на втором круге в “эске” за тоннелем произошло столкновение нескольких машин, обломки которых загородили большую часть проезда. Рудольф хладнокровно, буквально в миллиметрах от сцепившихся автомобилей, сумел проскочить завал и довести свой Mercedes до победного финиша. На “серебряных стрелах” Караччиола в 1935, 1937 и 1938 годах становится чемпионом Европы. Тогда этот титул был, пожалуй, не менее ценен, чем нынешнее звание чемпиона мира в Формуле-1.

В 1936 году, перед отъездом за океан на розыгрыш Трофея Вандербильта, Рудольф женился на Алисе. Лучшей жены Караччиола не мог найти. Вот что пишет о ней товарищ Руди по команде Манфред фон Браухич: “...Алиса, в миру Бэби, была отличной хозяйкой, превосходно готовила, с тонким вкусом обустраивала свое жилье, гладила рубашки своего мужа и по-матерински заботилась обо всех гостях. Человек с большим чувством юмора, она умела поддерживать любой разговор и в совершенстве владела четырьмя языками. Алиса представляла мужа на деловых переговорах и вела всю его переписку. А во время соревнований она была нужна всем. Никто, кроме нее, не умел с помощью двух секундомеров одновременно и абсолютно точно замерить время прохождения круга сразу у четырех пилотов...” Восхищался Алисой и Энцо Феррари: “...Такая жена для гонщика является настоящей опорой. Она значит для него гораздо больше всего остального...”

Супруги поселились в Швейцарии, на берегу Луганского озера. Для руководителей национал-социалистического моторизованного корпуса Караччиола мотивировал свой отъезд за границу необходимостью жить из-за травмы в сухом и теплом климате. Нацисты примирились с этим и даже выплачивали часть премиальных денег в швейцарских франках – ведь, когда Караччиола побеждал (а это случалось весьма часто), в честь этого звучало: “Deutschland, Deutschland, uber alles...” В 1939 году, заняв второе место в Большом Призе Швейцарии, Рудольф, сославшись на возобновившиеся боли в травмированной ноге, остается на своей вилле. Он раньше других немецких гонщиков понял, что бочка с порохом, которую тогда представляла собой Европа, вот-вот взорвется...

Возврата нет

После войны Караччиола вновь рвется на гоночные трассы. Однако места для немца, даже и не участвовавшего в войне, ни в итальянских, ни во французских командах нет. И когда в начале 1946 года Рудольф неожиданно получает приглашение от нового владельца “Индианаполиса” Тони Хьюмена принять участие в первой послевоенной “пятисотке”, то без промедления соглашается. Машину германскому асу предоставил миллионер Жозель Торн, ставший впоследствии близким другом Караччиолы. Перед квалификационными заездами судьи предупреждают Рудольфа, что не выпустят его из боксов до тех пор, пока он не заменит свой матерчатый шлем на жесткий, металлический, обязательный на американских трассах. Тот вынужден напялить плоский шлем артиллериста, невестя от-



Рудольф Караччиола (Германия)

Дата рождения.....30.01.1901
 Место рождения.....Ремаген, Германия
 Дата смерти.....28.09.1959
 Место смерти.....Кассель, ФРГ
 Первый старт.....1922 г.

Всего за карьеру:

Побед.....149 (всего);
 21 (в гонках Гран При)

Карьера в автоспорте:

1922–1926 гг.....За рулем частных Mercedes выступает в европейских гонках различного уровня. Первая победа на Fafnir в 1922 г. Побеждает в ГП Германии 1926 г. на заводской машине Mercedes.
 1927–1931 гг.....Гонки Гран При за команду Daimler-Benz: победа на "Нюрбургринге" в 1927 г., в ГП Германии 1928 г., "Турист Трофи" в 1929 г., "Милле-Милье" в 1930 г., "Эйфельских гонках", ГП Германии, "АФУСских гонках" и "Милле-Милье" 1931 г., а также множество других менее престижных гонок. Чемпион Европы по подъему на холм 1930 и 1931 гг.
 1932 г.....Гонки Гран При за команду Alfa Romeo, победы в "Эйфельских гонках", ГП Германии, ГП Львова и ГП Монцы.
 1933 г.....Вместе с Л. Широном основывает команду Scuderia CC, но на тренировке перед ГП Монако попадает в серьезную аварию.

1934 г.....Гонки Гран При, провел 8 Гран При за команду Daimler-Benz, одна победа (ГП Италии; совместно с Фаджиоли), выиграл горную гонку "Клауссенспрасс" в Швейцарии.
 1935 г.....Гонки Гран При, провел 12 Гран При за команду Daimler-Benz, шесть побед (ГП Триполи, "Эйфельские гонки", ГП Франции, ГП Бельгии, ГП Швейцарии, ГП Испании), 11 очков, чемпион Европы. Чемпион Германии.
 1936 г.....Гонки Гран При, провел 8 Гран При за команду Daimler-Benz, две победы (ГП Монако, ГП Туниса), 22 очка, 6-е место в ЧЕ.
 1937 г.....Гонки Гран При, провел 11 Гран При за команду Daimler-Benz, четыре победы (ГП Германии, ГП Италии, ГП Швейцарии, ГП Чехии), 13 очков, чемпион Европы. Чемпион Германии.
 1938 г.....Гонки Гран При, провел 8 Гран При за команду Daimler-Benz, две победы ("Коппа Ачербо", ГП Швейцарии), 8 очков, чемпион Европы. Установил абсолютный рекорд скорости на суше (432,7 км/ч).
 1939 г.....Гонки Гран При, провел 7 Гран При за команду Daimler-Benz, одна победа (ГП Германии), 17 очков, 3-е место в ЧЕ. Чемпион Германии.
 1947–1952 гг.....Консультант гоночной команды Daimler-Benz. Участвует в "Милле-Милье" 1952 г.

куда оказавшийся в боксах. Караччиоле не удалось сделать и круга по "старой кирпичнице" – во втором повороте его автомобиль неожиданно теряет управление и врезается в ограждение. Машина полностью разбита, гонщик, ударившийся головой о бетонную стенку, в бессознательном состоянии доставлен в госпиталь. По единодушному мнению присутствующих, последствия аварии были бы трагическими, не оказавшись на Руди металлического шлема. Причины инцидента так и не были выяснены, но сам пилот, придя в себя, утверждал, что ему в лицо ударила птица.

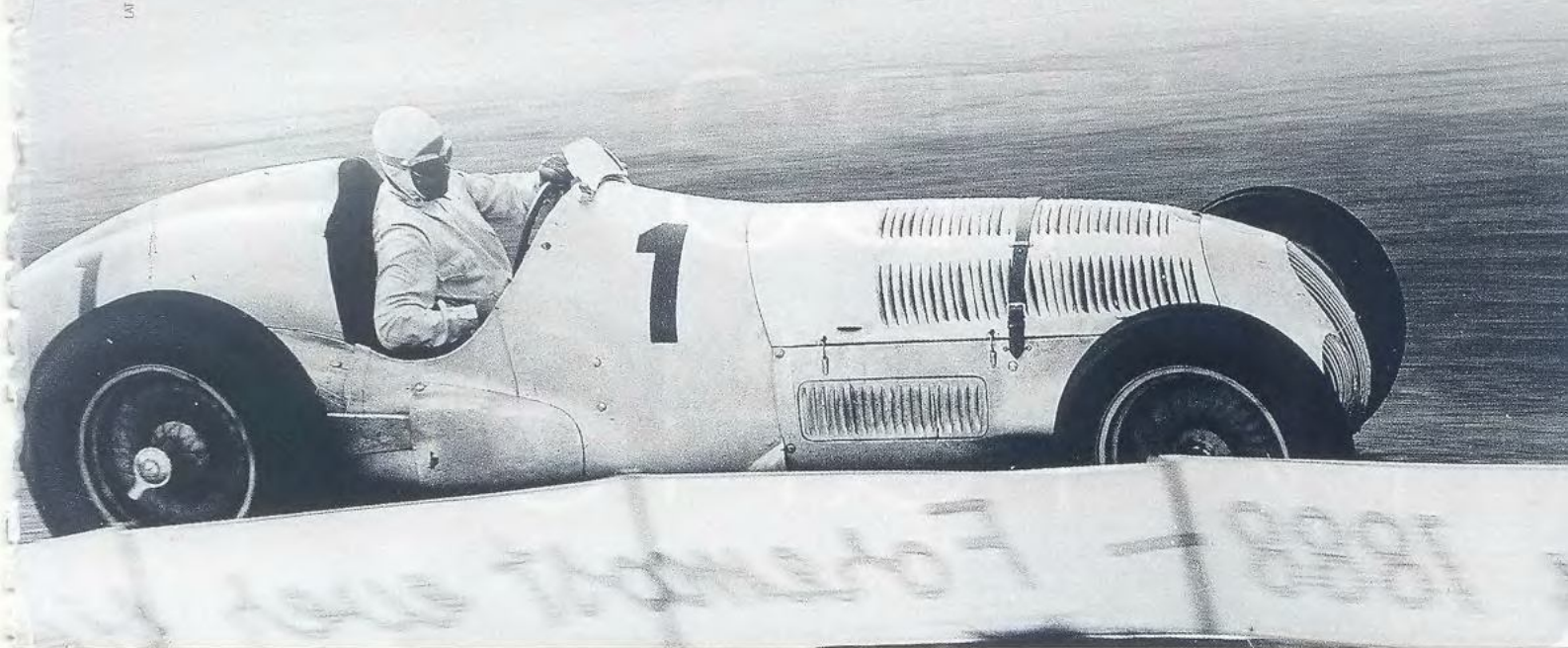
Казалось бы, хватит... Баланс выступлений Караччиолы в автомобильных гонках за 1929–1939 годы может вызвать зависть у любого из нынешних асов – 149 побед (по данным некоторых историков, этот показатель за 1923–1939 годы достигает 225), из которых 21 в соревнованиях Grand Prix. Три титула чемпиона Европы в шоссейно-кольцевых гонках. В "Книге рекордов Гиннесса" до сих пор в качестве наивысшей, официально зарегистрированной скорости, показанной на обычном шоссе, упоминается рекорд, установленный Рудольфом на автобане Франкфурт-на-Майне – Дармштадт в январе 1938 года, – 432,7 км/час. С таким послужным списком можно спокойно уходить на покой, но Руди не желает расставаться со спортом. Вернувшись из-за океана, он совершает ежедневные пробежки на лыжах, занимается физическими упражнениями, восстанавливает свою форму. Когда в 1952 году фирма Mercedes-Benz возвратилась на гоночные трассы, то место в одном из спортпрототи-

пов серии 300SL занимает 51-летний Караччиола. В 1000-мильных соревнованиях по Италии, прославивших его в 31-м, Рудольф финиширует четвертым, но это оказалось его последним успехом. Через несколько недель, в гонках на Большой Приз Берна он не удерживает автомобиль на трассе и врезается в дерево. У Караччиолы перелом бедра, теперь уже левого. Восприняв это как сигнал свыше, немецкий пилот объявляет о своем окончательном уходе и обещает посвятить все свободное время любимым лыжам. Но связи с автомобилями и гонками Караччиола не прервал: штутгартская фирма назначает его своим представителем в ряде европейских стран и в 50-е годы его можно частенько видеть на крупнейших соревнованиях. В 1959 году он скоропостижно умирает из-за болезни печени (надо заметить, что у многих пилотов 20–30-х годов, в больших количествах вдыхавших в ходе гонок выхлопные газы, это заболевание было профессиональным).

Вспоминая в своих мемуарах о Рудольфе, Нойбауэр написал: "...из всех великих гонщиков, которых мне приходилось знать – Нуволари, Розмайер, Ланг, Мосс, Фанхио, – самым талантливым был Караччиола..." Не поверить великому человеку нельзя...

Николай Белоусов

Можно спорить о мере таланта, отпущенного каждому из гонщиков богом. Но на протяжении многих лет Рудольф Караччиола оставался "первым номером", быть может, самой великой команды в истории мирового автоспорта. 1937 год. Гран При Донингтона. Mercedes-Benz W125





БИТВА ТИТАНОВ

Энцо Феррари и Альфред Нойбауэр – первые патриархи гонок Гран При. Их противостояние в качестве руководителей великих команд составило целую эпоху в истории автогонок. Но мало кто знает, что Энцо и Альфред соперничали друг с другом и на гоночной трассе.



Судьбы Феррари и Нойбауэра схожи и неповторимы одновременно. Неповторимы, как неповторим жизненный путь каждого человека. Схожи, потому что это были судьбы с детства влюбленных в автоспорт людей, добившихся в своем деле всего, о чем только можно мечтать. Неудивительно, что эти судьбы пересеклись довольно рано.

Нойбауэр появился на свет 29 марта 1891 года в немецком поселении Нотитшайне в семье плотника. Впервые маленький Альф увидел автомобиль марки Benz, когда ему было семь лет. С тех пор он начал увлеченно коллекционировать все, что имело хоть какое-то отношение к миру автомобилей: от сломанных запчастей до почтовых марок и газетных статей, а позже стал переписываться с автопроизводителями, умоляя заводы прислать ему каталоги или любую информацию о своих машинах. Он мечтал стать гонщиком или автомобильным журналистом, однако родители отдали юного Нойбауэра в венскую кадетскую школу. Так Альф стал профессиональным солдатом.

Однако и в армии он нашел себе «специализацию» по душе, добившись места в автообеспечении австро-венгерской артиллерии. Это обстоятельство свело его во время Первой мировой войны с производившей тягачи для австрийской армии фирмой Austro-Daimler и ее представителем и главным инженером на севере Моравии (входившей в те годы в состав Австро-Венгрии), молодым Фердинандом Порше. Что же касается карьеры автогонщика, то ее Нойбауэр начал лишь в 1922 году, получив место испытателя в Austro-Daimler. Ферри Порше как раз работал над заказом знаменитого баварского кинопродюсера графа Александра Коловрата-Краковского. В то время толстяк и любитель рискованных предприятий Коловрат загорелся идеей построить первый, как он говорил, «народный автомобиль» — своеобразный прообраз «Жука» Volkswagen середины века — и заказал его Austro-Daimler. Машины конструировал Порше, а испытывал Нойбауэр. К началу 1922 года первые двухлитровые Sascha (именно так — «Саша» — без ложной скромности назвал их инициатор этой затеи) были готовы, и Коловрат решил опробовать их в одной из самых престижных гонок тех лет, итальянской «Тарга-Флорио», маршрут которой пролегал по дорогам Сицилии.

Наверное, никогда в жизни Альфред не волновался так сильно, как в тот момент, когда Александр объявлял имена гонщиков. Свой первый автомобиль Коловрат доверил Ламберту Пичеру, второй — Фрицу Кюхну, а вот имя третьего гонщика так и не назвал. «Граф, третий автомобиль вы собираетесь пилотировать сами?» — срывающимся от волнения голосом спросил Альфред. «Нет, мой дорогой Ной-

Участвуя в 1922 году в «Тарга-Флорио», Энцо Феррари и не подозревал, что его главный соперник мчится у него за спиной

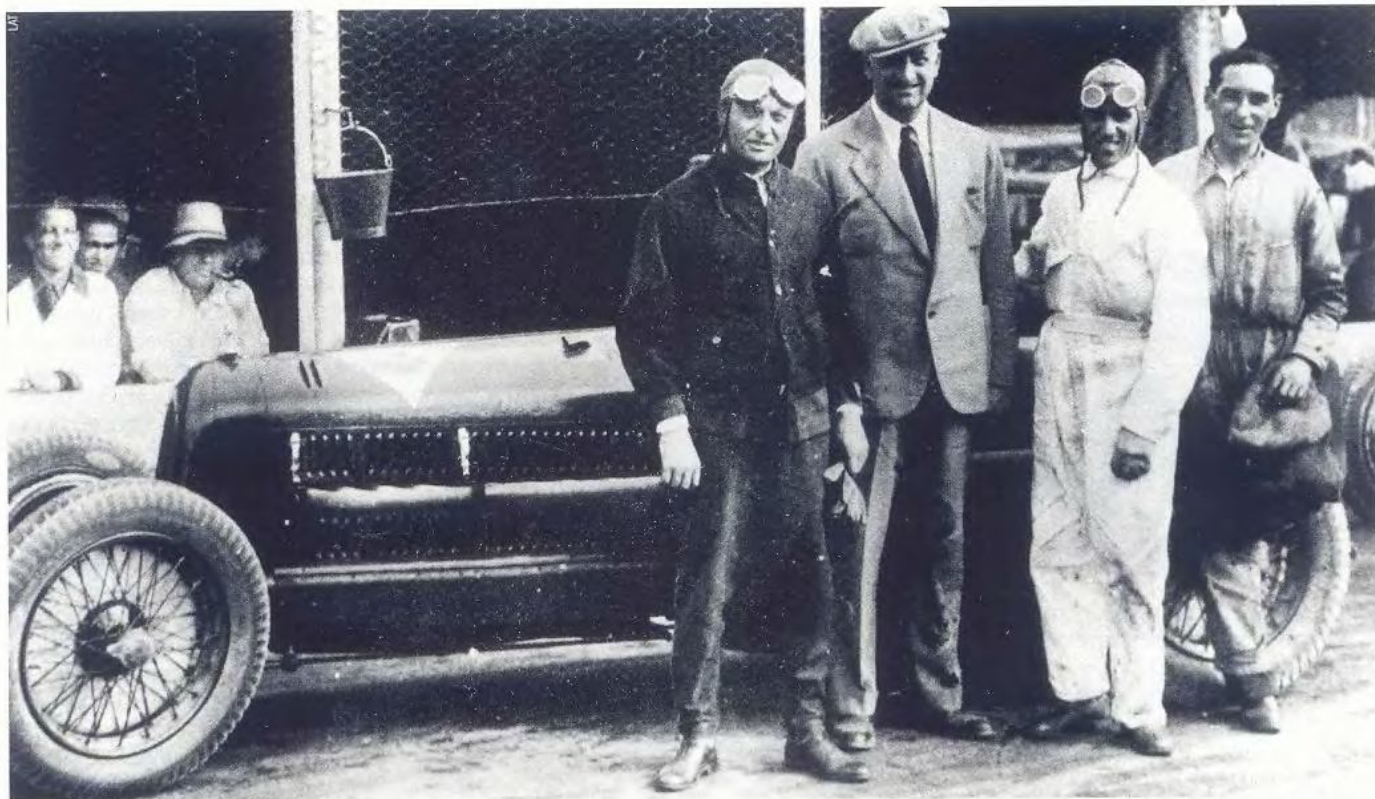
бауэр, — ответил улыбающийся Коловрат, — им будете управлять вы». (Справедливости ради надо заметить, граф все-таки припас для себя место в последнем четвертом Sascha.) Так в конце марта 1922 года Альфред оказался на Сицилии, где судьба впервые свела его с молодым художественным итальянцем из Модены по имени Энцо.

Феррари был младше Нойбауэра почти на семь лет. Энцо родился в середине февраля 1898 года. Официально датой его рождения считается 18 февраля, однако точно установить ее уже невозможно. Слово предвещая появление на свет великого человека, природа обставила рождение Коммендаторе с помпой: на протяжении нескольких дней в Модене бушевали невиданные для мягкого апеннинского климата снежные бури, из-за которых зарегистрировать факт рождения Энцо в местной коммуне родители смогли лишь несколько дней спустя. В десятилетнем возрасте Энцо, приехав вместе с отцом (владельцем небольшой металлообрабатывающей мастерской — как знать, возможно, от семейного бизнеса много веков назад и произошла фамилия Феррари, ведь «феррум» по-латыни значит «железо») и братом на гонки в соседнюю Болонью, заболел автоспортом. Поначалу «болезнь» развивалась весьма вяло и лишь через десять лет приняла острую форму. В отличие от Нойбауэра всю Первую мировую войну Энцо провел не на фронте, а дома и в тылу: призванный в армию уже в конце войны, он подковывал мулов в родной Италии.

В 1916 году, в год его 18-летия, один за другим умерли отец и брат Энцо. Именно тогда, выбрав из того, о чем мечталось с детства, главное — а юный Феррари подумывал и о карьере оперного певца, и о будущем спортивного репортера, — он всерьез занялся автоспортом, намереваясь получить место заводского тест-пилота в FIAT. Но компания, которая через полвека выкупила его легендарную команду, дала Энцо от ворот поворот. Он устроился в небольшую автомобилестроительную фирму CMN (Costruzioni Meccaniche Nazionale), на машинах которой в 1919 году будущий Коммендаторе и принял участие сначала в горной гонке в Парме, а затем и в самых престижных соревнованиях Италии — «Тарга-Флорио». Тогда же приятель Феррари по CMN Уго Сивовцци сосватал его в Alfa Romeo, после чего Энцо начал весьма активно выступать в гонках за заводскую команду из Милана. К 1922 году, когда на Сицилии состоялась их первая встреча с Нойбауэром, Феррари уже был сформировавшимся и довольно известным в Италии пилотом, имевшим на своем счету несколько призовых мест и даже побед в своем классе в национальных и международных гонках.

В очном поединке за рулем гоночного автомобиля Нойбауэр уступил Феррари. Но в дальнейшем первенстве, как правило, оставалось за ним





Как и следовало ожидать, первое противостояние будущих титанов Гран При завершилось в пользу итальянца. Заняв 16-е место, Энцо, хоть и не намного, но все же опередил Альфреда, финишировавшего тремя позициями ниже (причем Нойбауэр, имея последний 46-й стартовый номер и не самую высокую скорость, за все восемь часов гонки не видел на трассе вообще ни одного соперника). Эта гонка не сыграла значительной роли в судьбе каждого из них, но, несмотря на то, что они были полными антиподами – открытый и общительный Альфред резко контрастировал с замкнутым и эгоистичным Энцо, – с этого момента их жизни и карьеры потекли параллельными курсами. Очень скоро и Феррари, и перешедший вместе с Порше в Mercedes Нойбауэр поняли, что великими гонщиками им не стать, и решили сосредоточиться на роли тим-менеджеров. Альфред завершил гоночную карьеру в 1926 году, Энцо – тремя годами позже (официально уход Энцо из гонок датируется 1929 годом, хотя на самом деле свой последний старт он принял аж в 1931 году). При этом оба весьма преуспели на новом поприще, сразу возглавив сильнейшие гоночные команды своих стран: наконец-то получивший в 1928 году германское гражданство Нойбауэр – Mercedes, а

Феррари быстро понял, что его призвание – делать чемпионами других. Баркоччини, Феррари и Нуволари. 1931 год

Как и его автоспортивный “двойник-антипод”, Нойбауэр прославил свое имя не в качестве гонщика, а как организатор великих побед своей команды. Дженкинсон, Нойбауэр, Мосс. 1955 год

Феррари – реформированную под вывеской Scuderia Ferrari заводскую “конюшню” Alfa Romeo. Обе эти команды являлись национальной гордостью Германии и Италии и, пользуясь поддержкой нацистских правительств Гитлера и Муссолини, вместе с Auto Union царили на гоночных трассах 30-х годов. В подавляющем большинстве случаев победы оставались за немецкой командой. И справедливости ради нужно заметить, что роль Альфреда в этих триумфах была вполне соизмерима с ролью Караччиоли, Браухича и других звезд тех лет. Кстати, именно Нойбауэру принадлежит знаменитый фокус с соскребанием лака с корпусов не прошедших взвешивание Mercedes перед “Эйфельскими гонками” 1934 года в Нюрбурге. Ему же мы обязаны появлением сигнальных флагов и информационных табличек у боксов, впервые использовавшихся в гонках Гран При в Солитуде в 1926 году.

Интересно, что та первая победа над Альфредом в “Тарга-Флорио” в 1922 году вовсе не стала для Феррари предвестницей будущего триумфа в противостоянии двух великих личностей. Конечно, в 30-е годы Alfa Romeo, в основном благодаря усилиям Нуволари, порой удавалось побеждать машины из Штуттгарта, но все же со временем Mercedes и Нойбауэр превратились в настоящий кошмар для Коммендаторе. Они так и не дали амбициозному итальянцу взойти на вершину в предвоенные 30-е, они же низвергли Ferrari с небес на землю после первого взлета Scuderia в чемпионате мира в середине 50-х. Альфред стал единственным тим-менеджером, команду которого Энцо так и не сумел победить на гоночной трассе. Более того, итоговое соотношение командных побед (46:14) в гоночных противостояниях между Mercedes и Ferrari (не говоря уже о чемпионатах мира и Европы, где счет еще более разгромлен: 6:1) стало, возможно, самым большим унижением в жизни Феррари. “Порой я ненавидел Альфа, но в душе всегда безмерно уважал его. Он единственный, кто всегда находил способ побить Ferrari!” – признавался Энцо незадолго до своей смерти летом 1988 года. В устах Старого Хозяина это признание стоит многого.

Владимир Маккавеев



Противостояние команд Daimler-Benz AG и Scuderia Ferrari (Alfa Corse) в гонках Гран При

Дата	Статус	Гонка	Трасса	ЛМ	Автомобиль D-B	ЛФ	Автомобиль SF
03.06.34	ГП	"Эйфельские гонки"	"Нюрбургринг"	1	Mercedes-Benz W25 3.4L	3	Alfa Romeo Tipo B
01.07.34	ГП	ГП АКФ	Монлери	НФ	Mercedes-Benz W25 3.4L	1	Alfa Romeo Tipo B
15.07.34	ГП	ГП Германии	"Нюрбургринг"	2	Mercedes-Benz W25	3	Alfa Romeo Tipo B
15.08.34	Ф-Л	"Копла Ачербо"	Пескара	1	Mercedes-Benz W25	4	Alfa Romeo Tipo B
26.08.34	ГП	ГП Швейцарии	Бремгартен	6	Mercedes-Benz W25	4	Alfa Romeo Tipo B
09.09.34	ГП	ГП Италии	Монца	1	Mercedes-Benz W25	3	Alfa Romeo Tipo B
23.09.34	ГП	ГП Испании	Ласарте	1	Mercedes-Benz W25A	5	Alfa Romeo Tipo B
30.09.34	ГП	ГП Чехии	Брно	2	Mercedes-Benz W25	5	Alfa Romeo Tipo B
22.04.35	ГП	ГП Монако	Монте-Карло	1	Mercedes-Benz W25B	2	Alfa Romeo Tipo B
12.05.35	Ф-Л	ГП Триполи	Триполи	1	Mercedes-Benz W25B	4	Alfa Romeo Bi-motore
26.05.35	Ф-Л	"АФУСские гонки"	АФУС	1	Mercedes-Benz W25B	2	Alfa Romeo Bi-motore
16.06.35	ГП	"Эйфельские гонки"	"Нюрбургринг"	1	Mercedes-Benz W25B	3	Alfa Romeo Tipo B
23.06.35	ГП	ГП АКФ	Монлери	1	Mercedes-Benz W25B	НФ	Alfa Romeo
30.06.35	ГП	ГП Пеня-Рин	Монжуик-парк	1	Mercedes-Benz W25B	3	Alfa Romeo Tipo B
14.07.35	ЧЕ ГП	ГП Бельгии	Спа	1	Mercedes-Benz W25B	3	Alfa Romeo Tipo B
28.07.35	ЧЕ ГП	ГП Германии	"Нюрбургринг"	3	Mercedes-Benz W25B	1	Alfa Romeo Tipo B
25.08.35	ЧЕ ГП	ГП Швейцарии	Бремгартен	1	Mercedes-Benz W25	5	Alfa Romeo Tipo B
08.09.35	ЧЕ ГП	ГП Италии	Монца	НФ	Mercedes-Benz W25	2	Alfa Romeo Tipo B
22.09.35	ЧЕ ГП	ГП Испании	Ласарте	1	Mercedes-Benz W25B	7	Alfa Romeo Tipo B
13.04.36	ЧЕ ГП	ГП Монако	Монте-Карло	1	Mercedes-Benz W25K	4	Alfa Romeo 8C-35
10.05.36	Ф-Л	ГП Триполи	Триполи	3	Mercedes-Benz W25K	5	Alfa Romeo 8C-35
17.05.36	ГП	ГП Туниса	Картаже	1	Mercedes-Benz W25K	2	Alfa Romeo 8C-35
07.06.36	ГП	ГП Пеня-Рин	Монжуик-парк	2	Mercedes-Benz W25K	1	Alfa Romeo 12C-36
14.06.36	ГП	"Эйфельские гонки"	"Нюрбургринг"	5	Mercedes-Benz W25	2	Alfa Romeo 12C-36
21.06.36	ГП	ГП Венгрии	Неплигет-парк	НФ	Mercedes-Benz W25K	1	Alfa Romeo 8C-35
26.07.36	ЧЕ ГП	ГП Германии	"Нюрбургринг"	5	Mercedes-Benz W25K	3	Alfa Romeo 12C-36
23.08.36	ЧЕ ГП	ГП Швейцарии	Бремгартен	4	Mercedes-Benz W25	НФ	Alfa Romeo 12C-36
19.05.37	Ф-Л	ГП Триполи	Триполи	1	Mercedes-Benz W125	9	Alfa Romeo 12C-36
13.06.37	ГП	"Эйфельские гонки"	"Нюрбургринг"	2	Mercedes-Benz W125	5	Alfa Romeo C
05.07.37	ААА	Кубок Вандербиля	"Рузвельт Рейсвей"	2	Mercedes-Benz W125	5	Alfa Romeo 12C-36
11.07.37	ЧЕ ГП	ГП Бельгии	Спа	3	Mercedes-Benz W125	5	Alfa Romeo 12C-36
25.07.37	ЧЕ ГП	ГП Германии	"Нюрбургринг"	1	Mercedes-Benz W125	4	Alfa Romeo 12C-36
08.08.37	ЧЕ ГП	ГП Монако	Монте-Карло	1	Mercedes-Benz W125	6	Alfa Romeo 12C-36
15.08.37	Ф-Л	"Копла Ачербо"	Пескара	2	Mercedes-Benz W125	НФ	Alfa Romeo 8C-35
22.08.37	ЧЕ ГП	ГП Швейцарии	Бремгартен	1	Mercedes-Benz W125	8	Alfa Romeo 12C-36
12.09.37	ЧЕ ГП	ГП Италии	Монца	1	Mercedes-Benz W125	7	Alfa Romeo 12C-36
26.09.37	ГП	ГП Чехии	Брно	1	Mercedes-Benz W125	5	Alfa Romeo 12C-36
15.05.38	Ф-Л	ГП Триполи	Триполи	1	Mercedes-Benz W154	НФ	Alfa Romeo Tipo 316
24.07.38	ЧЕ ГП	ГП Германии	"Нюрбургринг"	1	Mercedes-Benz W154	7	Alfa Romeo Tipo 308
07.08.38	Ф-Л	"Копла Чиапо"	Ливорно	1	Mercedes-Benz W154	2	Alfa Romeo Tipo 312
14.08.38	Ф-Л	"Копла Ачербо"	Пескара	1	Mercedes-Benz W154	2	Alfa Romeo Tipo 312
21.08.38	ЧЕ ГП	ГП Швейцарии	Бремгартен	1	Mercedes-Benz W154	5	Alfa Romeo Tipo 312
11.09.38	ЧЕ ГП	ГП Италии	Монца	3	Mercedes-Benz W154	2	Alfa Romeo Tipo 316
07.05.39	V	ГП Триполи	Триполи	1	Mercedes-Benz W165	3	Alfa Romeo 158
25.06.39	ЧЕ ГП	ГП Бельгии	Спа	1	Mercedes-Benz W154	4	Alfa Romeo Tipo 316
18.02.51	Ф-Л	ГП Президента Перона	Буэнос-Айрес	2	Mercedes-Benz W154/63	1	Ferrari 166 FL
24.02.51	Ф-Л	ГП Эвы Перон	Буэнос-Айрес	2	Mercedes-Benz W154/63	1	Ferrari 166 FL
04.07.54	ЧМ Ф-1	ГП Франции	Реймс	1	Mercedes-Benz W196R	3	Ferrari 625
17.07.54	ЧМ Ф-1	ГП Великобритании	Сильверстоун	3	Mercedes-Benz W196R	1	Ferrari 625
01.08.54	ЧМ Ф-1	ГП Германии	"Нюрбургринг"	1	Mercedes-Benz W196	2	Ferrari 625
22.08.54	ЧМ Ф-1	ГП Швейцарии	Бремгартен	1	Mercedes-Benz W196	2	Ferrari 625
05.09.54	ЧМ Ф-1	ГП Италии	Монца	1	Mercedes-Benz W196	2	Ferrari 625
24.10.54	ЧМ Ф-1	ГП Испании	Педральбес	3	Mercedes-Benz W196	1	Ferrari 553
16.01.55	ЧМ Ф-1	ГП Аргентины	Буэнос-Айрес	1	Mercedes-Benz W196	2	Ferrari 625
30.02.51	Ф-Л	ГП Буэнос-Айреса	Буэнос-Айрес	1	Mercedes-Benz W196	3	Ferrari 625
22.05.55	ЧМ Ф-1	ГП Монако	Монте-Карло	9	Mercedes-Benz W196	1	Ferrari 625
05.06.55	ЧМ Ф-1	ГП Бельгии	Спа	1	Mercedes-Benz W196	3	Ferrari 555
19.06.55	ЧМ Ф-1	ГП Нидерландов	Зандфорт	1	Mercedes-Benz W196	5	Ferrari 555
16.07.55	ЧМ Ф-1	ГП Великобритании	Эйнтри	1	Mercedes-Benz W196	6	Ferrari 625
11.09.55	ЧМ Ф-1	ГП Италии	Монца	1	Mercedes-Benz W196R	3	Ferrari 555
Г/П/П				60/38/46		60/9/14	

Сокращения: ЛМ – лучшее место пилотов Mercedes; ЛФ – лучшее место пилотов Ferrari; автомобиль D-B – лучший автомобиль команды Daimler-Benz AG; автомобиль SF – лучший автомобиль команды Scuderia Ferrari (Alfa Corse); ГП – класс "Гран При"; Ф-Л – Формула-Либер; ЧЕ ГП – гонка класса "Гран При", входившая в зачет чемпионата Европы; V – класс Voiturette; ЧМ Ф-1 – гонка чемпионата мира Ф-1; Г/П/П – всего совместных гонок, побед в совместных гонках, побед в противоборствах с Ferrari/Mercedes; Ч/ПЧ/П – всего совместных чемпионатов, побед в совместных чемпионатах, побед в противоборствах с Ferrari/Mercedes

Чемпионские титулы в годы совместных выступлений команд Ferrari и Mercedes в гонках Гран При

Год	Статус чемпионата	Лучший пилот Mercedes-Benz в чемпионате	Место/Очки	Лучший пилот Ferrari в чемпионате	Место/Очки
1935	ЧЕ ГП	Р. Караччиола	1/11	Т. Нуволари	4/24
1936	ЧЕ ГП	Р. Караччиола	6/22	Т. Нуволари	3/17
1937	ЧЕ ГП	Р. Караччиола	1/13	Р. Соммер	6/27
1938	ЧЕ ГП	Р. Караччиола	1/8	Дж. Фарина	8/21
1939	ЧЕ ГП	Х. Ланг	1/14	Р. Соммер	9/23
1954	ЧМ Ф-1	Х. М. Фанхио	1/42	Х. Ф. Гонзалес	2/25,14
1955	ЧМ Ф-1	Х. М. Фанхио	1/40	Э. Кастеллотти	3/12
Ч/ПЧ/П			7/6/6		7/0/1



ВСЕ ГОНЩИКИ Чемпионатов мира Ф-1

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

Харри (Хенри О'Рейли) Скелл/Harry (Henry O'Reilly) Schell (США)



Род. 29.06.21 в Париже, Франция. Погиб 13.05.60 во время тестов в Сильверстоуне, графство Нортгемптоншир, Англия, Великобритания

Харри родился в семье американцев, живших в Париже. Его отец, а позднее и мать были руководителями гоночной команды Ecurie Bleue. Сразу после Второй мировой войны, в течение которой Харри принимал участие в действиях американских войск в Финляндии, он начал карьеру автогонщика. Уже в 1949 г. за рулем Talbot он финишировал вторым в Кубке Парижского автосалона, а годом позже на ГП Монако (НФ) на Cooper T12 дебютировал в ЧМ Ф-1, став первым пилотом, вышедшим на старт этапа чемпионата мира Ф-1 заднемоторной автомобилем. Участвовал в 11 ЧМ Ф-1 (Ф-2) 1950–1960 гг. Выступал на автомобилях: Cooper T12 (Horschell Racing) и Lago-Talbot (Ecurie Bleue) в 1950 г., Maserati 250F (Enrico Plate, Maserati, Harry Schell, Scuderia Centro, Jo Bonnier) в 1951–1952, 1954–1958 гг., Gordini 16 (Gordini) в 1953 г., Maserati AGGCM/250F (Harry Schell) в 1954 г., Vanwall (Vandervell) в 1955–1956 гг., BRM P25 (BRM) в 1958–1959 гг., Cooper T51 (Ecurie Bleue) в 1959–1960 гг. Лучший результат в ЧМ – 6-е



место в 1958 г. По свидетельству современников, Харри обладал одним из самых сильных характеров в "большом цирке" 50-х гг., но его гоночный талант так и не успел раскрыться до конца. Выиграв лишь один не входивший в зачет ЧМ Ф-1 ГП Каена 1956 г., весной 1960 г. во время тестов Cooper перед "Интернационал-Трофи" в дождливом Сильверстоуне Харри угодил в аварию, стоившую ему жизни.

ГП в ЧМ: 57; гонок в ЧМ: 56; очки: 32; лучший рез. в квал.: 2-е место – ГП Великобритании 1958 г.; лучший рез. в гонке: 2-е место – ГП Нидерландов 1958 г.; быстрые круги: –

Победы в других гонках: не входивший в зачет ЧМ Ф-1 ГП Каена 1956 г.; этап ЧМ спортпрототипов в Нюрбурге в 1956 г.

Доменико (Миммо) Скиаттарелла/Domenico (Mimmo) Schiattarella (Италия)



Род. 17.11.67 в Милане, Италия

Один из многочисленных рента-драйверов Ф-1 начала-середины 90-х гг., Миммо начал заниматься автоспортом в 1985 г., когда дебютировал в итальянской Ф-4. Далее в карьере Скиаттареллы последовали выступления в итальянской Ф-Формуле 2000, где в 1987 г. он стал чемпионом Италии, и итальянской Ф-3, где за четыре сезона Миммо добился лишь звания "Новичок года" в 1988 г. и вице-чемпионского титула (2 победы на этапах) в 1991 г. В том же году он получил престижную золотую медаль журнала Autosprint. В 1993 г. во время международной гонки Ф-3 в Монако Скиаттарелла показал лучший круг и в следующем сезоне на два Гран При купил себе место в команде Simtek Ф-1. В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП Европы 1994 г. (19-й). Участвовал в 2 ЧМ Ф-1 1994–1995 гг. Выступал на автомобилях: Simtek S941, S195 (Simtek). В 1994–1995, 1998 гг. Миммо принял участие в нескольких гонках

серии CART, но тоже неудачно. Однако в гонках спортпрототипов, куда он перебрался в 1996 г., карьера Скиаттареллы пошла в гору. В том же году он выиграл "6 часов Валлеlungi", в 1997, 2001 гг. стартовал в чемпионате FIA GT, в 1999, 2000, 2002 гг. – в ALMS (1 победа), в 2000 г. – в Grand-Am (4-е место в чемпионате). ГП в Ф-1: 7; гонок в Ф-1: 6; очки: –; лучший рез. в квал.: 20-е место – ГП Аргентины, ГП Монако 1995 г.; лучший рез. в гонке: 9-е место – ГП Аргентины 1995 г.; быстрые круги: –

Победы в других гонках: этапы ALMS в Род-Атланта в 1999 г.



Боб (Роберт) Скотт/Bob (Robert) Scott* (США)

Род. 04.10.28 в Уотсонвилле, штат Калифорния, США. Умер 29.05.2001

Карьеру автогонщика начал после Второй мировой войны с гонок мidgetов. В 1951 г. дебютировал в серии AAA. В 1951, 1953, 1954 гг. участвовал в 3 входивших в зачет ЧМ Ф-1 (Ф-2) Indy 500. Выступал на автомобилях: KK2000 (Ludson Morris) в 1952 г., Bromme (Belond Equa-Flow/Bromme), KK2000 (McNamara/Lee Elkins) в 1953 г. В 1951 и 1954 гг. участвовал в тренировках Indy 500, но не прошел квалификацию, однако в 1954 г. все же принял участие в гонке, подменив сначала Эдди Линдена в копилке Schroeder (Brown Motor), а затем Эда Элиаша за рулем Stevens (H.A. Chapman).

ГП в ЧМ: 4; гонок в ЧМ: 3; очки: –; лучший рез. в квал.: 11-е место – Indy 500 1953 г.; лучший рез. в гонке: 12-е место (в паре со Скарборо) – Indy 500 1953 г.; быстрые круги: –

Арчи (Уильям Арчибальд) Арчи Браун/Archie (William Archibald) Scott-Brown (Великобритания)



Род. 13.05.27 в Пейсли, графство Ренфрюшир, Шотландия, Великобритания. Умер 19.05.58 в Хосе, Бельгия, от ран, полученных во время аварии в гонке спортпрототипов

Арчи был человеком весьма необычной судьбы. Его мать во время беременности переболела краснухой, из-за чего Арчи родился с серьезными физическими отклонениями и в юности перенес 22 операции, прежде чем врачам удалось добиться частичного восстановления двигательных функций его правой руки и ног. Несмотря на все эти несчастия, повзрослев, Арчи увлекся автоспортом и в 1950 г. начал спортивную карьеру за рулем MG TD. До середины 50-х гг. с успехом выступал в различных национальных и клубных гонках. В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП Великобритании 1956 г. (НФ) за рулем Connaught B (Connaught). В том же году занял 2-е место в "Интернационал-Трофи". Через два года выиграл "Леди Уигрэм-Трофи" в Новой Зеландии, однако вскоре после этой победы попал во время гонки спортпрототипов в Спа в ужасную аварию и на следующий день скончался в госпитале от ожогов.

ГП в Ф-1: 1; гонок в Ф-1: 1; очки: –; лучший рез. в квал.: 10-е место – ГП Великобритании 1956 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: –



Пьеро Скотти/ Piero Scotti (Италия)

Род. 11.11.09 во Флоренции, Италия. Умер 14.02.76 в Сеймдене, Швейцария

Итальянский бизнесмен, в начале 50-х гг. довольно активно выступал в автогонках. В 1951 г. занял 3-е место в "Милле-Милья" и в паре с

Джузеппе Фарини выиграл гонку "12 часов Касабланки". Продолжал выступать во второразрядных европейских гонках вплоть до середины 50-х, когда на ГП Бельгии 1956 г. Пьеро единственный раз в жизни принял участие в гонке ЧМ Ф-1 за рулем собственного Connaught B.

ГП в Ф-1: 1; гонок в Ф-1: 1; очки: –; лучший рез. в квал.: 12-е место – ГП Бельгии 1956 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: –



Мойзес Солана (Солана-Арсиньера)/Moises Solana (Solana Arciniegra) (Мексика)

Род. 26.12.35 в Мехико, Мексика. Погиб 27.07.69 в Валь-де-Браво, Мексика

Профессиональную гоночную карьеру начал в 1962 г. Уже через год на ГП Мексики 1963 г. (11-й/НФ) дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 6 ЧМ Ф-1 1963–1968 гг. Стартовал лишь в североамериканских (ГП Мексики и дважды ГП США) гонках. Выступал на автомобилях: BRM P57 (Scuderia Centro Sud) в 1963 г., Lotus 33, 25, 49, 49B (Lotus) в 1964–1965, 1967–1968 гг., Cooper T81 (Cooper) в 1966 г. В Европе практически не выступал. Летом 1969 г. во время горной гонки в Валь-де-Браво под Мехико не смог удержать свой спортивный McLaren M6B на трассе и врезался в опору моста. От удара машина загорелась, и Мойзес погиб.

ГП в Ф-1: 8; гонок в Ф-1: 8; очки: –; лучший рез. в квал.: 7-е место – ГП США 1967 г.; лучший рез. в гонке: 10-е место – ГП Мексики 1964 г.; быстрые круги: –



Алекс Солер-Ройг (Александр-Ройг Солер-Ройг Ханер)/ Alex Soler-Roig (Alejandro Soler- Roig Janer) (Испания)

Род. 29.10.32 в Барселоне, Испания

Начав выступать в соревнованиях в 1960 г., Алекс выиграл свой первый же старт в горных гонках, где участвовал вплоть до 1966 г. В 1967 г. дебютировал в Ф-2. Годом позже в паре с Йохеном Риндтом одержал победу в гонке спортпрототипов "6 часов Харама". В сезоне-68 занял 2-е место в "1000 км Буэнос-Айреса" и выиграл испанский чемпионат GS/6. На ГП Испании 1970 г. (НПК) дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 3 ЧМ Ф-1 1970–1972 гг. Выступал на автомобилях: Lotus 49C, F2 (Garvey Team Lotus, World Wide) в 1970 г., March 711 (March) в 1971 г., BRM P160B (BRM) в 1972 г. Параллельно с ЧМ Ф-1 выступал на Ford Capri в чемпионате Европы в гонках легковых автомобилей, где одержал в 1971–1972 гг. четыре победы на этапах.

ГП в Ф-1: 10; гонок в Ф-1: 6; очки: –; лучший рез. в квал.: 17-е место – ГП Нидерландов 1971 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: –



Раймон Соммер/Raymond Sommer (Франция)

Род. 31.08.06 в Музоне, Франция. Погиб 10.09.50 во время гонки в Кадре, Франция

Сын одного из пионеров французского автоспорта, Раймон с ранних лет тяготел к технике и, повзрослев, начал выступать в автогонках. Уже в 27 лет он имел на своем счету две победы в "24 часах Ле-Мана" 1932 и 1933 гг. Причем в 1932 г. он провёл на трассе 21 из 24 часов гонки. В конце 30-х отметился несколькими победами в Гран При, в т.ч. выиграл в 1936 г. ГП Фран-

ции в гонках спортивных автомобилей, и считался перед войной одним из самых талантливых гонщиков Франции. Однако Вторая мировая война прервала карьеру Соммера в самом расцвете. И, хотя во второй половине 40-х гг. Раймон вернулся в гонки, он так и не сумел выйти на прежний уровень. Выиграв в 1948–1950 гг. несколько гонок Ф-2, на ГП Монако 1950 г. Соммер за рулем Ferrari 125 дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 1 ЧМ Ф-1 1950 г. Выступал на автомобилях: Ferrari 125, 166 (Ferrari), Lago-Talbot T26C, T26C-GS (Raymond Sommer, Talbot-Duracq). В ЧМ Ф-1 1950 г. занял 14-е место, но раскрыться в Ф-1 во всем блеске так и не успел, разбившись во время гонки 500-кубовых автомобилей в Кадре в сентябре того же года.

ГП в Ф-1: 5; гонок в Ф-1: 5; очки: 3; лучший рез. в квал.: 5-е место – ГП Бельгии 1950 г.; лучший рез. в гонке: 4-е место – ГП Монако 1950 г.; быстрые круги: –

Победы в других гонках: "24 часа Ле-Мана" 1932, 1933 гг.; ГП U.M.F. (Union Motocycliste Française), ГП Коммюне 1935 г., ГП Франции (гонка спортпрототипов), "24 часа Спа" 1936 г., ГП Марселя 1937 г.

Винченцо Соспери/ Vincenzo Sospiri (Италия)

Род. 07.10.66 в Сорби, Италия

Начав профессиональную гоночную карьеру с победы на фестивале Ф-Формулы в Брандс-Хатче в 1988 г., в начале 90-х гг. Винченцо запомнился весьма успешными выступлениями в международном чемпионате Ф-3000. В 1995 г., выиграв три гонки, Соспери стал чемпионом МЧ Ф-3000. Однако дальнейшая карьера итальянца в гонках "формулы" не сложилась. На ГП Австралии 1997 г. он за рулем Lola T/97/30 единственный раз в жизни (на ГП Бразилии итальянец был заявлен, но не участвовал даже в тренировках) попробовал пробиться на старт этапа ЧМ Ф-1, но так в этом и



не преуспел. После разорения команды Lola в том же году Винченцо выступал в серии IRL и гонках Суперкубка Porsche. В 1998–1999 гг. продолжил карьеру в ISRS (International Sports Racing Series), где дважды стал чемпионом, одержав 9 побед на этапах. Параллельно в 1998 г. итальянец без особого успеха стартовал в серии CART и Ле-Мана. В 2001–2002 гг. продолжил карьеру в гонках спортпрототипов выступлениями в ALMS и FIA GT.

ГП в Ф-1: 2; гонок в Ф-1: –; очки: –; лучший рез. в квал.: 24-е место – ГП Австралии 1997 г.; лучший рез. в гонке: НПК; быстрые круги: МЧ Ф-3000 в Барселоне, По (ГП По) и Спа в 1995 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; НПК – не прошел предквалификацию; ДК – дисквалифицирован; НФ – не финишировал; НК – не классифицирован в гонке; ЧМ – чемпионат мира; МЧ – международный чемпионат; БК – лучший круг; ПП – полу-позиции. Примечание: все данные по состоянию на 01.01.03.

Йос Ферстаппен:

"Хочу доказать, что меня не зря называют Боссом"

В сознании большинства людей Формула-1 — это, в первую очередь, плеяда великих: Фанхио, Кларк, Стюарт, Сенна, Прост, Лауда, не говоря уж, само собой, о Михаэле Шумахере... На другом полюсе — промелькнувшие где-то на "задворках" "королевских гонок" и так и не сумевшие себя проявить пилоты, имена которых уже мало кто помнит. Но костяк Формулы-1 неизменно составляют все же "крепкие середняки", вроде Трулли или Паниса, Френтцена или Физикеллы, год за годом остающиеся, как говорится, на полпути к вершине. Кому-то из них, быть может, еще посчастливится взобраться на самую вершину. Кто-то, как, например, Жан Алези или Мика Сало, уходит, так и не дождавшись этого. Йос Ферстаппен — или, как его гордо именуют болельщики-земляки, Йос-Босс — один из таких "середняков".

С одной стороны, он слывет сильным, одаренным и, без сомнения, очень опытным гонщиком, вполне способным бороться за высокий результат. С другой, его карьера в Формуле-1 складывается далеко не самым удачным образом. В самом ее начале ему посчастливилось сразу же оказаться в топ-команде — он был партнером Михаэля Шумахера по Benetton в восьми Гран При сезона-94. Но этот шанс оказался тогда молодому голландцу не по зубам: Михаэль стал чемпионом, а Йос, хоть даже и занимал дважды третье место, в целом выступал настолько слабее, что еще до окончания чемпионата команда от его услуг отказалась. В судьбе голландца началось затишное "хождение по мукам": Simtek, Arrows, Tyrrell, Stewart, снова Arrows — выступления за эти либо изначально слабые, либо гибнущие, отчаянно

цепляющиеся за жизнь команды отнюдь не прибавили ему славы, а, скорее, закрепили за ним репутацию "талантливого неудачника", откатывающегося все дальше от вожаковой вершины к самому ее подножию. И вот ныне Михаэль Шумахер, прибавив к первому еще четыре чемпионских титула, выступает в Ferrari. Там же и бывший партнер Йоса по Stewart Рубенс Баррикелло, ставший в прошлом году вице-чемпионом. Ферстаппен же волею судьбы оказался на противоположном конце формульной иерархической лестницы, в Minardi. С этого и начался наш разговор.

Йос, очень приятно видеть тебя снова "в седле"! Однако твое очередное, уже третье пришествие в ряды призовых пилотов триумфальным, увы, никак не назовешь, ведь Minardi, как это ни печально, — самая слабая команда Формулы-1. Насколько тяжело психологически осознавать, что уровень твоего присутствия в чемпионате понижается, а не растет?

Ужасно тяжело. Куда тяжелее, чем вопреки всем надеждам даже просто оставаться несколько лет без движения в командах среднего уровня. К тому же и положение самой Minardi в этом году хуже, чем было когда-либо, так что не я один испытываю жесточайшее разочарование, всем здесь сейчас очень тяжело. Мы надеялись и продолжаем надеяться, что будет лучше, но пока все тщетно, все очень плохо, особенно с аэродинамикой, — из-за того, кстати, что не поступили деньги от российского спонсора, на которые мы очень рассчитывали. Да и многое другое необходимо улучшить, поэтому пока, как бы ни старались, как бы ни боролись, мы постоянно оказываемся позади, что, конечно же, не может радовать. Разве что мотор неплох, очень неплох, но одного этого мало.

Но есть же и хорошие новости: например, увеличение финансирования команды со стороны поддерживающей тебя голландской компании Trust. Ведь это значит, что в тебя верят как в очень хорошего гонщика.

Да, хоть это радует. В Голландии Формула-1 вообще очень популярна, а участие в чемпионате боеспособного голландского гонщика, пусть и на слабейшей машине, делает ее еще более популярной. В компании Trust это отлично понимают и поэтому работают с моим именем и представляют свою марку в Формуле-1, обеспечивая себе очень хорошую рекламу, а мне — возможность продолжить выступления в чемпионате в надежде на лучшее будущее.

Лучшее будущее в Minardi?

О, было бы прекрасно, если бы моя нынешняя команда в одночасье стала одной из сильнейших! Но ведь чудес не бывает. По крайней мере, я уже давно в них не верю. Дай бог, если в ближайшие год-два дела здесь хоть немного поправятся. Мне же, хоть я и хочу продолжать гоняться в Формуле-1, вовсе не все равно, за какую команду выступать, ведь я стремлюсь показать хороший результат, а в Minardi, увы, это пока невозможно, как бы я и ни старался выжать из себя максимум. Мне просто было нужно во что бы то ни стало вернуться в чемпионат. А я был в такой ситуации, когда выбирать между командами не приходилось, — надо было либо идти туда, где мне предлагали место, либо вообще забыть о возвращении в Формулу-1. Я выбрал первое, выбрал Minardi, только чтобы вновь оказаться на виду, чтобы обратить на себя внимание нужных людей и попытаться затем перейти в большую команду со всеми вытекающими отсюда плюсами. Кроме того, честно говоря, мне и самому сейчас очень нелегко после того, как я провел год вне Формулы-1. Так что этот сезон для меня в любом случае как бы пробный.

Как ты поддерживал форму, если после увольнения из Arrows не работал даже тест-пилотом ни в одной из команд? В Зандфорте мне говорили, что ты временами заезжаешь туда потренироваться на дорожной машине.

Нет, тут, скорее, люди выдают желаемое за действительное. Конечно, когда-то я ездил там в разного рода национальных гонках, но не приезжаю туда тренироваться на дорожной машине. Это практически не имеет смысла.







Каковы, на твой взгляд, шансы этой известной и домашней для тебя трассы на возвращение в чемпионат мира?

Она вполне хороша для национальных чемпионатов в других классах, но не думаю, что подходит для проведения на ней этапа Формулы-1. Там есть очень классные повороты, но в целом трасса, однозначно, слишком опасна для современных машин Ф-1.

Как же ты провел прошлый год, когда, уволенный из Arrows, оказался вне гонок? Просто ждал шанса, чтобы вернуться, или...

Нет, просто сидеть сложа руки и ждать было никак нельзя. Само собой, я сразу же начал искать возможность побыстрее вернуться на трассы Гран При, но помимо этого занялся еще и важным во всех отношениях делом — стал тренировать юных голландских картингистов, выступающих на чемпионате мира. Сам я, впрочем, делал это больше для удовольствия, но для них это была огромная работа, ведь мы поставили цель выиграть чемпионат. И мы его выиграли: мой подопечный Гьедо ван дер Гарде стал чемпионом мира по картингу! Так что, несмотря на вынужденный перерыв в выступлениях в Формуле-1, прошлый год неожиданно оказался для меня очень хорошим и дал повод быть очень довольным собой. И все это дополнительно утвердило меня в желании продолжать гоняться, продолжать выступать в Формуле-1, как бы ни было трудно.

Есть ли какие-то подвижки с твоим судебным иском против Тома Уокиншоу?

Тяжба по этому поводу продолжается, и мы регулярно встречаемся в суде. Поскольку команда Arrows признана банкротом и к ней много претензий, разбирательство затягивается, но думаю, что в конечном счете оно будет для меня успешным.

Для российских любителей Формулы-1 оно представляет особый интерес, так как в тот же период, когда Arrows уже была в кризисе и Уокиншоу, в частности, уволил тебя, он был вовлечен в московский проект строительства трассы класса Гран При — проект изначально сомнительный. Что ты думаешь о Томе Уокиншоу как о бизнесмене?

Мне на этот вопрос ответить очень трудно, ведь, кроме контракта на мое выступление в Arrows, никакие другие дела нас не связывали — и слава богу! Я лишь знаю, что Том был очень успешен в одних проектах, а в других — нет. И еще я точно не знаю никого, кто бы сейчас ему верил.

Ты, по крайней мере, явно питаешь к нему не самые лучшие чувства...

Не самые лучшие? Это еще очень мягко сказано. Я бы сказал — самые плохие.

Вернемся к тому, с чего начали. Если бы сейчас у тебя был выбор, что бы ты предпочел — вновь быть "номером два" в топ-ко-

манде с Михаэлем Шумахером, как Баррикелло, или остаться "номером один" в Minardi?

Конечно, "номером два". Топ-команда в любом случае предпочтительнее. Все-таки есть реальный шанс стать если не чемпионом, то хотя бы вице-чемпионом, как тот же Рубенс. Для меня, учитывая нынешнее мое положение, это было бы уже огромным достижением.

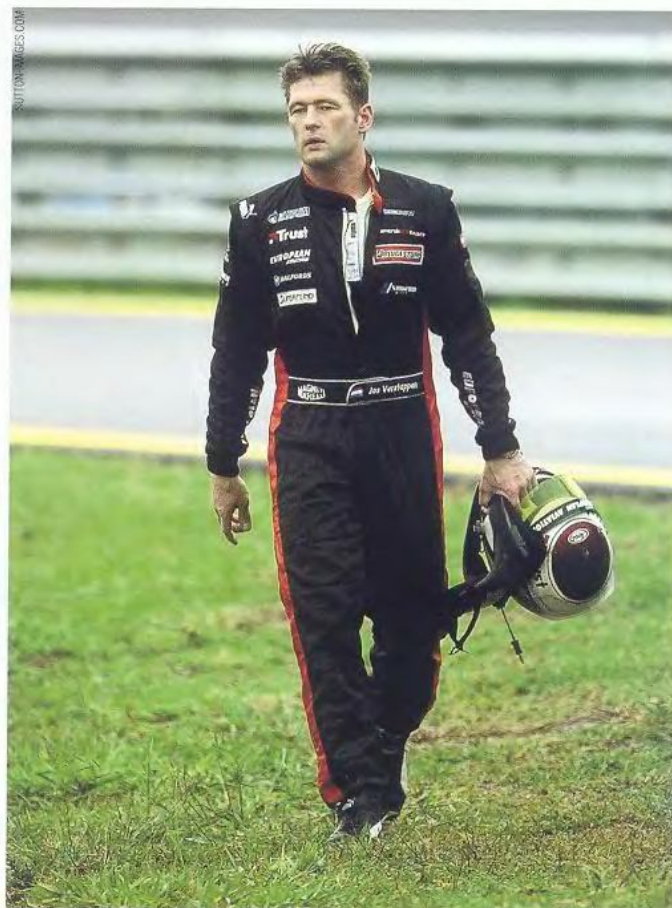
Как тебе, кстати, Джастин Уилсон в качестве "второго номера" в команде?

Джастин — очень талантливый и быстрый гонщик. Плохие гонщики не выигрывают чемпионат Ф-3000. Да и вообще, он отличный парень, мы с ним прекрасно ладим.

Годы, проведенные тобой в Формуле-1, легкими и удачными не назовешь. Получаешь ли ты даже в такой сложной ситуации, как сейчас, удовольствие от выступлений в этих гонках, или же для тебя это всего лишь тяжкий и малоприятный труд во имя вожаемого успеха?

Когда в прошлом году я неожиданно и совершенно незаслуженно лишился места в Arrows, то очень отчетливо осознал, что Формула-1 для меня — много больше, чем просто работа... Как ни банально это звучит, но она была и пока остается моей жизнью. И от этой жизни я получаю главным образом удовольствие. Я люблю мчаться по трассе в машине Ф-1 — не в нынешней моей машине конкретно, а вообще. По мне это лучшее, чем можно заниматься. Но, с другой стороны, я вовсе не хочу делать это просто так. Как я уже говорил, мне нужен результат. Конечно, в идеале я хотел бы выиграть чемпионат, но пока мечтаю победить хотя бы просто в гонке. В конце концов, должен же я оправдать прозвище, которым меня наградили болельщики-земляки — Йос-Босс. Да, мне уже заведомо было известно, что в этом году достичь успеха будет трудно, а то и невозможно. Но, если бы я, сев за руль Minardi, не вернулся на трассы Гран При, моя карьера в Формуле-1 закончилась бы, а я этого очень не хочу.

Борис Мурадов



“Эх, Монако! Что за жизнь, право! Выйду, бывало, из парадного подъезда своего особняка, а из соседней калитки, что в дворцовых воротах, – принцесса Стефани. Я ей: “Привет, Стеф!” А она мне: “Привет, Мика!” Да что там Стефани... С наследным принцем Альбертом на дружеской ноге. Бывало, часто говорю ему: “Ну что, брат Альберт?” – “Да так, брат, – отвечает, бывало, – так как-то все...” А потом этак ударит по плечу: “А приходи, братец, обедать!” Большой оригинал...”

Примерно так мог бы описать свою жизнь в Монако Мика Хаккинен, обрети он неким чудодейственным образом писательский дар русского классика. Вот только в отличие от гоголевского Хлестакова Хаккинен при этом нисколько бы не соврал – все истинная правда.

Клочок земли – да даже и не земли, а, главным образом, омываемой морем скальной породы – в четыре километра длиной и километр шириной – вот что такое Монако. В этом самом маленьком после Ватикана государстве мира с самой большой плотностью населения проживает всего около 30 тысяч человек, 80% из которых – не коренные жите-

ли, а иностранцы. И ни в одной другой стране мира не проживает столько действующих гонщиков Формулы-1, сколько здесь. Например, в Великобритании их проживает всего четверо на 60 млн населения. Во Франции – и того меньше, всего один. А в Германии и Италии, как ни парадоксально, вообще ни одного. В крошечном же Монако обосновались десять из двадцати гонщиков сегодняшней Ф-1, четыре тест-пилота и еще целый ряд “отставников”. Яблоку негде упасть – непременно попадет в кого-нибудь из них.

Впрочем, яблоки в Монако не растут. В княжестве есть пара очень компактных парков экзотических растений и еще несколько островков флоры, но вообще там с зеленью напряженно – все больше бетон многоэтажных жилых домов, которыми это карликовое государство утыкано, как подушечка иголками. Наверное, поэтому Мика Хаккинен выращивает на балконе своего дома лимоны. Впрочем, о Мике все же позже.

Так вот, милых сердцу любого состоятельного западного обывателя собственных домиков с садиками в Монако, за считаными исключениями, нет. Поэтому гонщикам приходится заточать себя в те самые бетонные

коробки многоэтажек. При этом самая плохонькая квартирка в Монако – всего с одной спальней и маленькой кухонькой – стоит от полумиллиона долларов, но спрос на жилплощадь здесь столь велик, что поди ее еще найди. И такое “гнездышко” подойдет разве что молодому да холостому новичку, вроде Антонио Пиццони. Почтенный же многодетный семьянин, вроде Джонни Херберта, живет уже в квартире с четырьмя спальнями, стоящей несколько миллионов “зеленых”.

Вид на жительство в Монако надо продлевать каждый год в течение первых трех лет, и далее каждые три года. Одно из главных условий получения вида на жительство – присутствие на территории княжества не менее шести месяцев в году. У семейных гонщиков этой проблемы не возникает: достаточно того, что в квартире постоянно проживают жена и дети. А вот холостякам это строгое правило существенно осложняет и без того хлопотную жизнь, поскольку они практически круглый год в бесконечных разъездах: то гонки, то тесты, то спонсорские мероприятия. Приходится пускаться на хитрости (но это страшная тайна!): нанимать людей, которые в отсутствие хозяина пускают воду из

Сладкая жизнь на соленых скалах



ФОТО: Б. СЕРИС / ИРАДОВ

кранов на кухне и ванной, спускают ее в туалете, включают телевизор и стиральную машину (хорошо еще, не вывешивают постиранные носки на балкон), имитируя таким образом кипение жизни, — на случай внезапной административной проверки или чтобы соседи подтвердили: да уж, живет, такой-рассякой — то и дело посреди ночи воду спускает, спать не дает! Правда, при этом по телевизору показывают, что он где-нибудь в Японии, но это уже сущие мелочи...

Не плати налоги и спи спокойно

Так ради чего же люди идут на столь страшные жертвы?

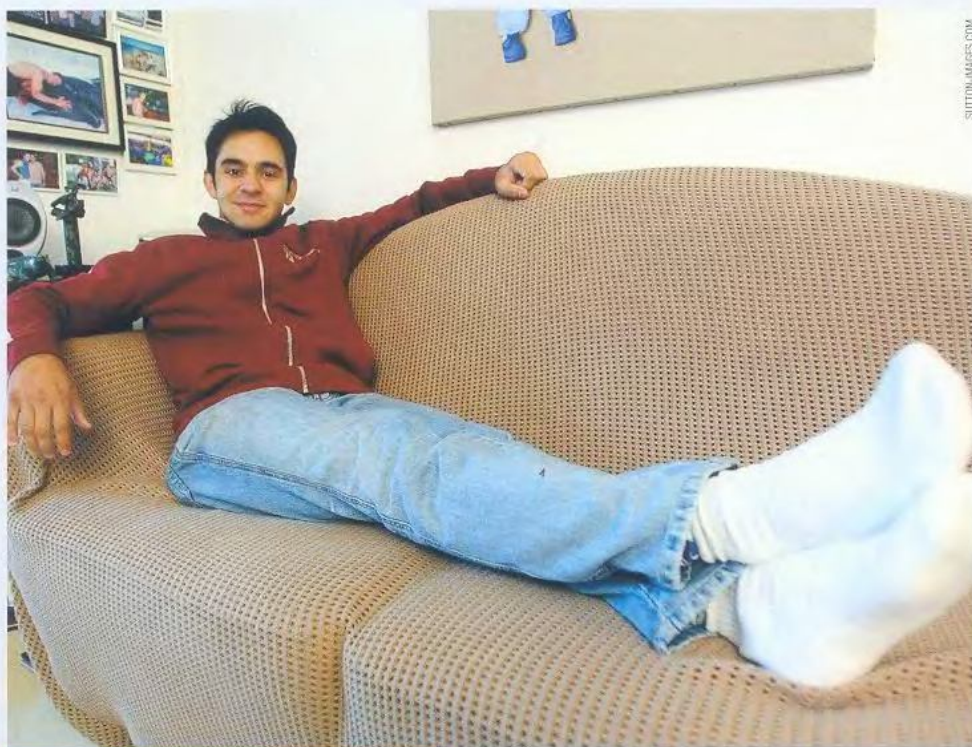
Каждый из гонщиков назовет вам множество причин: удобное географическое расположение — рядом аэропорт Ниццы, откуда рукой подать до большинства европейских автодромов, принимающих этапы чемпионата мира; замечательный климат — среднегодовая температура +16 °C и теплое море, с которого дует свежий бриз; изысканно-расслабленная атмосфера бытия (за исключением вышеупомянутых бюрократических замо-

Квартирка в Монако Антонио Пиццони явно больше по душе, чем домик в бразильской деревне

Выйдя на свой балкон на верхнем этаже, Мика может любоваться прекрасным видом и съесть собственноручно выращенный лимон. А бегать по пляжу Средиземного моря куда приятнее, чем по берегу Финского залива

А вот из квартиры Хайнца-Харальда Френтцена открывается вид на сплошные каменные джунгли

рочек) и прочее, и прочее... Но о главной причине большинство все же скромно умалчит: с 1869 года налоговая политика княжества не предусматривает прямого налогообложения постоянно проживающих на его территории. Потому-то Монако и манит людей со столь высокими доходами, как у гонщиков Формулы-1. Французам в этом смысле, правда, не повезло. Те из них, кто перебрался на постоянное жительство в Монако после 13 октября



1962 года или же не может доказать факт постоянного проживания на территории княжества в течение пяти лет, облагаются подоходным налогом в пользу Франции. Поэтому, например, Оливье Панису жить здесь никакого резона нет, как не было и Жану Алези.

А вот у Мики Хаккинена такой резон — да еще какой, учитывая высочайший уровень налогообложения в родной Финляндии, — был, потому-то он и перебрался сюда почти в самом начале своей карьеры в Формуле-1. Правда, сам Мика предпочитает объяснять свой переезд более романтичной причиной: именно здесь, в Монако, на вечеринке у общих друзей, а вовсе не в Финляндии, как можно было бы подумать, он в 1995 году познакомился со своей будущей супругой Эрьей, которая в то время работала в финском туристическом агентстве в Ницце. "К тому же финскими холодами я сыт по уши, а здесь тепло, да и на улицах не пристают", — простодушно добавляет Хаккинен.

Вообще, если судить по продолжительности общению с Микой в непринужденной атмосфере недавно прошедшего Гран При Монако, роль VIP-гостя ему явно больше по душе, чем оставленная профессия гонщика. В прежние времена из него — хмурого, озабоченного — бывало, слова не вытянешь, а сейчас он расслаблен и валяжжен, даже весел, что совершенно непривычно. "А, привет! — восклицает он, похлопывая по плечу и широко улыбаясь. — Как сам? Все работаешь? А я вот отдыхаю". Финский юмор — он и в Монако финский юмор.

Раньше Мика жил в многоэтажной башне в Ла-Кондамине, портовом (в данном случае, отнюдь не рабочем) районе Монако, но с уходом из Формулы-1 поменял и квартиру на более просторную, солидную и исключительно пафосную. Он — единственный гонщик Ф-1,



живущий в наиболее престижном и заповедном районе — непосредственно в самом “городе” Монако (Monaco-Ville), — там же, где живет княжеская семья и самые богатые и высокопоставленные люди княжества. Более того, Хаккинен один из очень немногих, считанных особ, в буквальном смысле “приближенных к государю-императору”, — то есть живущих по соседству с монаршей семьей. На главной, Дворцовой площади Монако расположен княжеский дворец и в числе всего четырех других домов (главным образом, государственного назначения) — трехэтажный особняк, на верхнем этаже которого и находится квартира Мики. Дворец охраняет почетный караул гвардейцев, а подъезд, ведущий в квартиру экс-гонщика, — полицейский в белых перчатках, строго вопрошающий: “Господин Хаккинен назначил вам встречу? Назовите вашу фамилию”. Так что гоголевская затравка к этому материалу, как уже говорилось, — подлинная правда. И Мика, и Стефани выходят на одну и ту же площадь, чтобы сесть в машину. Хотя, если не знать их в лицо, и не обратишь на них особого внимания. И он, и она — в джинсах. Он садится, хоть и в Mercedes, но самый скромный — А-класса, она и вовсе в VW Passat. Ни дать ни взять — самые обычные люди, а не двукратный чемпион Формулы-1 и не принцесса (пусть и непутевая) Монако.

леко не все узнают в спокойном папаше-блондине в голубых джинсах, белой рубашке и черных очках двукратного чемпиона мира.

С балкона прежней квартиры Хаккинена открывался прекрасный вид на поворот Sainte Devote и участок трассы между тоннелем и бассейном, и Мика, если бы сам не участвовал в гонках, мог бы наблюдать за их ходом прямо из дома, а до боксов и стартовой прямой ему было пару-другую минут пешего хода. Зато теперь от его дома недалеко до пэддока. Надо всего лишь пройти по небольшому ботаническому саду к океанографическому музею, возвышающемуся на самом краю скалы, спуститься на двух лифтах и эскалаторах метров на пятьдесят вниз, еще немного пройти мимо расположившихся на внутрискальной парковке временных “формульных” гаражей, вновь спуститься уже к самому морю — и он уже в пэддоке. Весь путь без спешки занимает минут пятнадцать. Тем же путем Мика с Эррей, взявшись за руки, идут и обратно. Это стоит увидеть: она шагает босиком, держа туфли в свободной руке, оба беззаботны, по-прежнему влюблены друг в друга и совершенно довольны жизнью. А с балкона их новой квартиры (того самого, на котором растет плодоносящее лимонное дерево) открывается прекрасный вид (см. фото в начале статьи) теперь уже не на гоночную трассу, а на одну из белеющих

яхтами бухт Монако. И на дом Дэвида Култхарда на ее противоположном берегу.

На другом берегу

Дэвид квартирует там же, где и большинство гонщиков Формулы-1, в Фонтвье, неподалеку от стадиона Луи II. Это, пожалуй, наиболее тихий, менее других посещаемый туристами район Монако. У Култхарда, как и у всех, тоже есть “благопристойная” версия его решения обосноваться здесь: “Я ведь родом из небольшого шотландского городка, а в Фонтвье царит та же атмосфера маленькой деревушки, поэтому мне нравится жить здесь. Многие скажут: “Да здесь же сплошной бетон!” Ну да, а в дни Гран При в Монако кругом



Не каждый может похвастать дружбой с принцем Альбертом. Дэвид — может. Но не хвастает

Собственная яхта — далеко не самое выгодное вложение денег. Но Дженсону Баттону на свою “Маленькую мисс” денег не жаль

У Мики в квартире — целая фотовыставка, посвященная Формуле-1

Вот закончит Хуан-Пабло париться в машине на трассе и тоже окунется в эту сладкую жизнь. До дома ведь — рукой подать...



Довольно часто, как рассказывает Хаккинен, он проводит время в компании с принцем Альбертом, но в детали Мика не вдается. “Он классный парень”, — по обыкновению скупко характеризует своего соседа финн. Рядом с домом Мики — ресторан Castlerock, в который он пару раз в неделю заходит с семьей отобедать или отужинать. Садится всякий раз за один и тот же столик с видом на площадь. В окружении посторонних людей Мика совсем не такой, как среди друзей и знакомых в пэддоке, — он сдержан, даже угрюм, в отличие от Эрри и сына Хьюго — уж тот дает шороху посетителям и официантам! Заказывает Хаккинен чаще всего традиционные финские блюда — лосося различного приготовления, густые супы. Внизу, с тыльной стороны его дома — детская площадка, где он частенько выгуливает Хьюго и собаку Тото. Вплотную к площадке примыкает ботанический сад, всегда полный туристов, но да-



еще и сплошные металлические ограждения и толпы людей... Но зато в остальные дни года здесь идеальная жизнь. Всего пять минут – и я в горах, где пару часов могу на велосипеде тренировать сердце, а потом еще пять минут – и я уже в современном тренажерном зале. Жить здесь легко и беззаботно”.

Но не скрывает шотландец и меркантильных соображений: “Как и многие, я искал место жительства, дающее возможность минимизировать налоговые выплаты. Для этого подошел бы и остров Мэн или Джерси, но меня как-то не грела перспектива жить посреди Ирландского моря или пролива Ла-Манш и добираться до всех других мест исключительно по воздуху или по воде. Поэтому я поселился в Монако. И по-прежнему живу в той самой квартире, которую увидел тогда первой”. (Дэвид перебрался на постоянное жительство в Монако в январе 1995 года, будучи еще партнером Дэмона Хилла по Williams.)

У Култхарда в Монако есть также собственный отель Columbus, который расположен в двух шагах от его апартаментов и квартиры его партнера по бизнесу и совладельца отеля, тоже шотландца Кена Маккалоха. Отель большой, высшего класса, отличается изысканным интерьером, в котором преобладают мягкие, теплые тона и африканские и азиатские мотивы в сочетании с простой элегантностью юга Франции. Стены украшают старые картины с видами Монако 30-х годов и citrusовые деревья в деревянных кадках. На деревянных же полках – французские книги по искусству и дизайну. В ресторане ощущается явное влияние шотландской кухни (сам Дэвид любит полакомиться здесь – тем более что бесплатно – гороховым супом и жареным морским окунем), и это привлекает богатых гурманов, тот же принц Альберт наведывается сюда откусать. Как и в случае с Хаккиным, Альберт и Дэвид – друзья, но Култхард, подобно своему бывшему партнеру по McLaren, не бравирует этой дружбой: “Да, в течение года мы несколько раз видимся и проводим время вместе,

и он очень мил и обаятелен, но я все же веду себя довольно сдержанно в его присутствии, как и подобает при общении с монаршей особой. Я всегда с уважением относился к старшим по возрасту и по званию – равно как и к своим работодателям. Я знаю разницу между ними и собой”.

Дэвида можно частенько встретить в расположенном в Фонтвьее же гипермаркете Carrefour – он, как простой смертный, заходит туда купить домой кое-какой еды. Именно тут, кстати, чаще всего и видятся живущие в Монако гонщики Формулы-1 в свободное от работы время, а также и продолжающие там жить “пенсионеры” – Кеке Росберг, Карлос Рейтеманн.

Совсем рядом с Дэвидом Култхардом обосновался Рубенс Баррикелло. В доме напротив – Джанкарло Физикелла. В соседнем квартале – Алекс Вурц и Дженсон Баттон. Чуть поодаль – Рикардо Зонта, ныне третий пилот команды Toyota.

В этом же районе жил прежде и Йос Ферстаппен, но недавно он перебрался поближе к родным краям, в Бельгию, купив дом неподалеку от Маастрихта и границы с Голландией. “У меня дети, им надо в школу, и я предпочитаю, чтобы они учились в Бельгии, да и моя жена оттуда родом, – поясняет он. – И вообще, место там гораздо более красивое и приятное, а большой просторный дом для меня куда предпочтительнее тесной квартиры”. Но немаловажным аргументом к обратному переезду было, сдастся, и то, что для лишившегося после неожиданного прошлого года увольнения из Arrows высоких “формульных” заработков голландца налоговые льготы потеряли смысл, а жизнь в Монако оказалась дорогой...

Еще раньше Ферстаппена, впрочем, так же поступили и оба Шумахера. Старшему после прибавления в семье стало тесно в Ла-Кондамин, и он предпочел суетному средиземноморскому побережью простор, чистый воздух и покой швейцарской деревушки. Младшему, по его словам, в отличие от Култхарда, жить в “деревенском” Фонтвьее было

невыносимо скучно, и он перебрался поближе к друзьям в более веселый австрийский Зальцбург.

Любопытно, что Ральф Шумахер, Педро Паоло Диниц, Джонни Херберт и Хайнц-Харальд Френтцен долгое время жили вообще в одном доме, но, как вспоминает Херберт, “никогда по-соседски не виделись, поскольку, возвращаясь из очередной поездки, забивались каждый в свою нору и решали какие-то свои проблемы”. Кстати, далеко не у всех живущих у самого синего моря гонщиков, как у Култхарда или Баттона, есть собственные яхты. Тот же Херберт по этому поводу замечает: “Яхта? Ну нет, я не сторонник таких огромных напрасных затрат – ведь яхты с каждым годом обесцениваются даже стремительнее, чем машины”.

Нет своей яхты и у Френтцена. В числе его любимых хобби – занятия куда менее пафосные: езда по окрестностям Монако на горном велосипеде и фитнес.

В этом году число гонщиков Формулы-1, живущих в Монако, пополнили еще двое, оба бразильцы – Кристиано да Матта и Антонио Пиццония. Ну а дольше всех – уже скоро четверть века (!) – здесь живет Жак Вильнев, перебравшийся сюда из Канады еще в детстве вместе с отцом, когда тот гонялся в Ф-1. Здесь же живет и мать Жака и его сводная сестра. Сам Жак занимает большую квартиру в многоэтажном доме в Монте-Карло, неподалеку от дивного местного пляжа (ближе всех к нему живет Ярно Трулли). Возвращаясь из поездок домой, он предпочитает одиночество, скрашенное обществом его невесты Элли, поэтому не слишком часто появляется на улице, предпочитая дышать свежим воздухом на своей яхте, но регулярно заходит в магазин FNAC поохотиться за новыми компакт-дисками и компьютерными играми, посещает французские рестораны и своего друга Култхарда. Но последнего – не часто. Все-таки от Монте-Карло до Фонтвьеа – аж три с лишним километра, причем по скалам. По меркам Монако – это страшно далеко.

Борис Мурадов



Гран При Канады

ТРИ С ПЛЮСОМ

Соперничество внутри "большой тройки" набирает обороты. По числу технических новинок, привезенных в Канаду, первенствовали McLaren и Ferrari, но самый существенный прогресс был достигнут командой Williams, которая перед отправкой за океан провела серию тестов в Монце. В Jordan также появилось новшество, позаимствованное, впрочем, у Ferrari.

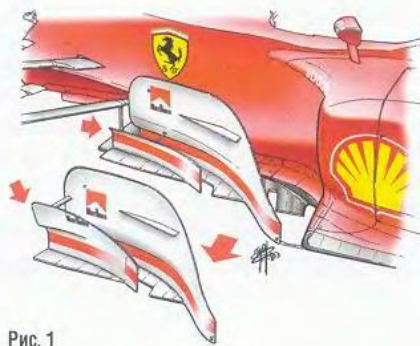


Рис. 1

Ferrari

На F2003-GA дебютировала форсированная версия двигателя. Кроме того, изменилась конфигурация deflectors за передними колесами (рис. 1). Теперь высота их наружной секции заметно уменьшена. Также новую форму получила вспомогательная плоскость заднего антикрыла с тремя основными плоскостями. Следует отметить интересный факт: впервые в сезоне использовались тормозные диски производства Carbon Industrie, обычно устанавливаемые только на Williams. Речь идет о дисках прошлогоднего образца, тогда как их новый вариант в Канаде был зарезервирован за командами Williams и Sauber (последняя обычно отдает предпочтение дискам Brembo).

McLaren

Продолжается трансплантация элементов конструкции MP4-18 на MP4-17D. Вслед за сдвоенными deflectors, за передними колесами и задним антикрылом (кстати, в Канаде его заменили на прежнее) последовала передняя подвеска. Тормозные суппорты, изначально располагавшиеся горизонтально внизу, заняли традиционное боковое положение. Появились и "барабаны" с внутренней стороны тормозных дисков. McLaren оставалась единственной командой, которая не использовала эти аэродинамические элементы, введенные Ferrari два года назад. Отличительной особенностью задней подвески MP4-17D (рис. 2) является наличие мощной

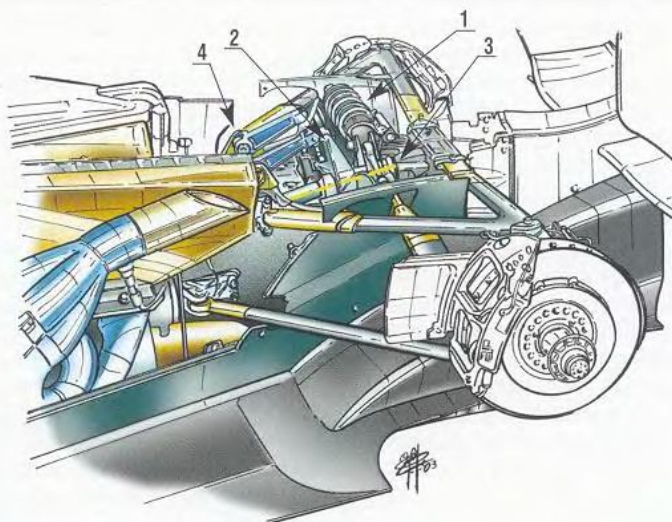


Рис. 2

титановой пружины (1), смонтированной коаксиально с третьим, поперечно установленным амортизатором. Два других, вертикально размещенных амортизатора соединены с роковым рычагом (2), через который проходит торсион (3), большей частью "утопленный" в картер коробки передач, как на машинах команд Ferrari и Williams. Стабилизатор поперечной устойчивости (4) смонтирован у передних узлов крепления верхних рычагов подвески. Переднее антикрыло вместо двух вспомогательных плоскостей получило одну с увеличенной хордой.

Williams

На машинах, подготовленных для субботней тренировки, устанавливалось новое заднее антикрыло. С тремя основными плоскостями, размещенными по традиционной схеме, соседствовала изогнутая вспомогательная, на задней кромке которой к тому же имелась зубчатая закраина (рис. 3). В прошлом году подобный элемент можно было видеть на переднем антикрыле McLaren. Вновь использовались тормозные диски производства Carbon Industrie с контактными поверхностями двух типов, способствующие более эффективному замедлению в начальной фазе торможения. Очень компактна конструкция задней подвески FW25 (рис. 4), в которой впервые в истории Williams вместо коаксиальных пружин использовались

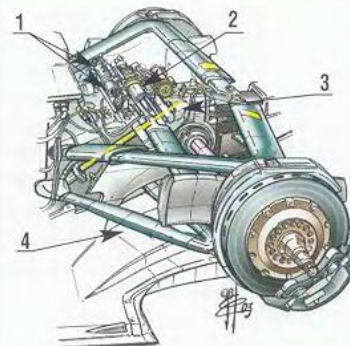


Рис. 4

торсионы (3). Они установлены под наклоном и проходят внутри картера коробки передач. Над ним смонтированы и три амортизатора (1, 2).

Jordan

Jordan — первая из команд, скопировавшая сдвоенные "барабаны" тормозных дисков (рис. 5), которые дебютировали на Ferrari F2003-GA в Испании. Однако уникальность схеме придает расположенные горизонтально внизу тормозные суппорты. Сдвоенные "барабаны" длительное время опробовали в ходе пятничной тренировки, но затем было решено вернуться к традиционному варианту.

Джорджо Пиола
Рисунки автора

Рис. 3

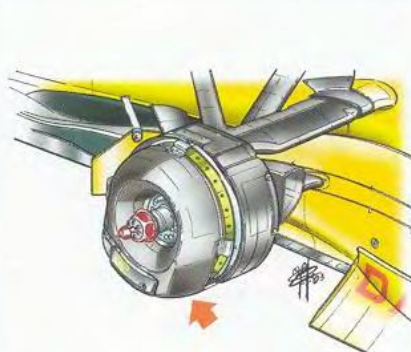
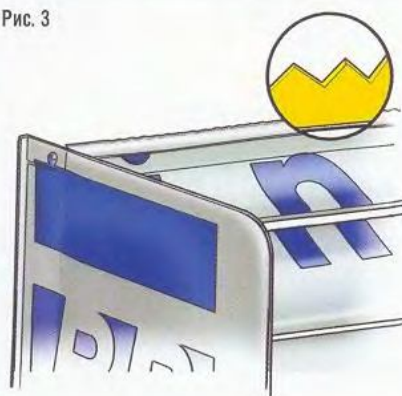


Рис. 5

Гран При Европы

“ВОЗВРАЩЕНИЕ” В МОНАКО

Трасса “Нюрбургринг” относится к числу тех, где требуется значительная прижимная сила. Неудивительно, что большинство команд так или иначе вернулось к техническим решениям, использовавшимся во время Гран При Монако.

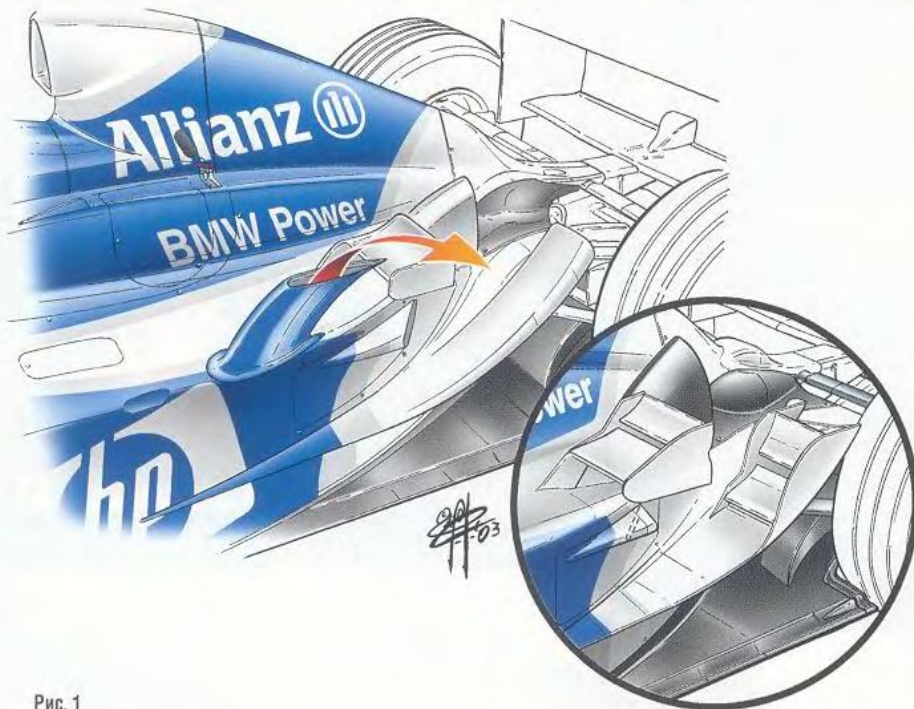


Рис. 1

Ferrari

Все три F2003-GA имели смешанную аэродинамическую конфигурацию. Передние и задние антикрылья были того же типа, что и в Монако, но одновременно использовались deflectors за передними колесами, дебютировавшие в Канаде. Однако вместо тормозных дисков производства Carbon Industrie на машинах вновь появились привычные диски Brembo. Причем Шумахер, как нередко случалось и раньше, выбрал вариант с увеличенными отверстиями вентиляционных каналов. Применялась новая смазка в коробке передач.

Williams

Бипланная схема “миниканделябров” и deflectors перед задними колесами сменилась монопланной (рис. 1). Видоизмененные

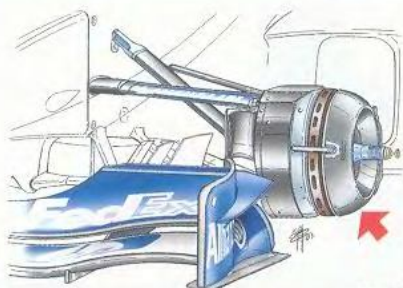


Рис. 2

“дымоходы” по примеру Renault, Sauber и Jordan установлены не строго вертикально, а с наклоном наружу. В течение всего уик-энда использовались выполненные в стиле Ferrari двойные “барабаны” (рис. 2) вокруг тормозных дисков. В распоряжении Монтой было новое шасси FW25-7.

McLaren

Использовались не только антикрылья того же типа, что и в Монако, но вновь была востребована передняя подвеска с тормозными суппортами, расположенными горизонтально вниз. Новая схема, опробованная в Канаде, якобы не пришлась по вкусу пилотам.

Renault

Использовались два варианта заднего антикрылья. Один, с вынесенной далеко назад вспомогательной плоскостью, был “засвечен” в Монако, тогда как другой имел традиционную схему с плоскостью, расположенной у передней кромки торцевых пластин. Дебютировала очередная, более мощная модификация французского двигателя.

Sauber

Новое заднее антикрыло – “фотокопия” того, что устанавливается на McLaren с начала сезона (рис. 3). Основная плоскость с сильно приподнятыми периферийными зонами (1)

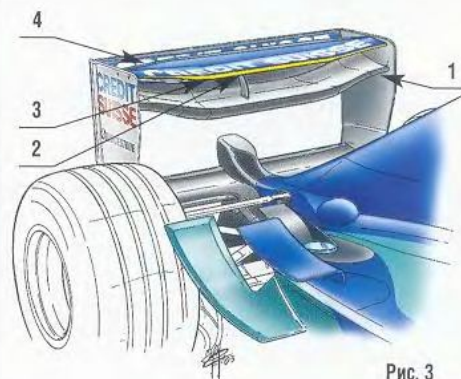


Рис. 3

соединяется с вспомогательной плоскостью (2). Как и на McLaren MP4-17D, расположенная в верхней части корба антикрыла плоскость имеет стреловидную форму (3) и сложно профилирована (4).

Jordan

Сдвоенные “барабаны” вокруг тормозных дисков, испытывавшиеся в Канаде, не были востребованы. Команда концентрирует усилия на подготовке машины версии “B”, дебют которой должен состояться в Сильверстоуне.

BAR

Использовалось новое переднее антикрыло. Заднее было того же типа, что и в Монако. Слегка видоизменилась конфигурация боковин в зоне перед задними колесами.

Minardi

В распоряжении итальянской команды имелись 4 варианта переднего антикрыла с различными торцевыми пластинами и вспомогательными плоскостями и 2 варианта заднего антикрыла. Один из них, достаточно традиционный, устанавливался на машине Ферс-

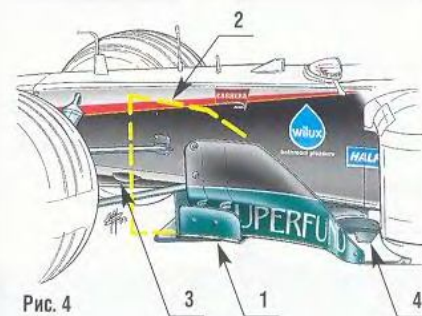


Рис. 4

таппена. Уилсон опробовал новые, более низкие deflectors за передними колесами (на рис. 4 стрелкой 2 обозначена конфигурация щитков, сохраненных на машине Ферстаппена) с дополнительным элементом (1) в стиле Ferrari и Renault. На днище Minardi PS03 заметны наплывы (3) в зоне, где находятся ступни пилотов, тогда как у основания боковых воздухозаборников можно видеть небольшие крылышки-deflectors (4).

Toyota

Дебютировала очередная версия японского двигателя, мощность которого вплотную приблизилась к 900 л.с. Переднее антикрыло получило дополнительную плоскость новой конфигурации.

Джорджо Пиола
Рисунки автора

Гран При Франции

ФРАНЦУЗСКИЕ МИНИАТЮРЫ

Короткий антракт между Гран При Европы и Франции не оставил командам временного пространства для серьезного обновления "реквизита". На трассе "Маньи-Кур" инженерное творчество ограничилось малыми формами.

Ferrari

Машины Шумахера и Баррикелло имели разную настройку подвески. Сзади на машине немецкого гонщика устанавливались удлиненные торсионные выступавшие над кожухом мотора. Также Шумахер избрал тормозные диски с увеличенными отверстиями каналов охлаждения. На нижней поверхности переднего антикрыла F2003-GA (рис. 1) имелись продольные дефлекторы (2), служащие для увеличения прижимной силы. Обращает на себя внимание наличие ножевидной зоны (1) с обеих сторон торцевых пластин. На задней кромке вспомогательной плоскости присутствовали небольшие треугольные закраины (3).

Renault

В очередной раз была изменена конфигурация торцевых пластин переднего антикрыла

Рис. 3

(рис. 2). Ножевидная зона с внешней стороны шайб, получившая изгиб ближе к задней кромке перед Гран При Сан-Марино (см. врезку), теперь стала выпуклой по всей длине. Эта мера призвана увеличить прижимную силу и упорядочить воздушные потоки. Сдвоенный дефлектор на внешнем торце шайб получил более сложную форму. Были опробованы три варианта заднего антикрыла: традиционное, создающее большую прижимную силу; использовавшееся на трассе "Нюрбургринг" и в Монако (во Франции устанавливалось в дождь) и, нако-

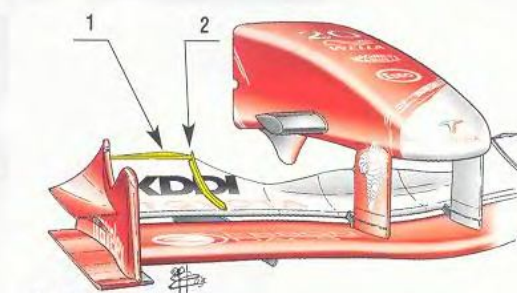


Рис. 4

нец, антикрыло с изогнутыми плоскостями, подготовленное для Гран При Бразилии. Последним и были оснащены машины в квалификационной и гоночной конфигурации.

Sauber

Sauber — единственная команда, остановившая выбор на тормозных дисках (Brembo) толщиной 25 мм, в то время как все остальные в квалификации и гонке использовали диски толщиной 28 мм.

BAR

Использовавшееся в Монако заднее антикрыло (рис. 3) было модифицировано. Появилась изогнутая нижняя плоскость (1) с переменной хордой (2) в стиле Jordan.

Toyota

Переднее антикрыло получило новую вспомогательную плоскость (рис. 4). С верхней стороны на ней закреплены вертикальные дефлекторы (2) по типу тех, что два года назад использовались Jordan во время Гран При Венгрии. Эти элементы призваны уменьшить турбулентность воздушных потоков, направленных к центральной части машины. Также на задней кромке периферийной зоны вспомогательной плоскости появились треугольные закраины (1).

Джорджо Пиола
Рисунки автора

Рис. 1

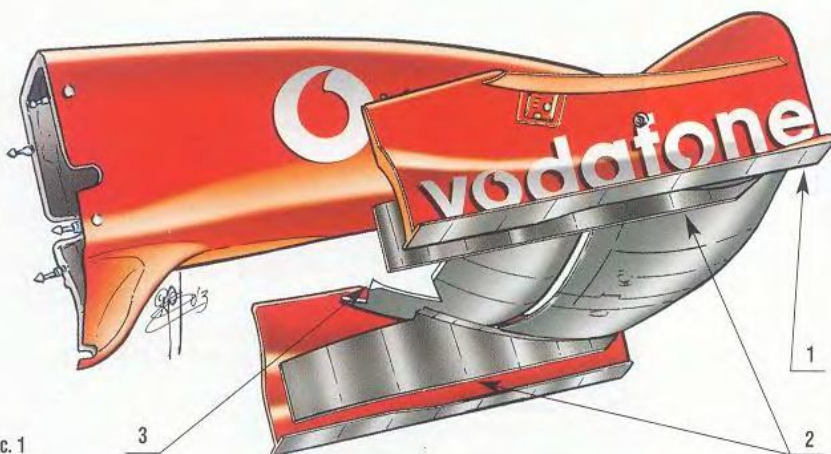
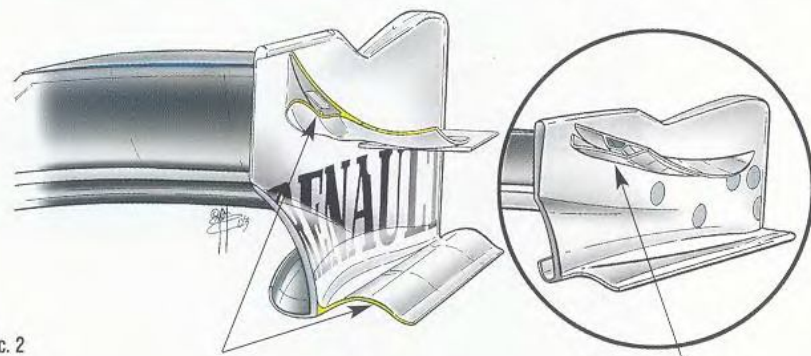


Рис. 2





ХОЛОДНЫЙ ДУШ

Два этапа международной Ф-3000 в Германии и Франции, прошедшие с недельным перерывом на экваторе сезона, получились столь непохожими, словно это вообще были гонки двух разных чемпионатов.

В Нюрбург "младшая сестра" "королевы автоспорта" приехала порядком отдохнувшей после четырехнедельного перерыва, разделявшего этапы в Монако и Германии. И хотя соотношение сил за этот неполный месяц ничуть не изменилось, было заметно, что пилоты соскучились по гонкам. Уж слишком рьяно некоторые рвались в бой.

Первую неожиданность преподнесла квалификация. Если первый ряд стартового поля, на котором разместились Вирдхайм и Сперафико, выглядел более или менее привычно, то лишь 14-е место на старте вице-чемпиона Ф-3000 Джорджо Пантано стало настоящей сенсацией. Ни на тренировке, ни в квалификации инженеры Durango так и не смогли подобрать приемлемых настроек, в результате итальянец уступил лидеру чемпионата и обладателю поула более полутора секунд, что, казалось бы, делало первую позицию Вирдхайма в чемпионате неизбежной. Но гонка поставила все с ног на голову.

Вирдхайм выиграл старт, но через несколько сотен метров Рикардо Сперафико при попытке обгона на выходе из комплекса поворотов Mercedes-Arena снес пилоту Arden переднее антикрыло, а сам отправился переплывать зоны безопасности "южной петли" "Нюрбургринга". После визита в боксы оба продолжили гонку, но уже в самом конце "каравана". В лидеры вышел Энрико Токкачело. Пантано благодаря этой аварии и нескольким обгонам на старте поднялся сначала на девятое, а на четвертом круге, после столкновения в первом повороте Фризахера и Белла, и на

седьмое — очковое место. Все складывалось для итальянца неплохо. Но и ему в итоге не хватило выдержки. На седьмом круге Джорджо слишком резко атаковал бордюр в перестроенной с легкой руки Михаэля Шумахера "эске" NGK, сломав о пластмассовый столбик внутри поворота переднее антикрыло своей Lola. Но на этом неприятности Пантано не кончились. Через полкруга по дороге в боксы его лишенный прижимной силы автомобиль развернуло в повороте Ford, после чего в Джорджо едва не влетел его же собственный партнер по Durango Рафаэле Джанмария. С грехом пополам итальянец добрался-таки до боксов и даже сумел после этого продолжить гонку, но уйти с последнего места уже не смог и предпочел вернуться в боксы за два круга до финиша, дабы избежать мутной процедуры взвешивания и прохождения технического контроля.



После разворота в Ford в Пантано едва не влетел его собственный партнер по команде

В итоге ни один из трех лидеров сезона до очковой зоны в Нюрбурге не добрался, однако гигантский отрыв Вирдхайма в чемпионате все же значительно сократился, поскольку поднявшиеся на подиум Токкачело, Кьеза и Лиуцци смогли не только приблизиться к шве-

Столкновение с Патриком Фризахером в Нюрбурге лишило Таунсенда Белла реальных надежд на пьедестал



ду, но и подвинуть Пантано и Сперафико. Правда, как оказалось, ненадолго.

Изобиливавшая авариями нюрбургская гонка подействовала на трио фаворитов как холодный отрезвляющий душ, и через неделю во Франции от их безрассудной лихости не осталось и следа. Вся троица на этот раз разместились на двух первых рядах стартового поля, да в том же порядке благополучно и добралась до финиша. Разве что Сперафико променял свое четвертое место на третье благодаря сходу Яниша. Гонка в Маны-Куре вообще получилась на редкость монотонной

(после старта за все 35 кругов зрители смогли увидеть только три обгона, да и те в борьбе за места далеко позади очковой зоны), оставив весьма тягостное впечатление неудавшегося спектакля.

Но хочется надеяться, что эти два этапа, обрамлявшие собой экватор чемпионата, не станут отражением двух его половин и после увлекательной первой части первенства Ф-3000 вторая половина сезона не выдастся столь же скучной, как французская гонка.

Владимир Маккавеев



Призеры французского этапа:
Вирдхайм, Пантано, Сперафико

5-й этап 27-28/06/2003

Автодром "Нюрбургринг", Нюрбург, Германия
Дистанция: 30 кругов/154.423 км

Гонщик	Команда	СП	Время
1 Э. Токкачело	Super Nova	3	55'17.457
2 В. Лиuzzi	Red Bull Jr	5	+0.483
3 Н. Кьеза	Den Bla Avis	10	+14.530
4 Я. Шредер	Superfund-ISR	9	+26.412
5 Д. Хилл	Super Nova	7	+26.777
6 Я. Яниш	Superfund-ISR	12	+27.090
7 Р. Джанмария	Durango	16	+41.429
8 Дж. ван Хойдонк	Astromega	8	+44.221
9 Ф. Гиблер	Den Bla Avis	11	+44.384
10 Т. Шмидт	Astromega	13	+44.896
11 З. Баумгартнер	Coloni	15	+45.415
12 У. Лэнгхорн	BCN	17	+1'06.277
13 Б. Вирдхайм	Arden	1	+1'19.217
14 Р. Сперафико	Coloni	2	+1'22.209
15 В. Скаццеллати	BCN	18	+1 круг
16 Дж. Пантано	Durango	14	НФ
НК Т. Белл	Arden	6	НФ(авария)
НК П. Фризахер	Red Bull Jr	4	НФ(авария)

ПП: Б. Вирдхайм – 1'48.123; БК: Б. Вирдхайм – 1'49.026/14

6-й этап 04-05/07/2003

Автодром "Маны-Кур", Невер, Франция
Дистанция: 35 кругов/154.201 км

Гонщик	Команда	СП	Время
1 Дж. Пантано	Durango	1	53'23.683
2 Б. Вирдхайм	Arden	2	+4.798
3 Р. Сперафико	Coloni	4	+17.014
4 В. Лиuzzi	Red Bull Jr	5	+29.175
5 Т. Шмидт	Astromega	6	+32.107
6 Дж. ван Хойдонк	Astromega	10	+32.809
7 Я. Шредер	Superfund-ISR	7	+43.981
8 Р. Джанмария	Durango	15	+49.803
9 З. Баумгартнер	Coloni	9	+59.142
10 Д. Хилл	Super Nova	13	+59.768
11 П. Фризахер	Red Bull Jr	8	+59.975
12 Т. Белл	Arden	11	+1'01.678
13 Э. Токкачело	Super Nova	14	+1'03.423
14 У. Лэнгхорн	BCN	17	+1 круг
15 В. Скаццеллати	BCN	18	+1 круг
НК Н. Кьеза	Den Bla Avis	12	НФ(авария)
НК Я. Яниш	Superfund-ISR	3	НФ(авария)
НС Ф. Гиблер	Den Bla Avis	16	

ПП: Дж. Пантано – 1'28.888; БК: Дж. Пантано – 1'30.924/5;
СП – стартовая позиция

Положение в личном зачете:

Пилот	Очки
1 Б. Вирдхайм	42
2 Дж. Пантано	26
3 Э. Токкачело	24
4 В. Лиuzzi	23
5 Р. Сперафико	22
6 Н. Кьеза	19
7 Я. Яниш	13
8 Я. Шредер	13
9 Р. Джанмария	11
10 П. Фризахер	8

Положение в командном зачете:

Команда	Очки
1 Arden International	47
2 Durango	37
3 Red Bull Jr Team F3000	31
4 Coloni Motorsport	28
5 Super Nova Racing	28
6 Superfund-ISR-Charouz	26
7 Den Bla Avis	20
8 Team Astromega	12
9 BCN F3000	5
10 Brand Motorsports	0

Лучшие ощущения

Бальзам после бритья
NIVEA for Men

Для мужчин, способных
позаботиться о себе



Товар сертифицирован

15/06/2003

Монтерей, Калифорния, США
Автодром "Мазда Лагуна-Сека Рейсвей"

Дистанция: 3,602x87=313,374 км



НАСТОЯЩИЙ ЧЕМПИОНАТ

Больше, чем один

"Единица – вздор, единица – ноль", – писал Владимир Маяковский. Скорее всего, мексиканец Мишель Журден не изучал в школе произведения классика советской поэзии, поэтому не знал этого. Team Rahal в 2003 году выставила по одному пилоту как в Champ Car, так и в IRL. И лидирующее положение ее гонщика в серии выглядело явным вызовом "полноценным" командам, то есть тем, в составе которых заявлены два гонщика. Например, беспорный прошлогодний фаворит Newman/Haas Racing пригласил в этом сезоне сразу двух незаурядных пилотов – Себастьяна Бюнду и Бруно Жункейру. Еще более сильная пара сложилась в Forsythe Racing. Пол Трейси и Патрик Карпентье до этапа в Монтерее представляли собой классический дуэт командного лидера и рабочей лошади. Но даже такие "лошади" иногда взбрыкивают.

"Лагуна-Сека" считается одним из лучших автодромов Америки и более подходящим для пилотов, получивших свое гоночное образование в Европе. Перепады высот, набор сложных поворотов и скоростных прямых – здесь есть все, что делает гонку увлекательной. И если соберется подходящая компания, то публике скучать не придется. Первыми, еще на утренней тренировке в пятницу, повеселили зрителей Мишель Журден и Алекс Тальяни. Выехав колесо в колесо с пит-лейн, они так и прошли несколько поворотов "газ" в пол, пока мексиканец не прижал машину канадца к обочине, так что тому пришлось совершить небольшую прогулку по гравию. Хотя позже оба гонщика все происшествие обернули в шутку, было видно, что лидер общего зачета настроился на решительный бой. Побеждавший здесь четырежды Бобби

Рейхол хорошо знал эту трассу и помог своему подопечному подобрать нужные настройки на квалификацию. Как оказалось, шеф немного перестарался. После технической проверки, показавшей, что автомобиль Журдена на несколько килограммов легче положенного, пол мексиканца был аннулирован и ему пришлось стартовать с 13-го места.

А с первой позиции гонку начинал Карпентье. Тут-то и проявился его горячий нрав. Еще до старта он показал своему напарнику, что не намерен уступать. Трейси едва не выкинул своего соотечественника с трассы, сам чуть не потеряв машину. Хорошо еще, что из-за этого старт гонки отложили на круг. Успокоившись, канадцы (на фото сверху Карпентье и Трейси борются с Тальяни) решили выснить отношения потом.

"Потом" наступило уже на 24-м круге, когда пришла пора первой дозаправки. Обе бригады механиков великолепно справились со своей работой, вытолкнув машины напарников почти одновременно. В первый поворот

они влетели вместе, но у Карпентье позиция оказалась лучше. За лихой парочкой угнаться смог только Жункейра, но вклиниваться в междусобойчик бразилец не спешил. И правильно делал. Зная характер Трейси, стоило подождать его более решительных и необдуманных действий.

Пол держался до второго пит-стопа, но затем его понесло. Сначала на пит-лейн канадец врезался в колеса, приготовленные для Фернандеса. Избежав серьезных повреждений, он бросился за уходящим в отрыв напарником, но через несколько кругов слишком широко зашел в самый сложный шестой поворот и вылетел с трассы, пропустив вперед Жункейру. Трейси попытался было перехитрить соперников тактически, заехав на последнюю дозаправку раньше всех, но тщетно: финиш разыграли Патрик и Бруно – Карпентье стоило больших трудов отстоять свою четвертую победу в карьере и первую в сезоне.

Портлендская порка

"Он не только не умеет ездить, но еще и мешает это делать другим!", "Неужели ему все позволено?" – много нелестных слов высказали гонщики в адрес Пола Трейси после пятничной квалификации в Портленде. В сложных дождевых условиях пилот Forsythe Racing по крайней мере троем соперникам испортил лучший круг, а Алекса Тальяни чуть не отправил напрямик в отбойник (на фото внизу канадец после столкновения). Но Трейси не из тех людей, кто спокойно переносит критику. "Засуньте свое недовольство туда, куда редко заглядывает солнце", – принимая боксерскую стойку, ответил Пол. И совершенно спокойно применил приемы, отработанные в квалификации, уже в гонке.

В прошлом за свои проделки Трейси не раз подвергался штрафам, как денежным, так и очковым. На этот раз судьи почему-то пожалели канадца. Может быть, из-за того, что косвенным виновником случившегося стал официальный стартер серии Джей Ди Уилбор. Четыре раза он пытался дать сигнал к началу гонки и четыре раза откладывал старт еще на круг из-за путаницы в нестройных порядках машин. В результате на пятый раз он все-таки опустил зеленый флаг, но



22/06/2003

Портленд, Орегон, США
Автодром "Портленд Интернэшнл Рейсвей"

Дистанция: 3,169x100=316,9 км

05/07/2003

Кливленд, Огайо, США Аэропорт "Бурк Лейкфронт"

Дистанция: 3.389x115=389,735 км



очень не вовремя: как раз перед этим Мишель Журден обогнал обладателя поула Трейси. Связавшись с командой (Джерри Форсайт безуспешно пробовал опротестовать старт), канадец понял, что восстанавливать справедливость придется самому.

Грозовые тучи нависли над автодромом как в прямом, так и в переносном смысле. Перед грозой природа замерла. Замерли и гонщики, вернее, их позиции на трассе. Лишь Бруно Жункейра, словно буреви́стник, поднимался со своего одиннадцатого места на старте все ближе к источнику потенциальной опасности — паре лидеров. Но и он в конце концов остановился на пятом месте.

И буря грянула! Первые капли дождя упали на асфальт, когда гонщикам пришла пора второй раз пополнить запас топлива. Механики Пола Трейси, чей гараж оказался ближе к выезду с пит-лейн, отследили, когда Журден закончит дозаправку, и, моментально среагировав, вытолкнули машину своего пилота прямо перед носом Lola мексиканца. Мишелю пришлось экстренно тормозить. Но и пилотирование Трейси трудно было назвать идеальным. В повороте "Фестиваль" он допустил ошибку, и Журден тут же попытался опередить канадца. Надеяться, что Пол пропустит одного и того же гонщика дважды, было наивно. Трейси направил нос своей машины в бок автомобиля Журдена и, развернув его, поехал дальше, оставив мексиканца посреди трассы с заглушим мотором.

Однако Трейси так и не смог выиграть этот этап. Очередная ошибка канадца в повороте за несколько кругов до финиша — и Адриан Фернандес впервые с 2000 года поднялся на верхнюю ступеньку пьедестала. А для Трейси неплохим утешением за упущенную победу стало возвращение в лидеры общего зачета.

Кливленд делает историю

Это выражение появилось еще в 60-е годы прошлого века, когда в этом городе впервые в Соединенных Штатах мэром был избран чернокожий. На этот раз в Кливленде впервые в истории Champ Car провели ночную гонку на автодроме дорожного типа. Если учесть, что "Бурк Лейкфронт" — не постоянная трасса, а временно переоборудованный для гонок аэродром, то историческая значимость события возрастает еще больше.

Для Пола Трейси гонка в Кливленде стала двухсотой в CART. Правда, поздравления с юбилеем перемежались с традиционными упреками в неспортивном поведении, но теперь упоминать стали еще и его напарника Патрика Карпентье. Заговорили даже о некой командной тактике. Как бы то ни было, но в очередной раз в первой квалификации быстрейшим оказался Трейси. А вот вторую квалификацию выиграл Себастьян Бюрд.

"Настоящий чемпионат только начинается", — так говорят о летнем отрезке в календаре CART. "Хочется в это верить", — французский новичок серии перед стартом с трудом сдерживал эмоции. Две предыдущие гонки

Себастьян не смог закончить из-за механических проблем. В Кливленде его машина сменила традиционную для Newman/Haas Racing черную окраску на красно-белую — цвета своего нового спонсора, компании McDonald's. "Будем считать, что траур по моим неудачам снят", — пошутил Бюрд.

Французу едва не пришлось жалеть о своих словах сразу же после старта. Как всегда настырный Трейси опасным маневром проскочил вперед в первом повороте, и Себастьян лишь чудом избежал портлендской участи Мишеля Журдена. Похоже, что все уже хорошо усвоили — с Трейси лучше не связываться, а подождать, пока он ошибется сам. Хотя этого можно и не дожидаться. Канадец иногда выдает просто блестящие гонки. Но на этот раз Трейси вновь, как и на подобной ночной гонке в Милуоки, подвела команда.

Первая половина дистанции запомнилась лишь входящим в привычку стартовым беспорядком да опять-таки традиционным перемещением вверх-вниз тех или других гонщиков. На этот раз среди счастливиц, кроме

Трейси, оказался и Жункейра (на фото сверху), перебравшийся с пятого на третье место. Не повезло Журдену: в кутерьме его затолкали и отбросили на последнее место. Хорошо, что осталась цела машина. Чтобы вернуться на исходное шестое место, ему понадобилось ровно полгонки, но, чтобы выиграть, другой половины не хватило.

Победитель определился на втором пит-стопе. Механики Forsythe сработали на секунду медленнее бригады Newman/Haas, и Бюрд оставил Трейси позади. Когда до финиша оставалось всего три круга, а отрыв от преследователей достиг одиннадцати секунд, Себастьян позволил себе расслабиться, и это едва не стоило ему победы. Очередной круговой, Фернандес, перестарался, пытаясь освободить дорогу лидеру, и слишком сильно нажал на тормоза. После контакта переднее антикрыло на машине француза еле держалось. От очередного обидного схода Бюрд спасли Джимми Вассер, заглушивший на прямой, и появление желтых флагов.

Дмитрий Ситник



СП	Пилот	Команда	Время
1	3	А. Фернандес	Fernandez Racing 1:56'16.626
2	1	П. Трейси	Player's Forsythe + 2.273
3	11	Б. Жункейра	Newman/Haas Racing + 8.585
4	5	А. Тальяни	Rocketsports + 4.457
5	6	О. Сервия	Patrick Racing + 10.027



Grand Prix of Monterey

СП	Пилот	Команда	Время
1	1	П. Карпентье	Player's Forsythe 1:48'11.023
2	2	Б. Жункейра	Newman/Haas Racing + 0.844
3	3	П. Трейси	Player's Forsythe + 28.575
4	13	М. Журден	Team Rahal + 40.819
5	6	М. Хаберфельд	Conquest Racing + 42.112

The G.I. Joe's 200

СП	Пилот	Команда	Время
1	1	С. Бюрд	Newman/Haas Racing 2:03'51.974
2	2	П. Трейси	Player's Forsythe + 2.241
3	5	Б. Жункейра	Newman/Haas Racing + 2.978
4	3	П. Карпентье	Player's Forsythe + 7.837
5	8	М. Домингес	Herdez Competition + 8.235

US Bank presents the Cleveland Grand Prix

СП	Пилот	Команда	Время
1	1	С. Бюрд	Newman/Haas Racing 2:03'51.974
2	2	П. Трейси	Player's Forsythe + 2.241
3	5	Б. Жункейра	Newman/Haas Racing + 2.978
4	3	П. Карпентье	Player's Forsythe + 7.837
5	8	М. Домингес	Herdez Competition + 8.235

Положение в чемпионате после 9-го этапа

Пилот	Очки	Пилот	Очки	Пилот	Очки
1	П. Трейси 117	8	М. Домингес 61	15	Р. Хантер-Рей 14
2	Б. Жункейра 109	9	А. Тальяни 51	16	П. Лемарье 8
3	М. Журден 97	10	Д. Мэннинг 45	17	Ж. Каматиас 6
4	П. Карпентье 82	11	М. Хаберфельд 41	18	Р. Лавин 6
5	С. Бюрд 74	12	Дж. Вассер 38	19	А. Йонг 4
6	О. Сервия 66	13	Р. Морено 31	20	Б. Херта 2
7	А. Фернандес 65	14	Т. Монтейру 15	21	М. Палис 1



15/06/2003

Пайкс-Пик, Колорадо, США
Автодром "Пайкс-Пик
Интернэшнл Рейсвей"

Дистанция: 1,609x225=362,025 км

БОЛЬШОЙ СКАЧОК

Надежный ориентир

После победы в первой же гонке сезона новозеландский новичок IndyCar Скотт Диксон как-то потерялся. Трижды подряд поломки и аварии не давали пилоту Chip Ganassi Racing финишировать. И только на предыдущем этапе в Техасе Скотту удалось закончить дистанцию на шестом месте. Но в общем зачете он безнадежно отставал от лидера чемпионата Тони Канаана на 61 очко и занимал седьмое место.

Чем хороша очковая система IRL, так это возможностью середняку в одночасье превратиться в одного из фаворитов первенства. И это при том, что очки за первое место в гонке составляют всего 10% от общей суммы призовых баллов, в то время как в Формуле-1 – 26%. Хотя у быстрой смены турнирного положения тоже есть свои минусы: не успеет болельщик привыкнуть к одному фавориту, как его сменяет другой, а там уже и третий на подходе. Такая чехарда наблюдалась в прошлом году. Но в этом сезоне, несмотря на то что первые пять гонок выиграли пять разных спортсменов, все-таки есть один надежный ориентир для зрителей – Тони Канаан.

Майкл Андреtti на посту шефа команды, однако, не спешил проявлять повышенное внимание к "первому номеру" своей "конюшни". Более того, перед стартом гонки в Пайкс-Пике он вызывал явно большую радость по поводу возвращения на трассу травмированного Дарио Франкитти, чем очередному поулу Канаана. Шотландец, хоть и не долечил поврежденную спину, но уговорил врачей серии разрешить ему выйти на старт.

Гонка началась с быстрой атаки двух пилотов Team Penske на позицию Канаана (фото вверху). В результате Хелиу Каштру-Невеш и Жиль де Ферран вышли в лидеры, меняя на этой позиции друг друга. После их заезда в боксы во главе гонки, по идее, должен был оказаться Томас Шектер. Но помехой южноафриканцу послужило столкновение на пит-лейн с Филиппе Жиаффоне. Виновником происшествия стал пилот Mo Nunn Racing. Не дождав-

шись, пока механики закончат дозаправку, он тронулся с топливным шлангом в горловине бака, а заметив ошибку, остановился прямо перед носом G Force Шектера. Машины не пострадали, но в лидеры Томас пробиться не смог.

Этот инцидент помог Скотту Диксону оказаться ближе всех к победе. Ему на хвост сел Канаан, но новозеландец стойко держался за свой шанс выиграть вторую гонку чемпионата. Его Dallara заметно отклонялась от идеальной траектории на выходе из виражей. Как пояснил сам гонщик, отказало управление балан-

сом машины. Устранить неисправность можно было только в боксах, для чего следовало дожидаться желтых флагов, которых на этом этапе оказалось очень немного (100 первых "зеленых" кругов даже оказались рекордным для автодрома безаварийным отрезком). Помог Жак Лазье, чей автомобиль остановился на прямой, вызвав появление пейс-кара. После пит-стопа Диксон уже увереннее пилотировал машину. Ну а авария Дэна Уилдона и последовавший финиш под желтыми флагами гарантировали победу Скотта. Второе место Тони Канаана позволило ему упрочить лидерство. Удивил результат Дарио Франкитти: после продолжительного перерыва в гонках он финишировал четвертым. Но с возвращением на трассу шотландец явно поторопился. Уже на следующий день врачи после обследования его травмированной спины вынесли приговор – окончание сезона Франкитти должен пропустить.

"Человек дождя"

Дождь в день квалификации становится хорошей приметой для Диксона. Свой первый



28/06/2003

Ричмонд, Виргиния, США

Автодром "Ричмонд Интернэшнл Рейсвей"

Дистанция: 1,207x206=248,642 км

полул в серии Indy Скотт заработал в Японии, когда после отмененной из-за ливня квалификации стартовые места распределили по результатам тренировки. Когда в Ричмонде также заморосило, у новозеландца опять было лучшее время в утренних заездах. На этот раз осадки быстро прекратились, позволив провести квалификацию, и лучшим снова оказался Диксон. Второе место Сары Фишер и третье Сэма Хорниша стало заметным достижением для двигателей Chevrolet. Наконец американским моторам, в этом сезоне явно уступающим Honda и Toyota, удалось показать хоть что-то.

Увы, единственной представительнице прекрасной половины человечества высокое место на старте не принесло дивидендов: подвело шасси Dallara, отказавшееся повиноваться рулю (на фото внизу Фишер обгоняют Херта и Каштру-Невеш). С отставанием в шесть кругов Сара доползла до финиша, сумев, однако, опередить Бадди Лазье. Хорниш выступил достойней и принес Chevy четвертое место – лучший результат для этой фирмы в чемпионате.

Гонка, проводившаяся по последней моде ночью, выдалась скупой на происшествия. Обгонов, если не считать стартовых перестановок, практически не было. Диксон ни разу не уступил первой позиции, установив рекорд серии по числу кругов лидирования в двух гонках подряд. Желтые флаги появлялись лишь дважды, да и то сход Витора Мейры аварией не назовешь. Запомнился лишь разворот Фойта, разбившего свою машину о стену. Искушенная батальями и дикими страстями, кипящими тут во время этапов NASCAR, ричмондская публика явно скучала.

Не помогло и появившееся перед финишем легкое напряжение, когда Хелиу Каштру-Невеш несколько раз неубедительно и как бы нехотя изобразил попытку обогнать машину лидера. Когда до финиша оставалось еще 50 кругов монотонного перемещения двадцати автомобилей с одного виража овала на другой, не выдержал даже электрический свет, погасший на одном из участков автодрома. Пошедший дождь стал достойным занавесом неудавшемуся спектаклю. Гонку остановили, зафиксировав третью победу Скотта Диксона в сезоне. Воистину, новозеландца отныне можно называть “человеком дождя”.

Не вышло

Набранные на этапе в Ричмонде очки позволили Диксону совершить большой скачок из середины таблицы и занять вторую строчку, вслед за продолжавшим оставаться маяком серии Тони Канааном. Отрыв между ними сократился до 27 очков, и на гонке в Канзасе вполне могла произойти смена лидеров. Первый шаг к этому пилот Chip Ganassi Racing сделал, выиграв квалификацию. К тому же второе время показал его напарник по команде Томас Шектер, третье – неопасный с турнирной точки зрения Тора Такаги. Канаан расположился на скромном восьмом месте.



Все в этой гонке получилось классическим, как и должно быть на полуторамильном американском овале: борьба колесо в колесо, стратегия дозаправок, экономия топлива на последних кругах. И даже авария Дэна Уилдона и Филипе Жиафоне выглядела классической: две машины не поделили место на крутом вираже и, столкнувшись, влетели в стену. Жаль, что бразильскому пилоту эта “классика” обошлась довольно дорого. В госпитале, куда Филипе отправили прямо с трассы на вертолете, у него выявили перелом правого бедра, и теперь Мо Нанну придется искать замену своему гонщику.

И желательно такую же, какую нашел Майкл Андретти травмированному Франкитти. Он не побоялся пригласить 33-летнего американца Брайана Херта – пилота, не только ни разу не побеждавшего на овалах в течение семилетней “чемпиаровской” карьеры, но и вообще редко добиравшегося до финиша. Размявшись на этапах в Техасе и Ричмонде, а также на дорожной гонке CART в Лагуна-Секе, Херта “выстрелил” в Канзасе. Конечно, ему немного повезло: почти все пилоты четырежды останавливались на дозаправку, а он выбрал стратегию с тремя остановками. Но такой же план на гонку был и у Каштру-Невеша, при этом бразилец стартовал с более высокого места. Однако Херте удалось опередить пилота Team Penske.

А Скотт Диксон так и не смог сделать последний шаг к четвертой победе. Проблемы с давлением топлива отбросили его на шестое место, и, что еще обиднее, заставили пропустить на четвертую позицию Тони Канаана. Хорошо еще, что бразильцу не удалось выиграть. Странный пит-стоп за пять кругов до финиша, когда гонщику Andretti Green Racing впервые удалось выйти в лидеры, отдал победу в руки его нового товарища по команде. Но надо было видеть, как радовался этому Андретти, чтобы понять – в этом мире нет ничего странного.

Дмитрий Ситник

Pikes Peak Indy 225

СП	Пилот	Команда	Время
1	6	С. Диксон	Chip Ganassi Racing 1:32'19.959
2	1	Т. Канаан	Andretti Green Racing + 0.173
3	4	Ж. де Ферран	Team Penske + 1.470
4	7	Д. Франкитти	Andretti Green Racing + 4.900
5	14	С. Хорниш-мл.	Panther Racing + 5.777

SunTrust Indy Challenge

СП	Пилот	Команда	Время
1	1	С. Диксон	Chip Ganassi Racing 1:26'47.946
2	10	Х. Каштру-Невеш	Team Penske + 5.035
3	6	Ж. де Ферран	Team Penske + 7.826
4	3	С. Хорниш-мл.	Panther Racing + 9.905
5	4	Т. Канаан	Andretti Green Racing + 19.324

Kansas Speedway

СП	Пилот	Команда	Время
1	11	Б. Херта	Andretti Green Racing 1:48'50.986
2	6	Х. Каштру-Невеш	Team Penske + 7.326
3	4	Ж. де Ферран	Team Penske + 7.485
4	8	Т. Канаан	Andretti Green Racing + 9.742
5	12	К. Брак	Team Rahal + 1 круг

Положение в чемпионате после 8-го этапа:

1	Т. Канаан	279
2	С. Диксон	248
3	Х. Каштру-Невеш	247
4	Ж. де Ферран	239
5	К. Брак	217
6	Эл Анзер-мл.	203
7	С. Шарп	176
8	С. Хорниш-мл.	167
9	Т. Шектер	159
10	Ф. Жиафоне	159
11	Т. Такаги	149
12	Б. Райс	143
13	Р. Ясукава	138
14	Г. Рей	119
15	Р. Бул	112
16	Ж. Лазье	111
17	Б. Лазье	103
18	С. Фишер	102
19	Б. Херта	96
20	Д. Уилдон	91
21	Эй Джей Фойт-IV	90

ДВА чемпионата МИРА

Все живые существа, населяющие Землю, (если, конечно, ученые не врут) ведут свою родословную от простейших одноклеточных, вроде амёб или инфузорий-туфельки. Точно так же (и здесь уже не может быть сомнений) первоисточником современных автомобильных соревнований является состоявшая еще в конце позапрошлого века — в 1894 году — гонка Париж—Руан. Безусловно, за относительно небольшой промежуток времени ветви этого “эволюционного дерева” не успели разойтись слишком уж далеко — даже самые экзотические дисциплины автоспорта, вроде тракторных или соревнований джипов, все же имеют гораздо больше общего, чем, скажем, крокодил и кактус. Впрочем, при ближайшем рассмотрении различий также можно найти немало. И для иллюстрации этого факта стоит сравнить, например, две главные автогоночные серии планеты — Формулу-1 и чемпионат мира по ралли.

Разве это гонки? — из года в год одни и те же трассы, почти равнинным асфальтом? Знай себе — наматывай круги, а всего разнообразия — ну разве что дождик поидет... — в голоса Корrado Провера звучало скрытое раздражение. — То ни дело у нас! Гонка длится три дня, двух одинаковых участков не встретись, а сколько разных этапов! Тут тебе и шведский снег, и корси-канские асфальтовые серпантин-ны, и африканская пыль! Францу-з, в прошлом один из сильней-ших гонщиков мира, а ныне — ру-

ководитель раллийной команды Peugeot, знает, о чем говорит. В отличие от “экадремки” и из-вестной парности Ф-1, соревнова-ния другого чемпионата еще не совсем утратили волюность ду-ха и даже “народность”. Накал борьбы здесь ничуть не ниже, чем в гонках Гран-При, а разнообра-зие окружающих пейзажей и вполне поражает. Правда, борьба эта исключительно засовная, но зато ни у кого не повернется язык назвать победителя “чемпионом по пилт-стопам”.

Вот бы хотя бы седьмой этап нынешнего раллийного сезона, прошедший на узеньких и неве-

рожно закрученных горных дорожках Кипра, свидетелем кото-рого посчастливилось стать авто-ру этих строк. Трудно спорить, ав-томобиль Ф-1 в повороте — зрели-ще впечатляющее. Но все же ус-тупает своему раллийному собрату. Ведь одно дело — верно на-целить траекторию на ровной до-роге шириной метров в восемь, и совсем другое — сделать то же са-мое, только-только приземлив-шись после прыжка, когда еще не полностью осела пыль от преды-дущей машины, и при этом зная, что в твоем распоряжении — от силы метра три. И грозит тебе не избыточная или недостаточная поворачиваемость, а — просто-напросто — удар о скалу или паде-ние в пропасть. А ведь надо еще

бороться за секунды с соперни-ками! И не найти в гонках Гран При ничего похожего на эпизод, произошедший в закрытом парке близ лимассольского порта, ког-да довольный Колин Мак-Рей де-монстрировал всем желающим здоровенный камень, под кло-потом своего Ford. “Да вот, легонь-ко ударился и повредил бампер. А чтобы он ненароком не пробил мне радиатор — поставил сюда эту штуку, вроде распорки”.

К тому же у раллийных сорев-нований несравнимо выше мар-кетинговый эффект. Ведь что ни говори, Williams FW25 крайне слабо напоминает серийную про-дукцию компании BMW, а вот ес-ли убрать с чемпионского Peugeot 206 WRC Маркуса Гренкольма

рекламные наклейки, то машина будет практически неотличима от “пыжиков”, из которых ездят ты-сячи людей по всему миру.

И все же ралли безнадежно уступает Ф-1 по зрительскому рейтингу, и именно это раздра-жает удивленного опытным фран-цуза. А причина такого положе-ния вещей лежит на поверхности. “Для полноценного показа Гран При нужно лишь полтора десятка камер, — продолжает Провера, — А нам мало даже пяти вертолетов. Суммарной длины спандейтов за день может пре-вышать сотни километров, а од-на стационарная камера при всем желании не охватит более пятисот метров”. Ралли ничуть не уступает кольцевым гонкам в зрелищности, вот только пока-зат все красоты этих соревнова-ний невероятно сложно. В суб-боту — самый напряженный день — соревнования продолжаютс-я с раннего утра до позднего вече-ра, и транслировать их пол-ностью в прямом эфире не риск-нет ни одна телекомпания. А смотреть вечером получасовой отчет о событиях дня — это, со-гласитесь, совсем другое. То ли дело — на два часа отложить де-ла и увидеть, кто станет облада-телем очередного Гран При.

Давид Ринардо, после остав-ки поста руководителя Benetton ставший обладателем коммер-ческих прав на показ гонки WRC, всеми силами пытается сделать освещение ралли как можно бо-лее удобным и захватывающим. Одна из последних новинок — об-ладатели Internet могут с по-мощью специальной программы “вжигу” соперничать с Карло-сом Сайном или Колином Мак-Реем на виртуальной копии ско-ростного участка. Однако серь-езных успехов усилия Ринардса пока так и не принесли. Телезри-тели выбирают Ф-1.

Впрочем, помимо чисто го-ночной составляющей, у двух чемпионатов мира есть и еще одно серьезное отличие. Если Формула-1 — это клуб двадцати избранных, а паджак оказывается не хуже средневековой крепо-сти, то в ралли еще остается мес-то для несколько иных отноше-ний. Радом с парком-стоянкой



заводских команд (а таковых сейчас всего шесть) размести-ся пестрый бивуак гонщиков-частников. Безусловно, и здесь есть свои лидеры, располагаю-щие немалым бюджетом, а за-частую и заводской поддержкой, но в распоряжении большинства спортсменов лишь пара выдв-ших виды фурунчиков да откры-тый прицеп. Роль механиков так-же выполняют гонщик и штур-ман, заручившись поддержкой пары друзей. И именно частники составляют большую часть спор-тсменов, выходящих на старт каждого этапа чемпионата. И хо-тя посостязаться с лидерами они, естественно, не могут, зато ралли входит в узкий круг спор-тивных дисциплин, где практи-чески любой желающий может (при наличии в кармане доста-точно суммы, разумеется) со-ревноваться вместе с великими

чемпионами. В Ф-1 лет сорок на-зад, такое тоже было обычным делом, но вот сейчас “частника-ми” почему-то называют компа-нии Эдди Джордана и Петера Заубера, в которых работает по- две сотни человек, а годовой бюджет превышает сто милли-онов долларов. Еще один небезынтересный аспект — зрители. Общее их чис-ло примерно одинаково на эта-пах обоих чемпионатов. Однако, даже попав на автодром и отдав за места на трибуне сотню-дру-гую евро, поклонник Ф-1 все рав-но, даже в самом лучшем случае, получит возможность наблюдать за автомобилями, пронесущи-мися в 50 метрах. А теперь воспо-мните сплошной коридор из зрите-лей на португальском или арген-тинском ралли! Правда, посмот-реть более четырех спандейтов в день даже самый растороп-

ный раллийный болельщик не сможет при всем желании.

И тем не менее, по большому счету ралли и Формула-1 — это практически одно и то же. Про-сто в первом случае в процессе эволюции дорожки от Парижа до Руана очистили от посторонних экипажей и зевак, а в другом — заасфальтировали ее, значи-тельно укоротили, соединили на-чало с концом и позволили всем участникам стартовать одновре-менно. Впрочем, крокодил и как-тус — они ведь тоже оба зеленые.

Александр Кабановский
Редакция выражает благо-дарность российскому предста-вительству компании Peugeot за помощь в подготовке этого материала

Чемпионат мира по ралли



7-й этап: 18-22.06.2003

Суртус Ралли

Дистанция: 1247,72 км/334,16 км – 20 СУ

Пилот	Автомобиль	Время
1 П. Сольберг (N)	Subaru Impreza WRC	5:09.12,6
2 Х. Рованпера (FIN)	Peugeot 206 WRC	+4:14,0
3 С. Лоеб (F)	Citroen Xsara T4	+4:16,8
4 К. Мак-Рей (GB)	Citroen Xsara T4	+4:45,3
5 К. Сайнс (E)	Citroen Xsara T4	+5:42,2
6 М. Хиронен (FIN)	Ford Focus WRC	+8:58,7
7 А. Шарп (D)	Hyundai Accent	+13:29,0
8 А. Гинли (GB)	Ford Focus WRC	+25:57,3

Личный зачет:

Пилот	Очки
1 Р. Бернс	37
2 К. Сайнс	36
3 М. Гренхольм	30
4 П. Сольберг	29

Командный зачет:

Команда	Очки
1 Peugeot	81
2 Citroen	73
3 Subaru	47
4 Ford	43

Чемпионат FIA GT



5-й этап: 29.06.2003

Автоспорт "Донингтон-парк", Донингтон, Великобритания

450,576 км/112 кругов по 4,023 км (3:00:08,238)

ПП: Ф. Альбо: 1:29.361, 161,95 км/ч; БК: Ж.-М. Гунон: 1:30.802/3, 159,38 км/ч

Пилоты	Автомобиль/класс	Круги
1 Т. Бьяджи (I)/М. Бобби (I)	Ferrari 550M/GT	112
2 Л. Бринер (CH)/Э. Кальдерари (CH)/С. Ливини (I)	Ferrari 550M/GT	111
3 Ф. Альбо (F)/Д. Халлида (F)/С. Заккиа (CH)	Chrysler Viper GTS-R/GT	111
4 Т. Эрдуш (BR)/М. Ньютон (GB)	Saleen S7-R/GT	110
5 Б. Вердон-Ро (GB)/М. Задра (MC)	Lister Storm/GT	110
6 С. Ортелли (MC)/М. Либ (D)	Porsche 996GT3-RS-N-GT	109
7 К. Коррад (A)/Т. Зайлер (CH)/Ж.-М. Гунон (F)	Saleen S7-R/GT	109
8 Х. Росс (S)/М. Валиндер (S)	Chrysler Viper GTS-R/GT	109
16 Н. Фоменко (RU)/А. Васильев (RU)	Porsche 996GT3-RS-N-GT	105

Личный зачет в классе GT:

Пилот	Очки
1 М. Бобби	50
2 Т. Бьяджи	50
3 Э. Кальдерари, С. Ливини и Л. Бринер	24

Командный зачет:

Команда	Очки
1 BMS Scuderia Italia	73
2 Lister Racing	39
3 Care Racing	24

24 часа Ле-Мана



14-15.06.2003

Автоспорт "Сарт", Ле-Ман, Франция

514,050 км/377 кругов по 13,650 км (24:00)

ПП: Т. Кристенсен: 3:32.843, 230,87 км/ч

БК: Дж. Херберт: 3:35.529, 228,00 км/ч

Пилоты	Автомобиль/класс	Круги
1 Т. Кристенсен (DK)/Р. Капелло (I)/Г. Смит (GB)	Bentley Speed 8/GTP	377
2 Д. Бразам (AUS)/Дж. Херберт (GB)/М. Бланделл (GB)	Bentley Speed 8/GTP	375
3 Ф. Пирро (I)/Ю. Яриелхто (FIN)/С. Юханссон (S)	Audi R8/P900	372
4 С. Ара (J)/Я. Манууссен (DK)/М. Вернер (D)	Audi R8/P900	370
5 О. Беретта (MC)/Г. Джинетт (USA)/М. Палис (I)	Panor LMP01/P900	360
6 Я. Ламмерс (NL)/Я. Бош (NL)/Э. Уоллес (USA)	Dome S101/P900	360
7 Дж. Коше (F)/Ж.-М. Гунон (F)/С. Грегур (F)	Courage C60/P900	360
8 Ж.-К. Буйон (F)/Ф. Лагорс (F)/С. Сарразен (F)	Courage C60/P900	356

Евросерия Ф-3

4-й этап: 22.06.2003

Авт. "Норсринг", Норсринг, Германия

Гонки по 80,500 км/35 кругов по 2,300 км

1-я гонка:

ПП: А. Према: 49.310, 167,92 км/ч

БК: А. Према: 49.555/11, 167,09 км/ч

Пилот	Автомобиль/Время
1 Р. Кубика (PL)	D F302-0...29:20.379
2 Т. Глок (D)	D F302-0...+2.716
3 О. Пала (F)	D F302-0...+5.370
4 Р. Бриско (AUS)	D F302-0...+5.450
5 Ф. Карбоне (BR)	D F302-0...+8.730

2-я гонка:

ПП: А. Према: 49.358, 167,75 км/ч

БК: Р. Кубика: 49.348/19, 167,79 км/ч

Пилот	Автомобиль/Время
1 А. Према (F)	D F303-M 29:06.177
2 Р. Кубика (PL)	D F302-0...+2.716
3 Т. Глок (D)	D F302-0...+11.310
4 Р. Бриско (AUS)	D F302-MH...+15.105
5 М. Винкельхофф (D)	D F302-M...+18.552

Личный зачет:

Пилот	Очки
1 Р. Бриско	65
2 Ф. Карбоне	38
3 К. Клинт	37

5-й этап: 13-14.07.2003

Автоспорт "Сарт", Ле-Ман, Франция

Гонки по 75,240 км/18 кругов по 4,180 км

1-я гонка:

ПП: К. Клинт: 1:31.494, 164,47 км/ч

БК: Н. Роосберг: 1:33.159, 161,53 км/ч

Пилот	Автомобиль/Время
1 Н. Роосберг (FIN)	D F303-0...28:15.515
2 К. Клинт (D)	D F302-M...+0.790
3 Р. Бриско (AUS)	D F303-0...+8.000
4 О. Пала (F)	D F303-M...+8.607
5 А. Према (F)	D F303-M...+9.725

2-я гонка:

ПП: О. Пала: 1:32.893, 161,99 км/ч

БК: Р. Кубика: 1:34.438, 159,34 км/ч

Пилот	Автомобиль/Время
1 К. Клинт (D)	D F302-M...28:40.814
2 Ф. Карбоне (BR)	D F302-R...+1.005
3 Б. Спенглер (CDN)	D F303-M...+1.500
4 Б. Аунгер (A)	D F302-T...+13.390
5 Н. Ляпьер (F)	D F302-R...+13.846

Кубок наций:

Пилот	Очки
1 Франция	83
2 Австралия	63
3 Германия	51

Примечание:

D – Dallara, O – Opel, MH – Mugen Honda, T – Toyota, M – Mercedes, R – Renault

ВТСС



9-10-й этапы: 22.06.2003

Автоспорт "Рокингем", Великобритания

Гонки по 98,291 км/25 кругов по 3,932 км

1-я гонка:

ПП: А. Моррисон: 1:42.691, 137,82 км/ч

БК: А. Моррисон: 1:42.691, 137,82 км/ч

Пилот	Автомобиль/Время
1 М. Нил (GB)	Honda...46:10.496
2 А. Моррисон (GB)	Honda...+0.817
3 И. Миллер (F)	Vauxhall...+21.019
4 Т. Чилтон (GB)	Honda...+27.051
5 Дж. Томпсон (GB)	Vauxhall...+27.830

2-я гонка:

ПП: А. Моррисон: 1:43.592/14, 136,62 км/ч

БК: А. Моррисон: 1:43.592/14, 136,62 км/ч

Пилот	Автомобиль/Время
1 И. Миллер (F)	Vauxhall...48:54.339
2 Э. Рид (GB)	MG...+0.805
3 У. Хьюз (GB)	MG...+4.182
4 Дж. Томпсон (GB)	Vauxhall...+4.620
5 Р. Коллард (GB)	Vauxhall...+7.215

Личный зачет:

Пилот	Очки
1 И. Миллер	153
2 Дж. Томпсон	136
3 П. О'Нилл	84

11-12-й этапы: 13.07.2003

Автоспорт "Крофт", Великобритания

Гонки по 85,571 км/25 кругов по 3,423 км

1-я гонка:

ПП: Дж. Томпсон: 1:26.446, 142,54 км/ч

БК: Дж. Томпсон: 1:26.446, 142,54 км/ч

Пилот	Автомобиль/Время
1 М. Нил (GB)	Honda...42:25.755
2 Дж. Томпсон (GB)	Vauxhall...+1.049
3 П. О'Нилл (GB)	Vauxhall...+4.721
4 К. Теркington (GB)	MG...+5.237
5 Э. Рид (GB)	MG...+6.614

2-я гонка:

ПП: Дж. Томпсон: 1:27.421/15, 140,96 км/ч

БК: М. Нил: 1:28.896/3, 146,57 км/ч

Пилот	Автомобиль/Время
1 Э. Рид (GB)	MG...37:23.719
2 Дж. Томпсон (GB)	Vauxhall...+3.413
3 И. Миллер (F)	Vauxhall...+9.020
4 А. Моррисон (GB)	Honda...+16.282
5 М. Нил (GB)	Honda...+20.340

Зачет производителей:

Компания (модель)	Очки
1 Vauxhall (Astra Coupe)	353
2 Honda (Civic Type-R)	188
3 MG (ZS)	120

Евро Ф-3000



4-й этап: 29.06.2003

"Автоспорт Национале", Монца, Италия

144,825 км/25 кругов по 5,793 км

ПП: А. Фарфус-мл.: 1:39.840, 208,882 км/ч

Пилот	Команда	Время
1 А. Фарфус-мл. (BR)	Draco Jr.	42:45.087
2 М. Грассотто (I)	Traini	+5.633
3 Ф. Дель Монте (I)	GP Racing	+6.203
4 П. Босс (USA)	John Village	+26.678
5 Г. Лянчери (I)	Uboldi	+30.295
6 К. Браун (GB)	Traini	+31.801
НК Р. Русинов (RU)	GP Racing	НФ

Личный зачет:

Пилот	Очки
1 А. Фарфус-мл.	30
2 Дж. Бруни	20
3 М. Грассотто	19

Ком. зачет:

Команда	Очки
1 Draco Jr.	30
2 Traini	22
3 ADM Motorsport	20

ETCC FIA



9-10-й этапы: 29.06.2003

Автоспорт "Донингтон-парк", Великобритания

Две гонки по 52,299 км/13 кругов по 4,023 км

ПП: Н. Ларини: 1:40.463, 144,04 км/ч

9-й этап:

Пилот	Автомобиль	Время
1 Г. Таркуини (I)	Alfa Romeo	22:31.216
2 Н. Ларини (I)	Alfa Romeo	+3.162
3 Д. Моллер (D)	BMW	+3.383
4 И. Моллер (D)	BMW	+5.621
5 Р. Райдлер (S)	Volvo	+10.509

10-й этап:

Пилот	Автомобиль	Время
1 И. Моллер (D)	BMW	22:27.906
2 Д. Хьюксон (NL)	BMW	+1.926
3 Р. Райдлер (S)	Volvo	+3.682
4 Н. Ларини (I)	Alfa Romeo	+5.006
5 Э. Прайкис (GB)	BMW	+6.539

БК: И. Моллер: 1:42.240/3, 141,54 км/ч

Личный зачет:

Пилот	Очки
1 Г. Таркуини	54
2 И. Моллер	51
3 Д. Моллер	44

Зачет производителей:

Компания (модель)	Очки
1 BMW (320i)	149
2 Alfa Romeo (156 GTa)	117
3 SEAT (Toledo Supra)	4

ЧР

7-й этап: 22.06.2003

Лужники, Москва

70,400 км/44 круга по 1,600 км

Туринг

ПП: М. Ухов: 46.279, 124,46 км/ч

БК: М. Ухов: 46.329/10, 124,33 км/ч

Пилот	Автомобиль	Время
1 Г. Комаров	BMW 320i	34:57.265
2 Б. Шульмейстер	Honda Integra	+16.230
3 М. Ухов	BMW 320i	+24.858
4 В. Павлов	BMW 320i	+24.858
5 О. Петришин	BMW 320i	+3 круга

4-й этап: 06.07.2003

Автоспорт "Невское кольцо", С-Петербург

72,117 км/27 кругов по 2,671 км

Формула-1600 (3-й этап)

ПП: В. Антонов: 1:22.222, 116,95 км/ч

БК: А. Тюрюкин: 1:17.431/2, 124,18 км/ч

Пилот	Автомобиль	Время
1 В. Антонов	Reynard	38:53.436
2 Э. Сильдов	Reynard	+1 круг
3 А. Саункин	Reynard	+1 круг
4 Н. Большаков-мл.	Dallara F393	+1 круг
5 В. Паршин	Эстония-26	+2 круга

Туринг

ПП: М. Ухов: 1:22.713, 116,25 км/ч

БК: М. Ухов: 1:18.236/2, 122,91 км/ч

Пилот	Автомобиль	Время
1 М. Ухов	BMW 320i	35:41.523
2 В. Нечаев	BMW 320i	+7.863
3 А. Львов	VW Golf	+12.299
4 Л. Фридман	BMW 320i	+27.788
5 Г. Комаров	BMW 320i	+100.915

Супертуризм (3-й этап)

ПП: Д. Овчаренко: 1:08.426, 126,27 км/ч