

ФОРМУЛА

WWW.FORMULA-ONE.RU

ISSN 1560-3571

 9 771560 357002 >

Фернандо Алонсо
 Станет ли "новым Шумахером" тот, кто всегда хотел походить на Сенну?



УЛА

сентябрь 2003

Гран При Великобритании
 Фанатик на трассе

Гран При Германии
 Парад примет

Риккардо Патресе
 Он мог быть лучшим

Arrows A2
 Золотая пуля

Джон Хоган
 Портрет неизвестного



Рубенс Баррикелло

СМЕХ И СЛЕЗЫ



Зарегистрирован в Министерстве Российской Федерации по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций. Свидетельство о регистрации средства массовой информации ПИ № 77-11510.

Учредитель и издатель:
ООО "И. Д. Ланорама-Медиа"
121352, Москва,
ул. Давыдовская, д. 12, стр. 7
Тел.: (095) 445-3390, 445-3600,
445-4238, 449-0394
Факс: (095) 449-0709

Главный редактор:
Леонид Ситник
l_sitnik@formula-one.ru

Зам. главного редактора:
Борис Мурадов
b_muradov@formula-one.ru

Ответственный редактор:
Ольга Кропотова
o_kropotova@formula-one.ru

Технический редактор:
Владимир Маккаев
v_makae@formula-one.ru

Обозреватели:
Александр Кабановский
Максим Бордунов
Дмитрий Ситник

Отдел верстки:
Валерий Сережин
Тарас Яценко
Елена Фомкина

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

Рекламное обеспечение:
Анна Парина
Юрий Колликов
Вероника Лапшина
Тел.: (095) 449-0220, 445-1753
adv@formula-one.ru

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

Юридическое обеспечение:
Юрий Растегин

Служба распространения:
Тел.: (095) 449-0395
distrib@formula-one.ru

Подписка производится:
в любом почтовом отделении
РФ, СНГ и стран Балтии на 2-е
полугодие 2003 г. по объединен-
ному каталогу "Пресса России",
индекс 29608 (карточная
подписка), индекс 79180
(адресная подписка).
Для зарубежных подписчиков по
адресу: 123110, Москва,
ул. Гиларовского, 39
тел.: +7-095-281-0137, 281-9345
факс: +7-095-281-3798

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

Представительства:

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

Отпечатано в Финляндии
FORSSAN KIRJAPAINO OY

Подписано в печать 15.08.2003 г.
Тираж 85000 экз.

Цена свободная

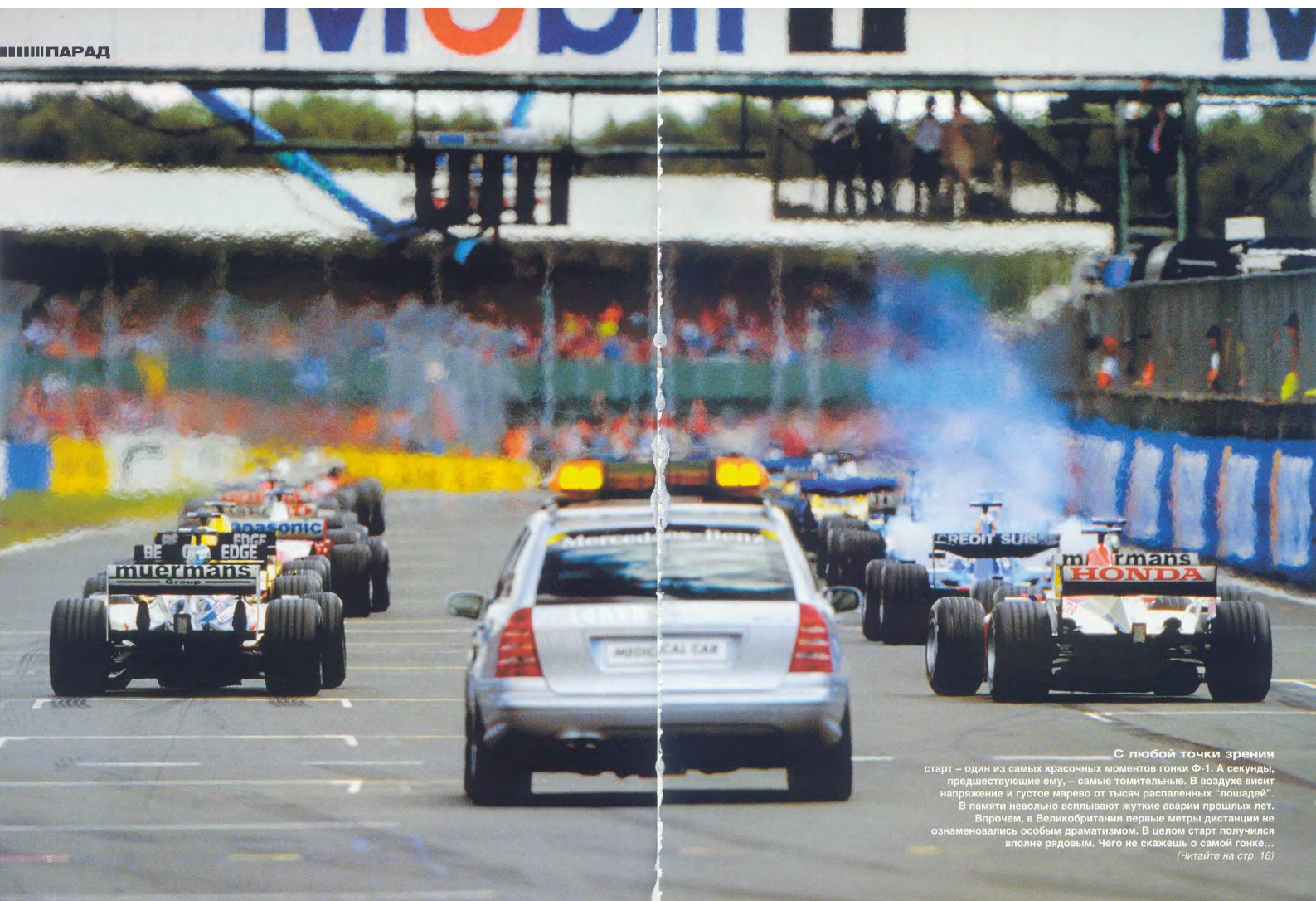
Редакция не несет
ответственности
за содержание рекламных
материалов

Мнение редакции не всегда
совпадает с мнением авторов
статей

Перепечатка без разрешения
редакции запрещена

СОДЕРЖАНИЕ

- | | | | |
|----|--|----|--|
| 4 | Парад | 66 | Свидетель эпохи |
| 10 | Новости | | Сенна, Прост, Пике, Мэнселл... Риккардо Патресе вполне мог бы стоять в этом списке |
| | Гран При | 74 | Абсолютная аэродинамика |
| 18 | Великобритания | | Некоторым в облике Arrows A2 виделось даже что-то фаллическое... |
| | Рубенсонада | 80 | Не царское это дело |
| 30 | Германия | | Почему Багратион не попал на старт Гран При Ф-1... |
| | Хуанкенхайм | | Техника |
| 42 | Калейдоскоп | 82 | Технические новинки ГП Великобритании |
| | Один на один | | Фейерверк |
| 44 | Рубенс от А до Я | 84 | Технические новинки ГП Германии |
| | "Слезы – обычное дело в нашей семье" | | Управляй ветром |
| 50 | Зеркало будущего | | Большие гонки |
| | Алонсо уже опережает график Михаэля... | 86 | Ф-3000 |
| 56 | Теневой лидер | | Досрочная коронация |
| | Джон Хоган, наверное, мог бы стать Крокодилом, но предпочел роль акулы | 88 | CART |
| | Стиль жизни | | Пол Трейси и другие герои |
| 60 | Восстание знаменитостей | 92 | IRL |
| | Увидеть Терминатора и не умереть | | Уплотнение рядов |
| | История | 96 | Статистика мирового автоспорта |
| 64 | Фотоархив | | |
| | Гран При Канады '92 | | |



С любой точки зрения
старт – один из самых красочных моментов гонки Ф-1. А секунды,
предшествующие ему, – самые томительные. В воздухе висит
напряжение и густое марево от тысяч распаленных "лошадей".
В памяти невольно всплывают жуткие аварии прошлых лет.
Впрочем, в Великобритании первые метры дистанции не
ознаменовались особым драматизмом. В целом старт получился
вполне рядовым. Чего не скажешь о самой гонке...
(Читайте на стр. 18)

ПАРАД



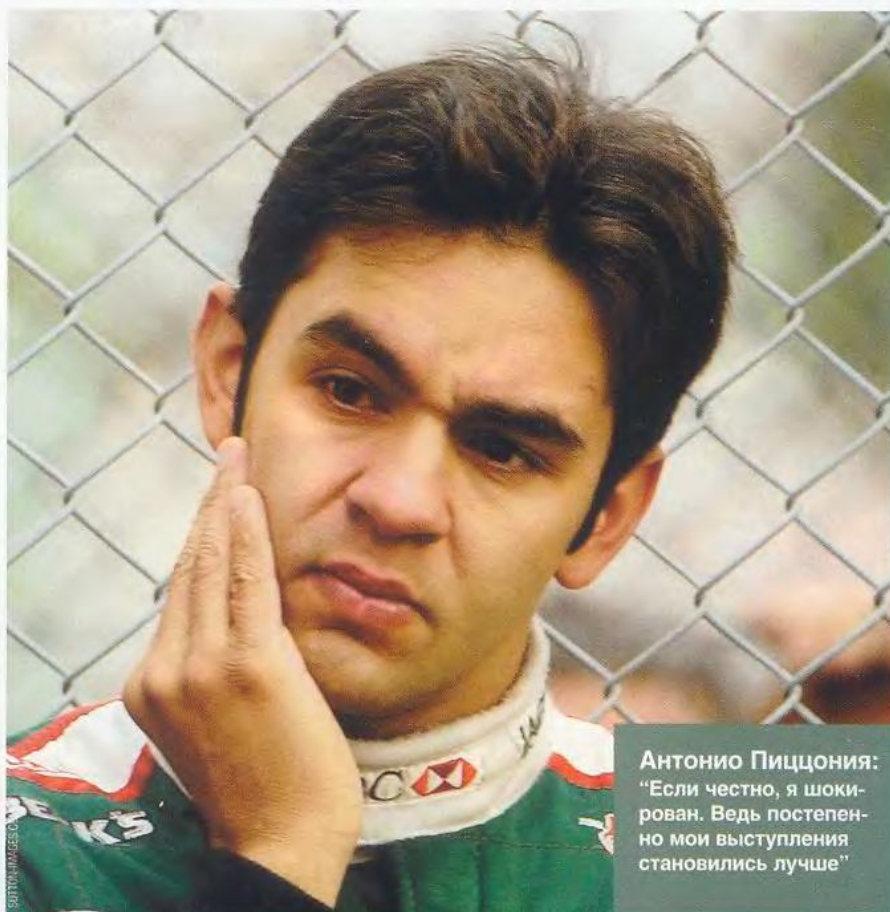
Ferrari лихорадит

Уверенные победы все чаще чередуются с невыразительными выступлениями. А в Германии от лидера команды отвернулась и удача – прокол колеса отбросил Михаэля Шумахера со второго на седьмое место. Перспективы успешного завершения сезона, еще недавно столь четкие, становятся все более размытыми. Ну что ж, тем интереснее получается концовка чемпионата...

(Читайте на стр. 30)



Они ждут
Командная работа должна принести свои
плоды. Renault на правильном пути. Третье
место Ярно Трулли в Хоккенхайме еще раз
подтвердило это. И все же победное
будущее команды для большинства связано
с другим гонщиком – Фернандо Алонсо...
(Читайте на стр. 50)



Антонио Пиццония:
“Если честно, я шокирован. Ведь постепенно мои выступления становились лучше”

Пиццония отправлен в отставку

После Гран При Великобритании команда Jaguar Racing отказалась от услуг Антонио Пиццонии, который не оправдал ее надежд, не набрав ни одного очка в 11 гонках. “Антонио не смог реализовать свой потенциал, и мы решили, что продолжение сотрудничества не отвечает ни его, ни нашим интересам, — гласило официальное заявление Jaguar. — Наш автомобиль R4 достаточно конкурентоспособен, и мы хотим, чтобы нам приносили очки оба гонщика”.

Весной “дикая кошка” уже пыталась избавиться от Пиццонии, но тогда у руководства не было реальной кандидатуры на замену бразильцу. На этот раз команда оказалась куда более последовательной в своих действиях.

Небольшим утешением для Антонио стало известие, что в следующем году он может вернуться на работу тест-пилота команды Williams, где, в отличие от Jaguar, от сотрудничества с бразильцем остались только приятные воспоминания.

КТО-ТО ТЕРЯЕТ...

...КТО-ТО находит Уилсон вместо Пиццонии

Увольнение Антонио Пиццонии обеспечило карьерный рост сразу двум гонщикам. На место бразильца был приглашен другой новичок сезона-03 — Джастин Уилсон из Minardi, которому в первых 11 гонках удалось снискать репутацию более перспективного пилота. Хотя замена произошла на следующий день после Гран При Великобритании, в действительности в Jaguar решили пригласить Уилсона задолго до этого. Единственным препятствием на пути британца в лагерь “дикой кошки” мог стать его рост (192 см), и потому Джастин тайно побывал на заводе коман-

ды, чтобы выяснить, сможет ли он разместиться в кокпите машины R4. Оказалось, что сможет (при небольших переделках pedalного узла), и это стало приговором для Пиццонии.

Но и Уилсону в Jaguar не обещают легкой жизни. Команда дала британскому пилоту испытательный срок в три гонки, и после Гран При Италии будет принято решение о том, останется ли он в составе “дикой кошки” в сезоне-04. И даже оплата услуг Уилсона будет всецело зависеть от его результатов: в Jaguar Джастин будет получать не зарплату, а премии за каждое набранное очко. “Его шан-

сы получить место в команде в следующем году выше, чем чьи-либо, ведь он уже сидит за рулем”, — демонстрирует свое благодушие по отношению к новобранцу “ягуаровский” начальник Тони Парнелл.

Переход Уилсона в Jaguar стал отличной новостью для тех, кто вложил свои средства в карьеру гонщика через специальную инвестиционную схему (мы писали об этом подробно в прошлых номерах журнала). Ведь теперь (в отличие от Minardi) Джастин будет получать за свою работу деньги, часть которых достанется инвесторам.

Джастин Уилсон:
“Когда я приехал на базу команды, то думал, что они делают примерки на 2004 год. Оказалось, что все еще лучше, чем я предполагал”





SUTTON-IMAGES.COM

Темная лошадка

В Minardi быстро нашли замену Уилсону, усадив в освободившийся кокпит датчанина Николаса Кьезу. Доподлинно неизвестно, чем именно выступающий в международном чемпионате Ф-3000 Кьеза завоевал расположение шефа Minardi Пола Стоддарта. Быть может, на австралийца произвела впечатление удачливость Николаса, который в этом году выиграл гонку в Монако, обогнав на последних метрах дистанции расслабившегося лидера Бьорна Вирдхайма. Теперь перед датским пилотом стоит примерно такая же задача, что и перед Уилсоном: доказать свою профпригодность для Ф-1.

До зачисления в состав Minardi Кьеза ни разу не управлял автомобилем Формулы-1. Из-за летнего запрета на тесты Николасу едва не пришлось сдавать экзамен на получение суперлицензии прямо на пятничных тестах перед Гран При Германии. Но Minardi удалось договориться с руководством "большого цирка", и для новичка сделали исключение, позволив ему проехать 300 км на обычных тестах ровно за неделю до гоночного уик-энда в Хоккенхайме. Великолепные проявила и команда Ferrari, бесплатно предоставившая Minardi свой автодром во Фьорано.

Николас Кьеза

Дания

Родился03.03.78 г. в Копенгагене, Дания
Рост178 см
Вес72 кг
Место жительстваКопенгаген, Дания
Семейное положениехолост
Первый старт1990 г. – картинг

Карьера:

1990–1997 гг. – картинг, вице-чемпион мира 1992 и 1996 гг. 1997–1999 гг. – британская Ф-Ford – чемпион Великобритании 1999 г. 2000–2001 гг. – британская Ф-3 – 6-е место в чемпионате в 2000 г. 2001 г. – немецкая Ф-3 – 20-е место в чемпионате 2002–2003 гг. МЧ Ф-3000 – 12-е место в 2002 г., победа в Монако в 2003 г. www.kiesa.com

Боязнь дебюта



SUTTON-IMAGES.COM

Команда McLaren фактически отказалась от дебюта своего автомобиля образца 2003 года в нынешнем сезоне. "Я близок к тому, чтобы сказать нашим ребятам: бросайте MP4-18 и используйте эту модель для работы над машиной для следующего сезона", – признался после гонки в Германии шеф "конюшни" Рон Деннис. В McLaren опасаются, что машина MP4-18 сделает команду не сильнее – за счет своей скорости, а слабее – из-за ненадежности. "Если судьба титула каким-то образом решится быстрее, чем ожидается, то мы можем выставить новую машину", – туманно объясняет Деннис. В переводе с "формульного" языка на нормальный это означает, что мы все-таки можем увидеть MP4-18 на последних Гран При сезона, если к тому времени команда лишится шансов выиграть чемпионат.

КОРОТКО



Итальянец в Minardi

Группа итальянских бизнесменов решила открыть дорогу в Ф-1 своему молодому соотечественнику Джанмарио Бруни. 22-летний Бруни выступает в европейском чемпионате Ф-3000 (вместе с россиянином Романом Русиновым) и считается самым перспективным гонщиком с Апеннин. Началом карьеры в Ф-1 для потенциального конкурента Джанкарло Физикеллы и Ярно Трулли станет работа на пятничных тестах Minardi на пяти заключительных Гран При сезона-03.

Двойная неудача

Новый McLaren MP4-18 не прошел уже два краш-теста (причем во



второй раз не хватило одной десятой процента – именно настолько были превышены допустимые повреждения). А создатель этой машины Эдриан Ньюи не выдержал "краш-теста" у себя дома на теннисном корте: во время игры британец подвернул ногу и сломал стопу.



Jordan пошел в горку

Автомобиль Jordan EJ13 Ральфа Фермана превратился в "вагонетку" на крупнейшем в Европе аттракционе "американские горки" в Блэкуле. Ирландец стал первым пассажиром собственной гоночной машины, совершив поездку на скорости 136 км/ч на высоте 45 метров.

КОРОТКО

Многогранная работа

Перед гонкой в Сильверстоуне пилотов Toyota Оливье Паниса и Кристиано да Матту занесло в... колонию для несовершеннолетних в одном из британских городов. Все дело в том, что в исправительном заведении компания Toyota спонсирует курс подготовки автомехаников.



В Toyota все без изменений

После Гран При Германии — самой успешной гонки в своей недолгой истории — команда Toyota официально подтвердила, что Оливье Панис и Кристиано да Матта продолжат выступать за нее в следующем году. Собственно, в этом мало кто сомневался: контракты пришедших в Toyota в этом году француза и бразильца рассчитаны на два сезона. «Они оба очень хорошо проводят этот сезон и сыграли важную роль в работе над нашим автомобилем TF103», — подчеркнул руководитель «конюшни» Формулы-1 Уве Андерссон.



Есть чему поучиться

Технология сверхбыстрых дозаправок машин Ф-1 нашла применение в военной авиации. Представитель FIA провел инструктаж в британской школе BBC, а затем пригласил их на Гран При, чтобы те посмотрели на работу «формульных» механиков во время пит-стопов. Обмен опытом позволил в два раза сократить продолжительность заправки топливом вертолета Apache.

Эдди Джордан:
«Судиться — это рискованное и непредсказуемое занятие. Ты подаешь иск, уверенный в своей победе, а потом все получается наоборот»



Не поделили спонсора

Эдди Джордан позавидовал Ferrari

Телекоммуникационная компания Vodafone, с прошлого года спонсирующая команду Ferrari, должна была стать спонсором Jordan. Эдди Джордан взбаламутил «формульное» сообщество этим заявлением в начале лета и подал в суд на Vodafone, которая якобы сначала дала ему гарантии сотрудничества, а затем отказалась от своих обещаний. Jordan надеялась получить с Vodafone обещанные 100 миллионов фунтов стерлингов спонсорской поддержки (столько же, сколько за три года получит Ferrari) плюс еще 50 миллионов в качестве компенсации за невыполненные обязательства.

Одним из главных свидетелей со стороны Jordan стал представитель рекламного агентства Brown KSDP, которое выступало посредником в несостоявшейся сделке. По словам директора Brown KSDP Джо Кейзера, тогда, в 2001 году, он уже выставил команде счет на 15 миллионов долларов в качестве комис-

сионных за привлечение спонсора. Позиция Jordan была построена на заявлении одного из высокопоставленных руководителей Vodafone, который в телефонном разговоре с Эдди Джорданом весной 2001 года пообещал, что ирландец получит спонсорский контракт.

Судебные разбирательства длились почти два месяца, и поначалу казалось, что Jordan удастся одержать победу. Однако когда слушания были завершены и судья собрался огласить вердикт, команда неожиданно решила отозвать свой иск. Эдди Джордану очень не хотелось выносить сор из избы. Но судья Лэнгли (тот же самый, который недавно разбирал банкротство команды Arrows) отказался закрыть дело. «Команда сделала ряд серьезных заявлений, было бы несправедливо скрывать их от общественности», — заявил он.

В итоге суд отверг претензии Jordan к Vodafone как несостоятельные, да еще и публично

пристыдил Эдди Джордана. «Господин Джордан оказался никудышным свидетелем, — заявил в понедельник судья Лэнгли. — Его утверждения нередко противоречили документам, которые он сам предоставил. Порой его слова настолько не соответствовали действительности, что в зале воцарялось смущенное молчание. По ходу процесса претензии команды Jordan становились все более надуманными и необоснованными. Совершенно очевидно, что договоренность, затрагивающая столь крупные суммы, не может быть заключена в устной форме».

По неофициальной информации, Jordan потратила на адвокатов более миллиона фунтов стерлингов.

Примечательно, что в ходе судебного разбирательства свое слово сказала и Ferrari, пригрозившая Эдди Джордану блокированием всех инициатив по поддержке независимых команд Формулы-1, в случае если он не отзовет свой иск.



Williams вновь с пивом

Всего полгода у поклонников команды Williams не было "своего" пива. Перед началом сезона-03 "конюшня" лишилась спонсорской поддержки немецкой пивоваренной компании Veltins, но на Гран При Великобритании автомобили FW25 украсили логотипы американского пива Budweiser. "Budweiser с давних пор занимается поддержкой автоспорта, и мы гордимся альянсом со столь авторитетной компанией", — заявил Фрэнк Уильямс. Помимо гордости новый

спонсор обеспечит команду 30 миллионами фунтов стерлингов — по неофициальной информации, именно на такую сумму подписан многолетний контракт между Budweiser и Williams.

Первоначально Budweiser планировала прийти в Ф-1 вместе с Ferrari, ведь фирменный цвет компании — красный. Но в итоге американцы выбрали Williams, даже несмотря на то, что им не позволили нарушить фирменную бело-синюю окраску автомобиля.



Прогресс не остановить

Августовский запрет на тесты не помешал командам Ф-1 совершенствовать свои автомобили к каждой гонке. "Новые детали поступают все время, просто мы испытываем их прямо на Гран При, — заверил пилот Williams Ральф Шумахер. — Конечно, так сложнее, но мы все будем в одинаковых условиях". Трудности возникли лишь с оценкой шин, которые, по словам Дэвида Култхарда из McLaren, приходится подбирать к очередному этапу чемпионата "в некотором смысле наугад".

Знаменитое пиво из Австралии FOSTER'S



КОРОТКО



Вело-Сато

В этом году испытателю BAR Такуме Сато нечасто удастся поработать на тестах Ф-1. Поэтому он как бывший велогонщик решил тряхнуть стариной и принял участие в этапе "Тур де Франс" через Пиренейские горы. Увы, преодолеть всю дистанцию Сато не смог из-за растяжения сухожилия.



Жизнь по-новому

В 2004 году Sauber будет участвовать в пятничных тестах перед Гран При и начнет чемпионат с прошлогодней (то есть нынешней) машиной. Дело в том, что этой осенью команда запускает в эксплуатацию новую аэродинамическую трубу, но как следует "продуть" автомобиль образца 2004 года до начала сезона не успеет.



20 июля завершилась организованная при участии нашего журнала акция "Формула ВР", партнерами которой выступили компании BMW, Pepsi, Castrol и радио "Шансон". Проходившая на автозаправочных комплексах ВР акция подарила сразу восьми счастливицам возможность побывать на гонке Ф-1. Когда вы читаете эти строки, семеро из них уже рассказывают своим друзьям и знакомым о поездке на Гран При Венгрии. А победитель розыгрыша суперприза Сергей Иванов с нетерпением ждет середины сентября, когда он в качестве VIP-гостя команды BMW.WilliamsF1 отправится на Гран При Италии.



Новое призвание Эдди Ирвайна

Экс-пилот Ф-1 Эдди Ирвайн решил окончательно завязать с автоспортом и не прочь начать карьеру киноактера. В начале августа ирландец объявился в Праге, где снимается голливудская мелодрама под рабочим названием "Принц и я". 37-летний Ирвайн играет самого себя и по сценарию является другом принца, с которым ему предстоит сразиться на гоночной трассе. "Эта работа очень похожа на Ф-1, но здесь больше свободного време-

ни, да и вообще атмосфера поприятнее – я сижу между двумя шикарными девушками, – поделился известный плейбой Эдди. – Съемки в кино не были моей детской мечтой, но мне здесь нравится!" Кстати, специалисты считают Ирвайна потенциальной кинозвездой. Помимо съемок в художественном фильме вице-чемпион мира 1999 года в настоящее время работает над документальным фильмом о своей гоночной карьере.



На распутье

Отсутствие вакансий на 2004 год в ведущих командах означает, что Джанкарло Физикелле придется провести еще один сезон на вторых ролях. Итальянец раздумывает, остаться ли ему в Jordan или перебраться в Sauber. В июле он побывал на заводе швейцарской "конюшни", которая "соблазняла" его своей современной технической базой и, в част-

ности, новой аэродинамической трубой. С точки зрения техники сотрудничающая с Ferrari Sauber выглядит предпочтительнее, чем Jordan. Однако менеджер Физикеллы Энрико Дзанарини считает, что его подопечному лучше остаться в "конюшне" Эдди Джордана, где Джанкарло, по крайней мере, не придется осваиваться в незнакомой для него обстановке.

Китай наступает по всем фронтам

Китай, где в 2004 году должен впервые пройти этап чемпионата мира Формулы-1, намерен стать настоящей "формульной" державой. При автодроме в Шанхае создана команда Shangsei Formula Racing Development, перед которой поставлена цель дорасти до Формулы-1. Еще раньше в "большом цирке" может появиться и первый китайский пилот: сама McLaren взяла под свою опеку 19-летнего Ченга Конгфу, выступающего в британском чемпионате Формулы-Renault.

Ну а Гран При Китая обязательно состоится уже в следующем году, в чем убедился во время своего визита в Поднебесную шеф Jordan Эдди Джордан. "Я увидел, каким будет будущее Ф-1, это фантастический проект, задающий новые стандарты", – заявил ирландец после осмотра идущего семимильными шагами строительства трассы в Шанхае.

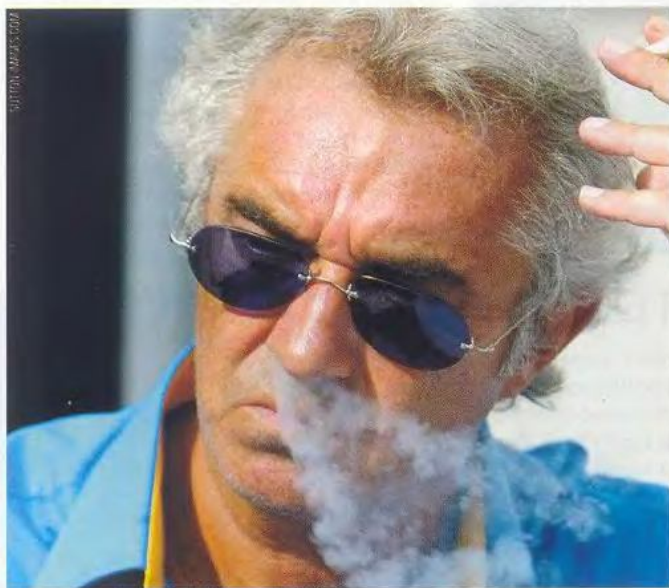




Подкрепление для Монтои

Победы Ральфа Шумахера на "Нюрбургринге" и в Маньи-Куре несколько раздосадовали его напарника Хуана-Пабло Монтою. По мнению колумбийца, автомобиль FW25 оказался лучше приспособлен под манеру езды немца. "В целом с машиной все в порядке, просто нужна более тщательная настройка", — заявил Монтойа руководству команды. В Williams решили исправить возникшую несправедливость, "приписав" к колум-

бийцу опытного инженера Фрэнка Дерни в придачу к его основному гоночному инженеру. Кстати, Ральф уже давно пользуется услугами двух инженеров, причем один из них прежде работал с Хуаном-Пабло. Монтойа хорошо знаком с Фрэнком Дерни еще со времен выступлений в серии CART, где тот обслуживал автомобили Lola. Гран При Великобритании показал, что подкрепление пришлось Монтою весьма кстати.



FIA рекомендует не курить

Международная автомобильная федерация (FIA) скорректировала свою позицию по вопросу о табачной рекламе в автоспорте. "По совету юристов FIA отозвала запрет на спонсорское участие табачных компаний в автоспорте, принятый в октябре 2000 года (для вступления в силу в 2006 году)", — сообщается в заявлении Федерации. — Вместо запрета организаторам и участникам автоспортивных соревнований (включая владельцев трасс, организаторов гонок, команды и гонщиков) рекомендуется отказаться от любых форм спонсорской поддержки табачных компаний с 1 октября 2006 года". По слухам, смена формулировки связана с тем, что кое-кто из табачных гигантов пригрозил подать на FIA в суд, так как ведомство Макса Мосли не имеет права запрещать командам сотрудничать с теми или иными спонсорами.

Знаменитое пиво из Австралии

FOSTER'S

Официальный
Спонсор
ГРАН ПРИ

КОРОТКО



Готовь мотор летом

В конце июля компания BMW приступила к стендовым тестам своего двигателя Ф-1 образца 2004 года. Столь ранний старт объясняется тем, что перед испытателями поставлена задача сделать мотор с ресурсом в два раза большим, чем у нынешней модели: ведь в следующем году вступает в силу правило одного двигателя на весь уик-энд Гран При.



Успеть победить

Williams рискует проиграть чемпионат-03, если его развязка затянется до последней гонки в Японии. "На "Сузуке" будет холодно, и там масса скоростных виражей — в таких условиях Ferrari сильнее нас, — считает главный инженер британской "конюшни" Сэм Майкл. — Поэтому в Японию мы должны приехать лидерами чемпионата".



Все по плану

Третье место Ярно Трулли на Гран При Германии ознаменовало для команды Renault досрочное выполнение плана на нынешний сезон. "Мы ставили перед собой цель завоевать в этом году четыре подиума и добились этого, — поделился ведущий моторист французской "конюшни" Дени Шеврие. — Теперь в оставшихся гонках мы можем позволить себе немного расслабиться".

Спа возвращается!

Календарь чемпионата мира 2004 года пока не определен, но поклонники Ф-1 могут быть уверены, что в нем найдется место для лучшей из современных гоночных трасс — бельгийской "Спа-Франкоршам". Парламент Бельгии отменил запрет на рекламу сигарет, из-за которого Спа лишилась этапа в этом сезоне.



Гонщики или артисты?

Берни Экклстоун хочет, чтобы пилоты его "большого цирка" ощущали себя не только спортсменами, но и артистами. "За те деньги, которые им платят, они могли бы не только принимать награды", — сетует Берни. "Хозяин" Ф-1 был раздосадован поведением пилотов на круге почета перед гонкой в Германии: "Люди сидели на трибунах в 35-градусную жару. И что они увидели? Двадцать болтающих между собой идиотов на грузовике, которые даже не приветствовали зрителей. Если они и впредь не станут это делать, я буду их штрафовать".

Канада под угрозой

Составление календаря чемпионата мира Ф-1 на 2004 год превращается в задачу со многими неизвестными. В начале августа совершенно неожиданно об исключении из него заявили организаторы Гран При Канады. По словам руководителя оргкомитета гонки в Монреале Нормана Лего, "хозяин" Ф-1 Берни Экклстоун направил ему уведомление о том, что этап исключен из календаря по причине вступающего в Канаде запрета на рекламу сигарет. Экклстоун заявил, что никакого письма канадцам он не отправлял, но спустя несколько дней одна из местных газет опубликовала его текст.

А еще через пару дней ведущий канадской радиостанции позвонил в штаб-квартиру Экклстоуна и представился премьер-министром страны Жаном Кретьеном. Ничего не подозревавший Берни в прямом эфире заявил лже-премьеру, что Гран При Канады '04 действительно не будет.



Кофе высоких скоростей

Итальянский город Модена и его пригороды известны всему миру как место, где производятся автомобили знаменитых марок Ferrari, Maserati, Lamborghini. Но это не единственные вещи из

Модены, которые не оставляют равнодушными истинных ценителей. Там же делают суперавтоматические кофемашины G3Ferrari, способные передать вкус настоящего итальянского

кофе и отличающиеся большим количеством функций и фантастически высокой надежностью. Убедиться в этом теперь могут и российские поклонники кофе и спортивных автомобилей.



Ральф готов помочь

Стоило Хуану-Пабло Монтое заявить о себе как о главном сопернике Михаэля Шумахера в борьбе за чемпионский титул, как команда Williams вновь задумалась о субординации между своими пилотами. Первыми подняли вопрос о командной стратегии мотористы BMW. "Поддерживать оба автомобиля в идеальной форме может оказаться слишком трудно", — опасается спортивный директор немецкой компании Марио Тайссен. "Наши пилоты будут бороться между собой до конца сезона", — попытался возразить главный инженер Williams Сэм Майкл.

Но тут неожиданно слово взял Ральф Шумахер, которому, возможно, придется играть роль оруженосца Монтои в последних гонках сезона. "Я работаю на BMW Williams, и если у моей команды будет шанс выиграть чемпионат мира, то я сделаю для этого все, от меня зависящее, — заявил немец. — При необходимости я готов помочь моему напарнику. Конечно, мне бы хотелось, чтобы чемпионом мира стал человек по фамилии Шумахер. Но Формула-1 — не прогулки по парку, Михаэль это тоже понимает".

Буря в пустыне-2

Год назад российская команда впервые приняла участие в 24-часовой картинговой гонке в Дубае. Тогда нашим спортсменам удалось показать в квалификации третье время, а гонку закончить на 13-й позиции, оказавшись лучшими дебютантами этих сложнейших соревнований на выносливость.

В этом году наши пилоты вновь отправятся в Арабские Эмираты, где 23–24 октября выйдут на старт марафона. Команда "Авикос — 10 Дюймов — Россия" составлена из сильных картингистов, среди которых и лидер Формулы-Русь нынешнего сезона Юрий Байбородов. Традиционно несколько мест в команде резервировано для победителей открытого турнира, который проходит на картодроме "10 Дюймов".



Знаменитое пиво из Австралии FOSTER'S

Официальный
Спонсор
ГРАН ПРИ

ГРАН ПРИ
ВЕЛИКОБРИТАНИЯ

РУБЕНСОНАДА

Какая жалость, что в Англии нет иных развлечений, кроме грей и религии.
Сидней Смит

За несколько дней до проведения Гран При Великобритании потрясли два общенациональных скандала, занявшие первые полосы газет: нечестность премьер-министра и бегство двенадцатилетней школьницы с американским моряком. Сама же гонка в самом ее разгаре ознаменовалась не менее скандальным появлением на трассе некоего религиозного фанатика. Что ж, проповедник и писатель Сидней Смит, стало быть, знал, о чем говорил, и за два прошедших с тех пор века в его стране по большому счету мало что изменилось.



В то же время, бывая в Соединенном Королевстве, всякий раз убеждаешься, что и пресловутая "скверная британская погода" и, скажем, "сухопарые училые англичанки" — все это не более чем придуманные кем-то маффы, имеющие очень мало общего с реальностью. Дождь и туманное здесь не больше, чем в соседних европейских странах, а столько красивых, соблазнительных, улыбочек и уж — с какой стороны ни глянь — никак не сухарных девушек, какие окружают тебя в Великобритании, в другой стране надо еще поискать. А погрешить они любят так, что это давно уже стало скорее доброй привычкой и правилом хорошего тона, нежели чем-то предосудительным. И кто вообще сказал, что британцы — чопорные и благовоспитанные люди? Да нет же, это те еще шутники, весельчаки и озорники! Взять хотя бы футбольных фанатов. Или, разнообразия ради, религиозных фанатиков. Обхохочешься. Правда, сквозь слезы...

Тучи над "Сильверстоуном"

Уже ночью со среды на четверг над центральной Англией зарядил все же такой беспросветный дождь, что казалось, он так и будет литься все оставшиеся дни. И тяжелые свинцовые тучи, покрывавшие небо, словно символизировали ситуацию, сложившуюся вокруг автодрома "Сильверстоун" в частности и перспективе проведения Гран При Великобритании вообще. Уж вроде бы благополучно ушли в прошлое традиционные местные проблемы — ввязанные в грязь автомобили и многочасовые дорожные заторы по окончании гонки. И проведенное здесь за прошедший год обустройство новых дорог, развязок и парковок — это лишь полновесная программа реконструкции "Сильверстоуна" стоимостью в 40 млн фунтов стерлингов, цель которой — приведение его в соответствие с самыми строгими современными международными стандартами.

Однако тучи над "домом британского автопорта" отнюдь не рассеиваются, а все больше сгущаются — во многом усилиями всемогущего Берни Экклстоуна. В нашей с ним беседе хозяин "большого цирка" высказался жестко: "Автодром "Сильверстоун" — это просто трупцы, которые ничего, кроме стыда, не вызывают". И Экклстоун очень серьезно настроен на то, чтобы уже в ближайшем будущем исключить гонку на этой прославленной трассе из календаря чемпионата мира.

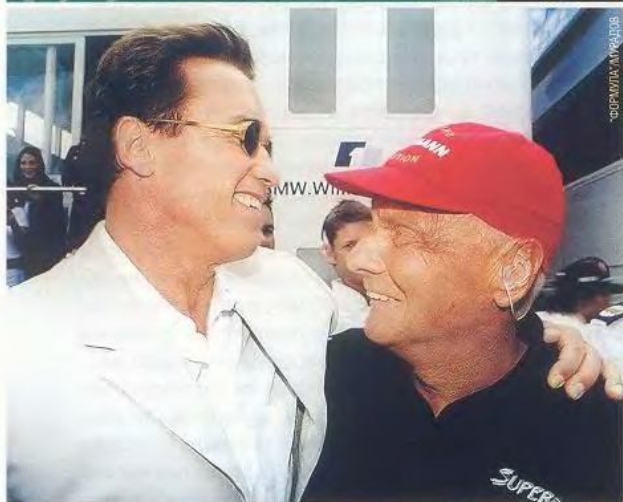
Главный защитник "Сильверстоуна" и Гран При Великобритании — сэр Джеки Стюарт, президент Британского клуба автогонщиков. С четверга по воскресенье он провал большое число встреч как с Берни Экклстоуном и Максом Мосли, так и с ключевыми представителями правительства и местных властей, после чего сообщил следующее: "Я намерен бороться за то, чтобы сохранить "Сильверстоун" и Гран При Великобритании в календаре чемпионата даже не на ближайшие три года, а на двадцать лет. Однако существует реальная опасность, что этой гонки не будет вообще. Отдачу от проведения Гран





“Берни, твои нападки на “Сильверстоун” несправедливы!” и “Макс, долой противобуксовочную систему в Ф-1!” – эти лозунги отражают настроения очень многих любителей Формулы-1

На капотах машин Jaguar на сей раз красовался лик Терминатора



Сам же Арнольд Шварценеггер, появившись в пaddocke Гран При Великобритании, особо горячо приветствовал уволенного из Jaguar земляка и друга Ники Лауду



Свое очень достойное выступление в Гран При Дженсон Баттон предвосхитил уверенной победой в гонке на... газомокосилках

При в плане туризма, технологий может быть огромна. При этом контракт, заключаемый с Берни Экклстоуном, такой отдаче вовсе не способствует, поскольку деньги согласно этому контракту текут лишь в одну сторону. Мы должны навести порядок в нашем доме – “доме британского автоспорта”.

Что ж, и впрямь, конечно, Гран При Китая, Бахрейна, Индии, а там, глядишь, и какого-нибудь Мумбаюмбостана – это здорово. Но не будем забывать, что более полувека назад первый Гран При чемпионата мира Формулы-1 прошел именно на добром старом “Сильверстоуне”. Все же не хотелось бы терять корни. Равно как и удовольствие находиться среди соблазнительных английских девушек. Да и вообще чемпионат мира без Гран При Великобритании – это, согласитесь, нонсенс.

После дождика в четверг

Потрафив любителям мифов, “бесконечный” английский дождь, поливавший Сильверстоун весь четверг кря-ду, к вечеру все же закончился, и на весь гоночный уик-энд над автодромом воцарилась столь же солнечная и жаркая погода, какая стояла здесь и в предыдущие дни. Но клиентов Bridgestone – особенно, конечно же, представителей Ferrari – это, казалось бы, совершенно не расстроило. Хитро улыбаясь, они не устали заверять, что японские шинники за последнюю пару недель добились фантастических результатов, и теперь их резина в жаркую сухую погоду ничуть не уступает французской. Уже первая тренировка показала, что это правда, хотя и отчасти. На равных с машинами, “обутыми” в Michelin, выступала лишь все та же пара алых Ferrari, да еще Дженсону Баттону (победившему, кстати, накануне в гонках на газомокосилках) удавалось довольно уверенно держаться в первой десятке, а то и пятерке. И совершенно невозможно понять: то ли все прочие, в отличие от Ferrari, машины из лагеря Bridgestone столь слабы, что никак им за лидерами не угнаться, то ли и впрямь, как поговаривают, все клиенты японцев, кроме чемпионской команды, получают шины “второго”, а то и “третьего” сорта.

В случае с пользователями Michelin, как бы то ни было, картина в последнее время совершенно иная: более или менее стройными рядами и в варьирующемся порядке, но они, как правило, уверенно занимают в протоколах почти все позиции первой десятки. Эта тенденция проявилась и в пятничной квалификации: верхняя дюжина позиций осталась за клиентами французских шинников, за исключением девятого места, доставшегося все тому же Баттону, и, что и вовсе было неудивительно, первого, завоеванного с весомым преимуществом Михаэлем Шумахером. Рубенсу Баррикелло, судя по всему, было вполне по силам составить конкуренцию своему партнеру по команде, однако чрезмерное желание этого, повлекшее за собой ошибку и вылет с трассы, отбросило бразильца на предпоследнее место в зачете. Тогда, впрочем, сему факту особенно-то и значения не придали. Поохали, конечно, поохали – все же пилот Ferrari так опростоволосился, а не абы кто, – но быстро забыли: кто, в конце концов, он такой, этот Баррикелло? Всего лишь “ассистент” Шумахера, “второй номер”, которому в прошлом году “дали” парудругую раз победить, а в этом году он и вовсе не блещет, рискуя потерять вице-чемпионский титул. Куда больший интерес после блестящего ряда полупозиций и побед вызывали результаты Ральфа Шумахера, его партнера Монтои и, конечно же, Кими Райкконена.

Поэтому итоги окончательной субботней квалификации оказались подобны небольшой, но очень звонкой бомбе. Что ни говори, а Рубенс Баррикелло – та еще темная лошадка, от которой можно ждать чего угодно. Как-

то один американский генерал, не иначе как впечатлительный победоносными действиями советской армии в войне с фашистской Германией, заметил: "Успех зависит от того, как высоко ты сможешь подпрыгнуть, оттолкнувшись от самого дна". Рубенс, сказав самому себе: "Велика стартовая решетка, но отступать некуда. Позади — лишь Minardi", мужественно бросился в контрнаступление и прыгнул, оттолкнувшись от самого дна, столь высоко, что обеспечил себе полупозицию, опередив всех лидеров чемпионата, в том числе и — почти на семь десятых секунды — Михаэля Шумахера, сумевшего показать лишь пятый результат! Удивил всех и Ярно Трулли, второй раз за сезон занявший второе место на стартовой решетке, в то время как его молодой горячий партнер по Renault — лишь восьмое. И еще одной сенсацией стало шестое место Кристиано да Матты, тогда как Оливье Панис затерялся чуть ли не среди аутсайдеров. Пиццония же в третий раз опередил Уэббера, причем оба гонщика Jaguar оказались впереди Култхарда.

Такая расстановка сил обещала захватывающую гонку. И она именно такой и выдалась, став едва ли не лучшей за весь сезон.

Красные начинают и выигрывают

Так уж сложилось к моменту проведения одиннадцатого этапа чемпионата мира, что Баррикелло как претендент на победу даже при старте с очень уверенно завоеванной полупозиции все равно не воспринимался. Еще в прошлом сезоне бразильца оценивали как едва ли не ровню самому Михаэлю Шумахеру, в то же время младший брат пятикратного чемпиона Ральф выступал столь бледно, что его уже склонны были списать в утиль. Но сейчас все было наоборот. Не приходилось сомневаться, что либо с машиной Рубиньо что-то вновь случится, либо сам он оплошает, а борьба за победу развернется, скорее всего, между братьями Шумахерами, Монтеей и Райкконеном. И своим совершенно провальным стартом Баррикелло окончательно всех в этом убедил. В лидеры вышел Трулли, сразу же устремившись в отрыв, за ним — Райкконен, оттеснив обладателя полупозиции на третье место. Тем временем Монтая и Алонсо так же лихо расправились с другим "бразильским выскочкой" — да Маттой. Отлично стартовал и Култхард, разом обойдя Пиццонию, Вильнева и Уэббера.

Надо ли говорить, как важно было блеснуть Дэвиду на домашней трассе, особенно учитывая его все более бледные выступления на фоне молодого партнера? Но почему-то судьба бывает особенно сурова к людям именно в подобных ситуациях, и на пятом круге McLaren Култхарда вдруг теряет окружающий голову гонщика защитный ударопоглощающий элемент. В результате трасса усеивается обломками, на нее выезжает машина безопасности, а сам Дэвид вынужден отправиться на преждевременный пит-стоп. Новый защитный элемент в его кокпите закрепили скотчем, но это уже не имело особого значения: шанс блеснуть был безвозвратно утрачен.

И только гонка вернулась в нормальное русло, как еще через четыре круга машина безопасности появилась вновь. Причиной тому на этот раз послужила чрезвычайно редкая и экстремальная ситуация — человек на трассе! Да, вдоль прямой Hangar, одного из самых скоростных участков трассы британского Гран При, прямо навстречу машинам бежал, словно танцуя жигу, странный человек, одетый в шотландский килт и прочие национальные аксессуары и размахивающий какими-то плакатами. Трибуны и пресс-центр (как, наверное, и все телезрители), охнув, замерли в ожидании самого ужасного исхода этой дикой выходки.

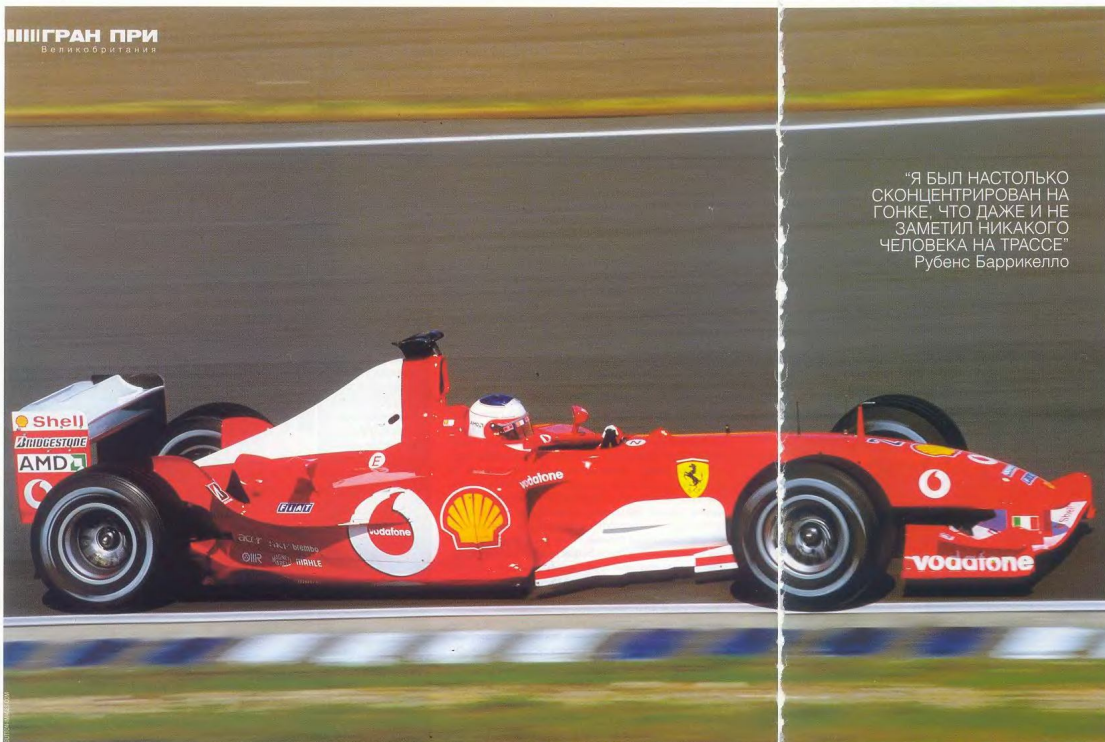
Вдохновленный серией блестящих побед в квалификациях и гонках, Ральф Шумахер с особым напряжением следил за результатами своего брата, Монтони и Райкконена...

...и менее всего, наверное, ожидал "подвоха" от Баррикелло, который своим вылетом в пятничной квалификации, казалось бы, перечеркнул себе все шансы на высокий результат в квалификации окончательной и самой гонке...

...однако же триумфатором в субботу, а затем и в воскресенье стал именно Рубиньо

Старт гонки, впрочем, Баррикелло провалил, зато отменно стартовавший Ярно Трулли уверенно захватил лидерство и удерживал его весьма долго





“Я БЫЛ НАСТОЛЬКО
СКОНЦЕНТРИРОВАН НА
ГОНКЕ, ЧТО ДАЖЕ И НЕ
ЗАМЕТИЛ НИКАКОГО
ЧЕЛОВЕКА НА ТРАССЕ”
Рубенс Баррикелло

На пути к своей первой в сезоне и столь долгожданной победе бразильский пилот Ferrari был совершенно неудержим: сначала поуловил, потом несколько подряд лучших кругов в гонке и затем, наконец, блестящий финиш впереди всех соперников!

священник Корнелиус Хоран. Посвятив свою жизнь весьма своеобразному толкованию Библии, отец Хоран еще в 1995 году был отправлен в “отпуск” за “использование церковной кафедры для распространения своих индивидуальных воззрений” и спустя восемь лет вдруг решил довести свое слово до потенциальной пастырь столь экстремальным способом. Любопытно, что комментатор британского телеканала ITV Мартин Брендл сообщил после происшедшего, что получил от Хорана письма с утверждениями вроде: “Я совершу такое, что заставит вас обо мне говорить”, но без каких-либо указаний на то, что произойдет это на Гран При Великобритании или как-то связано с этой гонкой. На своем плакате отец Хоран, которого его адвокат охарактеризовал как человека “твердых моральных взглядов на религию”, напечатал всего лишь следующее: “Читайте Библию – Библия всегда права”.

Но гонимым, которые на огромной скорости вылетали на прямую Hangar, было не до чтения не то что Библии, но даже и самого плаката. Они просто адруг обна- руживали, что чуть ли не прямо им под колеса бросает- ся какой-то чужак. К счастью, незадачливого религиоз- ного деятеля довольно быстро схватили и в буквальном смысле утащили с трассы судьи, сдав на руки полиции, но в ход гонки это происшествие внесло жуткую сумяти- цу. В присутствии на трассе автомобили безопасности одновременно четырнадцать машин, словно в гонках CART, отправились на дозаправку, и на пит-лейн воз- никла подлинная чехарда. Баррикелло, которого из-за этой чехарды механики долго не выпускали на трассу, вернулся на нее лишь восьмым. Михаэлю Шумахеру пришлось еще хуже: он дозаправлялся вслед за Рубен- сом и в результате оказался вообще четырнадцатым!

Зато на некоторое время гонку возглавили да Матта и Панис, дозаправившиеся еще во время первого появле- ния на трассе автомобиля безопасности. Смотрелось это весьма эффектно, и хотя сами гонщики Toyota, конечно же, прекрасно знали, что им предстоит на один пит-стоп больше, нежели основным претендентам на победу, на- верное, им все же не мешало: “А хорошо бы так и ехать первыми до самого финиша”.

Тем временем, едва автомобиль безопасности поки- нул трассу, чехарду дозаправок сменила подлинная вак- ханалия обгонов. Райкконен стремительно обошел Трулли, Култхарда и Паниса, Баррикелло – Фермана и Р. Шумахера, Монтой – Пиццонию, Вильнева, Уэббера, а затем также Фермана, после чего расправился с Раль- фом Шумахером. Баттон и Фрэнкен опередили Уилло- на. В течение семнадцатого круга Баррикелло и Ральф,

Михаэлю Шумахера дозаправка на од- ном круге с Рубен- сом Баррикелло то- же отбросила на по- зицию, страшно да- леку от лидеров Гран При Великоб- ритании. Зато из воз- никшей кутерьмы извлекли немалую пользу оба пилота Toyota, на некоторое время эффектно возлелев эту пол- ную коллизий гонку

Дженсон Баттон рассказывал потом, что это стало од- ним из самых сильных потрясений в его жизни: “Страшно даже подумать, что могло произойти, если бы кто-то в не- го врезался – он стал бы не единственным, кто бы при этом погиб. Это было ужасно: я несся на скорости под 300 км/час, когда вылетел практически на него”.

Любопытно, однако, что победитель Гран При Вели- кобритании прореагировал на происшедшее совершенно иначе: “Поверьте ли, но я вообще не видел этого бедола- гу. Я только услышал по радио чей-то голос: “Машина бе- зопасности, машина безопасности”, – но был настолько сконцентрирован на гонке, что никого так и не заметил. Причем ведь это уже вторая гонка, которую я выигрываю, когда на трассу выходит человек – так было в свое время и на “Хоккенхаймринге”, помните? Теперь, конечно же, скажут, что этот тип – бразилец...”

Между тем возмутителем порядка оказался вовсе не бразилец, а ирландец по происхождению, ныне прожива- ющий на юго-востоке Лондона 56-летний католический

Плохое крепление окружающего голо- ву защитного эле- мента дорогого обо- шлось Даниэлю Култ- харду: дополнитель- ный пит-стоп лишил его шансов бороть- ся за место на пьедестале почта



борясь за шестое место, менялись позициями трижды, аж дух захватывало!

Далее обгоны продолжались уже вперемешку с плановыми пит-стопами, из-за чего за изменениями в порядке следования гонщиков стало совсем уж трудно следить, но одно вдруг стало очевидно: в то время как Ральф Шумахер из-за вынужденного третьего пит-стопа совершенно лишился каких-либо надежд на успешный финиш, отнюдь не затерявшийся где-то позади и уж тем более не сошедший с дистанции Рубенс Баррикелло, штампуя один быстрейший круг за другим, пробился на вторую позицию и в борьбе уже за лидерство теснит Кими Райкконена.

Ральф Шумахер, от которого ждали чуть ли не третьей подряд победы, пояснил свое бледное выступление так: "У меня была лихорадка, симптомы которой я ощутил в ночь перед Гран При. А в течение гонки я чувствовал себя и вовсе отвратительно, все тело болело. Если бы я только знал, что она для меня закончится столь скверно, я вообще бы остался в постели". Рубенс же был предельно сконцентрирован (вспомните его слова о том, что он даже не заметил человека на трассе) и полон хорошей спортивной злобы, нацеленной на долгожданную победу. Вот, пожалуй, и все объяснение случившейся "неожиданности". И стоило Кими Райкконену под столь мощным напором Баррикелло лишь чуть ошибиться в повороте Bridge, как бразилец тут же этим воспользовался и устремился уже к верной победе, в то время как ошеломленный Кими, допустив еще одну такую же ошибку, пропустил вперед и Монтою. А четвертым финишировал Михаэль Шумахер, про которого в этой борьбе и вовсе забыли. И в результате "красные" на сей раз взяли весомый реванш за последние гонки – 15 очков против девяти, заработанных гонщиками McLaren, и всего восьми, усилиями Монтои увеличившими счет Williams.

По окончании гонки пилоты и руководители команд встали горой на защиту легендарного автодрома, репутация которого пострадала от выходки далекого от автоспорта религиозного фанатика. "Такое может случиться на любой трассе, как это уже было на "Хоккенхаймринге" несколько лет назад, и предотвратить такой инцидент бывает просто невозможно", – заявил Рон Деннис. С шефом McLaren согласился и Петер Заубер: "Когда человек поджег себя в Париже, никто ведь не обвинял в этом Париж".

Впрочем, о чудачковом 56-летнем священнике вскоре позабыли, ведь гонка и без него выдалась на редкость интересной, богатой острейшей и непредсказуемой по своим результатам борьбой. Праздник удался, и праздник продолжался: кто-то отмечал удачное выступление, кто-то оттягивался на соседней концертной площадке, где давала жару Status Quo совместно с группами Дэмона Хилла и Эдди Джордана, кто-то просто беззаботно катил по дороге домой, радуясь, что гонка прошла увлекательно и закончилась благополучно.

А в это самое время в медицинском центре на опустевшей уже трассе врачи констатировали смерть другого 56-летнего человека – гонщика-ветерана Дэвида Хейнса, разбившегося в своем Lotus 15 1958 года во время последовавшей сразу за Гран При гонки исторических спортивных автомобилей. Такова природа автоспорта: от праздника до трагедии – один шаг. И таковы законы Формулы-1 как шоу-бизнеса: безответственный чудак, выскользивший на трассу проходящего Гран При, стал "героем дня", едва ли не затмив славу победителя; о гибели же отважного спортсмена, участвовавшего во второстепенной гонке поддержки, не узнал практически никто.

Борис Мурадов

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

Джанкарло Физикелла уже в который раз получил все основания для того, чтобы воскликнуть: "Будь проклят тот день, когда я сел за баранку этого пылесоса!"

На протяжении практически всей гонки борьба на трассе кипела самая нешуточная: обгон следовал за обгоном

Как и в старые добрые времена, в схватку вступили Михаэль Шумахер и Жак Вильнев, и закончилась она в пользу действующего чемпиона. Правда, на сей раз на кону стояла не победа, а всего лишь несколько очков, но тоже очень важных

Когда победа приходит столь редко и дается таким трудом, не грех и всплакнуть...





ГРАН ПРИ ВЕЛИКОБРИТАНИИ

Foster's British Grand Prix

25/07–27/07

Сильверстоун

Количество кругов 60
Длина круга 5,141 км
Общая длина 308,356 км
Финиш/старт 0,104 км
Старт гонки (Москва) 16:00
Расположение 5 км к югу от
Таучестера

www.silverstone-circuit.co.uk

На этом Гран При...

...Рубенс Баррикелло записал в свой актив первый хет-трик. Также по одному на счету Култхарда и Вильнева, а М. Шумахер и здесь удерживает рекорд ЧМ – немец выигрывал с поула, установив по ходу гонки лучший круг, уже 14 раз.

Внутрикомандные противоборства в квалификации

М. Шумахер	9:2	Р. Баррикелло
Х.-П. Монтойя	3:8	Р. Шумахер
Д. Култхард	5:6	К. Райкконен
Я. Трулли	6:5	Ф. Алонсо
Н. Хайдфельд	5:6	Х.-Х. Френтцен
Дж. Физикелла	10:1	Р. Ферман
М. Уэббер	8:3	А. Пичиония
Ж. Вильнев	6:5	Дж. Баттон
Дж. Уилсон	4:6	И. Ферстаппен
К. да Матта	2:9	О. Панис

ТЕСТЫ. ПЯТНИЦА

Облачно. Сухо		Воздух: 13–15 °C	
8.30–10.30		Асфальт: 18–21 °C	
№	Пилот	ЛК/Всего	+с
1	Ф. Алонсо	1'21.547/44	–
2	Я. Трулли	1'21.721/35	0.174
3	М. Уэббер	1'22.060/25	0.513
4	А. Мак-Ниш	1'22.141/34	0.594
5	А. Пичиония	1'22.834/29	1.287
6	Дж. Физикелла	1'22.864/26	1.317
7	Р. Ферман	1'24.006/30	2.459
8	И. Ферстаппен	1'24.013/23	2.466
9	Дж. Уилсон	1'24.605/29	3.058

В ср. поб.: 226.956 км/ч

ТРЕНИРОВКА. ПЯТНИЦА

Облачно. Сухо		Воздух: 15–16 °C	
11.00–12.00		Асфальт: 22–23 °C	
№	Пилот	ЛК/Всего	+с
1	Д. Култхард	1'20.039/21	–
2	М. Уэббер	1'20.346/17	0.307
3	Ф. Алонсо	1'20.485/17	0.446
4	Р. Баррикелло	1'20.604/22	0.565
5	О. Панис	1'20.693/20	0.654
6	Я. Трулли	1'20.858/19	0.819
7	Дж. Баттон	1'20.933/23	0.894
8	А. Пичиония	1'20.966/14	0.927
9	М. Шумахер	1'20.992/27	0.953
10	К. да Матта	1'21.027/23	0.988
11	Р. Шумахер	1'21.029/23	0.990
12	Х.-П. Монтойя	1'21.182/26	1.143
13	Ж. Вильнев	1'21.246/24	1.207
14	К. Райкконен	1'21.407/21	1.368
15	Х.-Х. Френтцен	1'21.969/20	1.930
16	Дж. Физикелла	1'22.028/14	1.989
17	Р. Ферман	1'22.135/18	2.096
18	И. Ферстаппен	1'23.176/15	3.137
19	Н. Хайдфельд	1'23.290/25	3.251
20	Дж. Уилсон	1'24.086/9	4.047

В ср. поб.: 231.232 км/ч

КВАЛИФИКАЦИЯ. ПЯТНИЦА

Облачно. Сухо – сыро		Воздух: 16–17 °C	
14.00–15.00		Асфальт: 22–23 °C	
№	Пилот	П	Время
1	М. Шумахер	1	1'19.474
2	Х.-П. Монтойя	4	1'19.749
3	Р. Шумахер	3	1'19.788
4	Ф. Алонсо	6	1'19.907
5	О. Панис	15	1'19.959
6	Я. Трулли	8	1'19.963
7	Д. Култхард	7	1'19.968
8	М. Уэббер	9	1'20.171
9	Дж. Баттон	11	1'20.569
10	К. да Матта	14	1'20.765
11	А. Пичиония	18	1'20.877
12	К. Райкконен	2	1'21.065
13	Ж. Вильнев	13	1'21.084
14	Н. Хайдфельд	16	1'21.211
15	Х.-Х. Френтцен	12	1'21.363
16	Дж. Физикелла	10	1'21.500
17	Р. Ферман	17	1'22.335
18	И. Ферстаппен	19	1'23.418
19	Р. Баррикелло	5	–
20	Дж. Уилсон	20	–

В ср. поб.: 232.876 км/ч; рекордные сектора: 26.013, 33.234 (оба – М. Шумахер), 20.058 (Уэббер); V макс.: 274.3 км/ч (да Матта). Примечание: "П" – порядок выезда пилотов на трассу

11



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: 1'31'45.015

Рекорд круга в квалификации 1'18.998 (2002 г., Хуан-Пабло Монтойя/Williams FW24)

Рекорд круга в гонке 1'23.083 (2002 г., Рубенс Баррикелло/Ferrari F2002)

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

00–30 мин. Пасмурное британское небо встречает девятых участников тестов. Опробовав в Маньи-Куре Франка Монтейя, команда Renault вновь вернулась к услугам Аллана Мак-Ниша. Остальные же три "конюшни" вновь не используют предоставленную правилами возможность и гоняют по трассе лишь две машины. Быстрее всех пока Алонсо – 1'21.642.

30–60 мин. Трулли показывает второй результат (1'22.037), но затем ошибается в одном из медленных поворотов третьего сектора, и Renault разворачивает. Тем временем его напарник проходит круг за 1'21.547. Мак-Ниш подтверждает преимущество французской команды над соперниками по сессии – 1'22.141 (3-й).

60–90 мин. Пичиония не успевает вовремя погасить скорость перед Stowe, Jaguar заносит, но бразильцу удается сохранить контроль над машиной, и после небольшой прогудки по гравию Антонио продолжает тренировку. Не все гладко и у Мак-Ниша – автомобиль британца разворачивает в Brooklands, впрочем, также без серьезных последствий.

90–120 мин. Уэббер – 1'22.060 (2-й). На Jordan Фермана возникла утечка масла в КП. Мало того, что сессия для Ральфа на этом закончилась, – оказалась повреждена проводка, что потребовало замены двигателя, и остаток тестов британец провел за рулем запасной машины. Трулли вновь второй – 1'21.721.

00–15 мин. Двенадцать пилотов, которые еще не показывались на трассе по ходу этого уик-энда, один за другим покидают боксы. Быстрее остальных на первых минутах Панис (1'21.435). А вот из участников недавних тестов лишь Ферман, вернувшийся за руль основного Jordan, наматывает круги по "Сильверстоуну". Механики установили на машину британца новый двигатель, но у него барахлит система подачи топлива. Лишь на 14-й минуте Алонсо выезжает с пит-лейн, и его первый же круг на время становится абсолютно лучшим. Результат Паниса Фернандо перекрывает почти на секунду: 1'20.625.

15–30 мин. На трассе на короткий промежуток образуется затишье, после чего испанец еще раз улучшает собственный результат – 1'20.571. На второй строчке по-прежнему время Паниса, третья позиция у Баррикелло (1'21.552). Прошла уже почти половина тренировки, и лишь теперь из боксов впервые выехали оба представителя Jaguar и Ферстаппен. Что же касается Уилсона, то британский пилот и вовсе выведет свою Minardi на трассу на 34-й минуте! Представители итальянской команды вынуждены поступать так, чтобы сохранить шины на субботу и воскресенье. Так что неудивительно, что пилотам маленькой Скудерии с таким трудом удается отыскать верные настройки.

30–45 мин. Скорости начинают потихоньку расти. Култхард останавливает стрелку секундомера на отметке 1'21.077 (2-й), а Р. Шумахер проходит круг с третьим временем: 1'21.410. Не отстают и представители Ferrari – М. Шумахер с рекордом первого сектора опережает брата (1'21.318), а Баррикелло и вовсе едва не выходит в лидеры: 1'20.604 (2-й). Фермана разворачивает в "Комплексе" – связке медленных поворотов в самом конце круга. Третьим пилотом, преодолевшим виток по "Сильверстоуну" быстрее 1'21, становится Панис (1'20.786; 3-й). Toyota французца с самого начала тренировки постоянно входит в число лидеров.

45–60 мин. Оливье еще раз улучшает время, но по-прежнему остается на третьей позиции – 1'20.693. На первом секторе отказывает двигатель на Ferrari Баррикелло, а чуть позже в "эске" Abbey разворачивает автомобиль Трулли. Ну а последние минуты тренировки традиционно приносят значительный рост скоростей. Спустя баками Алонсо проходит круг за 1'20.485, выходя вперед, затем молодого испанца опережает Култхард: 1'20.039, и, наконец, Уэббер оказывается между Дэвидом и Фернандо, показав результат 1'20.346 (по ходу тренировки австралиец мучали неполадки с коробкой передач, но механикам Jaguar удалось оперативно устранить их).

1–5 По-прежнему облачно. Квалификацию открывает М. Шумахер и разом улучшает рекорд уик-энда на 0.6 с. Время немца – 1'19.474. Покинувший боксы следом за чемпионом мира Райкконен допускает серьезную ошибку в Stowe и, хотя также намного быстрее собственного времени, показанного в тренировке, уступает Михаэлю более полутора секунд. Небольшая недостаточная поворачиваемость не позволяет Р. Шумахеру всерьез поспорить с братом, и более того, Ральфа опережает Монтойя, пусть и всего на 0.039 с. Тем временем над трассой начинает накрапывать небольшой дождик, и этого оказывается достаточно, чтобы Баррикелло поскользнулся в Brooklands и не смог завершить очень неплохой круг.

6–10 Впрочем, вскоре дождь стихает, хотя трасса и остается сырой, еще некоторое время. Баланс Renault Алонсо недостаточно хорош (на выходе из поворотов возникает недостаточная поворачиваемость), и испанец лишь четвертый. Еще чуть медленнее Култхард – Дэвид, помня об ошибке Баррикелло, осторожничает в начале круга. И всего 0.005 с выигрывает у шотландца Трулли! Уэббер (австралиец по-прежнему удерживает неофициальный титул "чемпиона середняков") блокирует тормоза перед Vale и опережает лишь Райкконена, а Физикелле не удается и этого.

11–15 Уступив лидеру более секунды, Баттон, тем не менее, оказывается на восьмой позиции, а вот Френтцен, даже не допустив ошибок по ходу круга, опережает лишь Физикеллу – дела в Sauber, как, впрочем, и в Jordan, в этом сезоне складываются неважно. Выбравший другой, в отличие от товарища по команде, тип резины Вильнев уже к концу второго сектора стал жертвой чрезмерного износа передних покрышек, зато очень неплохо прошел круг да Матта, что позволило бразильцу оказаться на 9-й строчке. И еще более наглядно демонстрирует прогресс Toyota Панис – француз пятый, быстрее Трулли и обоих пилотов McLaren.

16–20 Хайдфельд опережает товарища по команде, но не может подняться выше 13-го места. Сильная избыточная поворачиваемость отбрасывает и без того не слишком быстрый Jordan Фермана еще дальше назад. Пичиония же, даже несмотря на ошибку на выходе из Bridge, показывает 11-й результат, доказывая, что за рулем хорошей машины способен на многое. И лишь две Minardi в который раз выглядят откровенно слабо. И если Ферстаппену хотя бы удастся преодолеть квалификационный круг (на 4 с медленнее М. Шумахера), то на машине Уилсона и вовсе сразу после выезда из боксов из-за сбоя в электросистеме глохнет мотор.

ТРЕНИРОВКА. СУББОТА

Небольшая обл. Сухо Воздух: 18–22 °С
9.00–11.00 Асфальт: 26–28 °С

№	Пилот	ЛК/Всего	+с
1	Х.-П. Монтойя	1'21.415/24	–
2	Р. Баррикелло	1'21.587/32	0.172
3	М. Шумахер	1'21.608/36	0.193
4	Р. Шумахер	1'21.711/28	0.296
5	О. Панис	1'22.257/31	0.842
6	К. Райкконен	1'22.263/26	0.848
7	Д. Култхард	1'22.317/31	0.902
8	Я. Трулли	1'22.332/40	0.917
9	Ф. Алонсо	1'22.462/27	1.047
10	К. да Матта	1'22.614/33	1.199
11	М. Уэббер	1'22.910/39	1.495
12	Ж. Вильнев	1'23.326/19	1.911
13	Дж. Баттон	1'23.455/38	2.040
14	Х.-Х. Френтцен	1'23.620/32	2.205
15	А. Пиццония	1'23.703/29	2.288
16	Н. Хайдфельд	1'23.939/37	2.524
17	Дж. Физикелла	1'23.944/30	2.529
18	Р. Ферман	1'23.981/31	2.566
19	И. Ферстаппен	1'25.684/24	4.269
20	Дж. Уилсон	1'25.906/31	4.491

В ср. поб.: 227,324 км/ч

КВАЛИФИКАЦИЯ. СУББОТА

Солнечно. Сухо Воздух: 23–25 °С
14.00–15.00 Асфальт: 30–31 °С

№	Пилот	Время	+с
1	Р. Баррикелло	1'21.209	–
2	Я. Трулли	1'21.381	0.172
3	К. Райкконен	1'21.695	0.486
4	Р. Шумахер	1'21.727	0.518
5	М. Шумахер	1'21.867	0.658
6	К. да Матта	1'22.081	0.872
7	Х.-П. Монтойя	1'22.214	1.005
8	Ф. Алонсо	1'22.404	1.195
9	Ж. Вильнев	1'22.591	1.382
10	А. Пиццония	1'22.634	1.425
11	М. Уэббер	1'22.647	1.438
12	Д. Култхард	1'22.811	1.602
13	О. Панис	1'23.042	1.833
14	Х.-Х. Френтцен	1'23.187	1.978
15	Дж. Физикелла	1'23.574	2.365
16	Н. Хайдфельд	1'23.844	2.635
17	Р. Ферман	1'24.385	3.176
18	Дж. Уилсон	1'25.468	4.259
19	И. Ферстаппен	1'25.759	4.550
20	Дж. Баттон	–	–

В ср. поб.: 227,900 км/ч; рекордные сектора: 26.307 (М. Шумахер), 34.085, 20.719 (оба – Трулли); V макс.: 268,9 км/ч (Р. Шумахер)

ГОНКА. ВОСКРЕСЕНЬЕ

Переменная обл. Сухо Воздух: 20–22 °С
13.00 Асфальт: 30–32 °С

№	Пилот	К	Время	ЛК/№	В ср.
1	Р. Баррикелло	60	1:28'34.554	1'22.286/38	208.757
2	Х.-П. Монтойя	60	+5.462	1'22.938/33	208.543
3	К. Райкконен	60	+10.856	1'22.91/39	208.339
4	М. Шумахер	60	+25.648	1'23.034/10	207.755
5	Д. Култхард	60	+36.827	1'22.692/60	207.321
6	Я. Трулли	60	+43.067	1'22.79/79	207.080
7	К. да Матта	60	+45.085	1'23.528/32	207.002
8	Дж. Баттон	60	+45.478	1'23.912/53	206.986
9	Р. Шумахер	60	+58.032	1'23.939/10	206.503
10	Ж. Вильнев	60	+1'03.569	1'23.705/57	206.291
11	О. Панис	60	+1'05.207	1'23.463/47	206.228
12	Х.-Х. Френтцен	60	+1'05.564	1'23.933/58	206.214
13	Р. Ферман	59	+1 круг	1'25.087/33	205.248
14	М. Уэббер	59	+1 круг	1'23.933/28	205.212
15	И. Ферстаппен	58	+2 круга	1'27.021/2	201.688
16	Дж. Уилсон	58	+2 круга	1'25.859/9	201.545
17	Н. Хайдфельд	58	+2 круга	1'24.537/9	201.414
НК	Ф. Алонсо	52	НФ	1'22.236/38	205.111
НК	Дж. Физикелла	44	НФ	1'22.931/33	198.043
НК	А. Пиццония	32	НФ	1'22.91/19	198.765

В ср. поб.: 225,054 км/ч; рекордные сектора: 26.394 (Баррикелло), 34.230 (Пиццония), 20.896 (Култхард); V макс.: 266,4 км/ч (Р. Шумахер)

ЧЕМПИОНАТ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ

	Пилот	Очки		Пилот	Очки
1	М. Шумахер	69	11	Дж. Физикелла	10
2	К. Райкконен	62	12	Х.-Х. Френтцен	7
3	Х.-П. Монтойя	55	13	К. да Матта	5
4	Р. Шумахер	53	14	Ж. Вильнев	3
5	Р. Баррикелло	49	15	О. Панис	2
6	Ф. Алонсо	39	16	Н. Хайдфельд	2
7	Д. Култхард	33	17	Р. Ферман	1
8	Я. Трулли	16	18	А. Пиццония	0
9	М. Уэббер	12	19	И. Ферстаппен	0
10	Дж. Баттон	11	20	Дж. Уилсон	0



КУБОК КОНСТРУКТОРОВ

	Команда	Очки		Команда	Очки
1	Ferrari	118	6	Jaguar	12
2	Williams	108	7	Jordan	11
3	McLaren	95	8	Sauber	9
4	Renault	55	9	Toyota	7
5	BAR	14	10	Minardi	0

РАЗМИНКА. СУББОТА

Солнечно. Сухо Воздух: 23–25 °С
13.30–13.45 Асфальт: 29–31 °С

№	Пилот	ЛК/Всего	+с
1	Р. Баррикелло	1'21.094/6	–
2	К. Райкконен	1'21.871/4	0.777
3	М. Шумахер	1'22.074/6	0.980
4	М. Уэббер	1'22.429/6	1.335
5	Р. Шумахер	1'22.457/6	1.363
6	Ф. Алонсо	1'22.498/6	1.404
7	А. Пиццония	1'22.630/6	1.536
8	Д. Култхард	1'22.722/5	1.628
9	Ж. Вильнев	1'23.073/7	1.979
10	Дж. Баттон	1'23.235/8	2.141
11	Х.-Х. Френтцен	1'23.376/5	2.282
12	О. Панис	1'23.462/5	2.368
13	Дж. Физикелла	1'23.792/4	2.698
14	Н. Хайдфельд	1'24.295/5	3.201
15	Р. Ферман	1'24.692/6	3.598
16	И. Ферстаппен	1'25.731/4	4.637
17	Дж. Уилсон	1'25.938/4	4.844
18	Х.-П. Монтойя	1'34.936/5	13.842
19	К. да Матта	–/2	–
20	Я. Трулли	–/3	–

В ср. поб.: 228,224 км/ч

00–15 мин. Погода сегодня чуть лучше, чем накануне, – на небе по-прежнему много облаков, но между ними все же есть просветы. Лидеры сезона с первых минут активно включаются в тренировку: Михаэль Шумахер впереди (1'22.929), на вторую позицию выходит Монтойя (1'23.368), но вскоре обоих опережает Баррикелло (1'22.397).

15–30 мин. Хайдфельд превышает скорость на пит-лейн (61.6 км/ч, что равносильно \$500). Пилоты ищут гоночные настройки, поэтому рост скоростей на время замедляется. Ошибается Вильнев, и его BAR проходит один из поворотов в управляемом заносе! М. Шумахер – 1'22.799 (2-й).

30–45 мин. Райкконен впереди – 1'22.263, а Михаэль еще чуть-чуть улучшает результат: 1'22.659 (3-й). На последних минутах отказывается мотор на машине Вильнева, а Renault Алонсо разворачивает уже после отмашки клетчатого флага.

45–60 мин. Уже на десятой минуте М. Шумахер значительно улучшает результат молодого финна (1'21.608), это удается и Панису (1'22.257; 2-й). Тем временем механики BAR меняют двигатель на машине Вильнева.

60–75 мин. Монтойя – 1'21.898 (2-й). Jordan Физикеллы на выходе из Stowe разворачивает на 360°, после чего итальянец продолжает движение. Р. Шумахер опережает напарника (1'21.712), а вот его брат ошибается в Copse, и Ferrari на высокой скорости совершает экскурсию по гравию, после чего немцу приходится вернуться в боксы.

75–90 мин. На выезде с пит-лейн замедляет Jaguar Антонио Пиццония – отказала коробка передач. Наконец показывается на трассе и Вильнев, но после всего лишь двух кругов выходит из строя и новый двигатель! В финале сессии на первые строчки поднимаются Монтойя (1'21.415; 1-й) и Баррикелло (1'21.587; 2-й).

и вовсе не удается показать хоть какое-то время, поскольку в Becketts BAR Дженсона налетел на бордюр и повредил подвеску, после чего британцу пришлось свернуть в боксы. Не самым лучшим получились круги и у Уэббера, который уступил даже товарищу по команде. Но еще хуже проехал Култхард: он сначала выбрал слишком широкую траекторию в Stowe, а затем ошибся на торможении перед Club. Трулли же опередил Баррикелло на втором и третьем секторах, и лишь проиграл на первом не позволил Ярно подняться выше второго места. Причем во время разминки из-за отказа одного из датчиков двигателя итальянец не проехал ни одного быстрого круга!

16–20 Избыточная поворачиваемость, особенно сильная на третьем секторе, отбрасывает столь быстрого на протяжении всех предыдущих сессий Паниса в конец первого десятка. Алонсо выбрал отличный от напарника тип резины и проиграл тому более секунды. Р. Шумахер опередил Баррикелло на втором секторе, но по итогам круга уступил и Бразилию, и Трулли с Райкконеном. "Перемудривший" с настройками Монтойя оказался еще дальше от лидера, после этого на трассе показался М. Шумахер. Но Ferrari немца выскочила с трассы после Abbey и на грязных колесах Михаэль смог показать лишь пятый результат.

1 К первому повороту Баррикелло опережают Трулли и Райкконен. Да Матта также теряет две позиции, а вот Култхард выигрывает три. Sauber Френтцена испускает хвост дыма, но немец продолжает гонку, хотя и последним (20-м). Баттон за круг поднялся до 15-го места.

3 Френтцен обгоняет Уилсона, а круг спустя – Фермана.

5 Ферстаппен опускается с 17-го на 20-е место. В Copse с машины Култхарда (9-й) срывает "воротник безопасности", который оказывается на асфальте.

6 На трассу выезжает автомобиль безопасности, и шотландец, а также да Матта (8-й), Панис (13-й) и Ферман (18-й), наоборот, отправляются в боксы.

7 В конце круга пейс-кар возвращается в боксы. Так же поступает и Пиццония, который с 8-го места опускается на 20-е и теряет шансы на успешное выступление.

8 Рестарт. Лишь да Матта (16-й) опережает Ферстаппена.

9 Иосе пропускает также Паниса, Култхарда и Фермана.

11 Баррикелло (3-й) в Abbey удается опередить Райкконена.

12 На прямую Hangar Straight выбегает безумец в килте, гонка вновь нейтрализована, и разом 14 пилотов отправляются в боксы, где возникает толчея. Порядок в конце круга: да Матта, Панис, Култхард, Трулли, Райкконен, Р. Шумахер, Ферман, Баррикелло, Монтойя, Алонсо и М. Шумахер откатились в середину второго десятка.

16 Вновь рестарт. Райкконен (5-й) отыгрывает две позиции, Баррикелло (8-й) опережает Фермана, сразу троих соперников оставляет не у дел Монтойя (12-й).

28 Второй плановый пит-стоп на середине пути отбрасывает Култхарда с четвертого разном на 16-е место.

29 Останавливается Уилсон (17-й), а карусель обгонов продолжает Р. Шумахер (16-й), опередив Френтцена.

30 В боксах да Матта (6-й), который уступает лидерство Райкконену и становится седьмым, а также Уэббер (7-й; 8-й), пропускающий десятерых соперников. Паниса (3-й) один за другим обгоняют Баррикелло и Монтойя, а Френтцен (15-й) пропускает Култхарда.

31 М. Шумахер в первой десятке, обогнав Вильнева в Abbey. Панис (5-й) теряет на пит-лейн (6.6) десять мест.

32 Михаэль уже седьмым, опередив Фермана перед Stowe, а его брат поднимается на 11-ю позицию, обогнав другого Jordan – Физикеллы – в Abbey.

33 Первый сход – отказал мотор у Jaguar Пиццонии (16-й).

34 С 20-го Р. Шумахер за 11 кругов переместился на 10-е место. Последним – в Abbey – ему уступил Баттон.

35 Райкконен (1-й) останавливается (9.8) и оказывается пятым. Ферман (8-й; 10.5) теряет в боксах 8 позиций.

36 Пит-стоп (9.0) отбрасывает Трулли с 3-го на 13-е место.

38 Во второй (и последний) раз пит-лейн посещают Монтойя (2-й; 8.8), Алонсо (3-й; 8.6) и Физикелла (10-й). Хуан-Пабло продолжает гонку пятым, Фернандо – 14-м (виной тому сбой в электросистеме), Джанкарло – 15-м.

39 Останавливаются лидирующий Баррикелло (8.4), Р. Шумахер (8-й; 8.8) и Френтцен (11-й). Бразилец пропускает лишь Райкконена, а вот немцы – пятерых и четверых соперников соответственно.

40 М. Шумахер (4-й) теряет в боксах (8.3) шесть мест.

41 Вильнев (6-й) посещает пит-лейн и оказывается 12-м.

42 В Bridge Баррикелло отбирает у Райкконена лидерство в гонке. Баттон (5-й) останавливается (7.9) и затем продолжает гонку 11-м, впереди напарника.

44 Третий пит-стоп лишает да Матту (3-й) шансов на пьедестал. У Физикеллы (14-й) в Becketts подламывается подвеска заднего левого колеса – итальянец сходит.

45 Останавливается и Панис (6-й; 6.7), теряя семь мест.

47 На пит-лейн Култхард (4-й; 7.1) и Уэббер (8-й). Гонку они продолжают седьмым и 15-м соответственно.

48 Райкконен (2-й) ошибается в Stowe и пропускает Монтойю. М. Шумахер (5-й) опережает Трулли в Abbey.

51 Борьба не стихает. Култхард (7-й) перед Vale вынуждает капитулировать да Матту.

52 Дела у Алонсо (8-й) все хуже, испанца проходит Баттон.

53 Отказ коробки передач окончательно выводит Renault Фернандо из борьбы.

58 Култхард уже пятый, обогнав Трулли в Vale.

59 Вильнев (9-й) вылетает в Abbey и пропускает Ральфа.

60 Баррикелло становится уже седьмым в этом году победителем Гран При. На пьедестале также Монтойя и Райкконен, а всего до финиша добрались 17 пилотов!

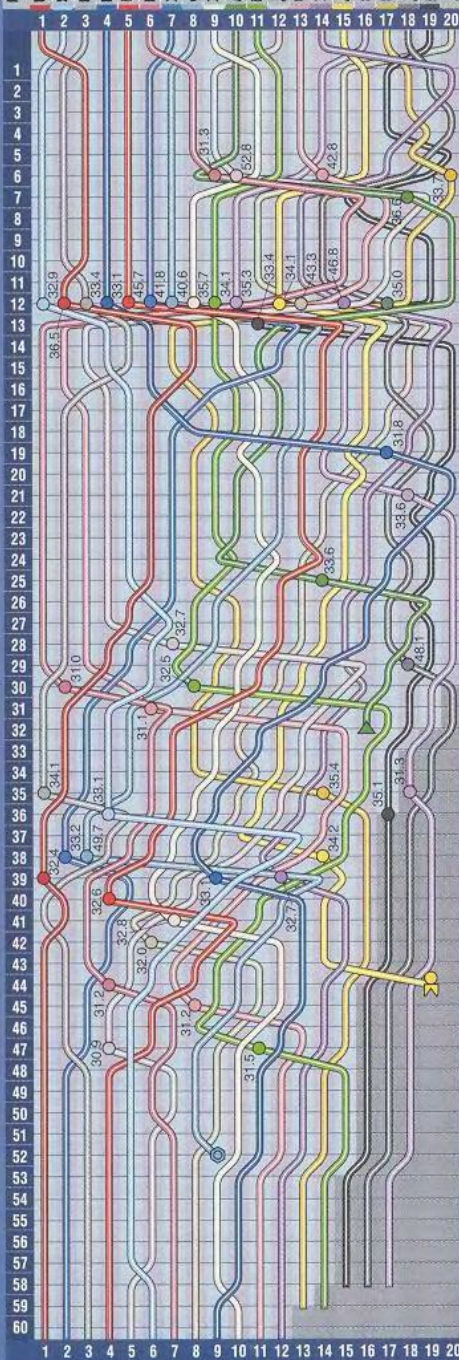
КВАЛИФИКАЦИЯ 1

1'19.474	М. Шумахер
1'19.788	Р. Шумахер
1'19.959	Ф. Алонсо
1'19.963	О. Панис
1'19.968	Я. Трулли
1'20.171	Д. Култхард
1'20.569	М. Уэббер
1'20.765	Дж. Баттон
1'20.877	К. да Матта
1'21.084	А. Пиццония
1'21.084	К. Райкконен
1'21.211	Ж. Вильнев
1'21.363	Х.-Х. Френтцен
1'22.335	Х.-Х. Френтцен
1'23.418	Р. Ферман
1'23.418	Дж. Уилсон

КВАЛИФИКАЦИЯ 2

1'21.209	Р. Баррикелло
1'21.695	К. Райкконен
1'21.867	М. Шумахер
1'22.081	Р. Шумахер
1'22.214	М. Шумахер
1'22.591	Х.-П. Монтойя
1'22.647	Ж. Вильнев
1'23.042	М. Уэббер
1'23.042	О. Панис
1'23.574	Дж. Физикелла
1'24.385	Дж. Физикелла
1'25.759	Р. Ферман
1'25.759	Дж. Уилсон
1'25.468	Дж. Баттон

Пилот	Шасси/Двигатель/Шины
Р. Баррикелло	Ferrari F2003-GA-230/Ferrari/B
Я. Трулли	Renault R23-06/Renault/M
К. Райкконен	McLaren MP4-17D-08/Mercedes/M
Р. Шумахер	Williams FW25-06/BMW/M
М. Шумахер	Ferrari F2003-GA-231/Ferrari/B
К. да Матта	Toyota TF103-04/Toyota/M
Х.-П. Монтойя	Williams FW25-07/BMW/M
Ф. Алонсо	Renault R23-04/Renault/M
Ж. Вильнев	BAR 005-03/Honda/B
А. Пиццония	Jaguar R4-02/Jaguar/M
М. Уэббер	Jaguar R4-04/Jaguar/M
Д. Култхард	McLaren MP4-17D-08/Mercedes/M
О. Панис	Toyota TF103-06/Toyota/M
Х.-Х. Френтцен	Sauber C22-03/Petronas/B
Дж. Физикелла	Jordan EJ13-04/Cosworth/B
Н. Хайдфельд	Sauber C22-01/Petronas/B
Р. Ферман	Jordan EJ13-03/Cosworth/B
Дж. Уилсон	Minardi PS03-04/Cosworth/B
И. Ферстаппен	Minardi PS03-03/Cosworth/B
Дж. Баттон	BAR 005-04/Honda/B



●	пит-стоп
■	штраф
✖	вылет
⚙	двигатель
⚙	тормоза
⚙	масло
⚙	прокол
⚙	подвеска
⚙	столкновение
⚙	механическое повреждение
⚙	коробка передач
⚙	трансмиссия
⚙	электроника
⚙	топливная система
⚙	радиатор

Отрыв от преследователя										Время лидера		Лучший круг	
1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-7	7-8	8-9	9-10	10-11	Время	Пилот	Время	Пилот
1	0.6	1.7	0.6	0.5	0.5	0.7	0.5	0.6	0.6	1'26.970	Я. Трулли	1'26.970	Я. Трулли
2	0.9	1.7	0.9	0.5	0.6	0.4	1.5	0.8	1'23.221	1'23.221	Я. Трулли	1'23.221	Я. Трулли
3	1.1	1.0	1.9	0.6	0.7	0.5	1.7	1.3	1'23.327	1'22.855	Р. Баррикелло	1'23.327	Р. Баррикелло
4	1.3	0.6	2.2	0.8	0.8	0.6	1.7	2.0	1'23.670	1'23.431	Р. Баррикелло	1'23.670	Р. Баррикелло
5	1.6	0.5	2.2	0.8	0.8	0.7	2.2	2.6	1'23.628	1'23.628	Я. Трулли	1'23.628	Я. Трулли
6	0.8	1.3	2.4	0.6	1.0	0.4	0.9	1.3	1'37.320	1'31.751	М. Уэббер	1'37.320	М. Уэббер
7	0.2	0.7	0.4	0.5	0.1	0.2	2.0	0.0	2'44.097	2'25.770	Р. Ферман	2'44.097	Р. Ферман
8	0.7	0.7	1.2	0.4	0.5	0.4	1.9	0.7	1'23.408	1'23.408	Я. Трулли	1'23.408	Я. Трулли
9	0.8	0.5	1.7	0.6	0.6	0.5	2.7	0.4	1'22.797	1'22.719	Р. Баррикелло	1'22.797	Р. Баррикелло
10	0.6	0.5	1.4	0.7	1.0	0.6	3.7	0.4	1'23.419	1'23.419	Р. Шумахер	1'23.419	Р. Шумахер
11	1.2	0.7	0.8	0.7	0.7	0.6	4.8	0.8	1'23.376	1'23.213	Ф. Алонсо	1'23.376	Ф. Алонсо
12	п	п	п	п	п	п	п	п	1'29.215	1'27.767	О. Панис	1'29.215	О. Панис
13	0.8	0.7	8.1	0.3	0.6	0.6	0.2	5.9	1'29.266	1'28.179	Д. Култхард	1'29.266	Д. Култхард
14	0.8	1.1	3.4	0.7	0.6	1.5	1.5	0.9	2'03.484	1'46.188	Х.-Х. Френтцен	2'03.484	Х.-Х. Френтцен
15	0.8	0.2	0.5	0.1	0.8	1.0	0.3	0.1	2'32.423	2'22.260	Дж. Баттон	2'32.423	Дж. Баттон
16	2.3	0.0	1.0	0.3	0.3	0.1	1.3	0.4	1'24.657	1'24.657	К. да Матта	1'24.657	К. да Матта
17	1.6	1.9	0.5	0.5	1.4	0.9	0.3	0.8	1'24.555	1'24.555	К. Райкконен	1'24.555	К. Райкконен
18	0.6	2.9	0.6	0.5	0.5	1.0	2.6	0.9	1'24.877	1'23.923	К. Райкконен	1'24.877	К. Райкконен
19	0.4	3.2	п	1.1	0.2	0.8	4.9	0.5	1'24.591	1'24.331	К. Райкконен	1'24.591	К. Райкконен
20	0.6	п	0.5	1.0	0.2	0.7	6.4	0.5	1'24.600	1'24.600	К. да Матта	1'24.600	К. да Матта
21	п	4.2	0.4	1.0	0.1	1.0	7.5	0.3	1'24.565	1'23.128	Р. Шумахер	1'24.565	Р. Шумахер
22	0.8	5.0	0.3	2.1	0.6	0.6	7.1	0.4	1'24.725	1'23.790	Р. Шумахер	1'24.725	Р. Шумахер
23	0.9	6.3	0.3	0.8	0.6	0.8	8.3	0.4	1'24.678	1'24.205	Р. Шумахер	1'24.678	Р. Шумахер
24	0.6	7.2	0.3	0.9	0.1	0.8	9.8	0.4	1'25.011	1'23.997	Р. Шумахер	1'25.011	Р. Шумахер
25	0.7	8.3	0.2	0.9	0.3	0.9	12.1	0.1	1'24.533	1'24.021	Р. Шумахер	1'24.533	Р. Шумахер
26	0.6	9.2	0.2	1.2	1.1	0.4	11.5	0.8	1'24.418	1'24.309	К. Райкконен	1'24.418	К. Райкконен
27	0.5	10.0	0.3	0.4	2.0	1.0	9.6	1.1	1'24.418	1'23.573	А. Пиццония	1'24.418	А. Пиццония
28	0.4	10.5	0.8	1.3	1.9	п	8.4	0.9	1'24.493	1'23.655	Ф. Алонсо	1'24.493	Ф. Алонсо
29	0.8	10.6	0.1	1.1	2.2	7.8	1.0	6.2	1'25.018	1'24.411	М. Уэббер	1'25.018	М. Уэббер
30	п	10.3	1.9	1.2	0.9	7.9	п	8.5	1'24.566	1'23.868	Р. Шумахер	1'24.566	Р. Шумахер
31	9.7	2.8	3.6	5.9	п	4.0	7.0	0.5	1'24.229	1'23.669	Р. Баррикелло	1'24.229	Р. Баррикелло
32	9.5	3.0	5.3	4.1	4.4	8.6	1.5	1.1	1'23.469	1'23.152	Ф. Алонсо	1'23.469	Ф. Алонсо
33	8.9	3.3	6.4	3.1	5.2	7.8	3.5	1.0	1'23.198	1'22.622	Р. Баррикелло	1'23.198	Р. Баррикелло
34	9.4	3.1	7.5	1.8	8.1	5.3	5.4	1.0	1'23.145	1'23.145	К. Райкконен	1'23.145	К. Райкконен
35	п	7.1	7.7	1.0	9.4	4.3	7.9	0.6	1'29.058	1'22.892	Р. Баррикелло	1'29.058	Р. Баррикелло
36	4.5	9.4	п	17.0	3.0	3.0	9.1	0.5	1'22.897	1'22.897	Р. Баррикелло	1'22.897	Р. Баррикелло
37	5.3	8.9	8.0	3.8	1.7	10.4	0.5	0.6	1'22.525	1'22.525	Р. Баррикелло	1'22.525	Р. Баррикелло
38	п	п	24.1	4.3	0.7	11.9	0.6	0.8	1'22.236	1'22.236	Р. Баррикелло	1'22.236	Р. Баррикелло
39	п	4.8	0.6	5.4	6.6	1.3	2.8	п	1'27.933	1'24.168	К. Райкконен	1'27.933	К. Райкконен
40	1.1	3.8	п	8.4	4.6	0.5	3.0	4.7	1'24.514	1'24.206	Дж. Баттон	1'24.514	Дж. Баттон
41	0.2	4.8	7.0	6.5	2.6	п	5.4	1.2	1'24.788	1'23.404	Х.-П. Монтойя	1'24.788	Х.-П. Монтойя
42	1.5	2.3	5.9	9.0	п	7.7	0.6	4.0	1'25.686	1'25.425	Д. Култхард	1'25.686	Д. Култхард
43	2.7	1.6	5.2	8.5	9.9	0.8	1.7	8.2	1'24.120	1'23.470	Д. Култхард	1'24.120	Д. Култхард
44	3.2	5.9	п	8.9	12.6	0.7	0.6	8.2	1'24.409	1'23.436	Д. Култхард	1'24.409	Д. Култхард
45	3.5	5.4	7.3	14.5	1.1	0.6	п	8.0	1'24.625	1'23.735	Д. Култхард	1'24.625	Д. Култхард
46	4.2	4.6	7.0	16.2	0.4	0.7	8.1	0.8	1'24.176	1'23.723	Д. Култхард	1'24.176	Д. Култхард
47	5.2	3.8	п	24.8	0.5	0.8	9.1	1.5	1'23.642	1'23.463	О. Панис	1'23.642	О. Панис
48	9.4	1.0	26.2	0.9	0.5	2.3	4.5	0.9	1'23.786	1'23.786	Р. Баррикелло	1'23.786	Р. Баррикелло
49	9.0	1.5	25.1	2.9	0.9	0.2	5.5	0.7	1'24.291	1'23.319	М. Шумахер	1'24.291	М. Шумахер
50	9.3	1.9	24.5	3.7	1.6	0.3	4.0	0.9	1'23.883	1'23.883	Р. Баррикелло	1'23.883	Р. Баррикелло
51	9.1	2.7	23.5	4.8	2.4	1.6	1.4	0.7	1'24.242	1'23.778	М. Шумахер	1'24.242	М. Шумахер
52	8.5	3.7	22.6	5.4	1.3	3.1	1.6	4.9	1'24.310	1'23.399	Д. Култхард	1'24.310	Д. Култхард
53	8.5	4.2	22.1	6.5	0.2	3.8	0.8	5.6	1'23.940	1'23.912	Дж. Баттон	1'23.940	Дж. Баттон
54	8.3	4.5	21.5	7.4	0.5	3.5	0.5	5.2	1'24.486	1'23.921	М. Шумахер	1'24.486	М. Шумахер
55	7.8	4.6	21.4	7.8	0.6	4.0	0.3	4.1	1'24.612	1'23.824	Ж. Вильнев	1'24.612	Ж. Вильнев
56	7.5	5.1	20.2	8.8	0.4	4.3	0.6	3.3	1'24.646	1'23.567	М. Шумахер	1'24.646	М. Шумахер
57	6.8	5.6	19.0	10.5	0.2	4.1	0.6	2.3	1'24.932	1'23.474	М. Шумахер	1'24.932	М. Шумахер
58	6.1	5.2	17.6	12.6	0.8	3.7	0.5	0.9	1'25.482	1'23.050	М. Шумахер	1'25.482	М. Шумахер
59	5.8	5.4	16.5	12.0	2.7	3.5	0.3	11.1	1'24.996	1'23.093	Д. Култхард	1'24.996	Д. Култхард
60	5.4	5.1	14.9	11.1	6.2	2.0	0.3	12.5	1'25.696	1'22.692	Д. Култхард	1'25.696	Д. Култхард



ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИЯ ПОСЛЕ СУББОТНЕЙ КВАЛИФИКАЦИИ



Рубенс Баррикелло

Вчера я испытал некоторые совершенно новые элементы и настройки, но это, увы, не сработало, и сегодня я решил пойти другим путем, он оказался верным, я смог проехать очень быстро. Правда, потом пришлось долго и мучительно ждать, какое время покажут остальные. Что же касается Михаэля, то я, конечно, желал ему как товарищу по команде хорошего результата, но в то же время мне не хотелось, чтобы его результат был лучше моего, и когда он зашел в поворот слишком широко, я понял, что этого можно уже не опасаться. А вот кто оказался очень близок ко мне, так это Ярно.

Ярно Трулли

Я удивлен своим результатом, поскольку оба этих дня отчаянно боролся с проблемами, мешавшими мне найти верные настройки и улучшить время. И вдруг в квалификации мы оказались на такой высоте! Спасибо инженерам, подготовившим к этой гонке новый аэродинамический пакет и усовершенствованный мотор. Но шины Bridgestone сейчас как никогда близки по своим свойствам к Michelin, так что завтра будет интересная гонка.

Кими Райкконен

Перед этим Гран При мы тестировали новый автомобиль в Барселоне и вообще в этом году не проводили тесты здесь, в Сильверстоуне, но, как оказалось сегодня, нам это не слишком помешало. В этих условиях мы извлекали из машины максимум. Вчера были некоторые проблемы с настройками в носовой части машины, но сегодня нам удалось нащупать верное решение.

ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИЯ ПОСЛЕ ГОНКИ



Рубенс Баррикелло

Я изначально был уверен, что автомобиль и шины благодаря последним усовершенствованиям позволят мне достичь преимуществ над соперниками. Однако проблемы возникли на прогревочном круге: я стал понемногу ускоряться, чтобы прогреть тормоза и шины, но Ярно вслед за мной этого делать не стал, из-за чего я сильно от него оторвался и вынужден был вновь сбросить скорость, так и не прогрел в достаточной мере шины, и при старте это стоило мне потери двух позиций. Мне пришлось нелегко первые пару кругов, но затем шины прогрелись, и я набрал высокий темп. Правда, Кими мне никак не удавалось обогнать, поскольку на прямых его скорость также была высока, но после второго пит-стопа я обошел его в повороте Bridge, в нужный момент проскользнув справа от его McLaren, хотя и едва не повредив при этом переднюю часть своей машины. Это был агрессивный, но честный обгон, и было здорово победить в этой гонке. Почему я затем плакал? Мне всегда очень трудно сдержать слезы, когда я, стоя на высшей ступени пьедестала, слышу бразильский гимн и вспоминаю, что в свое время отцу пришлось продать машину, чтобы оплатить мое участие в гонках.



Хуан-Пабло Монтоя

Вчера во время квалификации с автомобилем творилось что-то необъяснимое, из-за чего мы ее и проиграли, но в утренней тренировке на длинной дистанции машина показала себя с лучшей стороны, и сегодня ситуация повторилась, мы лишь самую малость уступили в скорости Фергати. Это и позволило мне совершить столько обгонов, после того как я застрял у боксов в ходе массового пит-стопа во время второго выезда на трассу машины безопасности. Первым на дозаправку заехал Ральф, и мне пришлось ждать своей очереди, в результате чего я вернулся на трассу лишь тринадцатым, но потом одного за другим обогнал Фермана, Ральфа и других. Единственной моей ошибкой было торможение на масле, оставленном на трассе машиной Пицциони, из-за чего я не вписался в поворот, и думаю, что ту же ошибку допустил и Кими, когда я его обогнал.

Кими Райкконен

В начале гонки я был чуть быстрее Ярно, но не достаточно, чтобы приблизиться к нему на дистанцию обгона. Но после рестарта гонки мне удалось обойти Трулли и выиграть еще несколько позиций, хотя затем начались проблемы с задними шинами. Сцепление задних колес с асфальтом стало понемногу ухудшаться, Рубенс же был намного быстрее на выходе из поворота Club. Я пытался защититься, сместившись наружу, но заехал при этом на грязную часть трассы и немного не вписался в радиус. А затем я, по всей видимости, в момент торможения оказался на масляном пятне, и колеса вовсе потеряли сцепление с покрытием — хорошо еще, что я вообще смог вернуться на трассу. Жаль, что из-за этого я лишился второго места, но здорово, что все-таки опередил на финише Михаэля.

ГОНКА ГЛАЗАМИ ПИЛОТОВ. ГРАН ПРИ ВЕЛИКОБРИТАНИИ

Михаэль Шумахер

В ходе первого пит-стопа мне пришлось ждать своей очереди позади Рубенса. А это значит, что мы оба потеряли на этом какое-то время, а потом потеряли еще, поскольку механики не могли сразу выпустить Рубенса на трассу из-за очень интенсивного движения на пит-лейн. Но для меня это все же было лучше, чем заезжать на дозаправку на следующем круге. Я рад за Рубенса, он заслужил эту победу.

Дэвид Култхард

С учетом моей стартовой позиции, я доволен пятым местом. Мне удалось выиграть две позиции уже на старте, но затем из-за поломки креплений с машины сорвало защитный элемент, и мне пришлось преждевременно заезжать в боксы и соответственно менять стратегию. По ходу гонки баланс машины улучшился, ближе к финишу я мог ехать очень быстро, и это позволило мне обойти в борьбе за пятое место Ярно.

Ярно Трулли

С одной стороны, хорошо, что я заработал три очка, но с другой — если иметь в виду мою позицию на старте, я разочарован. В начале гонки машина была великолепна, и я смог оторваться от Райкконена, но оба появления на трассе машины безопасности свели мои усилия на нет. После первого пит-стопа ухудшилось сцепление колес с трассой на всем ее протяжении, и мне оставалось уже лишь защищать свою позицию.

Кристиано да Матта

Седьмое место — достойная награда за наши усилия в этот уик-энд. Благодаря удачной стратегии и успешно проведенным пит-стопам, нам с Оливье удалось выйти соответственно на первую и вторую позиции. Я привык лидировать в гонках, но в Формуле-1 это было для меня в первый раз, и я испытал особое чувство. Зная же, что мое лидерство продлится недолго, я просто жал на все сто, чтобы оторваться побольше.

Дженсон Баттон

Всегда нелегко прорываться вперед с последнего места, и не думаю, что можно было бы выступить еще результативнее — я провел одну из лучших гонок в своей карьере! Терять мне было нечего, так что с самого старта я принялся атаковать и уже в течение первого круга поднялся на пять позиций. Но после одновременного заезда в боксы позади Жака я откатился на восемнадцатое место, и пришлось начинать все сначала.

Ральф Шумахер

Гонка для меня закончилась, конечно, совсем не так, как я ожидал, я совершенно разочарован. Дополнительный пит-стоп стоил мне хорошего результата, после него борьба для меня практически была завершена. Мне просто не повезло.

Жак Вильнев

После очень успешной субботы сегодняшний результат меня разочаровал. Мотор работал исправно от начала до конца, и машина стала определенно лучше, однако в гонке она оказалась не столь хороша, как накануне, хотя обычно бывает как раз наоборот. Мы сделали сегодня все, что могли, и я сумел бы заработать очки, но машина безопасности сыграла отнюдь не в нашу пользу.

Оливье Панис

Мы выбрали на сегодняшнюю гонку стратегию трех пит-стопов и сделали, полагаю, максимум возможного. Как только машина безопасности в первый раз появилась на трассе, команда сразу среагировала и заехала обе машины в боксы, в результате чего Кристиано на некоторое время возглавил гонку, а я стал вторым.

Хайнц-Харальд Френтцен

Не знаю, что случилось на старте, но, к счастью, мне удалось отъехать в сторону. Затем я смог отыграть несколько позиций и хотел заехать на пит-лейн, когда машина безопасности выехала первый раз, но было решено, что я останусь на трассе. А затем мне пришлось проводить дозаправку на одном круге с Ником, и это стоило мне времени.

Ральф Ферман

Команда отлично провела первый пит-стоп, и на некоторое время я оказался в очковой зоне. Жаль в итоге так и не заработать очки, но машина была недостаточно быстра для этого и на втором комплекте шин проявилась избыточная поворачиваемость.

Марк Уэббер

Это была самая трудная за сезон гонка. После первой дозаправки я застрял за скоплением машин, и это не лучшим образом сказалось на моей стратегии. А тут еще эти обломки и безумные зрители на трассе. С учетом всего этого, однако, хорошо, что я вообще финишировал и никого при этом не задавил насмерть.

Йос Ферстаппен

Гонка выдалась очень тяжелой, сцепление колес с трассой было очень слабым, но время для дозаправок было выбрано правильно, проведены они были хорошо, и неплохо уже то, что мы сегодня все же финишировали.

Джастин Уилсон

На старте мы оказались далеки от того, чтобы бороться с другими гонщиками, но затем было здорово обогнать пару соперников. К сожалению, в повороте Club у меня в режиме переключения "вверх" заглохла коробка передач, и Ферман смог меня обойти. К тому же и Йос на первом круге задел и повредил переднее антикрыло моей машины, из-за чего появилась недостаточная поворачиваемость, и в боксах пришлось менять носовой обтекатель.

Ник Хайдфельд

Я хорошо стартовал и выиграл несколько позиций, но из-за появления человека на трассе мне пришлось преждевременно заезжать на пит-стоп. Потом совершенно стерлась передняя правая шина, и нужно было вновь ехать в боксы. На этот раз мне залили полный бак, и я мог бы уже не дозаправляться до самого финиша, однако поведение машины ухудшилось, и было невозможно выжимать из нее максимум, затем мне передали по радио, что все в том же правом переднем колесе слишком низкое давление, и мне пришлось совершить еще один пит-стоп.

Фернандо Алонсо

Жаль, что мне было не суждено закончить гонку, поскольку я мог бы финишировать с очень достойным результатом. Машина вела себя хорошо, и выбор типа шин тоже был верным. Но в ходе второго пит-стопа резко упали холостые обороты двигателя, и затем он заглох. Механики попытались завести машину с толкача, но ехать мне пришлось уже без помощи противобуксовочной системы.

Джанкарло Физикелла

Машина была хорошо сбалансирована, я мог поддерживать неплохой ритм и бороться, хотя немного больше сцепления с трассой не помешало бы. Но вдруг в задней подвеске что-то сломалось, и я вынужден был сойти.

Антонио Пицциони

Я разочарован тем, что не финишировал, ведь стартова с десятой позиции имел шанс заработать очки. Из-за многочисленных проблем по ходу уик-энда с основной машиной мне пришлось стартовать на запасной. Она была хорошо сбалансирована, но возникли неполадки с рулевым колесом, которое пришлось менять, и с шасси, что сказалось на результате.

ГРАН ПРИ
Германия

Хуанкенхайм, или Мат в три хода

Самому преуспеть мало. Надо, чтобы потерпели неудачу другие.
Гор Видал



Гран При Германии ждали с особым интересом: после всех неожиданностей предыдущих этапов по всем законам жанра чаще турнирных весов пора было бы уже склониться в ту или иную сторону. Но произошло вновь то, чего меньше всего ожидали. "Ход конем", предпринятый на старте гонки Шумахером-младшим вместо традиционного "62-й", оказался роковым не только для двух других претендентов на победу, включая и основного, но и для него самого. Зато Шумахеру-старшему такое начало партии сулило значительную выгоду.

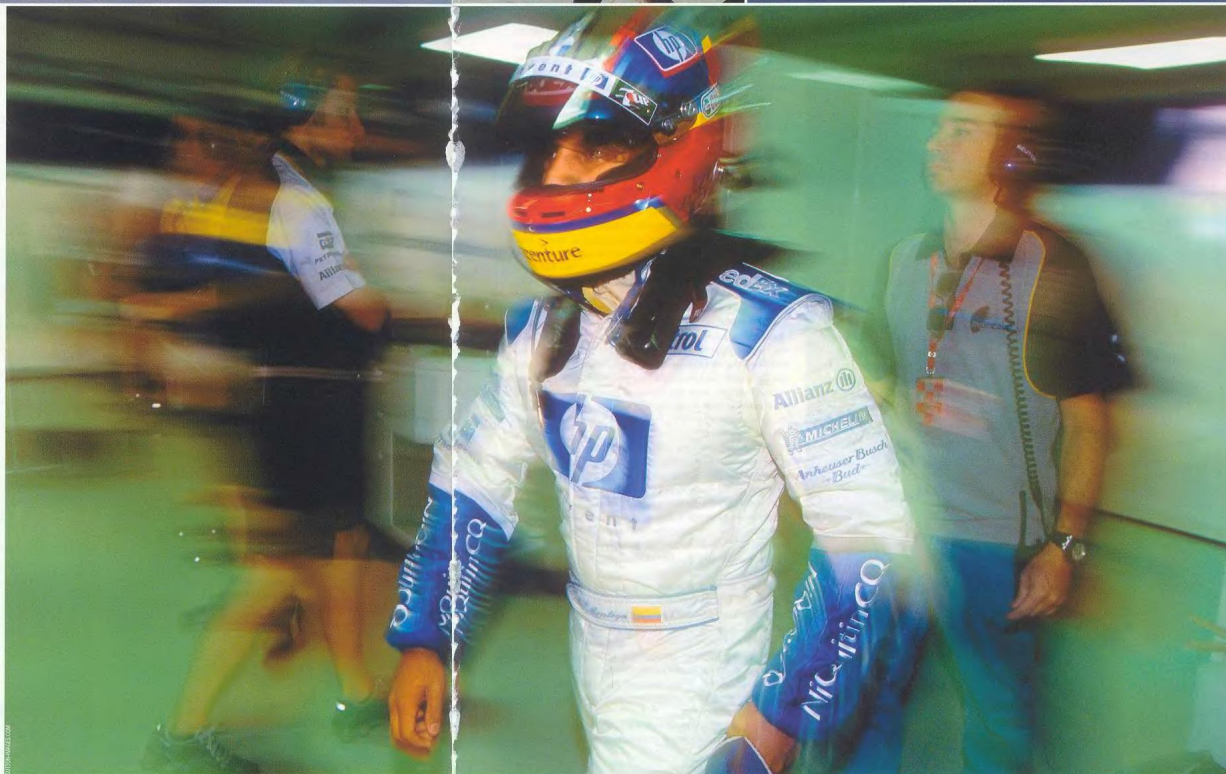
Несмотря на относительные и явные неудачи, преследовавшие Михаэля в начале сезона и вновь постигшие его вслед за тем, как он, выиграв Гран При Канады, переломил-таки ситуацию в турнирной таблице в свою пользу, пятикратному чемпиону удалось сохранить к двенадцатому этапу перевес над основным своим соперником в борьбе за победу в чемпионате. Однако если в прошлом сезоне его преимущество было столь подавляющим, что к немецкому этапу очередной чемпионский титул уже лежал у него в кармане, то на сей раз все могла изменить даже одна-единственная гонка.

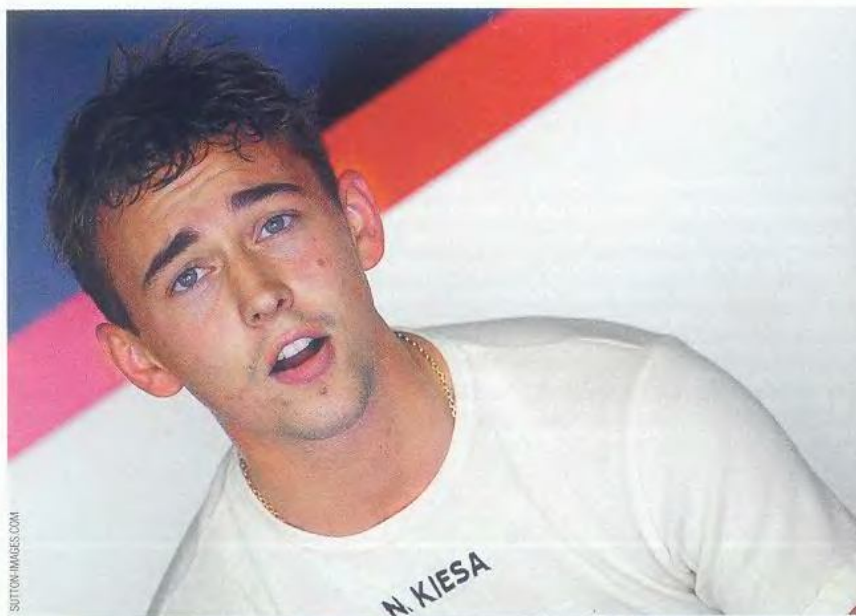
И вот — выразась, опять же, шахматной терминологией — очередной сеанс одновременной игры громогласно с девятнадцатью соперниками, один из которых до реального соперничества в силу тех или иных причин по-прежнему не досрочно, в то время как другие, напротив, воспринимая норовят у лидера звание действующего чемпиона. И уже в самом начале этой игры у матерого гонщика Феррари в борьбе с пилотами пока еще не набравшей полную силу команды Renault и зачастую не в меру горячим и неосторожным кюльмбейцем из Williams сразу же резко возрастают шансы существенно упрочить свое не слишком надежное лидерство в чемпионате!

Парад примет

Сдается, однако, что еще задолго до старта Гран При Германии свои коррективы в распределение пирогов и пышек одним и сынков и шишек другим его участникам внесли некие магические силы. Кто-то считает приметы (как добрые, так и дурные) по меньшей мере бесмысленной и ерундой, кто-то, напротив, истово в них верит. Среди пилотов Формулы-1 бытует довольно много всякого рода примет, и, похоже, теперь к ним добавились еще две, а Рубенс Баррикелло и Ярно Трулли, надо полагать, стали отныне более суверенными.

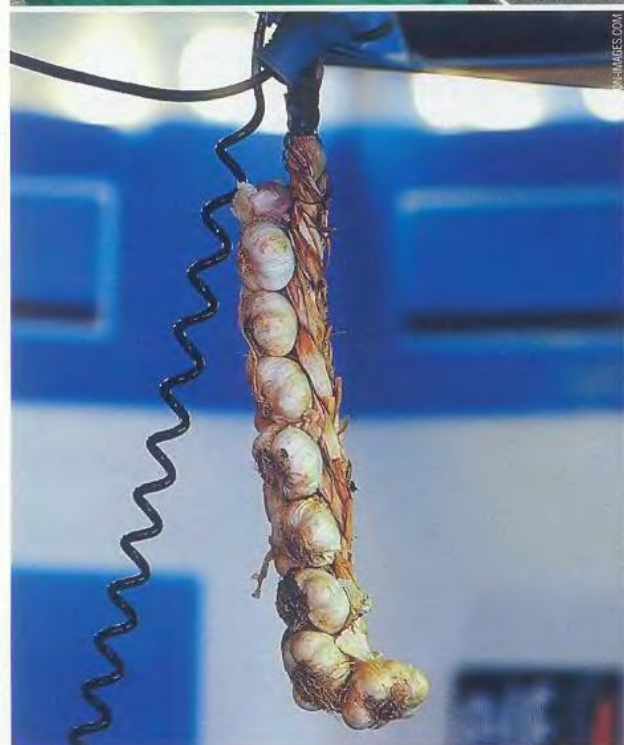
Судите сами. Одержав блестящую победу в Сильверстоуне, Рубенс, как и большинство его коллег, отправился в аэропорт. Но надо же было такому случиться: рейс, которым собирался лететь счастливый бразилец (а собственным авиопланом, в отличие, скажем, от Михаэля Шумахера или Дэвида Култхарда, он пока не обзавелся), неожиданно отменили и растерянный Рубиньо остался среди беснующейся в залах "Хитроу" толпы в обнимку со своими смелым слезами радости трофеем — кубком победителя. А уже спустя какие-то мгновения Баррикелло лишился и его: какой-то спянопом из числа мечущихся вокруг пассажиров выбил бесценный приз из рук победителя Гран При Великобритании, тот упал и разбился. Счастливый Рубенс тут же стал Рубеном несчастным и очень в этот момент напоминал незабвенного Пятанка с попнувшим воздушным шариком. "Я собрал все кусочки, на которые разбился мой приз. Но вот беда: кусочки этих





Дебютная квалификация для Николаса Кьезы оказалась не просто неудачной, а обескураживающей

Тем временем предшественник Кьезы в Minardi, перебравшись в Jaguar и отпраздновав уже в новом качестве 25-летний юбилей, отметил эти два приятных события великолепным результатом



Тот самый чеснок

слишком много, чтобы из них вновь можно было собрать нечто целое! — убивался бразилец. — Надеюсь все же, взамен разбитого мне изготовят новый...”

И тут бы ему призадуматься над столь дурным предзнаменованием, а он, наивный, напротив, размечтался на субботней пресс-конференции перед Гран При Германии об удачном старте и верхней ступени пьедестала почета... Стартовал он скверно, а мечтам об очередной победе, как и завоеванному в Сильверстоуне призу, суждено было разбиться в прах: его, как и в аэропорту, вновь буквально затолкали.

С Ярно Трулли же произошло нечто прямо противоположное, о чем он сам и поведал, разъясняя, почему кто-то из механиков приветствовал его на пьедестале почета со связкой чеснока в руке: “Перед Гран При Германии я провел несколько дней с друзьями на юге Италии, где верят в приметы. И там, обедая в одном из лучших ресторанов мира, я познакомился с людьми, которые оказались очень близкими друзьями Жана Алези. В свое время они подарили ему на счастье связку чеснока, и в ближайшей гонке он поднялся на пьедестал почета. Такую же связку они подарили и мне, и вслед за этим я тоже поднялся на пьедестал. Так что, судя по всему, примета оказалась верной!”

Какие приметы принесли удачу Хуану-Пабло и лишили ее других, осталось, впрочем, неизвестным.

Некоторые любят погорячее

В пятницу на “Хоккенхаймринге” произошло событие, которое также волей-неволей навело на мысли о некоем символическом проявлении судьбы. Седьмое место в первой квалификации весьма неожиданно занял, опередив при этом Рубенса Баррикелло и самого Михаэля Шумахера, новобранец Jaguar Джастин Уилсон! Не успел он еще прийти в себя от радости после поистине судьбоносного перехода (совершенного по всем законам детективного жанра под покровом ночи) из дышащей на ладан Minardi в большую перспективную команду, как тут еще и такая удача, причем когда — akurat на следующий день, как он отпраздновал свое 25-летие! На вопрос о том, каково ему после многомесячного прозябания на последних позициях оказаться впереди пятикратного чемпиона мира, Джастин, сияя как тульский самовар (если, конечно, подобное сравнение вообще можно употребить по отношению к англичанину), признался: “Словами это передать невозможно!”

А тем временем на трассе разыгралась небольшая, но знаменательная драма: сменивший Уилсона в Minardi новичок Николас Кьеза, едва отъехав от боксов и так и не уйдя даже на разогревочный круг, покинул заглохшую машину — ту самую машину, в которой, не случись счастливый переход в Jaguar, предстояло бы квалифицироваться — или, вернее, не квалифицироваться — Джастину. Словно бы совсем недавнее прошлое вдогонку напомнило ему о себе, чтобы ярче оттенить радостное настоящее...

И хотя дело было вовсе не в подсохшей после дождя трассе, как это случилось в пятничной квалификации перед Гран При Франции, без погодного фактора все же не обошлось и тут. Страшная, изнуряющая жара, накрывшая в те дни Европу вообще и Германию в частности и раскалившая асфальт до обжигающей температуры, конечно же, сыграла на руку или, точнее сказать, на колеса клиентам Michelin, и они оккупировали первую десятку итогового протокола, отдав два места в ней, как обычно, лишь машинам Ferrari.

То же самое повторилось и в субботней окончательной квалификации, разве что у обоих пилотов Jaguar на

сей раз что-то сильно не заладилось, и они, откатившись назад, составили компанию всем прочим, кроме Ferrari, представителям Bridgestone. Очевидно, что к концу этого сезона пресловутый шинный фактор приобрел, пожалуй, самое решающее за несколько последних лет значение: преимущество Michelin стало уже просто подавляющим. И в то время как технический директор Bridgestone Motorsport Хисао Суганума осторожно предупреждал, что "жароустойчивость шин будет важным фактором на "Хоккенхаймринге", учитывая высокие скорости в некоторых поворотах", и намекал, что пилотам Ferrari неплохо бы запланировать не два пит-стопа, как в прошлом году, а три, шеф спортивного отделения Michelin беззаботно заверял: "Жара, конечно, изнуряющая, но и наши пилоты, и наши шины способны ее выдержать даже с одним пит-стопом".

С техникой же все лучше и лучше дела обстоят в Williams – как на фоне взлетевшей было в начале сезона, а теперь несколько поникшей McLaren, так и на фоне непобедимой, как казалось еще совсем недавно, Ferrari. Это в очередной раз и продемонстрировали уже вошедшие во вкус успешных выступлений Ральф Шумахер и Хуан-Пабло Монтойя, уверенно возглавив итоговые квалификационные протоколы и в пятницу, и в субботу. Причем Хуан-Пабло, потеснив в окончательной квалификации Ральфа, завоевал первую в этом сезоне поул-позицию. Представителю Ferrari досталось лишь третье место на стартовой решетке, и занял его Рубенс Баррикелло, второй раз подряд опередивший в квалификации своего титулованного партнера, тогда как Михаэль оказался и вовсе на шестом месте рядом со своим главным оппонентом Кими Райкконеном.

А жара тем временем все крепчала. В воскресенье уже в 8.30 утра, когда машины были освобождены из "плена" закрытого парка, термометр показывал 20 °С. К двум часам дня температура воздуха поднялась до 35, а асфальта – до 50 – практически как в Малайзии. Так что схватка на старте предстояла горячей во всех отношениях – погорячее, чем в Сильверстоуне. Правда, некоторым париться пришлось совсем недолго.

Тройной удар

Чемпионат мира Формулы-1 в этом сезоне, несомненно, стал интереснее. Шутка ли: на момент проведения Гран При Германии в одиннадцать этапов побеждали семеро гонщиков против всего четырех за весь прошлый год. Но распределение побед в этом году представляет собой что-то вроде лотереи. Мастерство гонщика и превосходство техники – да, это, безусловно, имеет место и сказывается на результатах – взять хотя бы блестящую гонку того же Баррикелло в Сильверстоуне. Но все же участвующие в борьбе за победу и чемпионский титул топ-пилоты (и примкнувшие к ним) не столько вырывают друг у друга драгоценные очки в очных сражениях, сколько извлекают максимальное преимущество из неудач, постигающих основных соперников. Так вышло и на "Хоккенхайме", когда после первого поворота не смогли продолжить гонку сразу три претендента на победу.

С другой стороны, победу Хуана-Пабло Монтои в Гран При Германии, наверное, можно считать закономерной – он поднялся на пьедестал почета шестой раз подряд, установив тем самым рекорд сезона, а всего по числу призовых финишей (семь) сравнявшись с Райкконеном и опередив Михаэля Шумахера. Алгоритм выступлений Монтои, начиная с Гран При Монако, впечатляет: победа, третье место, три вторых и снова победа, что принесло 50 очков и второе место в личном зачете, в то время как действующий чемпион за те же шесть

В то время как основные соперники Монтои никак не могли найти общий язык со своими машинами, Хуан-Пабло, невзирая даже на некоторые технические проблемы с его Williams в субботу утром, показывал результат один лучше другого, что и воплотилось в конечном итоге в завоеванную им поул-позицию



Гран При Германия

этапов смог заработать лишь 33 очка. В последних же на момент написания этого материала четырех гонках разница стала еще больше — 34 очка против 17. И это всего за четыре этапа до завершения чемпионата. Так что судьба судьбою, потеря потерей, а колумбиец все последнее время был явно в ударе. И как раз это (вырвавшееся в полупозиции и отменном рычке на старте) и позволило ему благополучно избежать другого удара — тройного.

Рубенс Баррикелло, вопреки своим надеждам и заверениям, стартовал скверно. Ральф Шумахер — и того хуже. Этим не замедлил воспользоваться такой же горячий, как и асфальт в то воскресенье, финский парень Кими Райкконен и в конце прямой лихо обошел бразильца слева. Тем временем Ральф, опомнившись, поддал "газу" и ринулся фактически навстречу Баррикелло изнутри. Рубенс оказался зажатый "в клещи", машины соперников разделяли считанные сантиметры. И тут было "заклятие разбитого кубка": одного неосторожного движения Ральфа Шумахера было достаточно, чтобы все три машины вошли в роковое соприкосновение — через Ferrari удар достиг McLaren Райкконена, серебристую машину завертело-закружило, и в конце концов от нее удар вернулся замкнутой этой "петляшкой", разворотил весь бок Williams! Ferrari же в результате отделилась сломанной передней подвеской, а McLaren после сильнейшего удара еще и об ограждение и вовсе превратилась в нечто бесформенное — хорошо хоть, что сам гонщик не пострадал. На этом гонка для всех троих и закончилась.

Спустя час после финиша FIA распространила по поводу постстартового инцидента официальное заявление, где виновником случившегося на основании статьи 53 спортивного регламента был признан именно Ральф Шумахер, который "пытаясь занять наилучшую траекторию на входе в первый поворот, при выполнении маневра не проявил должного внимания по отношению к позиции других машин, водители которых в результате последовавшего столкновения в данных обстоятельствах были уже не в состоянии контролировать ситуацию". Здесь же оглашался и "приговор": понижение на десять позиций на стартовом поле следующего Гран При. Ральф, впрочем, как и его команда в целом, с этим вердиктом не согласился, и в адрес FIA тут же была подана соответствующая апелляция.

Жертвами этой аварии невольно стали еще и Ферман, Френтцен и Уилсон (лишний раз доказав, что всякого рода юбилейные и праздничные для пилота состязания чаще всего заканчиваются неудачно, — вот вам и еще примета), остальные же после ухода с трассы машины безопасности более или менее благополучно смогли продолжить гонку. И здесь вплоть до последней трети дистанции все главным образом решали пит-стопы. Четверым из тех, кто изначально избрал тактику двух дозаправок, — пилотам Renault, Култхарду, Баттону — эта тактика принесла успех. (Особенно преуспел Давид, который благодаря сильно оттянутому второму пит-стопу "пересидел" на трассе Фернандо Алонсо и вплотную приблизился к Михаэлю Шумахеру.) Прекрасно провели гонку пилоты, останавливавшиеся в боксах по три раза: Оливье Панис и Кристиано да Матта, финишировавшие соответственно пятым и шестым, не говоря уже о самом победителе — Монтове. Те же, кто изменил тактику уже по ходу гонки, сократив число остановок с трех до двух, похоже, просчитались, хотя в случае с Михаэлем Шумахером почти до самого конца дистанции так отнюдь не казалось.

Всего лишь одно неосторожное движение Ральфа Шумахера, и на трассе стало сразу несколькими машинами меньше, зато появилась масса обломков

Момент, предшествующий аварии: Рубенс Баррикелло зажал "в клещи", и ему просто некуда было деваться

Неуправляемый McLaren Райкконена лансе погребение сначала Ferrari Баррикелло, а затем Williams Ральфа



"ТАКОВЫ АВТОГОНКИ: У ТЕБЯ НЕТ ВОЗМОЖНОСТИ ДУМАТЬ О ТОМ, ЧТО ДЕЛАЮТ ДРУГИЕ РЯДОМ С ТОБОЙ. Я ПРОСТО ПЫТАЛСЯ ЗАЩИТИТЬ СВОЮ ПОЗИЦИЮ"

Ральф Шумахер



После аварии на первом круге пути гонщиков Williams разошлись в боксы, а Хуан-Пабло устроился к пьедесталу почета

занил чаще всего заканчиваются неудачно, — вот вам и еще примета), остальные же после ухода с трассы машины безопасности более или менее благополучно смогли продолжить гонку. И здесь вплоть до последней трети дистанции все главным образом решали пит-стопы. Четверым из тех, кто изначально избрал тактику двух дозаправок, — пилотам Renault, Култхарду, Баттону — эта тактика принесла успех. (Особенно преуспел Давид, который благодаря сильно оттянутому второму пит-стопу "пересидел" на трассе Фернандо Алонсо и вплотную приблизился к Михаэлю Шумахеру.) Прекрасно провели гонку пилоты, останавливавшиеся в боксах по три раза: Оливье Панис и Кристиано да Матта, финишировавшие соответственно пятым и шестым, не говоря уже о самом победителе — Монтове. Те же, кто изменил тактику уже по ходу гонки, сократив число остановок с трех до двух, похоже, просчитались, хотя в случае с Михаэлем Шумахером почти до самого конца дистанции так отнюдь не казалось.



Учитывая, что Монтойя после своей третьей дозаправки оказался фактически уже вне досягаемости кого-либо, основная интрига развернулась как раз таки вокруг Михаэля. За восемь кругов до финиша действующий чемпион, переместившийся к этому времени уже на третье место, резко прибавляет темп и выходит на второе, эффектно обогнав долго и упорно защищавшего свою позицию Ярно Трулли по внешней стороне "шпильки" Spitzkehre! На это Ярно, признавая, что в конце прямых скорость Михаэля была значительно выше, по окончании гонки все же заметил: "Он провел этот маневр на самой грани, потому что даже выскочил всеми четырьмя колесами на траву за пределами трассы, и думаю, что именно такой широкий радиус и обеспечил ему в итоге преимущество, и это было, возможно, не очень честно".

Но машина Трулли настолько потеряла к этому моменту скорость и сам Ярно настолько уже был обесилен изнурительной борьбой и жарой, что спустя круг в том же месте его попытался обойти и Култхард. Но шотландец при этом немного промазал на входе в Spitzkehre и смог опередить пилота Renault лишь в следующем повороте, когда отчаянно защищавшийся из последних сил итальянец тоже ошибся, зайдя в него слишком широко. Так буквально в течение двух кругов и всего за семь кругов до финиша второе, призовое место превратилось для Ярно лишь в обидное в этой ситуации четвертое! Зато Михаэль мог торжествовать: в то время как его ближайший соперник Райкконен остался без единого очка, ему светили аж восемь! Но не тут-то было: избрав неверную тактику и прозевав из-за этого незадолго до эндшпиля одну из ключевых фигур — то есть колесо, лопнувшее, скорее всего, от чрезмерного износа, — Михаэль с треском проиграл сразу на пяти досках, финишировав лишь седьмым.

Монтойя же сыграл куда успешнее: три лучших результата уик-энда — поул-позиция, быстрейший круг в гонке и победа, во многом обеспеченная тактикой трех дозаправок против двух у основных противников. Так что хотя в рамках чемпионата в целом действующему чемпиону другие претенденты на "формульную" корону вот уже несколько этапов угрожают пока лишь шахом, но по окончании гонки на "Хоккенхаймринге" Хуан-Пабло имел все основания сказать Михаэлю: "Вам мат, товарищ гроссмейстер". Можно сказать, классический мат в три хода.

Борис Мурадов

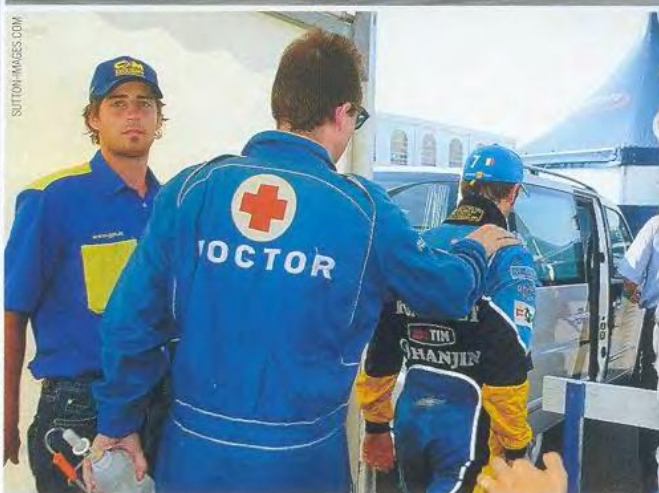
Корреспонденты журнала "Формула" во время Гран При арендуют автомобили компании **Hertz** (www.hertz.ru)

Еще за пять кругов до финиша мало кто сомневался, что Михаэль Шумахер финиширует вторым, однако не выдержавшая накала гонки резина отбросила его назад, и он неожиданно для всех и для себя самого оказался чужим на празднике в честь победителей



Зато пилотам Toyota в очередной раз удалось блеснуть своими возможностями и заработать для команды важные очки

Ярно Трулли, став одним из героев Гран При Германии, финишировал настолько обессиленным, что с трудом выбрался из машины и смог взойти на пьедестал лишь после помощи медиков





ГРАН ПРИ ГЕРМАНИИ

Grosser Mobil 1 Preis von Deutschland

01/08-03/08

Автодром "Хоккенхаймринг", Хоккенхайм

Количество кругов67
Длина круга.....4,574 км
Общая длина306,458 км
Финиш/старт0,000 км
Старт гонки (Москва)16:00
Расположение25 км от Хайдельберга

www.hockenheimring.de

На этом Гран При...

...автомобиль с двигателем BMW в 30-й раз стартовал с пол-позиции. Впервые это произошло на Гран При Австрии '82.

Внутрикомандные противоборства в квалификации

М. Шумахер	9:3	Р. Баррикелло
Х.-П. Монтойя	4:8	Р. Шумахер
Д. Култхард	5:7	К. Райкконен
Я. Трулли	7:5	Ф. Алонсо
Н. Хайдфельд	5:7	Х.-Х. Френтцен
Дж. Физикелла	11:1	Р. Ферман
М. Уэббер	1:0	Дж. Уилсон
Ж. Вильнев	7:5	Дж. Баттон
Н. Кьеза	0:1	И. Ферстаппен
Дж. Уилсон	4:6	И. Ферстаппен
К. да Матта	2:10	О. Панис

12

(V) — место замера скорости

20 — место вылета с трассы машины № 20

20 — место схода с трассы машины № 20

Победитель 2002 г.:

.....Михаэль Шумахер/Ferrari F2002: 1:27'52.078

Рекорд круга в квалификации:

.....1'14.389 (2002 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F2002)

Рекорд круга в гонке:

.....1'16.462 (2002 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F2002)

— быстрый круг в гонке

— время, превышающее рекорд круга в гонке/квалификации

— время на секторе/круге



ТЕСТЫ. ПЯТНИЦА

Небольшая обл. Суха Воздух: 16-20 °C
8.30-10.30 Асфальт: 17-25 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+с
1	Я. Трулли	1'16.074/50	—
2	Ф. Алонсо	1'16.190/47	0.116
3	А. Мак-Нис	1'16.304/42	0.230
4	М. Уэббер	1'16.887/48	0.813
5	Дж. Физикелла	1'16.983/37	0.909
6	Р. Ферман	1'17.518/42	1.444
7	Дж. Уилсон	1'17.742/49	1.668
8	И. Ферстаппен	1'18.518/29	2.444
9	З. Баумгартнер	1'18.912/44	2.838
10	Н. Кьеза	1'19.413/39	3.339
11	Дж. Бруни	1'19.865/31	3.791

V ср. поб.: 216.452 км/ч

ТРЕНИРОВКА. ПЯТНИЦА

Солнечно. Суха Воздух: 21-25 °C
11.00-12.00 Асфальт: 28-32 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+с
1	Д. Култхард	1'15.523/22	—
2	Я. Трулли	1'15.617/11	0.094
3	Ф. Алонсо	1'15.797/9	0.274
4	М. Уэббер	1'15.799/25	0.276
5	Х.-П. Монтойя	1'15.890/23	0.367
6	К. да Матта	1'16.109/28	0.586
7	Дж. Баттон	1'16.187/26	0.664
8	Р. Шумахер	1'16.401/24	0.878
9	Дж. Уилсон	1'16.568/21	1.045
10	О. Панис	1'16.602/21	1.079
11	М. Шумахер	1'16.814/30	1.291
12	Ж. Вильнев	1'16.945/24	1.422
13	Дж. Физикелла	1'17.050/17	1.527
14	Х.-Х. Френтцен	1'17.137/23	1.614
15	К. Райкконен	1'17.284/23	1.761
16	Р. Баррикелло	1'17.361/25	1.838
17	Р. Ферман	1'17.842/19	2.319
18	Н. Хайдфельд	1'18.121/26	2.598
19	И. Ферстаппен	1'18.791/11	3.268
20	Н. Кьеза	1'19.030/15	3.507

V ср. поб.: 218.031 км/ч

КВАЛИФИКАЦИЯ. ПЯТНИЦА

Солнечно. Суха Воздух: 27-29 °C
14.00-14.58 Асфальт: 37-39 °C

№	Пилот	П	Время	+с
1	Р. Шумахер	4	1'14.427	—
2	Х.-П. Монтойя	3	1'14.673	0.246
3	Я. Трулли	8	1'15.004	0.577
4	М. Уэббер	9	1'15.030	0.603
5	Ф. Алонсо	6	1'15.214	0.787
6	К. Райкконен	2	1'15.276	0.849
7	Дж. Уилсон	19	1'15.373	0.946
8	Р. Баррикелло	5	1'15.399	0.972
9	М. Шумахер	1	1'15.456	1.029
10	О. Панис	15	1'15.471	1.044
11	Д. Култхард	7	1'15.557	1.130
12	Дж. Баттон	10	1'15.754	1.327
13	Х.-Х. Френтцен	12	1'15.968	1.541
14	Н. Хайдфельд	16	1'15.985	1.558
15	К. да Матта	13	1'16.540	2.113
16	Р. Ферман	17	1'17.044	2.617
17	Дж. Физикелла	11	1'17.111	2.684
18	И. Ферстаппен	18	1'17.702	3.275
19	Ж. Вильнев	14	—	—
20	Н. Кьеза	20	—	—

V ср. поб.: 221.242 км/ч; рекордные сектора: 16.295 (Баррикелло), 35.032, 23.059 (оба — Р. Шумахер); V макс.: 321.6 км/ч (М. Шумахер)

00-30 мин. Впервые с начала сезона в утренних тестах участвует почти максимально возможное число машин — 11. Разом четверым пилотам предстоит опробовать себя в новой роли — Уилсон осваивается за рулем Jaguar, Кьеза выводит на трассу его старую Minardi, а Баумгартнер и Бруни получили возможность испытать свои силы в Jordan и Minardi соответственно. На первых минутах быстрее всех Уэббер (1'17.507), а вот молодому венгру приходится бежать в боксы за запасным автомобилем — его Jordan остановился из-за механической неисправности.

30-60 мин. Едва покинув боксы, Баумгартнер вновь вынужден парковаться на обочине — снова технический отказ. Впрочем, ни одна из неполадок не оказалась серьезной — уже через четверть часа Золт

60-90 мин. вновь на трассе. Результат Уэббера по-прежнему лучший, хотя Трулли (1'17.930) и Алонсо (1'18.007) подбираются все ближе. Австралиец еще прибавляет — 1'17.118, но его тут же на какое-то мгновение опережает Трулли — 1'17.111! Физикеллу разворачивает на выходе из комплекса поворотов Mercedes, а новым лидером сессии тем временем становится Мак-Нис: 1'16.432. Солнце прогревает асфальт "Хоккенхаймринга", и пилоты все быстрее. Алонсо — 1'16.190. Даже новички (лучше всех пока Баумгартнер, от которого совсем немного отстает Кьеза и довольно значительно — Бруни) уже быстрее 1'20. Ферман ошибается в Агир и далеко выскакивает на полосу безопасности. Превосходство Renault окончательно подтверждает Трулли (1'16.074).

00-15 мин. С первых же минут тренировки на трассе много машин — напряжение в чемпионате на глазах нарастает к концу сезона. Фамилии на первой строчке мониторов меняются чуть ли не каждую минуту, причем наравне с представителями Ferrari, McLaren и Williams в этом состязании участвует Баттон. Более того, именно британец и оказывается в итоге лучшим — 1'18.149. Лишь 0.016 с уступает Дженсону Баррикелло. Однако Уэббер на первом же быстром круге оставляет всех соперников далеко позади — 1'17.229. Скорость BAR подтверждает Вильнев, выходя на второе место: 1'17.958.

15-30 мин. Р. Шумахер выходит было вперед (1'17.132), но тут на трассе появляется Трулли и с первой же попытки показывает лучший результат уик-энда — 1'15.617 (почти на секунду быстрее рекорда "Хоккенхаймринга" в гонке). До сих пор боксов не покидали Алонсо, Физикелла и, как ни странно, Кьеза. Впрочем, двое последних вскоре вывели свои автомобили на трассу. Чуть позже показывается и Фернандо, но после одного-единственного круга вновь сворачивает в боксы. Первый круг на время испанец пройдет лишь за 15 минут до конца тренировки. Два лучших результата по-прежнему за Трулли и Ральфом, а на третье место выходит все так же активный Баттон (1'17.222).

30-45 мин. С разницей в минуту на разных участках автодрома ошибаются два гонщика из разных частей турнирной таблицы — Ferrari М. Шумахера крутит в "шпильке", а Ферстаппен выскакивает с трассы в Nordkurve. Оба продолжают сессию. Пилоты Williams впервые обозначают серьезность своих намерений — Монтойя проходит круг за 1'16.356 (2-й), Р. Шумахер — за 1'16.401 (3-й). Зато представители двух других команд "большой тройки" пока не гонятся за секундами, предпочитая работать над настройками. Все четверо не попадают даже в первую шестерку, которую замыкают Уэббер и два гонщика BAR. Хайдфельд слишком широко заходит в первый поворот и повреждает днище Sauber о бордюр — его предстоит менять.

45-60 мин. Алонсо, как до этого его товарищ по команде, на первом же круге показывает результат лучше 1'16 — пока такое удается лишь представителям Renault. Однако последние минуты сессии традиционно вносят заметные коррективы в итоговое положение. Монтойя и Уэббер едва-едва не опережают испанца (Марку для этого не хватает всего-то 0.002 с!), а Култхард, который до этого не входил даже в первую десятку, не в первый уже раз по ходу нынешнего сезона "выстреливает" — 1'15.523. Опередить шотландца никто уже не успел.

ТРЕНИРОВКА. СУББОТА

Солнечно. Сухо		Воздух: 17-22 °C	
9.00-11.00		Асфальт: 20-27 °C	
№	Пилот	ЛК/Всего	+с
1	Р. Шумахер	1'15.387/44	-
2	Р. Баррикелло	1'15.495/35	0.108
3	Х.-П. Монтойя	1'15.668/27	0.281
4	М. Шумахер	1'16.056/38	0.669
5	К. Райкконен	1'16.193/30	0.806
6	Я. Трулли	1'16.273/30	0.888
7	Ф. Алонсо	1'16.277/33	0.890
8	М. Уэббер	1'16.474/34	1.087
9	О. Панис	1'16.560/32	1.173
10	Дж. Баттон	1'16.954/38	1.567
11	Ж. Вильнев	1'16.957/41	1.570
12	Д. Култхард	1'17.147/20	1.760
13	Х.-Х. Френтцен	1'17.180/36	1.793
14	Н. Хайдфельд	1'17.345/39	1.958
15	Дж. Физикелла	1'17.419/34	2.032
16	К. да Матта	1'17.426/39	2.039
17	Дж. Уилсон	1'17.766/39	2.379
18	Р. Ферман	1'18.293/37	2.906
19	И. Ферстаппен	1'19.433/35	4.046
20	Н. Кьеза	1'19.766/19	4.379

V ср. поб.: 218.425 км/ч

КВАЛИФИКАЦИЯ. СУББОТА

Солнечно. Сухо		Воздух: 32-35 °C	
14.00-14.57		Асфальт: 47-51 °C	
№	Пилот	Время	+с
1	Х.-П. Монтойя	1'15.167	-
2	Р. Шумахер	1'15.185	0.018
3	Р. Баррикелло	1'15.488	0.321
4	Я. Трулли	1'15.679	0.512
5	К. Райкконен	1'15.874	0.707
6	М. Шумахер	1'15.898	0.731
7	О. Панис	1'16.034	0.867
8	Ф. Алонсо	1'16.483	1.316
9	К. да Матта	1'16.550	1.383
10	Д. Култхард	1'16.666	1.499
11	М. Уэббер	1'16.775	1.608
12	Дж. Физикелла	1'16.831	1.664
13	Ж. Вильнев	1'17.090	1.923
14	Х.-Х. Френтцен	1'17.169	2.002
15	Н. Хайдфельд	1'17.557	2.390
16	Дж. Уилсон	1'18.021	2.854
17	Дж. Баттон	1'18.085	2.918
18	Р. Ферман	1'18.341	3.174
19	И. Ферстаппен	1'19.023	3.856
20	Н. Кьеза	1'19.174	4.007

V ср. поб.: 219.064 км/ч; рекордные сектора: 16.522, 35.094 (оба – Р. Шумахер), 23.355 (Монтойя); V макс.: 322.7 км/ч (Вильнев)

ГОНКА. ВОСКРЕСЕНЬЕ

Солнечно. Сухо		Воздух: 34-36 °C	
14.00		Асфальт: 48-52 °C	
№	Пилот	К	Время
1	Х.-П. Монтойя	67	1:28'48.769
2	Д. Култхард	67	+1'05.459
3	Я. Трулли	67	+1'09.060
4	Ф. Алонсо	67	+1'09.344
5	О. Панис	66	+1 круг
6	К. да Матта	66	+1 круг
7	М. Шумахер	66	+1 круг
8	Дж. Баттон	66	+1 круг
9	Ж. Вильнев	65	+2 круга
10	Н. Хайдфельд	65	+2 круга
11	М. Уэббер	64	НФ
12	Н. Кьеза	62	+5 кругов
13	Дж. Физикелла	60	НФ
НК 19	И. Ферстаппен	23	НФ
НК 15	Дж. Уилсон	6	НФ
НК 4	Р. Шумахер	1	НФ
НК 10	Х.-Х. Френтцен	1	НФ
НК 2	Р. Баррикелло	0	НФ
НК 6	К. Райкконен	0	НФ
НК 12	Р. Ферман	0	НФ

V ср. лк: 219.795 км/ч; рекордные сектора: 16.457 (М. Шумахер), 34.913, 23.222 (оба – Монтойя); V макс.: 333.3 км/ч (Вильнев)

ЧЕМПИОНАТ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ

Пилот	Очки	Пилот	Очки
1 М. Шумахер	71	12 Х.-Х. Френтцен	7
2 Х.-П. Монтойя	65	13 К. да Матта	8
3 К. Райкконен	62	14 О. Панис	6
4 Р. Шумахер	53	15 Ж. Вильнев	3
5 Р. Баррикелло	49	16 Н. Хайдфельд	2
6 Ф. Алонсо	44	17 Р. Ферман	1
7 Д. Култхард	41	18 А. Пичиония	0
8 Я. Трулли	22	19 И. Ферстаппен	0
9 Дж. Баттон	12	20 Дж. Уилсон	0
10 М. Уэббер	12	21 Н. Кьеза	0
11 Дж. Физикелла	10		

КУБОК КОНСТРУКТОРОВ

Команда	Очки	Команда	Очки
1 Ferrari	120	6 Toyota	14
2 Williams	118	7 Jaguar	12
3 McLaren	103	8 Jordan	11
4 Renault	66	9 Sauber	9
5 BAR	15	10 Minardi	0

00-15 В центральной Германии по-прежнему жарко, и нет даже малейшего намека на возможность дождя. Постоянство погодных условий позволяет командам работать с прицелом на гонку. Никто из пилотов не задерживается в боксах, а быстрее всех пока М. Шумахер – 1'16.056.

15-30 мин. Баррикелло – 1'16.227 (2-й). На четырех первых строчках пока представители Ferrari и Williams. И именно один из этой четверки – Р. Шумахер – становится новым лидером, пройдя круг быстрее 1'16 (1'15.928).

30-45 мин. Монтойя начинает длинную серию кругов, по ходу которой сначала догоняет, а затем и опережает напарника (1'15.668). Уже при возвращении в боксы после отмашки клетчатого флага на Williams колумбийца выводит из строя КП.

45-60 мин. Вторая часть тренировки оказывается куда богаче на события. Сначала Ferrari Баррикелло выскакивает с асфальта при выходе на

"Стадион". Затем в повороте Sachs ошибается Култхард – McLaren Дэвида крутит и бьет о барьер из шин. И буквально рядом останавливается Minardi вылетевшего Кьезы. Р. Шумахер – 1'16.028 (1-й).

60-75 мин. В "шпильке" не удается сохранить контроль над автомобилем Алонсо, а чуть позже в этом же месте разворачивает и Jaguar Уилсона. Тем временем Монтойя покидает боксы на отремонтированной механиками Williams машине, а на трассе по-прежнему быстрееший Ральф – 1'15.387.

75-90 мин. Хаун-Пабло, дважды проехав по кругу, вновь возвращается в боксы. В итоге он сумеет проехать всего один быстрый круг, но покажет на нем 3-е время (1'15.716). М. Шумахер ошибается в Spitzkehre (похоже, не выдержала задняя правая покрышка), пытается на высокой скорости вернуться на асфальт, но задевает барьер и разбивает машину.

РАЗМИНКА. СУББОТА

Солнечно. Сухо		Воздух: 30-33 °C	
13.30-13.45		Асфальт: 45-48 °C	
№	Пилот	ЛК/Всего	+с
1	Х.-П. Монтойя	1'15.385/5	-
2	Ф. Алонсо	1'15.701/6	0.316
3	О. Панис	1'15.758/5	0.373
4	Р. Шумахер	1'15.828/6	0.443
5	Р. Баррикелло	1'15.924/6	0.539
6	К. Райкконен	1'15.964/5	0.579
7	К. да Матта	1'16.341/4	0.956
8	Я. Трулли	1'16.497/4	1.112
9	М. Шумахер	1'16.532/7	1.147
10	Д. Култхард	1'16.576/6	1.191
11	М. Уэббер	1'16.908/6	1.523
12	Дж. Баттон	1'17.130/7	1.745
13	Н. Хайдфельд	1'17.323/4	1.938
14	Дж. Физикелла	1'17.407/6	2.022
15	Ж. Вильнев	1'17.421/8	2.036
16	Х.-Х. Френтцен	1'17.796/5	2.411
17	Р. Ферман	1'17.840/6	2.455
18	Дж. Уилсон	1'17.903/6	2.518
19	И. Ферстаппен	1'22.229/6	6.844
20	Н. Кьеза	1'29.900/6	14.515

V ср. поб.: 218.431 км/ч

11-15 Зато Панис не допускает ошибок – и логично выходит в лидеры (1'16.034). Первым из пилотов "большой четверки" команд на этот раз является М. Шумахер. Немец опережает гонщика Toyota, но из-за ошибки на втором секторе лишь едва-едва: 1'15.898. Впрочем, свой выбор он остановил на жестком типе шин. Баррикелло же предпочел более мягкий и стал новым лидером – 1'15.488. Зато неожиданно медленно проехали гонщики Jaguar. Уилсон стер шины задолго до конца круга и показал хоть и ставший в итоге лучшим в его карьере, но всего лишь 16-й результат. Райкконену же удалось самое главное – оказаться на стартовом поле впереди М. Шумахера.

16-20 На машине Алонсо по ходу полыхты возникли мелкие неполадки, и Фернандо лишь пятый. Уэббер ошибается на "Стадионе", но и без этого не может претендовать на повторение вчерашнего успеха. Трулли завершает круг со вторым временем, после чего три первых места в точности напоминают начало стартового поля в "Сильверстоуне" двухнедельной давности. Однако еще не покидали боксов гонщики Williams. Начал свой круг лучше Ральф, но недостаточная поворачиваемость его автомобиля в двух последних поворотах с преимуществом всего в 0.018 с приносит поул Монтойя.

1 Обе Ferrari неважно начинают гонку, но если М. Шумахер всего лишь пропускает нескольких соперников, то Баррикелло оказывается в "клетках" между Р. Шумахером и Райкконеном. Три автомобиля сталкиваются и с различными потерями выбывают из гонки (McLaren финна ударяется о барьер и получает очень серьезные повреждения). Позади в возникшей толчее Ферман таранит Френтцена, а Уилсон бьет машину Вильнева, которая разворачивается и перерождает полтрассы. Уворачиваясь, вновь сталкиваются Уилсон и Ферман. В конце круга на трассу выезжает машина безопасности, и пятеро пилотов сворачивают в боксы, правда, двое из них там и остаются. Порядок лидеров: Монтойя, Трулли, Алонсо, М. Шумахер, Уэббер, Култхард, Панис, да Матта.

2 Останавливаются и перемещаются с 11-го на 14-е место Николас Кьеза.

3 Старт с ходу не внес изменений в позиции.

4 Уилсон (15-й) прекращает борьбу – в столкновении повреждена подвеска. Култхард опережает Уэббера в "шпильке" в борьбе за пятое место.

5 Баттон (11-й) и Физикелла (9-й) ведут борьбу с Хайдфельдом (10-й) и в результате меняются местами.

6 На Jordan Физикеллы (11-й) барахлит электроника – итальянец пропускает еще и Ферстаппена с Вильневом, причем Жаку по ходу удается опередить Йоса.

7 Наконец, Джанкарло обгоняет и Кьеза (14-й).

8 Физикелла в боксах.

9 Первым из лидеров пит-стоп совершает Трулли (2-й; 8.4) и пропускает троих соперников.

10 Останавливаются и Оливье Панис (7-й; 6.7), откатываясь на 11-е место.

11 Хайдфельд (9-й) также сворачивает на пит-лейн и теряет две позиции.

12 Ровно на четверти дистанции посещают боксы Монтойя (1-й; 6.9), М. Шумахер (3-й; 8.0) и опередивший Уэббера в Spitzkehre да Матта (6-й; 6.5). Гонку они продолжают вторым, пятым и десятым соответственно.

13 Пропирировав единственный круг, Алонсо (1-й; 7.7) также останавливается, равно как и Култхард (3-й; 9.3). Оба опускаются на две строчки вниз. Позади Панис опережает Вильнева (традиционно в "шпильке") и выходит на 8-е место.

14 Вильнев уже 10-й, пропустив в Spitzkehre и вторую Toyota – да Матты.

15 Уэббер (6-й) посещает пит-лейн (8.8) и становится 11-м.

16 Баттон (6-й) останавливается кругом позже и за счет этого опережает Уэббера.

17 Занимающий 12-е место Ферстаппен совершает пит-стоп, но почти сразу после этого уходит – отказ гидравлической системы.

24 Также в боксах Кьеза, сохраняющий 13-ю позицию.

31 Алонсо (3-й) выскакивает с трассы при выходе на "Стадион" и пропускает М. Шумахера.

32 Панис (6-й) теряет в боксах одно место, Физикелла остается 13-м и последним.

33 На середине дистанции Монтойя останавливается (6.4), но сохраняет лидерство. Да Матта (6-й) следом посещает пит-лейн (7.2) и пропускает напарника.

34 В боксах Жак Вильнев (8-й; 12.5) и Ник Хайдфельд (9-й; 7.0). На трассу гонщики возвращаются в обратном порядке.

38 Также одновременно останавливаются Трулли (2-й; 10.0) и М. Шумахер (3-й; 11.2), оказавшись позади Алонсо и Култхарда.

39 Посещает боксы и Алонсо (2-й; 11.3), опускаясь на пятое место.

42 Оттянув пит-стоп, Култхард (2-й; 9.6) выезжает на трассу 4-м, впереди Алонсо.

43 Избравшие тактику двух пит-стопов Баттон (8-й; 9.0) и Кьеза (12-й) в боксах. Джансона обходит Уэббер.

44 Марк отправляется на пит-лейн (9.9) и перемещается с восьмой на десятую позицию.

47 Австралиец отыгрывает одно место, опередив Хайдфельда в "шпильке".

49 Останавливаются Панис (6-й; 7.3) и замыкающий гонку Физикелла.

50 Лидерство Монтойя столь велико, что даже третий пит-стоп (6.8) не может пошатнуть его. Также в боксах да Матта (6-й; 6.8).

51 В третий раз совершает дозаправку и Хайдфельд (10-й), пропуская Вильнева.

59 Физическое состояние не позволяет Трулли (2-й) вести гонку в полную силу – итальянца в Spitzkehre опережает М. Шумахер.

60 Ярно откатывается на 4-ю позицию, не выдержав натиска Култхарда в Mercedes-Arena.

61 Окончательно сходит Физикелла (11-й) – стала вытекать вода из системы охлаждения двигателя.

63 Проккол левое заднее колесо портит отличную гонку М. Шумахеру. Соперники один за другим обгоняют немца, который в итоге после визита в боксы (7.2) опускается на 7-е место.

65 В погоне за одним очком восьмого места Уэббер ошибается на "Стадионе" и вылетает с трассы.

67 Победа Монтойя, а еще точнее – неудача М. Шумахера, значительно обостряет ситуацию в чемпионате. На пьедестале также Култхард и (во второй раз в карьере) Трулли (итальянцу едва хватило сил, чтобы дотянуть до финиша). Обе Toyota в очках – японская команда разом перескакивает на шестое место в Кубке конструкторов.

КВАЛІФІКАЦІЯ 2

Р. Шумахер	1'14.427	М	Х.-П. Монтойя	1'14.673	М
Я. Трулли	1'15.004	М	М. Уэббер	1'15.030	М
Ф. Алонсо	1'15.214	М	К. Райкконен	1'15.276	М
Дж. Уилсон	1'15.373	М	Р. Баррикелло	1'15.399	В
М. Шумахер	1'15.456	В	О. Панис	1'15.471	М
Д. Кулхард	1'15.557	М	Дж. Баттон	1'15.754	В
Х.-Х. Френтцен	1'15.968	В	Н. Хайфельд	1'15.985	В
К. да Матта	1'16.540	М	Р. Ферман	1'17.044	В
Дж. Физикелла	1'17.111	В	Й. Ферстаппен	1'17.702	В
Ж. Вильнев	1'17.111	В	Н. Кьеза		В

Х. П. Монтойя	1'15.167		М
Р. Баррикелло	1'15.488		В
К. Райкконен	1'15.874		М
О. Панис	1'16.034		М
К. да Матта	1'16.550		М
М. Уэббер	1'16.775		М
Ж. Вильнев	1'17.090		В
Н. Хайфельд	1'17.557		В
Дж. Баттон	1'18.085		В
Й. Ферстаппен	1'19.023		В
Р. Шумахер	1'15.185		М
Я. Трулли	1'15.679		М
М. Шумахер	1'15.898		В
Ф. Алонсо	1'16.483		М
Д. Култхард	1'16.666		М
Дж. Физикелла	1'16.831		В
Х.-Х. Френтцен	1'17.169		В
Дж. Уилсон	1'18.021		М
Р. Ферман	1'18.341		В
Н. Кьеза	1'19.174		В

Пилот Шасси/Двигатель/Шины

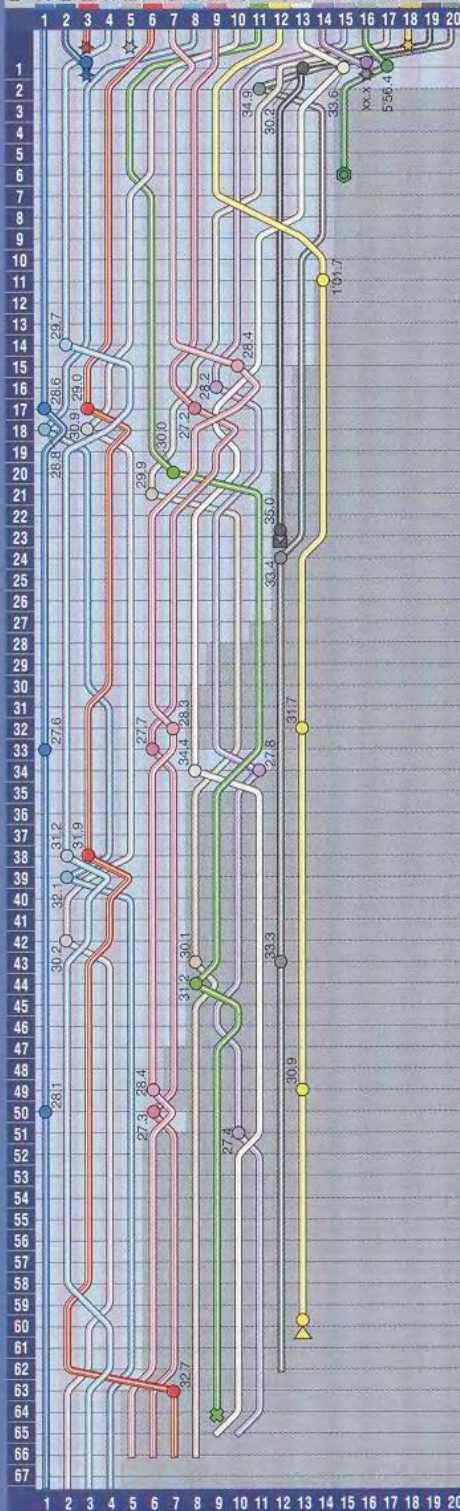
X.-P. Mongier Williams FW25-078/MWM
P. Schumacher Williams FW25-068/BMW
P. Barrickello Ferrari F2003-0A-230/Ferrari/B
E. Trulli Renault R23-05/Renault/M
K. Räikkönen McLaren MP4-17D-03/Mercedes/M
M. Schumacher Ferrari F2003-0A-231/Ferrari/B
O. Panis Toyota TF103-08/Toyota/M
F. Alonso Renault R23-04/Renault/M
D. da Matta Toyota TF103-04/Toyota/M
D. Kuytda McLaren MP4-17D-07/Mercedes/M
M. Uebler Jaguar R4-04/Jaguar/M
D. Fitzpatrick Jordan EJ13-03/Cosworth/B
J. Villeneuve BAR F2003-05/Honda/B
X.-X. Östlund Sauber C22-03/Petronas/B
N. Heidfeld Sauber C22-01/Petronas/B
D. Ulfers Jaguar R4-05/Jaguar/M
D. Batton BAR 005-04/Honda/B
P. Freixas Jordan EJ13-03/Cosworth/B
I. Fierstein Minardi F2003-03/Cosworth/B
H. Kuzma Jordan EJ13-04/Cosworth/B

- – лит-стоп
- – штраф
- ✕ – вылет
- ▲ – двигатель
- ↘ – тормоза
- 💧 – масло
- ↗ – прокол
- ⚙ – подвеска
- ★ – столкнове
- ⊗ – механичес
- ⊗ – поврежде
- ⊙ – коробка п
- ▼ – трансмисс
- ◆ – электронн
- 💧 – топливная
- ⚙ – гидравлик

- 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 ("n"), то отрыв следующего за ним указывается относительно предыдущего. Например, если на пят-лещи 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 оставание гонщика от лидера на круг и более



Отрыв от преследователя									Время	Лучший круг	
1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-7	7-8	8-9	лидера	Время	Пилот	
1,1	0,4	0,3	2,6	0,8	0,9	1,0	2,0	1'50.106	1'50.106	Х.-П. Монтойя	
0,9	0,3	1,5	0,7	1,2	1,0	1,6	0,9	2'23.737	2'20.148	Ж. Вильнев	
0,8	0,3	0,4	0,3	0,4	0,4	0,8	0,8	2'17.963	1'19.441	Дж. Уилсон	
1,5	0,6	1,0	1,7	0,6	0,3	0,8	0,5	1'16.527	1'16.527	Х.-П. Монтойя	
2,1	0,8	1,0	2,9	0,6	0,9	0,7	0,9	1'15.849	1'15.849	Х.-П. Монтойя	
2,3	1,1	0,9	4,3	0,5	1,4	0,8	1,0	1'16.170	1'16.170	Х.-П. Монтойя	
2,3	1,3	0,8	6,2	1,1	1,3	0,6	3,2	1'16.043	1'16.043	Х.-П. Монтойя	
2,2	2,0	0,7	6,7	3,0	1,0	0,7	2,9	1'16.167	1'16.005	Я. Трулли	
2,5	2,1	0,7	6,9	5,0	0,6	0,5	2,0	1'16.090	1'16.090	Х.-П. Монтойя	
2,8	2,5	0,9	6,9	7,2	0,5	0,6	1,0	1'16.003	1'16.003	Х.-П. Монтойя	
3,4	3,1	0,7	7,5	8,7	0,4	0,9	0,7	1'15.522	1'15.522	Х.-П. Монтойя	
3,6	3,6	0,9	7,3	10,7	0,5	0,8	1,0	1'15.754	1'15.754	Х.-П. Монтойя	
4,0	4,1	1,2	7,0	12,7	0,5	0,9	2,1	1'15.288	1'15.288	Х.-П. Монтойя	
п	п	п	п	п	п	п	п	2,0	1'14.917	Х.-П. Монтойя	
10,3	1,0	6,9	11,9	6,3	1,2	1,5	0,6	1'15.272	1'15.272	Х.-П. Монтойя	
11,1	1,1	6,9	12,2	8,8	0,5	1,7	п	1'15.251	1'15.251	Х.-П. Монтойя	
п	п	п	п	п	п	п	п	14,8	1'20.223	Д. Култхард	
п	п	п	п	п	п	п	п	1'19.883	1'17.335	Я. Трулли	
12,3	1,3	2,0	8,8	3,5	0,7	14,2	2,7	1'15.864	1'15.864	Х.-П. Монтойя	
14,9	0,2	2,1	9,3	5,0	п	13,3	2,1	1'15.184	1'15.184	Х.-П. Монтойя	
16,4	0,6	1,3	10,1	п	18,0	1,4	6,9	1'15.830	1'15.830	Х.-П. Монтойя	
18,3	0,6	0,9	10,9	17,2	1,5	8,6	1,1	1'15.716	1'15.716	Х.-П. Монтойя	
19,3	0,8	1,0	10,6	16,9	1,9	10,2	0,9	1'16.063	1'16.063	Х.-П. Монтойя	
20,9	0,9	0,9	10,7	16,8	2,0	11,8	1,1	1'15.666	1'15.666	Х.-П. Монтойя	
21,9	0,9	1,1	10,5	17,2	2,1	13,1	1,2	1'16.000	1'16.000	Х.-П. Монтойя	
23,0	0,9	1,0	10,4	17,4	2,2	14,5	1,5	1'16.045	1'16.045	Х.-П. Монтойя	
23,7	0,9	1,3	9,9	17,5	2,2	16,2	2,1	1'16.289	1'16.289	Х.-П. Монтойя	
24,3	1,5	1,2	9,3	17,7	2,2	17,7	3,3	1'16.001	1'16.001	Х.-П. Монтойя	
24,3	2,1	1,1	8,9	17,7	2,4	19,5	3,6	1'16.541	1'16.530	Я. Трулли	
24,3	2,0	1,3	8,9	17,3	2,5	22,6	2,9	1'16.555	1'16.389	О. Панис	
24,9	3,9	1,2	7,4	17,1	2,2	24,6	3,1	1'16.079	1'16.079	Х.-П. Монтойя	
26,7	3,3	1,7	7,3	19,2	п	26,4	3,5	1'15.491	1'15.491	Х.-П. Монтойя	
п	п	п	п	п	п	п	п	4,0	1'19.960	М. Шумахер	
6,1	2,6	3,0	7,5	38,5	2,0	п	13,7	1'33.828	1'15.883	О. Панис	
7,8	1,9	3,7	7,2	38,4	1,6	16,6	1,2	1'15.157	1'15.157	Х.-П. Монтойя	
8,5	1,5	4,4	6,8	38,3	1,7	18,0	1,4	1'15.863	1'15.863	Х.-П. Монтойя	
9,7	1,2	5,2	6,1	38,6	1,5	19,1	2,2	1'15.485	1'15.485	Х.-П. Монтойя	
п	п	п	п	п	п	п	п	2,2	1'15.755	Х.-П. Монтойя	
п	п	п	п	п	п	п	п	3,4	1'15.697	Х.-П. Монтойя	
23,8	16,7	2,1	4,2	18,5	1,3	21,1	4,0	1'15.846	1'15.846	Х.-П. Монтойя	
23,8	18,1	2,8	5,2	16,2	1,6	21,2	4,7	1'16.192	1'16.168	Д. Култхард	
п	п	п	п	п	п	п	п	5,1	1'16.267	Х.-П. Монтойя	
44,8	3,2	2,4	2,6	14,6	3,1	п	27,2	1'15.997	1'15.997	Х.-П. Монтойя	
46,8	3,2	2,2	2,9	13,5	3,4	п	47,8	1'16.020	1'16.020	Х.-П. Монтойя	
49,0	3,0	2,1	3,2	12,3	4,6	48,3	2,5	1'15.614	1'15.614	Х.-П. Монтойя	
51,1	3,1	1,7	3,4	11,1	5,2	49,4	3,2	1'15.774	1'15.774	Х.-П. Монтойя	
52,8	2,9	1,4	5,1	9,0	6,8	49,1	4,5	1'16.524	1'16.524	Х.-П. Монтойя	
54,7	2,9	1,0	5,2	8,6	6,8	50,0	4,2	1'16.140	1'16.140	Х.-П. Монтойя	
56,7	2,9	0,8	5,2	п	14,8	51,5	3,5	1'15.813	1'15.813	Х.-П. Монтойя	
п	п	п	п	п	п	п	п	3,1	1'20.329	М. Шумахер	
38,0	2,1	0,8	6,3	30,3	6,9	29,8	2,6	1'34.406	1'17.612	Д. Култхард	
39,8	1,7	0,7	6,6	29,0	7,2	31,4	4,7	1'16.490	1'16.490	Х.-П. Монтойя	
43,0	0,8	0,7	6,5	28,1	7,2	32,8	4,2	1'15.804	1'15.804	Х.-П. Монтойя	
45,4	0,9	0,5	6,7	27,3	7,0	33,9	3,9	1'15.955	1'15.955	Х.-П. Монтойя	
47,3	0,8	0,7	6,6	26,4	6,9	35,1	3,7	1'16.273	1'16.273	Х.-П. Монтойя	
49,2	0,6	0,8	6,4	25,7	6,8	36,3	3,8	1'16.436	1'16.436	Х.-П. Монтойя	
50,9	0,8	0,5	6,1	25,3	6,4	38,2	3,4	1'16.301	1'16.301	Х.-П. Монтойя	
53,3	0,3	0,5	5,8	25,0	6,7	42,7	0,3	1'16.215	1'16.215	Х.-П. Монтойя	
55,3	1,4	0,5	4,5	24,3	6,9	44,6	0,4	1'16.428	1'16.428	Х.-П. Монтойя	
55,4	3,1	1,1	2,5	23,8	7,6	46,1	0,4	1'17.411	1'17.411	Х.-П. Монтойя	
55,3	2,7	3,2	2,2	22,6	8,0	46,9	0,6	1'17.352	1'16.857	Д. Култхард	
55,5	2,2	4,9	2,9	20,8	8,6	48,3	0,5	1'16.998	1'16.707	Д. Култхард	
57,7	6,9	2,9	21,1	6,6	п	50,0	1,2	1'16.813	1'16.768	Д. Култхард	
59,5	6,4	2,9	21,0	5,7	21,7	30,4	0,4	1'16.964	1'16.964	Х.-П. Монтойя	
61,6	5,4	2,3	22,3	5,2	20,2	31,8	20,4	1'17.036	1'16.780	М. Шумахер	
64,1	3,6	1,2	23,3	4,6	19,4	35,5	к	1'17.349	1'16.862	М. Шумахер	
65,4	3,6	0,5	к	к	к	к	к	1'17.727	1'17.687	Ф. Алонсо	
242	3,5	2,3	6,4	16,2	4,3	18,7	4,0	1'19.318	1'17.646		



ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИЯ ПОСЛЕ СУББОТНЕЙ КВАЛИФИКАЦИИ



Хуан-Пабло Монтоя

Наконец-то я завоевал первую за сезон полу-позицию, и я этому очень рад. Машину подвергли значительным улучшениям, и она исправно работала весь уик-энд. Вчера мы очень удачно ее настроили, а сегодня я дополнительно обкатал шины, на которых собираюсь выступать в гонке, и это принесло свои плоды. Думаю, гонка завтра будет очень интересной и столь же жаркой, как и в Малайзии, — автомобилю будет нелегко, да и самому придется потеть, так что выносливость техники и гонщика будет определяющим фактором.

Ральф Шумахер

В последних двух поворотах у машины возникла сильная недостаточная поворачиваемость, из-за чего я и растерял достигнутое ранее преимущество. Но все равно я показал время, очень близкое к полу-позиции, и вполне удовлетворен тем, как проехал зачетный круг. Вчера я был не очень доволен балансом машины, и даже еще сегодня утром мы продолжали искать верные настройки, так спасибо команде за эту работу и столь блестящий результат — первый ряд стартовой решетки. Завтра я постараюсь успешно стартовать и благополучно пройти первые повороты, а там посмотрим.

Рубенс Баррикелло

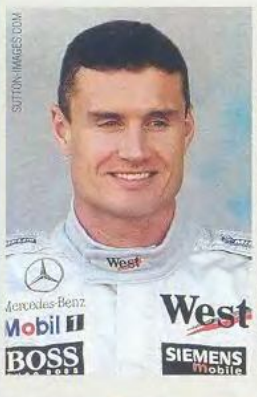
Благодаря усилиям команды машина сегодня по сравнению со вчерашним днем буквально преобразилась. Я был очень близок к полу-позиции, хотя думаю, что время, показанное парнями из Williams, превзойти было бы трудно, — я прекрасно проехал зачетный круг, но уже на самом пределе. В первом секторе мы почти столь же быстры, но во втором и третьем они нас опережают. Как бы то ни было, завтра я надеюсь на лучшее — на хороший старт и затем на верхнюю ступень пьедестала почета.

ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИЯ ПОСЛЕ ГОНКИ



Хуан-Пабло Монтоя

Весь уик-энд для меня сложился замечательно. Ральф определил меня в пятницу, но мы выбрали разные типы резины, и как раз это и оказалось на дальнейших результатах, а сегодня машина была просто фантастической. Я отлично стартовал и затем устремился в отрыв. Не знаю, что случилось с Ральфом — должно быть, он с кем-то столкнулся, но сам я с самого начала жал на всю катушку и был изрядно удивлен тем, что поначалу мне никак не удавалось оторваться от преследователей, но я продолжал поддерживать взятый темп, и постепенно они все же отстали. Так что я сумел извлечь из машины еще немного больше и показать лучшее время круга. Выбранная нами тактика трех дозаправок оказалась верной: я финишировал в минуту впереди второго призера. Что же касается погодных условий, то на мне сегодняшняя жара отнюдь не сказалась столь скверным образом, как на Ярно. Мне надо было всего лишь поддерживать темп и не совершать ошибок, в то время как Ярно в течение всей гонки находился под большим давлением.



Дэвид Култхард

Я очень рад впервые после Мельбурна вновь оказаться на пьедестале. В этом сезоне мне было нелегко приспособиться к новым правилам квалификации, но мой темп на длинной дистанции неизменно хорош, и в этом я вижу ключ к будущему успеху. Столкновение в первом повороте я видел главным образом на большом экране, когда запись повторяли во время нахождения на трассе машины безопасности. Пытаясь обогнать Михаэля еще до ее появления, я в результате пропустил вперед Марка Уэббера, после чего мне пришлось возвращать утраченную позицию обратно и затем обгонять еще много машин. Мой автомобиль был отлично сбалансирован, но после первого пит-стопа в течение примерно десяти кругов имела место некоторая недостаточная поворачиваемость, но потом с этим все наладилось, и я постарался продержаться на втором комплекте шин как можно дольше, чтобы потом оказаться впереди Фернандо и вблизи от Михаэля и Ярно, которого затем также смог обогнать.

Ярно Трулли

И вчера, и сегодня мне пришлось очень нелегко, поскольку у меня был жар, что весьма осложнило мне жизнь. Помимо этого все остальное было прекрасно до тех пор, пока примерно за пятнадцать кругов до финиша у меня не начались трудности с задними шинами. Michelin сегодня явно имел значительное преимущество над Bridgestone, но в конце гонки возникли проблемы с балансом, и, защищая свою позицию от Михаэля, я вынужден был ехать быстрее в зонах торможения и работы противобуксовочной системы, из-за чего шины снашивались все сильнее и сильнее, а я к концу гонки ехал все медленнее и медленнее, что и позволило Михаэлю и Дэвиду обогнать меня, хотя и не без труда. Так что, должен сказать, мне еще повезло, что я в результате оказался на третьем месте.



ГОНКА ГЛАЗАМИ ПИЛОТОВ. ГРАН ПРИ ГЕРМАНИИ

Фернандо Алонсо

Я жал в течение всей гонки, это было нелегко, и моя ошибка тоже не способствовала успеху, но все же неплохо финишировать четвертым, стартовав с восьмой позиции, и приятно вновь заработать очки.

Оливье Панис

Выбранная нами стратегия трех дозаправок оказалась успешной, и автомобиль был просто великолепен, равно как и шины Michelin. У меня не было практически никаких проблем по ходу всей гонки.

Кристиано да Матта

Все сегодня сложилось для меня удачно: с машиной было все в порядке и я смог выжать из нее максимум. А благодаря пятому месту Оливье, впервые обе наши машины финишировали в очковой зоне, и это свидетельство большого прогресса команды.

Михаэль Шумахер

На старте я сразу проиграл две позиции, и потом пришлось здорово бороться, чтобы стать вторым. Машина шла хорошо, но при этом недостаточно быстро, чтобы я мог угнаться за Монтеей, а перед самым финишем еще и шина лопнула. Досадно, конечно, заработать всего лишь два очка вместо возможных восьми, но все же я по-прежнему остаюсь лидером чемпионата.

Дженсон Баттон

У меня были существенные проблемы с блокировкой задних колес из-за неисправности дифференциала, поэтому мне было нелегко обгонять, в частности — Уэббера. И вообще стартовать с последних мест — это просто кошмар, так что я очень рад заработанному очку, хотя и жаль, что не заработал пару.

Жак Вильнев

В первом повороте кто-то врезался в меня сзади, и это испортило мне всю гонку. Жаль, поскольку машина была сегодня хороша, равно как и наша изначальная стратегия. Но, исходя из наших позиций, мы решили сократить число пит-стопов до одного, и этот выбор оказался ошибочным.

Ник Хайндфельд

Начало гонки сложилось для меня успешно: я смог обогнать несколько машин и, с учетом произошедшего в первом повороте столкновения, был уверен, что смогу заработать на этот раз очки. Однако, хотя баланс машины был неплох, мне пришлось беречь задние шины, а с середины дистанции и тормоза.

Марк Уэббер

Мне удалось объехать справа завал, возникший на первом круге, и затем, обогнав McLaren Култхарда, выбрать на пятую позицию. Но позже я вынужден был пойти по нисходящей. Я намучился с балансом машины, и темп она держала скверный. На последнем круге я все же попытался бороться за очко с Дженсоном Баттоном, но в результате автомобиль вылетел с трассы.

Николас Кьеза

Я по большей части ехал в полном одиночестве, сам по себе, и это было нелегко. Ты просто не можешь судить о своем темпе относительно других и из-за этого жмешь все сильнее и сильнее и можешь в конце концов потерять концентрацию и совершить ошибку. Машина на каждом комплекте шин первые четыре-пять кругов шла хорошо, но потом слишком усиливалась избыточная поворачиваемость. Но я все же провел свою первую гонку в Формуле-1, и это стало для меня отличным опытом на будущее.

Джанкарло Физикелла

Это было просто какое-то бедствие! Меня одолели сплошные проблемы — с шинами, с самими шасси и с электроникой, перегрев мотора... В общем — все было плохо.

Йос Ферстаппен

Я хорошо стартовал, сумел избежать аварии в первом повороте, но при этом здорово стер передние шины. Машина безопасности оказалась весьма кстати, я смог дозаправиться. Но затем вибрация шин стала настолько невыносимой, что я еле дождался планового пит-стопа на 24-м круге, чтобы заменить их. Однако еще до этой остановки возникли проблемы с переходом на пониженные передачи, и затем я с трудом включил первую, а потом и вовсе был вынужден сойти из-за падения давления в гидравлической системе.

Джастин Уилсон

Стоило мне войти в первый поворот, как неожиданно буквально все слишком рано затормозило из-за аварии, и затем я увидел, что спереди меня подрезает Вильнев, который и врезал мне в левое переднее колесо. Я попытался увернуться, но тут сзади в меня врезался Jordan Фермана. Команде удалось отремонтировать машину и выпустить вновь на трассу, но отказ трансмиссии вынудил меня затем сойти окончательно.

Ральф Шумахер

Таковы автогонки: у тебя нет возможности думать о том, что делают другие рядом с тобой, и иногда подобные инциденты случаются. Я просто пытался защитить свою позицию и не совершал при этом никаких неожиданных движений, так что у моих соперников было более чем достаточно времени посторониться. Машина Райкконена разворотила моему автомобилю весь левый понтон, радиатор и днище, так что мне оставалось лишь сойти.

Хайнц-Харальд Френтцен

Сразу после старта прямо передо мной произошло столкновение, и все ударили по тормозам, но кто-то позади этого не разглядел и выехал в меня. Моя машина лишилась заднего антикрыла, и я отправился в боксы в надежде, что гонка будет остановлена и я смогу пересесть в запасную машину. Увы, эта надежда не оправдалась.

Рубенс Баррикелло

Я довольно средне стартовал, но думаю, что и Ральф и Кими сильно рисковали, особенно Кими, который ярно переборщил, пытаясь меня обогнать снаружи. А Ральф, в свою очередь, прижал меня, слишком подавшись влево, так что в момент аварии мне просто некуда было деться. Сам я сохранял прямолинейное движение, лишь затормозил, но удара избежать уже не мог.

Кими Райкконен

На старте я сразу же ушел с прямой траектории наружу и уже опередил Баррикелло, когда он ударил меня в заднее колесо. Мне было уже некуда деваться, и я врезался в ограждение из шин. Не знаю, кто был виноват в этой аварии, сейчас это уже неважно. Главное, я остался цел и невредим, хотя и испытываю некоторые болезненные ощущения.

Ральф Ферман

Я вошел в первый поворот, не видя, что там происходит, как вдруг все стали тормозить, и в результате я уткнулся в машину Френтцена, разбив при этом переднее антикрыло. Я подумал было, что смогу все же продолжить гонку, но затем, когда находился уже вне трассы, мне в бок врезался Джастин, и тут уж повреждения оказались слишком большими.



- Глядите, девки, "Сильверстоун"-то совсем загибается!



- Поздравляем, Антонио! У тебя дембель!



"Дудки!" - отвечает герр Заубер соперникам



Ferrari в полной заднице. Даже в двух



Фото для "желтой прессы"



Пришла на рогах и скопытлась



В Williams всегда преуменьшали роль гонщиков



Как сюда заехал - не помню. Как отсюда выехать - не знаю...



Близнецы



Животная страсть



Сладкий сон соперников
Михаэля



Закадрили



- Здравствуй, де-
душка Michelin,
борода из ваты!



Привычка снимать диффузоры...



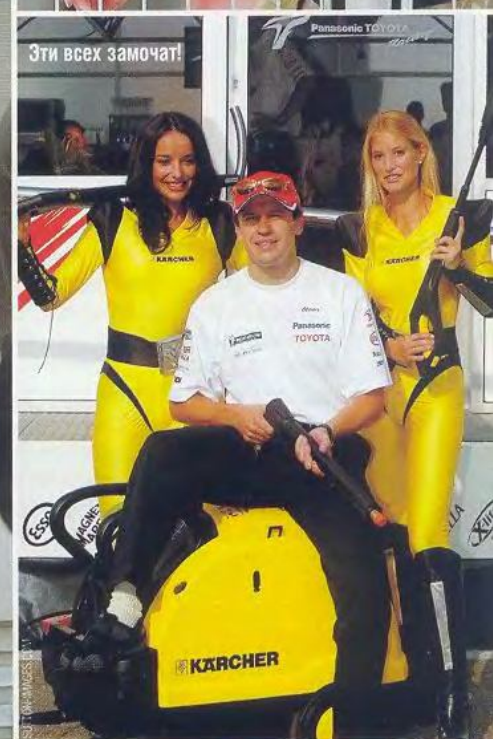
Наконец и
ей удалось
вступить в
связь...



- Что там в Ferrari на обед?



Красная
шапочка



Эти всех замочат!

Условия конкурса
"Калейдоскоп"
изложены
на нашем сайте
[www.formula-
one.ru](http://www.formula-
one.ru).
Подпись
победителя
очередного тура -
на фото со
знаком



Новая прижимная
сила пилота Williams
Рубацкая Екатерина,
Приморско-Ахтарск,
Россия



Рубенс от А до Я

ИНОЙ РАЗ ИНТЕРЕСНО ВЗГЛЯНУТЬ НА ЧЕЛОВЕКА СКВОЗЬ РАЗРОЗНЕННУЮ МОЗАИКУ РАЗНЫХ МЕЛОЧЕЙ И ФАКТОВ ЕГО ЖИЗНИ. И ПРОСЛЕДИТЬ, КАК ИЗ СЛУЧАЙНЫХ ЧЕРТ СКЛАДЫВАЕТСЯ ОБЩИЙ ОБРАЗ.

Айртон Сенна



Великий соотечественник занимает первое место в этом списке не только по алфавиту, но и по значимости для Рубенса. «Почти всякий раз, когда я молюсь Богу, я также молюсь и Айртону», — говорит Баррикелло. — Мне кажется, что мой духовный мир и мир Айртон очень похожи, но, к сожалению, нам так ни разу и не удалось поговорить по душам».

После гибели Сенны в 1994 году Рубенса называли наследником Волшебника, и во время бразильского Гран При '95 он перекапывал шлем в цвета Айртон. Но провалился в домашней гонке, после чего бразильская пресса выплила на него солидный ушат нелицеприятных слов.

Аллегра

Желтый лабрадор Рубенса, который живет с его родителями в загородном доме семьи Баррикелло.

"Варианте Басса"

Несуществующий ныне поворот на авторские имена Экидо и Дино Феррари, где в 1994 году Баррикелло попал в самую



серьезную в своей гоночной карьере аварию. Вспоминать о ней, а равно и о том, как его навестил в госпитале Айртон Сенна, Рубенс не любит.

Возраст



Бразилец так давно выступает в чемпионате мира, что кажется, будто он один из самых возрастных пилотов Формулы-1. На самом деле из 20 гонщиков сезона-2003 Рубенс лишь 14-й по возрасту. Все дело в том, что он дебютировал в Ф-1 всего-то в 20 лет и с тех пор не пропустил ни одного Гран При.

Габриэле Делли Колли

С 2002 года — гоночный инженер Баррикелло в Ferrari. Прежний — Карло Каттони — по мнению Рубенса, порой боялся принимать ответственные решения, поэтому из Джорджо переманил Делли Колли, который работал инженером физиком. По слухам, последнего это привело в бешенство.

"Гармония"

Такое название носит загородное поместье (в русском языке есть даже специальное слово — фазенда) семьи Баррикелло. Оно расположено в часе езды от Сан-Паулу (здесь имеется в виду, что Рубенс досажает туда за час). Прямо по его территории протекает небольшая речка Парайба. Именно в "Гармонию" гощик отправляется, когда хочет побить подальше от шума и суеты Больших Призов.

Гитара

Когда у гощика выдается свободная минутка, он любит натренировать какую-нибудь мелодию. Однако терпеть не может, когда кто-то делает это лучше него.

"Дом Баррикелло"

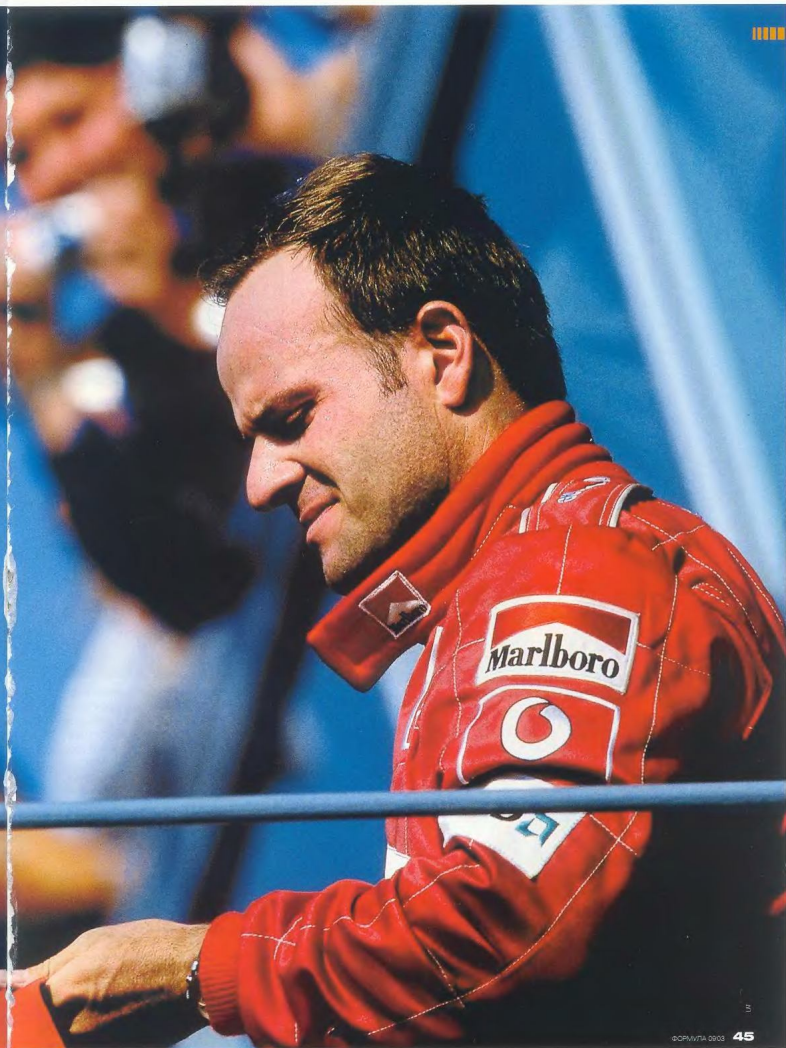
Каждый молодой бразильский гощик, приезжающий в Англию, знает, куда отправиться в первую очередь. В доме близ Кембриджа его встретят с радостью. Такую традицию завел Рубенс Баррикелло, сменявший этот дом прежде. Ныне здесь живет другой бразильский гощик — Марио Хаберфельд. Но традиции гостеприимства, заложенные прежним хозяином, остались. Рубенсу нравилось жить в тихом Кембридже. Если же нужно было съездить в Лондон, то Баррикелло предпочитал не тратить три часа в пробках, а воспользоваться электричкой. Пассажиры его никогда не узнавали.

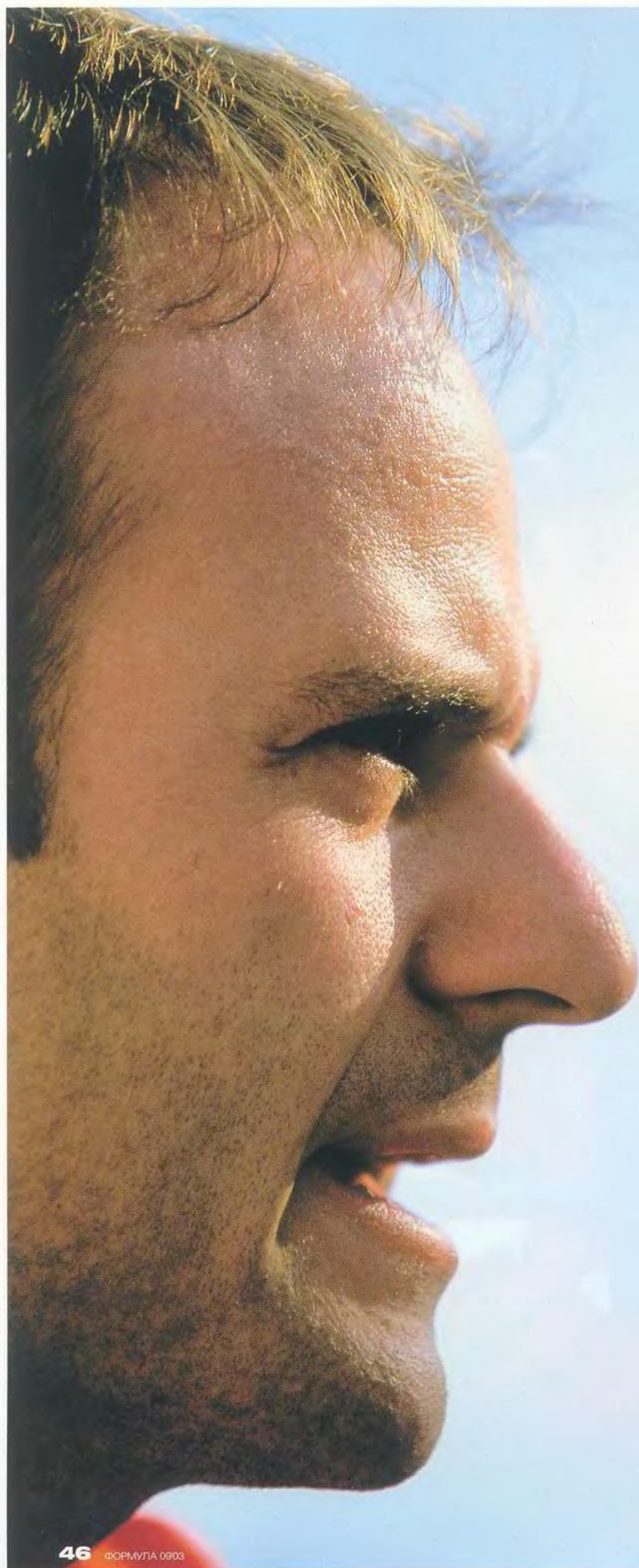
Деньги

Когда Рубенс только начинал карьеру гощика, его семья была, мягко говоря, небогатой. Мир Ф-1 мог так никогда и не узнать о бразильце, если бы не история, приключившаяся с ним в конце 80-х: Баррикелло купил машину Формулы-Ford, которая уже дважды побывала в серьезных авариях и поэтому стоила немного. Во время одной из автомобильных выставок в Сан-Паулу местное представительство компании Ford арендовало эту машину, чтобы представить его на экспозиции в качестве шоу-кара. Однако по пути автомобиль из-за небрежности грузчиков выкатился из перевозившего его грузовика. Во избежание проблем Ford предоставил Рубенсу совершенно новое шасси, на котором тот и стал чемпионом Бразилии.

"Донингтон"

Гонка 1993 года на этой британской трассе стала для Рубенса всего лишь третьей в Ф-1, но именно после нее мир узнал о молодом бразильском пилоте. Спереди под дождем непобедимые Williams Проста и Хилла, молодой гощик вышел на второе





место, но незадолго до финиша его Jordan остановился. "Вернувшись домой, я посмотрел эту гонку семь или восемь раз подряд, — вспоминает бразилец. — И до сих пор я регулярно пересматриваю ее. Тогда я должен был подняться на пьедестал..." Но перед стартом в бак налили недостаточно топлива, а дозаправки в Формуле-1 разрешили лишь год спустя.

Джеки Стюарт



Шотландец поддержал Баррикелло в 1996 году, когда его карьера после четырех сезонов с Jordan начала явно склоняться к закату. "Джеки не просто помог мне в трудную минуту, — рассказывает Рубенс. — Он научил меня множеству важных вещей: как одеваться, как вести себя во время переговоров со спонсорами и многому другому..."

"Иль Бароне Рампанте"



Команда Формулы-3000, в составе которой Рубенс стал бронзовым призером Формулы-3000 в 1992 году. Тогда он лишь раз в десяти гонках не набрал очков, но при этом не одержал ни одной победы и в итоге уступил Луке Бадюеру и Андреа Монтермини. Также за команду выступали никому ныне не известные Фабиано Вандоне и Джампьеро Симони.

Иностранные языки

Итальянским гонщик владеет столь же хорошо, как и родным португальским. "Только приехав в Европу, я оказался в команде Draco Racing, — вспоминает Рубенс. — Весь коллектив состоял из босса и нескольких механиков, так что пришлось срочно учить язык. Правда, мой прадед по отцовской линии был итальянцем, и кое-что я уже знал". Вообще же Баррикелло любит изучать иностранные языки — с мотористами из Peugeot во время выступления за Jordan он говорил по-французски — и даже может связать пару иероглифов на японском. Михаэль Шумахер, как известно, на

презентациях новой машины тоже выступает на итальянском, правда, смущенно подглядывая в шпаргалку с написанным текстом.

Картинг

В отличие от большинства тех, с кем он сейчас соперничает на гоночных трассах, Рубенс не добился в картинге заметных высот. У него просто не было денег на то, чтобы поехать на чемпионат мира.

Квалификация

Эту часть гоночного уик-энда Рубенс считает самой важной. Возможно, такая точка зрения как-то связана с тем обстоятельством, что первый поул бразилец завоевал еще в 1994 году, в то время как победа в гонке пришла к нему лишь в 2000.

Михаэль Шумахер



“Поначалу меня даже преследовала навязчивая идея – во что бы то ни стало обогнать Михаэля. Сейчас все иначе – я не научился проигрывать, но знаю, как обернуть это себе на пользу. В настоящий момент Шумахер лучше меня понимает, чего именно он хочет от машины. Но я все ближе и ближе к нему”, – говорит Рубенс. В 2002 году он четырежды финишировал в гонках впереди немца, во всех четырех случаях – первым. Суммарное отставание Михаэля, правда, оказалось менее одной секунды.

Нельсон Пике

Двум бразильцам не удалось посостязаться на гоночных трассах, но по неизвестным причинам острый на язык и весьма популярный у себя на родине Пике при всяком удобном случае критикует Рубенса. “Он чемпион, и к его мнению прислушиваются, – признается Баррикелло. – Но только не я. Все его слова не значат для меня ни черта!”

Отец



Полное имя гонщика – Рубенс Гонсалвес Баррикелло. Только второе имя и отличает его от отца, Рубенса-старшего. Они даже родились в один и тот же день, 23 мая. “Я всегда очень любил отца и стремился быть рядом с ним, – говорит гонщик. – Поэтому мне пришлось очень непросто, когда я перебрался в Европу. Именно его я могу назвать настоящим Рубенсом Баррикелло, а я – всего лишь мальчишка, пытающийся чего-то добиться в гонках”.

Папарацци

Свою частную жизнь бразилец охраняет от посторонних глаз весьма ревностно. Както раз, приехав после очередной гонки в Бразилию и отправившись на семейную виллу, Рубенс, купаясь в бассейне, заметил фотографа, который снимает его, забравшись на высокое дерево. Затем тот перебрался на ограду поместья, после чего Баррикелло самолично выпроводил наглеца. “В

мою жизнь могут войти лишь те, кого я сам туда допущу”, – говорит он.

Правая нога

Ею Рубенс нажимает на педаль тормоза во время гонок, хотя подавляющее большинство пилотов пользуются для этого левой. “Самое удивительное, что при езде по обычным дорогам я торможу как раз левой, – поясняет пилот. – Но в Ф-1 такая техника оказывается неэффективной. Время на круге остается тем же, но расход топлива возрастает. Когда я выступал за Jordan-Peugeot, французские мотористы выяснили, что, если я торможу левой ногой, двигатель нагревается дополнительно на 15 °С”.

Сильвана



Баррикелло знаком со своей нынешней супругой едва ли не со школьной скамьи. До поры до времени это были просто дружеские отношения, и лишь в 1996 году они переросли в нечто большее. “Я абсолютно уверен, что поступил правильно, когда предложил Сильване стать моей женой”, – считает Рубенс. Точную дату бракосочетания (24 февраля) он называет мгновенно и безошибочно.

Субординация

Впервые бразилца попросили подвинуться и дать дорогу Михаэлю во время ГП Австрии 2001 года (немец тогда финишировал 2-м, сам Баррикелло – 3-м). На пресс-конференции Рубенс сидел красный как рак, а сразу после этого его видели беседующим о чем-то с Роном Деннисом в укромном уголке



падка. Как выяснилось много позже, в тот момент Баррикелло был готов гоняться за McLaren чуть ли не бесплатно. Однако свободных мест в команде не оказалось, и с тех пор Рубенсу еще не раз приходилось уступать дорогу "первому номеру" Scuderia.

Суеверия

В молодости Рубенс был крайне суеверен, но теперь он не придает серьезного значения большинству примет. Правда, гонщик терпеть не может проходить под разложенной стремянкой, а утром всегда встает с правой ноги. В автомобиль Баррикелло также садится только справа, однако, по его словам, так просто удобнее.

Фред Делла Ноче



Менеджер бразильца. Именно он пристроил Рубенса в Ferrari, и именно его Баррикелло называет истинным творцом своих спортивных успехов.

Хоккенхайм

В 2000 году Рубенс одержал на немецкой трассе первую в карьере победу в совершенно невероятных условиях – стартовав с 18-го места, он переиграл всех соперников, оставшись на сликах под проливным дождем. Как говорят, видеозапись этой гонки Баррикелло просматривает так часто, что уже несколько раз пленку приходилось перезаписывать. "Я очень люблю вновь и вновь смотреть эту гонку, а досмотрев ее до конца, всякий раз плачу", – говорит бразилец.

Чарраскариа

Ресторан в Сан-Паулу, куда Рубенс традиционно приглашает весь персонал Ferrari во вторник перед бразильским Гран При. Частенько механики несколько перебарщи-

вают с каипирией, что дает Баррикелло отличный повод для шуток на протяжении всего сезона. Поскольку Жан Тодт, Росс Браун и Михаэль Шумахер прибывают в Бразилию лишь в четверг утром, для них Рубенс организует отдельный банкет.

Чемпион

Рубенс далеко не первый представитель семьи Баррикелло, выигрывавший спортивный чемпионат (речь идет о британской Формуле-3, разумеется). Его дед побеждал в бразильском первенстве по боулингу.

Эдди Ирвайн



Североирландец, как никто другой, часто переходил Баррикелло дорожку. Началось все с того, что Эдди ухитрился заработать очки в первой же гонке, и Рубенсу, который тогда же финишировал пятым (также впервые оказавшись в шестерке), досталось гораздо меньше внимания. Затем именно Ирвайна взяли в 1995 году из Jordan в Ferrari, тогда как Баррикелло пришлось еще четыре сезона ждать своей очереди, выступая за Stewart.

Эдуардо

Сыну Рубенса в сентябре исполнилось уже два года. Гонщик готов сделать все, что в его силах, чтобы Эдуардо был счастливейшим малышом на свете. Он всегда носит

с собой фотографию сына, а день, когда тот появился на свет, называет самым радостным в своей жизни. Правда, после небольшого раздумья о победе в Хоккенхайме.

Эмоции



Конечно, слезы на глазах гонщика Ф-1 – явление не такое уж редкое, достаточно вспомнить, как рыдал после схода в Монце ледяной, казалось бы, Мика Хаккинен. Однако с Баррикелло по эмоциональности никто из современных пилотов не сравнится. "Слезы – обычное дело в нашей семье. Как-то на рождество дед прислал мне письмо, в котором просил сказать несколько теплых слов моему отцу. Но никто из нас не смог дочитать его до конца, – рассказывает Рубенс. – В конце концов Сильване удалось сделать это, и мы все сидели в комнате и рыдали хором".

Ягодное ружье

Эту штуку подарил бразильцу Йос Ферстаппен, когда они вместе гонялись в Stewart. При умелом обращении из ружья можно выстрелить вишней или клубникой на 500 метров. Самое удивительное – Рубенс иногда им пользуется!



ОДИН НА ОДИН
Фернандо Алонсо

ЗЕРКАЛО БУДУЩЕГО



Наследство чемпиона

Наблюдая за блестящими гонками Алонсо по ходу этого сезона, я не раз ловил себя на мысли, что когда-то лет десять-двадцать назад, уже видел нечто подобное. Тогда в начале 90-х другой 22-летний пилот за рулем машины той же (пусть и сменившей название) команды так же напо-

растал с небольшим годем, что минули со дня моего первого знакомства с Алонсо в Монако '01, испанец превратился из добродушного и юного застенчивого 19-летнего мальчишки в опытного гонщика, знающего себе цену. Разумеется, изменился Фернандо и в общении: по сравнению с Алонсо двухлетней давности он стал более сдержан и осторожен в оценках. Но природную открытость Фернандо еще не истребили жесткие нравы "большого цирка". В свои 22 года он остается самым молодым и, бесспорно, самым перспективным на сегодня гонщиком Ф-1. Неслучайно улыбку на лице испанца можно увидеть гораздо чаще, чем на лицах его более зрелых коллег. И даже к собственным неудачам он по молодости относится легко, прекрасно понимая, что его время еще впереди.

ристо и совершенно не тушуясь авторитетов бросал вызов Сенне, Просту и Манселлу. Одни его считали выскочкой, чья звезда скоро погаснет, другие — самородком, но время все расставило на свои места, посрамив первых и доказав правоту последних. За десять лет молодой немец, которого за лучезарную улыбку на

пьедестале и яркий талант на трассе прозвали на заре карьеры Солнечным Мальчишкой, стал самым успешным пилотом в полувековой истории "большого цирка".

Но спортивный век короток, и сегодня уже Михаэля Шумахера, как во времена его юности Сенну, Манселла и Проста, журналисты все чаще

спрашивают о том, когда он сумеет завершить свою карьеру. А задано и пытаются угадать, кто же после его ухода займет место на вершине гоночного Олимпа. Круг кандидатов в общем-то навелик, хотя и гораздо шире, нежели в пору молодости сакского Шуми. Шумахер-младший, Монтой, Райкконен, Алонсо, ну и, быть может, Масса — кто именно из них станет следующей "сверхзвездой", сегодня не возьмется утверждать никто. Даже опрос, проведенный

нами в пaddock среди пилотов, инженеров и хозяев команд Ф-1, не выявил явного фаворита. В процентном отношении его результаты выглядят примерно так: Масса, так и оставшийся для большинства темной лошадкой, набрал чуть более 6% голосов, наинного отстав от Ральфа (14%) и Монтой (18%). Лидерами же оказались Райкконен (22%) и Алонсо (25%). На фоне нынешних успехов Кими его проигрывает Фернандо на первый взгляд удивляет. Возмож-

но, сегодня испанец не столь успешен, как брине, но в жизни оптимальный и почти всегда доброжелательно настроенный Алонсо столь резко контрастирует с вечно угрюмым и погруженным в себя Кими, что после общения с ними вопрос о том, откуда берутся те самые

три "звездных" процента, отпадает сам собой.

Конечно, все мы мечтаем заглянуть в будущее. Но поскольку машина времени существует лишь в воображении, не остается ничего иного, как, оглядываясь назад, искать отражение грядущего в событиях вчерашнего дня. И порой оказывается, что история — не такое уж плохое зеркало будущего. Судите сами.

Девятнадцать лет назад в paddock "Хоккенхаймринга" за столиком у мотораума команды Telefon отдал 24-летний бразильский гошник Айртон Сенна, накануне отменившийся в Брандо. Хэчче своим вторым пьедесталом в дебютном сезоне, и несколько немецких и итальянских журналистов. "Вы готовы побороться

"Я ДОКАЗАЛ, ЧТО
МОГУ БОРЬТЬСЯ
С МИХАЭЛЕМ"

ОДИН НА ОДИН

Фернандо Алонсо



И Сенна и Михаэль Шумахер в свое время отметились блестящими дебютными сезонами в Ф-1. У Алонсо не было возможности столь ярко блеснуть в 2001 году за рулем мертвой Minardi, но зато, переехав в Renault, он с первых же гонок начал наступать на пятки признанным лидерам



в следующем году с Лаурой за чемпионский титул? — спросил кто-то из немцев. Бразилец в свойственной ему манере растягивать английские слова ответил: «Я уже доказал, что могу побеждать Лауду, но это не является для меня самоцелью. У меня все еще вперед!»

О том, что было дальше, вы наверняка знаете и сами: время австрийца ушло уже в 1985-м, а еще через три года Айртон Сенна выиграл свой первый чемпионский титул. Между тем скромная команда Toleman успела сменить не только хозяев, но и название, превратившись в Benetton. И вот, ровно через восемь лет после того интервью Сенны, у куда более яркого и объемного мотороума бывшей команды Тода Тоулмена в Монце другой, теперь уже 23-летний дебютант Benetton Михаэль Шумахер практически повторил слова бразильца, но уже по отношению к самому Айртону. Ждать немцу, как вы помните, пришлось недолго: через год он впервые стал чемпионом мира.

Возможно, отголоски этих увиденных когда-то по телевизору интервью никогда бы и не всплыли в моей памяти, если бы через 11 лет после Шумахера другой, теперь уже 22-летний новичок той же, только еще раз сменившей имя команды, со столь же яркими задатками звезды, не начал повторять на трассе путь импровизированного авторитета, так быстро приведший обоих к вершине Формулы-1.

Без комплексов

Фернандо, пару лет назад ты говорил, что рассчитываешь бороться за титул уже в 2003 году?

— Это был слишком мальчишеский и чересчур оптимистичный прогноз. Ни я, ни моя команда еще не готовы к этому. Нужно потерпеть, набраться опыта, ведь я — представитель совсем другого поколения пилотов. Мои победы, надеюсь, еще впереди.

Кого же тогда ты считаешь героями нашего времени?

Сегодня это, безусловно, Михаэль Шумахер и Монтеа. Михаэль почти достиг совершенства. Он фантастически силен как в работе с техникой, так и на трассе. Чтобы подняться на такой уровень, нужно через многое пройти и многому научиться. Некоторые его критикуют за то, что он не оставляет шансов на победу другим, но кто мешает им выйти на тот же уровень? Разве можно ругать человека за то, что он достиг совершенства в своем деле? Нет, конечно! Те, кто понимает это, через пару лет, возможно, смогут бороться с ним, остальные же будут просто участвовать в Гран При, и о них скоро забудут.

Ты видишь себя среди тех, кто борется с Михаэлем?

Надеюсь.

А как насчет того, что будет дальше, когда Михаэль уйдет? Сможет ли Фернандо занять его место?

Зачем заглядывать так далеко, ведь этого сегодня не знает никто. Скорее всего, после ухода Михаэля в Формуле-1 не окажется столь явного лидера и несколько гонщиков будут соперничать более или менее на равных, как это было до Михаэля.

Я знаю, гонщики не любят подобных сравнений, но любой карьеры ведь в чем-то схожи. Он начинал в Jordan, ты — в Minardi, но затем попал, по сути, в ту же команду, что и он, хоть она теперь и называется по-другому, и, как Михаэль, уже с первых гонок стал практически на равных сражаться с лидерами. Теперь вопрос лишь в том, сможешь ли ты столь же быстро выиграть чемпионат?

Я был бы более осторожен в сравнениях, хотя что-то общее у нас есть. Этот сезон получился просто фантастическим, гораздо лучшим, чем я сам ожидал, и со сто-

роны может показаться, что мы идём по тому же пути, что и Benetton в начале 90-х. Но это не совсем так. В те годы я смотрел гонки по телевизору. Помню, как здорово прогрессировал Шумахер и его команда. Но тогда в Ф-1 был единственный явный лидер (Williams — Прем-ри), бороться с которым было почти невозможно, но зато в случае его неудачи можно было «сорвать банк». Сейчас же в чемпионате мира три команды-лидера, и с ними приходится сражаться Renault. Конечно, они не имеют над нами столь серьезного технического превосходства, как Williams в 92-м, но победы от этого не даются легче, ведь одолеть шестерых соперников куда сложнее, чем двоих. Так что, прежде чем сражаться за победы и титулы, нам нужно хотя бы сравняться с ними в техническом плане.

Было время, когда ты уже и не надеялся, что попадешь в основной состав Renault?

Когда Бриаторе сказал, что я буду выступать в Minardi, но он не сможет дать мне гарантии выступлений в Renault в гонках впоследствии, я немного разочаровался. Поэтому в некоторых интервью мои слова могли звучать несомненно. Однако когда все увидели, на что я способен на трассе, полагаю, о будущем мне стало думать проще. Скорее всего, Бриаторе хотел проверить меня, и я не подвел ни его, ни себя.

Создается впечатление, что после бурного начала сезона в последнее время в каждой новой гонке очки даются Renault все тяжелее и тяжелее. Может, вы затормози-

«СЕЗОН ПОЛУЧИЛСЯ ПРОСТО ФАНТАСТИЧЕСКИМ»



После перехода в Renault Фернандо потребовалось всего две гонки, чтобы впервые подняться на пьедестал. У Сенны в Toleman '84 на это ушло шесть Гран При, а у Шумахера в Benetton '91/92 — семь

лись в своем развитии по сравнению с остальными командами?

Да нет, у каждой машины, конечно, есть некий лимит развития, после которого прогрессировать практически невозможно. Одни достигают его раньше, другие — позже. Но деловое не в том, что мы достигли своего потолка. Не думаю, что соотношение сил в чемпионате так уж сильно изменилось по ходу сезона. Просто одни трассы нам подходят больше, другие — меньше. С этим ничего не поделаешь.

Я знаю, что у некоторых молодых пилотов, воспитывавшихся на победах того или иного великого чемпиона, после прихода в Ф-1 на первых порах бывает что-то вроде комплекса авторитета. Так, к примеру, Юкио Катаяма рассказывал, что в Формуле-1 он пережил самое большое потрясение, встретившись на трассе со своим кумиром Айртоном Сенной. У тебя не было чего-то подобного по отношению к Шумахеру?

Если бы я страдал подобными комплексами, то сидел бы дома и смотрел телевизор, а не выступал в Ф-1. Мне кажется, в этом году я уже доказал, что могу бороться с Михаэлем. Кроме того, он никогда не был моим кумиром. Другое дело — Сенна. Не то чтобы я ему поклонялся, но всегда хотел быть на него похожим.

Испанский волшебник

Кто знает, возможно, из-за юношеского характера или потому, что в детстве маленький Надро действительно ментал походил на бразильского Волшебника, сходства с Сенной

у Алонсо куда больше, нежели с молодым Шумахером. С немцем Фернандо рождал разное, что широкая открытая улыбка. С бразильцем же у Алонсо много больше общего, начиная от мягкого английского с приятным испано-португальским акцентом и заканчивая едва уловимыми переходами мимики лица. В отличие от Шуми, который при разговоре нередко буквально подавлял собеседника взглядом, Фернандо, как когда-то и Сенна, смотрит открыто и мягко. Да и говорит он по-сенновски тихо, внимательно наблюдая при этом за реакцией собеседника.

Алонсо недавно признался в интервью газете Sun: «Когда я был маленьким, родители подарили мне набор юного волшебника, и с тех пор я освоил немало трюков». Он и сейчас, если выдается свободная минутка, не прочь показать в голубом мотороуме Renault пару фокусов. Наверное, и эту забавную борозду ты отразил, чтобы больше походить на мага? «А как же!» — смеется первый волшебник пaddock, который в скором времени,

«МИХАЭЛЬ НИКОГДА НЕ БЫЛ МОИМ КУМИРОМ»



Флавио Бриаторе давно снискал себе в Ф-1 репутацию первооткрывателя талантов. Правда, до чемпионского титула из его воспитанников пока добрался лишь Михаэль Шумахер. Но Флав уверен, что следующим его чемпионом непременно будет Алонсо



возможно, превратится и в Волшебника гоночных трасс.

Впрочем, на уме у Алонсо не только гонки и фокусы. Фернандо, являясь пилотом топ-команды Ф-1, не оставляет мыслей об учебе в университете и даже купил небольшую квартиру в Оксфорде. «Конечно, совмещать соревнования и учебу будет непросто, но ведь Марк Жене, выступая в гонках, сумел окончить экономический факультет университета. Мне будет сложнее, ведь я гоняюсь в Ф-1, но у меня получится, — считает Алонсо. — В Испании высшее образование очень ценится, к тому же никто не знает, что ждет нас завтра, а получить профессию необходимо, на мой взгляд, каждому».

В отличие от многих пилотов ты предпочитаешь жить в родном Овьедо или в Оксфорде. Почему же не в Монако?

Я очень сильно люблю Испанию и место, где родился. Кроме того, я не хочу переезжать в Монте-Карло только ради того, чтобы платить меньше налогов. На данный момент мне очень комфортно дома.

Ты хотел бы что-нибудь исправить в Формуле-1?

Я? (Смеется.) Это не моя задача, а общими фразами не хочется гово-

рить... Хотя можно было бы позволить настоящим фанатам приходить в паддок и боксы. Именно там их поддержки не хватает, так как очень часто здесь приходится сталкиваться с людьми вообще далекими от Ф-1. Но думаю, что с моим мнением не согласятся даже многие пилоты...

В некоторых интервью ты говорил, что не видишь ничего дурного в применении командной тактики в Ф-1. А как же зрители? Неужели ты считаешь, что прошлогодние маневры Ferrari в Австрии и США придадут Ф-1 зрелищности?

А почему бы и нет? Ведь никто не ругает лыжников, которые ждут друг друга почти на финишной черте, или велосипедистов, которые никогда не уедут от партнеров по команде при соответствующей тактике. Да, отчасти это уменьшает интригу чемпионата, но роль команды должна быть приоритетнее, особенно если рассматривать данные случаи.

У тебя есть хобби?

Футбол, велосипед, плавание, люблю пляжный волейбол, недавно пробовал боулинг — интересная игра. Люблю слушать музыку, в основном современную испанскую, но могу послушать и классику. Читаю как книги, так и комиксы. И все же самое

“НИКТО НЕ ЗНАЕТ, ЧТО ЖДЕТ ВАС ЗАВТРА”

любимое занятие — это посидеть со старыми друзьями в тихом баре.

А как же кино или телевизор?

На это, к сожалению, вообще нет времени. Вот недавно мой друг сказал, что скоро выйдет в прокат интересный фильм, снятый испанским режиссером, “К югу от Гранады”. Возможно, у меня найдется немного свободного времени, чтобы посетить кинотеатр.

Владимир Маккавеев

Сравнительные показатели выступлений Сенны, Шумахера и Алонсо в первой дюжине гонок за Toleman/Benetton/Renault

	Сенна	Шумахер	Алонсо
Первый сезон в Т/В/Р	1984	1991/1992	2003
Возраст	24	23	22
Сезон в Ф-1	1	1/2	2
Очков всего/по системе 2003 г.	9/18	30/48	44/44
Финишей на пьедестале	2	4	3
Побед	—	—	—
Полу-позиций	—	—	1
Стартов с первого ряда	—	1	1
БК	1	—	1

ОДИН НА ОДИН
Джон Хоган

Теневой лидер

«Он сделал Формулу-1 такой, какой мы знаем ее сегодня», — так говорят о «хозяине» гонок Гран При Берни Экклстоуне, но есть и «большой широк» и другой человек, о котором можно сказать то же самое. Его именем не называется ни одна из команд Ф-1, он привык находиться по ту сторону «формульной» рампы, и потому до недавних пор его знали лишь самые дотошные поклонники «королевы автоспорта». И тем не менее он — один из самых влиятельных и авторитетных людей в мире Формулы-1. Знакомьтесь: новый спортивный и коммерческий директор команды Jaguar Racing Джон Хоган.



Именно Джон Хоган привел Marlboro в Формулу-1, став в итоге вице-президентом этой компании

Путь Джона Хогана в Ф-1 пролегал в буквальном смысле через полимир. Джон родился в Австралии в то время, когда в Европе бушевала Вторая мировая война. Его однофамилец (а вовсе не брат, как до недавних пор считали многие в паaddocke) Пол Хоган решил стать актером и после-

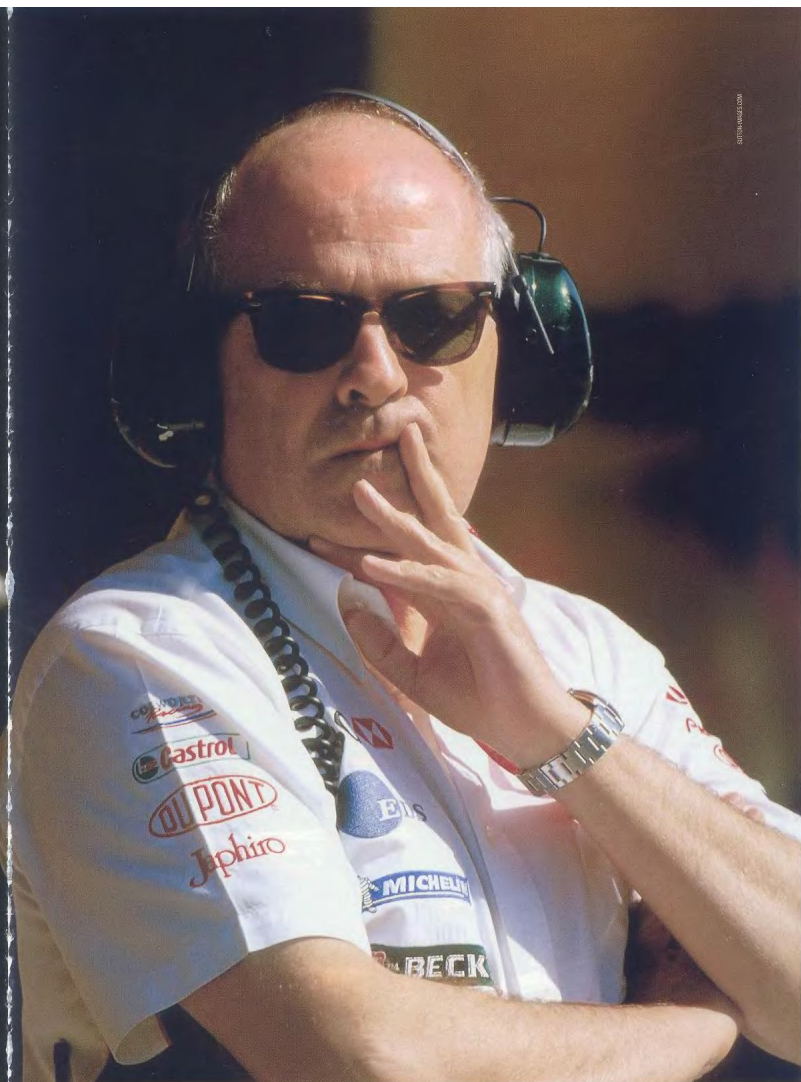
дствии прославился в роли знаменитого Крокодила Дэнди. Джон invece выдал свою миссию в век индустрии развлечений и потому занялся маркетингом и рекламой. В 20 лет он покинул Зелёный континент и обосновался в Лондоне. Начав со стажировки в гиганте пищевой промышленности Nestle, он за пять лет успел поработать над рядом рекламных проектов для крупнейших западных корпораций. В 1969 году состоялось первое знакомство Хогана с миром автомобильных гонок, когда он, работая на компанию Coca-Cola, организовал спонсорскую поддержку пилота Ф-2 Герри Биррелла, а затем помогавшего будущему чемпиону мира Ф-1 Джеймсу Ханту.

Мания чувствовать и предвосхищать новые веяния рынка — одно из главных пробований к специалисту по маркетингу. Хоган проявил свою профессиональную дальновидность, когда в начале семидесятых решил заняться организацией спонсорских проектов в автоспорте. Тогда гоночные команды, как правило, опирались на поддержку компаний, тесно или не связаных с автомобильной индустрией. Но Джон видел в популярном спорте отличную витрину для рекламы самой разнообразной продукции. В 1971 году он сошелся с Рондом Деннисом и его партнером Нилом Трандлом, чья «конюшня» Rondei Racing выступала в первенстве Ф-2. Пост, ко-

торый занял Хоган в команде, соответствовал современной должности директора по маркетингу. Увы, тридцать лет назад еще мало кто видел в гоночных автомобилях рекламные щиты на колесах, и потому скромная Rondei Racing не привлекала внимания спонсоров и канула в Лету из-за нехватки средств. Но, несмотря на первую неудачу, Хоган встал на путь, который предопределил все его будущие успехи на спонсорском поприще.

В 1973 году Джон снова стал работать на большом подразделении табачного гиганта Philip Morris. Хогану было доверено продвижение марки Marlboro, и он сделал «гонщиками Marlboro» двух молодых звезд середины семидесятых — уже знакомого ему Ханту и Нилу Лаву. Тогда же при посредничестве австралийца образовался «нерушимый альянс» Marlboro и команды Ф-1 McLaren, автомобили которой на двадцать с лишним лет окрасились в фирменные красно-белые цвета. На рубеже семидесятых-восемидесятых Хоган еще раз сыграл важную роль в судьбе McLaren, убояв тогдашнего хозяина команды Тедди Мейера объединить усилия со своим давним приятелем Рондом Деннисом и его компанией Project 4. Впоследствии Деннис стал единственным руководителем McLaren и создал на базе команды небольшую, но мощную автопромышленную империю. И кто знает, какая судьба постигла бы легендарную марку McLaren, если бы не Джон Хоган.

В начале восьмидесятых австралиец переключился на другой, еще более амбициозный проект, решив вовлечь в орбиту Marlboro красную команду Ferrari. Нужно сказать, что тогда консервативная итальянская



"конюшня", пользовавшаяся щедрой поддержкой концерна FIAT, принципиально сторонилась "непрофильных" спонсоров. Поэтому Хогану пришлось начать с индивидуальной поддержки пилотов, однако уже к 1984 году на автомобилях Ferrari появились логотипы всемирно известной табачной марки. Организованный Хоганом спонсорский проект остается уникальным и по сей день: стать основным партнером сразу двух ведущих команд Ф-1 не удавалось ни одной другой марке, кроме Marlboro. За свои деловые успехи он был назначен сначала директором по маркетингу европейского подразделения Philip Morris, а затем — вице-президентом компании. Джон получил признание и в "формульных" кругах: с 1982 года он входил в состав Комиссии Формулы-1 как представитель спонсоров всех команд (!) и непосредственно участвовал в принятии важнейших для "большого цирка" решений. В этой "тусовке" Берни Экклстоуна именовали Берни, а Хогана — Хогги. В мире Формулы-1 так уменьшительно-ласкательно называют, не опасаясь их обидеть, только очень влиятельных людей.

В восьмидесятые и девяностые Хоган активно продвигал марку Marlboro в других гоночных категориях, включая чемпионат мира по ралли и мотогонке, делая невидимую, но жизненно важную для любой спортивной команды работу. Ведь это только на первый взгляд кажется, что дело спонсора — отсчитывать деньги и наслаждаться эффектом от удачной рекламной кампании. Но в действительности мир рекламы и спонсорства — это мир бесконечных переговоров и интриг, нескончаемая разработка новых идей и новых имиджей. Джон Хоган в этом мире чувствовал себя не просто как рыба в воде, а как опытная акула в море. Он всегда вел свою компанию на шаг впереди конкурентов.

В 1996 году он провернул очередную масштабную сделку, сосредоточив всю спонсорскую мощь Marlboro на команде Ferrari, куда только что пришел Михаэль Шумахер. Чутье не подвело Джона и на этот раз: он выбрал для Marlboro одну из лучших "конюшен" в возможно лучший период ее истории. В 2002 году утомленный многолетней напряженной работой Хоган оставил пост вице-президента Philip Morris и на протяжении де-



Новый чемпион мира Джеймс Хант возвращается с ГП Японии '76. Сзади слева — Джон Хоган

сяти месяцев "на полставки" консультировал другого крупного партнера Ferrari — телекоммуникационного гиганта Vodafone.

Однако австралиец, несмотря на скорый 60-летний юбилей, совсем не радовала перспектива почивать на лаврах и вести беззаботную жизнь миллионера-пенсионера. И он решил принять новый творческо-коммерческий вызов. Заняв пост спортивного и коммерческого директора команды Jaguar Racing, Хоган оказался по другую сторону тех баррикад, на которых он сражался последние тридцать лет. "Jaguar — это одна из самых престижных автомобильных марок в мире, и я вижу свою задачу в том, чтобы использовать и развить эту базу для привлечения спонсорской поддержки", — объясняет суть своей новой работы Джон. Концерн Ford, которому принадлежит "дикая кошка", давно хотел отказаться от безвозвратных вложений в команду сотен миллионов долларов и заставить ее саму зарабатывать деньги. Первоначально работа со спонсорами была поручена Джеки Стюарту, но в таком хитром деле, как спонсорство, простого авторитета недостаточно, необходим еще и профессионализм. "Невероятно удачный ход для Jaguar", "Икона гоночного маркетинга" — пестрили заголовки



Хогги и Берни — эти два человека, возможно, в наибольшей степени повлияли на облик Формулы-1

газет в конце февраля этого года, когда Хоган стал лицом британской "конюшни", безликой после отставки ее бывшего шефа Ники Лауды. Кстати, несмотря на свой авторитет, за работу в Jaguar Хоган получает в десять (!) раз меньше, чем Лауда, — "всего" триста тысяч долларов в год.

Австралиец приступил к работе на своем новом посту в начале весны, дав высокую оценку организации работы в команде, где, как в настоящей корпорации, нет свадебных генералов и каждый профессионально выполняет свои обязанности. Помимо общения с партнерами и спонсорами Хоган представляет Jaguar на встречах боссов Ф-1. Джону особенно приятно, что за Jaguar выступает его соотечественник Марк Уэббер. "Он типичный австралиец, умеет упереться и делать свое дело", — отзываясь Хоган о перспективном пилоте. Своим делом намерен заняться и сам Джон. "Я не инженер", — говорит он, давая понять, что сделать машины Jaguar быстрее — не в его силах. Однако взлет McLaren и процветание Ferrari — во многом заслуга этого человека. И в том, что в последнее время дела в Jaguar идут лучше, есть незаметный со стороны, но весомый вклад Джона Хогана.

Максим Бордунов





Сильверстоун-03

Восстание знаменитостей



О щетинившийся скорострельными пушками и реактивными установками летательный аппарат, вынырнув из-под затянувшихся в четверг небо над автодромом свинцовых туч, завис над стартовой прямой, направив свое смертельное вооружение прямо на собравшуюся внизу группу людей. На мгновение стало жутко, и вполне можно было ощутить себя персонажем нового боевика "Восстание машин", тем более что тут же присутствовал и мрачный лик Терминатора.

Впрочем, приземлившийся прямо на трассу грозный вертолет Apache, принадлежащий одной из военно-воздушных частей британской армии, повел себя более чем мирно, и вскоре уже его экипаж и взвод дюжих десантников братались и позировали перед фотокамерами с гонщиками команды Jaguar, Максом Мосли и другими представителями Формулы-1 и FIA, среди которых был также и бывший владелец команды Simtek, а ныне инженер-консультант FIA Ник Вирт. А лик Терминатора оказался всего лишь изображением на капоте стоящего тут же Jaguar R4.

Настоящий Терминатор — он же знаменитый Арнольд Шварценеггер — в сопровождении "терминаторши" Кристианны Локен появился в пад-доке Гран При Великобритании, а затем и на стартовой решетке перед самым началом гонок уже в воскресенье.

Увидеть Терминатора и не умереть

В свои 55 Арнольд Шварценеггер выглядит на удивление крепко и свежо — никак не больше чем на 40. Энергия из него так и бьет — похлеще, чем из мотора Ф-1. Причем в реальной жизни, особенно при непосредственном общении с ним, он оказался прямой противоположностью своим персонажам из боевиков — добродушный, обаятельный, веселый, немного простоватый — совсем как в сыгранных им комедиях. И на просьбу



Можно лишь гадать, что потеряла Формула-1 с уходом из нее Дэмона Хилла и Пола Стюарта. Но рок-н-ролл точно приобрел пару очень неплохих гитаристов

Ник Мэйсон, почерпнув вдохновение в только что прошедшей гонке, отстучал свою партию так, как это мог сделать только барабанщик легендарных Pink Floyd



Рику Пэрфиту так понравилось в машине Формулы-1, что он долго не хотел уступать место в ней готовящемуся к гонке Джастину Уилсону

окруживших его фотографов: "Арни, улыbnись!" — Арни улыбался как мог широко, стараясь изо всех сил: "Улыбнуться? Да ради бога. Потешайтесь на здоровье".

Несмотря на плотную опеку Шварценегера телохранителями, представителями FIA и коллегами-журналистами, корреспонденту "Формулы" удалось задать легендарному актеру несколько вопросов.

Арни, какие у вас впечатления от Формулы-1?

Хоть я и очень люблю автогонки как таковые, но с Формулой-1 не очень хорошо знаком. В рамках проводящейся сейчас в Великобритании рекламной кампании фильма "Терминатор-3" я впервые оказался на Гран При и очень впечатлен увиденным. Формула-1 насыщена самыми современными технологиями, это что-то на грани фантастики, и мне, только что снявшемуся в очередном фантастическом боевике, это очень близко.

Вы в прекрасной форме и отлично управляете мотоциклом, коллекционируете мощные мотоциклы и автомобили. Не хотели бы сами проехать на машине Ф-1?

Это было бы очень интересно! И с учетом моей нынешней физподготовки как раз сейчас самое время это сделать. Для участия в съемках третьей части "Терминатора" мне необходимо было достичь той же физической формы, в какой я находился, снимаясь в первых двух сериях, и я стал, как и в былые времена, вновь усиленно заниматься в тренажерном зале со своими старыми напарниками, мы тренировались так, словно готовились к соревнованиям, я даже совсем не отдыхал между съемками. А как же иначе, если, например, трое суток кряду пришлось с тяжелым оружием в руках ездить на мотоцикле день и ночь, снимаясь в одной сцене за другой? Уже после двенадцати ча-

сов такой работы спина и мышцы ужасно болят. 25 лет назад я не так это ощущал. Представляю, что чувствуют даже очень хорошо подготовленные гонщики после двух часов изнурительной гонки на этих сумасшедших автомобилях!

Что, на ваш взгляд, опаснее — участвовать в таких гонках или исполнять сложные трюки?

И то, и другое чревато опасностью. Про гонки рассказывать не буду, вы и сами лучше меня это знаете. Что же касается трюков, то в моей практике случались очень страшные сцены, участие в которых причиняло лишь незначительные повреждения, и, казалось, совсем плевые, в которых, тем не менее, можно было запросто погибнуть. Как, например, сцена, в которой я должен был, раскачавшись на кране, пробить деревянную стену. Когда я летел в нее, то особо не беспокоился, полагая, что она, конечно же, разлетится вдребезги под моим напором. А она даже не треснула! Это походило на кадр старого немого кино: я просто безмолвно сполз по этой стене, на несколько секунд потеряв сознание. Думаю, и в гонках случается нечто подобное.

Бывало, что вы калечились, исполняя подобные трюки?

Да, бывало, но немного, ничего существенного. И это тоже было связано с краном — автомобильным краном, по стреле которого мне пришлось ползти на ходу. Стрела моталась туда-сюда, а я прыгнул на самую ее верхушку и карабкался на другую сторону, а на колени мне использовать было нельзя, ну я и ободрался.

В какой серии "Терминатора" в этом смысле было легче сниматься?

В последнем фильме в чем-то было легче, в чем-то тяжелее. Легче, потому что раньше, если требовалось пролететь через

всю комнату, приходилось по-настоящему лететь. Теперь же подобные сцены — полностью визуальный эффект, компьютерная графика, так что никакого риска покалечиться. Эффекты потрясающие, позволяют делать все, что угодно. Но с другой стороны, трюки на тех же мотоциклах по-прежнему приходится делать вживую, сильно рискуя, здесь никакие эффекты не возможны. Случается ехать вплотную к автомобилю с камерой, которая находится прямо перед тобой, и когда все это бывает не слишком хорошо скоординировано, можно здорово разбиться.

Вам 55, и вы все еще исполняете такие рискованные трюки. В Формуле-1 в таком возрасте уже не выступают. Да и в остросюжетном кино вам на смену приходят молодые парни-здоровяки. В Формуле-1 молодежь тоже теснит ветеранов...

Меня смена поколений совсем не беспокоит, и я рад приходу молодых актеров, способных сниматься в крутых боевиках. Работы достаточно для всех, а у меня тоже есть свое место.

Появится ли на экранах "Терминатор-4"?

Это решать зрителям, поклонникам фильма. Если третья часть будет успешной, то почему бы и четвертой не появиться? Я ведь сказал в первом фильме: "I'll be back", — "Я еще вернусь", — так почему бы не сказать это вновь?

Ваше отношение к России?

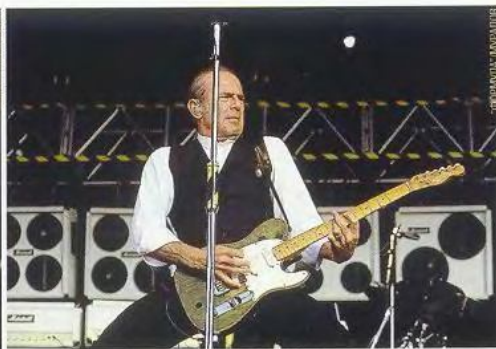
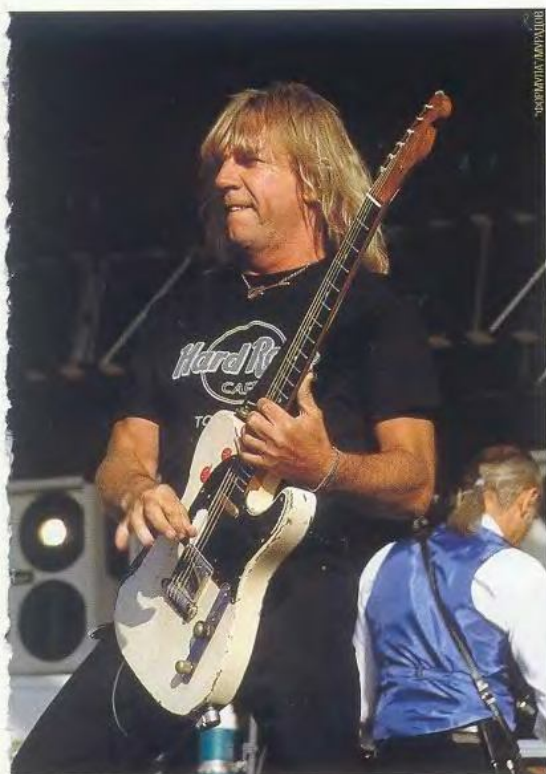
О, я люблю Россию! Великая страна! Оттуда мои герои, как фильмов, так и реальные — прославленные чемпионы: Власов, Жаботинский, Алексеев, — все русские атлеты оказали огромное влияние на мою карьеру.

Не собираетесь к нам в гости?

В качестве Терминатора я уже вернулся в Россию, а сам надеюсь приехать в следующем году.

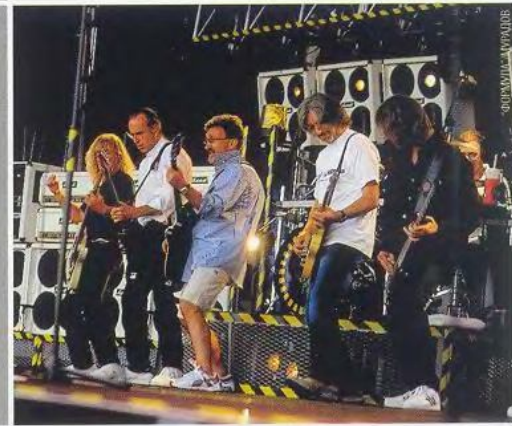
“Я ЖЕ ПРЕДУПРЕЖДАЛ,
ЧТО ЕЩЕ ВЕРНУСЬ!”





Публика, дружно перекочевавшая с трибун автодрома на концертную площадку, не осталась разочарованной: Рик Парфит (слева) и Фрэнсис Росси (вверху) сотоварищи, как и герои Гран При Великобритании, полтора часа крядя "жали на все сто" и достойно поддержали ритм гонки

После того как к музыкантам Status Quo присоединились не только сдержанный Дэмон Хилл, но и вконец распоясавшийся и тоже взявшийся за гитару Эдди Джордан, рок-н-ролльный угар на сцене "Сильверстоуна" достиг своего апогея



Статус? Quo!

Ну а после Гран При Великобритании собравшихся на автодроме "Сильверстоун" ждала прекрасная концертная программа: выступали Дэмон Хилл со своей группой Six Pistons и примкнувшим к ним Полом Стюартом, группа Эдди Джордана с участием самого Ника Мэйсона — барабанщика легендарных Pink Floyd и не менее легендарная группа Status Quo, заглянувшая сюда "на огонек" в рамках своего тура с гоночным названием Heavy Traffic.

Ник Мэйсон, по обыкновению, был немногословен, не стремился появляться на людях, а на вопрос, что его связывает с Формулой-1, ответил так: "Во-первых, я коллекционирую автомобили Ф-1. Например, на моей Ferrari в рамках фестиваля исторических автомобилей в Гудвуде гонялся Ники Лауда. Во-вторых, я нередко черпаю здесь свое вдохновение — у этих гонок удивительный звук и ритм. В-третьих, Эдди Джордан — мой хороший приятель".

С ветеранами же из Status Quo — ритм-гитаристом Риком Парфитом и ведущим гитаристом Фрэнсисом Росси — удалось поговорить обстоятельнее.

Вы — поклонники Формулы-1?

Рик: Да, я очень большой ее поклонник, меня восхищают все ее аспекты — от неподражаемого звука до самого зрелища — это потрясающе. Я посетил уже много Гран При. Моим кумиром был и остается Айртон Сенна, еще я очень почитал Мэнселла, из современных пилотов — это Култхард и Шумахер, но самым первым моим героем Формулы-1 был Стирлинг Moss.

Фрэнсис: А я не схожу с ума по этим гонкам, но атмосфера такого праздника мне тоже очень нравится — совсем как у нас на концертах. **Вы уже 35 лет на сцене — это фантастика! — и все время гастрольи... Не надоело?**

Рик: Нисколько! И я предельно счастлив заниматься тем, чем я занимаюсь все эти годы! Когда я учился в школе, с успеваемостью у меня были проблемы. Зато уже в десять лет я обзавелся своей первой гитарой и немедленно захотел окунуться в шоу-бизнес и создать успешную группу. И мои мечты сбылись, жизнь, прожитая в Status Quo, — действительно фантастика! И я просто не представляю себе иной жизни. Если бы мне предложили все начать сначала, я ничего не стал бы менять.

Даже если бы была возможность стать гонщиком Ф-1?

Рик: А у нас, как ни странно, и без того много общего. Ежегодные туры по Европе, гастрольи по Австралии, Японии, Америке. Мы постоянно в работе, постоянно в пути. Сегодня тут, завтра там. Совсем как эти ребята из Формулы-1. И точно так же, как пилоты и механики подбирают аэродинамику, шины, настройки шасси и мотора, так и я для разных песен — разные гитары. Например, если хочу извлечь звук пожестче, сыграть настоящий бескомпромиссный рок, использую гитару Fender Stratocaster, тут Gibson просто не потянет, слишком мягкая, а вот для лирики она в самый раз. Совсем как с резиной для гонки.

Фрэнсис: И еще мы, как и гонщики, постоянно в отменной физической форме. Поднимаем штанги и прочее. Без этого долго на сцене, как и в машине на трассе, не продержаться и хорошо не выступишь.

Рик: И музыка у нас под стать этим гонкам — быстрая, жесткая и при этом веселая. С одной стороны, плотный, жесткий саунд, с другой — имидж нашей группы таков: если народ на вечеринке заскучал, просто включи Status Quo. Я и сам люблю послушать крепкий рок — новомодная стерильно-фонограммная попса мне совсем не по душе. Я люблю,

когда музыка наполняет мощным чувством и большой энергией — как и Формула-1.

Фрэнсис: Да, ведь мы всегда играем вживую и непременно выкладываемся на все сто — как и гонщики Ф-1. Представь, что бы было, если вместо реальной гонки машины двигались бы по заранее составленной программе, а пилоты только делали вид, что управляют ими и борются. А ведь многие молодые группы сейчас выступают именно так, под фонограмму. И все так стерильно, так правильно, в точности как на студийном диске. То ли дело мы: бывает, слажаешь в каком-нибудь аккорде, и публика сразу это замечает, думает: "Э, да он сфальшивил!" — есть эффект сопричастности. Как и в гонке: когда пилот ошибается, это делает ее интереснее, живее.

Опять же как в гонках, иной раз совсем не ожидаешь, что будешь в ударе, а получается великолепный концерт, зато на следующей площадке думаешь, что будет еще лучше, а нет, что-то не клеится. Вроде все то же самое — та же программа, те же инструменты, те же техники и сами музыканты, то есть мы, — так что же случилось?

Рик: Точно, совсем как в Ф-1: те же машины, те же механики и пилоты, но на разных трассах результаты разные.

Если вы оба сядете за руль автомобилей Ф-1, кто победит?

Рик: Конечно, я.

Фрэнсис: Конечно, он. Я не столь безумен.

В России прекрасно помнят ваш великолепный концерт совместно с Deep Purple на московском стадионе "Динамо". Пара слов вашим российским поклонникам?

Рик (первые два слова произносит по-русски!): Спасибо, увидимся! Надеемся, скоро приедем снова.

Борис Мурадов



ГРАН ПРИ КАНАДЫ '92 FERRARI ИВАНА КАПЕЛЛИ И ЖАНУ АЛЕЗИ

Гонимое счастье переменчиво. Сегодня Scuderia Ferrari – безоговорочный лидер "большого цирка", но так было далеко не всегда. Нынешнему периоду доминирования итальянской команды предшествовали два десятилетия, когда гонщики Scuderia порой с трудом цеплялись за места в зачетной шестерке. Особенно неудачным выдался сезон 1992 года, когда Жану Алези и Ивану Капелли стоило огромных усилий просто добраться до финиша Гран При. Ferrari F92A были столь ненадежны, что порой не могли преодолеть даже нескольких квалификационных кругов, как это случилось в Монреале, когда обе машины пришлось возвращать в боксы на эвакуаторах. И как знать, кто совершил большой подвиг: Шумахер и Баррикелло, принесшие Ferrari за рулем великолепных F2002 победный дубль в 2002 году, или Алези с Капелли, которые десятью годами ранее с огромным трудом за весь сезон наскребли в копилку команды 21 очко, удержав ее тем самым на границе "большой четверки".

СВИДЕТЕЛЬ ЭПОХИ

Судьбы пилотов Формулы-1 складываются по-разному. Одни, поднявшись на “королевский” небосклон и ярко сверкнув, тут же сгорают. Другие, словно кометы, оставляют за собой длинный след блестящих побед. Третьи, подобно отдаленным туманностям, лишь тускло мерцают. Но, пожалуй, ни одно светило не сияло над ареной “большого цирка” так долго, как звезда итальянского гонщика Риккардо Патресе. Возможно, она была не такой яркой, как созвездие Сенны, Проста, Пике и Мэнселла, но зато свет ее не мерк долгих 17 лет, изредка согревая теплом своих побед истосковавшиеся по успехам соотечественников сердца итальянских tifosi.



Долгожитель

256 стартов в гонках Формулы-1 – этот рекорд Патресе и сейчас впечатляет, а уж во время расставания Риккардо с “большим цирком” – тем более. Прощание итальянца с Формулой-1 состоялось на австралийском Гран При 1993 года в Аделаиде – 548-й гонке в истории чемпионатов мира. Таким образом, на тот момент Патресе умудрился принять участие в 46,7% всех Гран При мировых пер-

венств и стать если не символом, то свидетелем и непосредственным участником событий целой эпохи, возможно, самой яркой в истории Больших Призов.

Впервые на тренировку Гран При чемпионата мира Патресе выехал 18 мая 1977 года в Монте-Карло. И в этот же прекрасный солнечный день Риккардо узнал, что у него родился сын. За те годы, что итальянец провел в “большом цирке”, Симоне

вырос и повзрослел. И окончательную точку в своей долгой карьере в Формуле-1 Риккардо решил поставить всего за несколько дней до празднования 17-летия сына. Тогда, в мае 1994 года после трагической гибели в Имоле Айртон Сенны, Фрэнк Уильямс позвонил Риккардо в Падую и предложил занять в команде место бразильца. Для итальянца это был, безусловно, последний и при этом весьма реальный шанс

стать чемпионом мира, и... он отказался. "В конце 1993 года мое решение покинуть гонки было продиктовано той неловкой ситуацией, в которой я оказался, выступая за Benetton, — вспоминает Риккардо. — Затем, в начале 94-го "огонь вспыхнул" вновь, появилось некое подобие ностальгии. В тот момент я готов был вернуться и уже имел контракт с Williams, но после того, что произошло с Сенной в Имоле, я решил, что уход был правильным шагом. В жизни иногда надо иметь мужество принимать решения. Подумав о семье, я понял, что мне стоит отказаться от идеи возвращения в Ф-1. Я до сих пор уверен, что поступил правильно, покинув "большой цирк" на вершине своей карьеры".

Риккардо стал гонщиком случайно и не случайно. Родился он в автомобильной семье, где гонки были страстью: "Мой отец Марио и брат Альберто были горячими поклонниками автоспорта. Дома, насколько я помню, всегда только и говорили что о гонщиках да машинах. Мой брат начал заниматься картингом, когда мне было шесть или семь лет". Между тем сам Риккардо в то время еще и не помышлял о гоночной карьере. Куда больше его увлекали лыжи, и именно им он отдавал все свободное время, благо неподалеку от родной Падуй высились белоснежные вершины Альпийских хребтов.

"Может, я и не стал бы олимпийским чемпионом, но для своих лет я показывал очень неплохую скорость. В то время меня заботил только один вопрос: останемся ли мы жить в городе или переедем в горы. К сожалению, мама, преподававшая тогда в университете, наотрез отказалась от переезда, и это поставило крест на моем лыжном будущем: стать профессиональным лыжником в Ита-

лии можно только живя в горах. Я оставил лыжи и в десять лет занялся плаванием, которому и посвятил следующие пять лет жизни". За эти пять лет, выступая за Novella Calligaris, одну из лучших в те годы в Италии команд, в числе воспитанников которой были чемпионы страны, Риккардо добился неплохих результатов в плавании вольным стилем, но в 1969 году команда распалась. "Нескольких лучших пловцов тренер национальной сборной увез в Рим, я же сосредоточился на картинге", — продолжает Патресе. Года за два до этих событий Альберто, устроившись на работу в Alfa Romeo, уехал в Милан и оставил младшему брату свой карт. Постепенно Риккардо увлекся гонками.

"Я ездил с удовольствием, тем более что все получалось достаточно легко. Уже в 1974 году стал чемпионом мира. Тогда казалось, что все этим и ограничится, к тому же я как раз поступил в университет. Но мне предложили выступать сначала в Формуле-Italia, а затем в Ф-3 и Ф-2. В 1975 году встал вопрос о том, что делать дальше. Отец поддержал меня, сказав: "Что ж, раз у тебя получается, продолжай". И хотя маме автогонки казались слишком рискованным занятием, вдвоем мы сумели ее уговорить. "Да ладно, мам, гонки — это же классно, к тому же машины не такие уж быстрые, так что это совсем не опасно! Я проезжу еще сезон, а там посмотрим", — успокаивал я ее. Наконец она сдалась, и мы с отцом снова стали колесить по гоночным трассам. А уже через год, в 1976-м, меня заметил Джеки Оливер из Shadow. Сейчас, пожалуй, это было бы невозможно: я шел вперед благодаря результатам, показанным в "младших" Формулах. Теперь, даже если побеждаешь, у тебя должен



быть внушительный денежный мешок, без которого невозможно получить сколько-нибудь конкурентоспособную машину".

Подарок судьбы

Впрочем, первые машины Патресе вовсе не были такими уж замечательными, и в том, что порой Риккардо удавалось творить настоящие чудеса на трассе, в основном была его личная заслуга. Первый год ушел у итальянца на бесплодную борьбу с хронически ненадежным Shadow DN8. Осенью вместе с Оливером и конструктором Тони Саутгейтом итальянец со скандалом перебрался в только что созданную команду Arrows. И уже на третьем этапе сезона-78, в Южной Африке, Патресе за рулем Arrows FA1 впервые громко заявил о себе. Стартовав с седьмого места, он уже после третьей дистанции пробился в лидеры и



Первые гонки в Формуле-1 в 1977 году Патресе провел за рулем Shadow DN8. Лишь в конце сезона итальянец сумел заработать первое очко за шестое место на Гран При Японии

На Гран При Швеции '78 Патресе впервые поднялся на пьедестал почета. Рядом с ним стояли Лауда и Петерсон. Пройдет несколько месяцев, и Риккардо будут обвинять в смерти последнего



"Я ЕЗДИЛ С УДОВОЛЬСТВИЕМ, ВСЕ ПОЛУЧАЛОСЬ ДОСТАТОЧНО ЛЕГКО"

Риккардо с женой Сьюзи. Они молоды и полны надежд: дебют в Формуле-1, рождение сына... Жизнь прекрасна!

уверенно возглавлял гонку на протяжении 37 кругов, пока "испустивший дух" двигатель Ford не остановил его триумфальное шествие к первой в жизни победе. "Конечно, было ужасно обидно, — признается Патресе, — но тогда я был еще слишком молод, у меня все получалось и казалось, что выигрывать в Ф-1 так же легко, как и в "младших" Формулах. Я был уверен, что еще чуть-чуть — и я обязательно окажусь на вершине. Боже, как я был наивен!"

Не прошло и года, как Риккардо пришлось спуститься с небес на землю. Осенью, после гонки в Монце, где, столкнувшись с McLaren Ханта, Патресе стал невольным виновником гибели Ронни Петерсона, на итальянца ополчился весь мир Ф-1. "Гонка в Монце '78 едва не поставила крест на моей карьере", — признает Риккардо. Конец 1978 года вообще получился для него неудачным. Через несколько недель после трагедии в Монце он допустил еще одну ошибку, может быть, не столь трагическую, но, вероятнее всего, стоившую Риккардо впоследствии блестящей карьеры. В октябре шеф Brabham Берни Экклстоун предложил Патресе занять в его команде место ушедшего из гонок двукратного чемпиона мира Ники Лауды. Но Риккардо отказался. "Берни обещал мне абсолютно равный с Пике статус, — вздыхает итальянец. — Но я сказал "нет"... В то время менеджеры Ferrari намекали мне, что через год Коммендаторе вроде бы подумывает пригласить меня в Scuderia. И, поскольку контракт, предложенный мне Берни, был трехлетним, я предпочел еще на год задержаться в Arrows, чтобы следующей осенью ничто не помешало мне перейти в Ferrari". Увы, мечтам Патресе о красных машинах так и не суждено было

сбыться. Судьба и Коммендаторе обманули ожидания итальянца. Никакого приглашения из Маранелло он так и не получил и задержался в Arrows не на год, как рассчитывал, а на три. На протяжении этих трех лет Риккардо по-прежнему умудрялся порой творить за рулем "Стрел" чудеса: дважды финишировал вторым, один раз стартовал с поула и лидировал в гонке, но победы все не давались, раз за разом он оступался буквально в шаге от триумфа.

Судьба сжалась над Риккардо лишь в 82-м, когда измученный неудачами итальянец наконец откликнулся на очередное предложение Экклстоуна. Увы, теперь в Brabham Риккардо пришлось согласиться на куда менее выгодные для него условия. Пике к тому времени уже успел стать чемпионом мира, и, несмотря даже на хорошее отношение к Патресе Экклстоуна, Нельсон оставался безусловным "первым номером" команды. Тем не менее, словно расплачиваясь с Риккардо за долгие годы неудач, судьба подарила ему первую победу, да не где-нибудь, а сразу в Монако. Причем этот успех действительно точно свалился с неба.

Еще за три круга до финиша Риккардо шел вторым, не имея, казалось бы, никаких шансов на победу. Но тут возглавляющий гонку Прост разбивает машину в порту и Патресе вырывается в лидеры. До финиша всего два круга — два круга до первой в жизни победы! Уже чувствуя в руках приятную тяжесть Большого Приза, итальянец уходит на предпоследний круг и... ошибается с выбором передачи в "Loews". Brabham разворачивается в "шпильке", и несчастный Риккардо видит, как мимо проносятся Ferrari Пирони и Alfa Romeo де Чезариса. Но Brabham итальянца стоит слишком опасно, пе-

SUTTON-IMAGES.COM



регораживая собой полтрассы, и судьи помогают Патресе тронуться с места. В бессильном отчаянии он все-таки разворачивает машину и медленно катит к финишу. Ему уже ничего не светит: на последний круг Риккардо уходит третьим, далеко позади Чезариса и Пирони. И тут ему по-настоящему везет, везет в первый и, по большому счету, в последний раз в жизни. На подъеме к Казино отказывает электрика на машине Чезариса, еще через полкруга в тоннеле беспомощно замирает с опустевшим баком Ferrari Пирони, и обзвевший от счастья Риккардо первым пересекает линию финиша. "Та первая победа в Монако '82 навсегда останется в памяти как ярчайший эпизод моей карьеры в Формуле-1", — Патресе и сейчас не может без волнения вспоминать минуты своего первого триумфа.



Уход из "Тени" в "Стрелы" не заставил карьеру Патресе лететь стрелой. Четыре года в Arrows большой славы Патресе не принесли. 1981 год. Гран При Аргентины. Arrows A3

На момент перехода Патресе в Brabham Пике уже прочно занял позицию первого номера команды



"Я БЫЛ УВЕРЕН, ЧТО ОКАЖУСЬ НА ВЕРШИНЕ. БОЖЕ, КАК Я БЫЛ НАИВЕН"

Победа в Гран При Монако '82 была столь удивительной, что, похоже, на нее ушел весь запас везения Патресе в Ф-1



“ПОБЕДА В МОНАКО '82 НАВСЕГДА ОСТАНЕТСЯ
В ПАМЯТИ КАК ЯРЧАЙШИЙ ЭПИЗОД МОЕЙ
КАРЬЕРЫ В ФОРМУЛЕ-1”

Невезучий

Увы, развить свой успех в Brabham итальянец так и не смог. Фортуна вновь повернулась к нему спиной. “Риккардо никогда не был удачливым пилотом, но я убежден, что при этом он оставался одним из самых талантливых гонщиков своего времени, и уверен, мог бы добиться куда больших успехов, но ему просто хронически не везло”, — считает Берни Экклстоун. Да и сам Патрезе,

вспоминая те годы, отчасти соглашается с бывшим шефом: “Конечно, Пике был первым пилотом, и у него были явные привилегии в команде, но, несмотря на это, в 1982 году я набрал на очко больше и опередил его в чемпионате. Да и в дальнейшем я мог выиграть еще четыре или пять гонок, а пришел к финишу первым лишь в одной: победы вновь раз за разом уплывали из моих рук. Существует ли удача в Формуле-1?

Еще бы! Без удачи не сможешь победить и не станешь чемпионом. Что касается меня, то я выиграл в своей жизни шесть Гран При, но еще столько же “раздарил” великим чемпионам! Если мы посмотрим на историю таких пилотов, как Сенна, Прост, Мэнселл и Шумахер, мастерство которых не ставится под сомнение, то можно смело утверждать, что во многих Гран При они победили лишь за счет неудач, постигших

Гран При Монако '82. Патрезе (Brabham BT49D) опережает Renault Проста, Ferrari Пирони и Alfa Romeo де Чезариса

ОДИН НА ОДИН

Риккардо Патресе



SUTTON-IMAGES.COM

Риккардо Патресе и Патрик Хед обсуждают проблемы Williams FW18B. Гран При Канады '90

“БЕЗ КОМАНДНОЙ РАБОТЫ ПОБЕДЫ НЕВОЗМОЖНЫ. Я ПОНИМАЛ ЭТО И НИКОГДА НЕ ОТЛЫНИВАЛ ОТ РАБОТЫ С ИНЖЕНЕРАМИ”

лидировавших гонщиков. Например, в Монце в 92-м я был вынужден сбросить скорость за пять кругов до финиша из-за поломки подвески, и Айртон, который шел в десяти секундах позади меня, финишировал первым. Мне же никогда, за исключением той гонки в Монако '82, не удавалось, идя вторым, выиграть из-за чужой ошибки или технической неисправности. Семнадцать раз я финишировал вторым, и ни разу никто из шедших впе-

реди меня не остановился. Но, несмотря ни на что, я не считаю себя неудачником и ни в коем случае не пеняю на судьбу. Возможно, я и не был самым везучим пилотом Ф-1, но мне грех жаловаться. Я счастливый человек! Я счастлив в первую очередь потому, что у меня есть семья: дети и Сьюзи. На протяжении всей моей карьеры жена оставалась для меня самым близким и самым важным в мире человеком, она всегда под-

держивала меня и помогала переживать постоянные стрессы, которые являются неотъемлемой частью гонок. Именно благодаря ей я мог так долго сохранять не только физическую, но и — что куда более важно — психологическую форму”.

Устав соперничать с Пике, в 1984 году Риккардо вновь ударился в авантюру, основанную все на том же отчаянном патриотизме, и перешел в Alfa Romeo. Это было явной ошиб-

кой. "В Euroracing царила неприкрытая техническая бедность, неприемлемая для такой марки, как Alfa Romeo", — признается Риккардо, лишь через два года сумевший унести ноги из итальянской команды и вернуться под крыло к Экклстоуну. Но Brabham второй половины 80-х был уже далеко не той командой, что триумфально шествовала по гоночным трассам в начале десятилетия. О победах уже не приходилось и мечтать. И все, что мог сделать Экклстоун для Риккардо, продавая команду в конце 1987 года, — это пристроить итальянца в более сильную "конюшню". "Берни, безусловно, сыграл наиболее заметную роль в моей карьере, жаль только, что я понял это так поздно", — вздыхает Патресе. Экклстоун сумел убедить Фрэнка Уильямса взять итальянца к себе на место бежавшего в Lotus Нельсона Пике.

В то время, лишившись чудо-моторов Honda, Williams переживала глубокий кризис, и во многом именно благодаря опыту и техническому чутью Риккардо с возвращением в Ф-1 Renault команда Железного Фрэнка начала отвоевывать себе прежние позиции. "Мне было всего 23, когда я пришел в Ф-1, и до середины 80-х я оставался довольно импульсивным пилотом: много рисковал, ошибался, вылетал с трассы. Но с возрастом я стал спокойнее, как в жизни, так и в гонках. К тому же, если в молодости я редко задумывался о таких вещах, как стратегия на гонку, то, повзрослев, стал уделять этому куда больше внимания. Думаю, поэтому мои самые успешные выступления и пришлось на конец карьеры — начало 90-х годов", — считает Патресе. В 1990 году после семилетнего перерыва Патресе вновь поднялся на высшую ступень пьедестала, выиграв наконец и на

своей любимой трассе в Имоле. Но в следующем сезоне в команду вернулся "дезертировавший" в Ferrari Мэнселл, и для итальянца начался, пожалуй, самый неоднозначный период в его карьере.

Национальное предательство

Нельзя сказать, что их отношения с Найджелом не сложились. Вовсе нет. Просто слишком уж высоки были ставки. Было ясно, что один из них должен стать чемпионом, а другой неизбежно останется на обочине. И хотя в команде очень ценили Патресе за его прямоту и преданность коллективу ("Риккардо был по-настоящему командным игроком", достаточно сказать, что он был первым гонщиком на моей памяти, который ежегодно в конце сезона устраивал ужин для всей команды: от Фрэнка до водителей грузовиков", — рассказывает Эн Брэдшоу, работавшая в то время пресс-секретарем Williams), именно "предательство" команды позднее лишило его надежд на титул.

В Williams Риккардо очень серьезно стал относиться к технической стороне гонок. "Я гонялся, чтобы выигрывать, а без командной работы победы невозможны. Я прекрасно понимал это и никогда не отлынивал от работы с инженерами", — считает Риккардо. Во многом благодаря такому отношению опытного гонщика к делу и стал возможен стремительный расцвет Williams-Renault начала 90-х. В 1991 году, когда на трассах появился легендарный FW14 с активной подвеской и полуавтоматической коробкой передач, Мэнселл наотрез отказывался заниматься кропотливой работой по доводке техники и Патресе приходилось вкалывать за двоих. И если бы годом позже Найджел не изменил свой



подход к работе на тестах и, будучи британским пилотом, не получил поддержку со стороны руководства команды, в 1992 году чемпионом, скорее всего, стал бы Риккардо. Но ему опять не повезло. В Williams сделала ставку на Мэнселла.

"Весь сезон команда работала только на Найджела, и в Маньи-Куре я понял, что победить мне просто не дадут. Два старта, и оба раза я был первым, опережая Мэнселла. Но мне было четко сказано, что я должен его пропустить. Так я и сделал: через круг, на прямой перед боксами, я знаком показал ему, что он может обходить меня. Все выглядело настолько пошло! Было件нятно, что в этом году чемпионат выиграет один из пилотов Williams, но было также ясно, что его выиграет Найджел. Английская команда, английский пилот... Годом раньше этой

Переход в Alfa Romeo не привел к долгожданному взлету в карьере Патресе. Патриотизм бессилен против ненадежной техники. Гран При Голландии '84. Alfa Romeo 184T



Берни Экклстоун всегда хорошо относился к Риккардо. Быть может, в этом один из секретов спортивного долголетия итальянца

"БЕРНИ СЫГРАЛ НАИБОЛЕЕ ЗАМЕТНУЮ РОЛЬ В МОЕЙ КАРЬЕРЕ. ЖАЛЬ, ЧТО Я ПОНЯЛ ЭТО ПОЗДНО"



Возвращение в Brabham ничего не изменило в положении Патресе. Некогда славная команда доживала свои последние годы в Ф-1. 1986 год. Риккардо за рулем Brabham BT49D

проблемы не существовало. Победителем первых четырех гонок стал Сенна, и отставание Williams было таково, что нам предоставили свободу действий. При этом как в квалификации, так и в гонках я был впереди Найджела. Может быть, именно поэтому из опасения, что я могу заставить его нервничать, мною и пожертвовали на следующий год. Но это переполнило чашу моего терпения», — объясняет Риккардо свой уход из чемпионской команды. Поняв, что в Williams ему не дадут не то что стать чемпионом, но и просто выигрывать гонки, и опасаясь, что в разборках Мэнселла, Проста и Сенны за места в Williams он вообще останется без команды, едва выиграв вице-чемпионский титул, Патресе подписал контракт на следующий сезон с Benetton. Но там напарником Риккардо стал Михаэль Шумахер.

Последняя попытка

На первый взгляд казалось, он был все тем же беззаботным итальянцем, который 16 лет назад переступил порог «большого цирка». По-прежнему любил вздремнуть часок перед гонкой в боксах прямо на ящиках с инструментами, с увлечением коллекционировал часы и модели паровозов. Разве что его темные волосы теперь поблескивали серебром, да озорной блеск в глазах все чаще сменялся глубокой задумчивостью. Время Патресе безвозвратно ушло, он растратил свои лучшие годы в бесплодных схватках с судьбой. Старый гоночный волк постепенно сдавал позиции. 1993 год принес Патресе одни лишь разочарования и всего два места на пьедестале. «Я бы мог списать все на то, что моя машина была подготовлена хуже, чем у Шумахера. Но на самом деле машины были на 90% идентичны,

разница лишь в том, что я чувствовал себя не в своей тарелке, мне машина не подходила, в то время как Михаэлю удавалось выжать из нее буквально все», — признает Риккардо. Устав от неудач, в конце года Патресе заявил о своем уходе из гонок. 7 ноября в Аделаиде Риккардо вышел на старт своей последней, 256-й гонки и дал свой последний прощальный ужин для команды.

«Чем Патресе занимается сегодня? — переспрашивает меня Риккардо, лениво потягивая кофе в пaddocke Имолы, единственной трассы, на которой он теперь изредка посещает представления «большого цирка». — Это человек, у которого есть семья и который делает все то, что раньше, в бытность пилотом, ему не удавалось делать в течение 11 месяцев в году. Это человек, которому доставляет удовольствие уединенная жизнь. Может быть, вследствие той «стрессовой» известности, которую я испытал в предшествующий период, тусовочную атмосферу больше не переношу. Если я могу где-то не появляться — тем лучше.

Что бы я сказал, если бы мне пришлось описать Патресе в трех словах? Во-первых, сказал бы, что он педант. Затем, что волевой, поскольку всегда стремится добиваться того, чего хочет. Наконец, в высшей степени спортивный, в том смысле, что моя жизнь и по сей день ориентирована на спорт. Пусть я и прекратил свои выступления в Формуле-1, спорт остался моей жизненной философией. Единственное, что меня заставляло на протяжении долгих лет участвовать в гонках, так это честолюбие. Я начал в 23 года, провел в мире Формулы-1 17 лет, сделал все, чтобы выиграть чемпионат. Мне это не удалось. Что ж, тем не менее у меня была великолепная карьера».



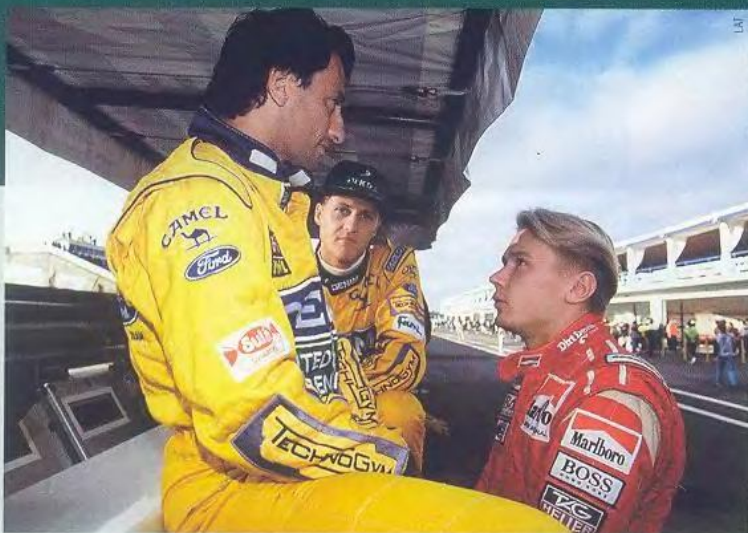
SUTTON-IMAGES.COM

Пожалуй, с Риккардо сложно не согласиться. Чемпионом он так и не стал. Но ему посчастливилось, именно посчастливилось, выступать в самую яркую эпоху в гонках Гран При. В эпоху, когда на трассах господствовала «большая четверка» — Сенна, Прост, Пике и Мэнселл, в жертву которым судьба принесла карьеры десятков других, может быть, столь же талантливых, но чуть менее удачливых пилотов. Риккардо, безусловно, достоин стоять в одном ряду с чемпионским квартетом. Он вполне мог стать одним из этой четверки. Ему просто не повезло. Но его талант, его судьба, вся его долгая жизнь в автоспорте — лучшее свидетельство величия этой эпохи.

Владимир Маккавеев



Мэнселл весьма ревниво относился к успехам Патресе. Гран При Мексики '91



«КОМАНДА РАБОТАЛА ТОЛЬКО НА НАЙДЖЕЛА, И Я ПОНЯЛ, ЧТО ПОБЕДИТЬ МНЕ ПРОСТО НЕ ДАДУТ»

Великая эпоха уходила в прошлое. На смену старым кумирам приходили новые. 1993 год. Патресе, Шумахер и Хаккинен



Карьера

Середина

60-х–1974 гг.	Картинг, чемпион Италии 1972 г., чемпион мира 1974 г.
1975 г.	Ф-Italia, 6 побед, 7 ПП, 5 БК, 2-е место
1976 г.	Ф-3, чемпион Европы (5 побед, 3 ПП, 1 БК) и Италии
1977 г.	Чемпионат мира Формулы-1, 9 гонок в составе команды Shadow-Ford, 1 очко, 19-е место в ЧМ. Ф-2, 4-е место в ЧЕ (2 ПП, 1 БК, 32 очка), чемпион Италии, победитель ГП JAF и ГП Макао
1978 г.	Чемпионат мира Формулы-1, 14 гонок в составе команды Arrows-Ford, 11 очков, 11-е место в ЧМ. Выступал в ЧЕ Ф-2, победитель ГП Макао и гонки "Джиро д'Италия"
1979 г.	Чемпионат мира Формулы-1, 14 гонок в составе команды Arrows-Ford, 2 очка, 19-е место в ЧМ. Выступал в ЧМ спортпрототипов за команду Lancia (1 победа, 1 ПП), ETCC, 2-е место в ГП Макао
1980 г.	Чемпионат мира Формулы-1, 14 гонок в составе команды Arrows-Ford, 7 очков, 9-е место в ЧМ. Выступал в ЧМ спортпрототипов за команду Lancia (4 победы) и серии BMW Procar, победитель гонки "Джиро д'Италия"
1981 г.	Чемпионат мира Формулы-1, 15 гонок в составе команды Arrows-Ford, 1 ПП, 10 очков, 11-е место в ЧМ. Выступал в ЧМ спортпрототипов за команду Lancia (1 победа)
1982 г.	Чемпионат мира Формулы-1, 15 гонок в составе команды Brabham-Ford/BMW, 1 победа (ГП Монако), 2 БК, 21 очко, 10-е место в ЧМ. Выступал в ЧМ спортпрототипов за команду Lancia (5 побед, 2 ПП, 87 очков, 2-е место)
1983 г.	Чемпионат мира Формулы-1, 15 гонок в составе команды Brabham-BMW, 1 победа (ГП ЮАР), 1 ПП, 1 БК, 13 очков, 9-е место в ЧМ. Выступал в ЧМ спортпрототипов за команду Lancia
1984 г.	Чемпионат мира Формулы-1, 16 гонок в составе команды Alfa Romeo, 8 очков, 13-е место в ЧМ. Выступал в ЧМ спортпрототипов за команду Lancia (1 победа, 2 ПП)
1985 г.	Чемпионат мира Формулы-1, 16 гонок в составе команды Alfa Romeo, 0 очков (л. р. – 9-е место в ГП Германии). Выступал в ЧМ спортпрототипов за команду Lancia (1 победа, 4 ПП)
1986 г.	Чемпионат мира Формулы-1, 16 гонок в составе команды Brabham-BMW, 2 очка, 17-е место в ЧМ
1987 г.	Чемпионат мира Формулы-1, 16 гонок в составе команд Brabham-BMW и Williams-Honda, 6 очков, 13-е место в ЧМ. Выступал в WTCC
1988 г.	Чемпионат мира Формулы-1, 16 гонок в составе команды Williams-Judd, 8 очков, 11-е место в ЧМ. Выступал в ISTC (1 победа, 1 ПП), победитель гонки "Джиро д'Италия"
1989 г.	Чемпионат мира Формулы-1, 16 гонок в составе команды Williams-Renault, 1 ПП, 1 БК, 40 очков, 3-е место в ЧМ
1990 г.	Чемпионат мира Формулы-1, 16 гонок в составе команды Williams-Renault, 1 победа (ГП Сан-Марино), 4 БК, 23 очка, 7-е место в ЧМ
1991 г.	Чемпионат мира Формулы-1, 16 гонок в составе команды Williams-Renault, 2 победы (ГП Мексики и Португалии), 4 ПП, 2 БК, 53 очка, 3-е место в ЧМ
1992 г.	Чемпионат мира Формулы-1, 16 гонок в составе команды Williams-Renault, 1 победа (ГП Японии), 1 ПП, 3 БК, 56 очков, вице-чемпион мира
1993 г.	Чемпионат мира Формулы-1, 16 гонок в составе команды Benetton-Ford, 20 очков, 5-е место в ЧМ
1995 г.	Выступал в GSTC на Ford Mondeo
1997 г.	Принял участие в "24 часах Ле-Мана" на Nissan

Риккардо Патресе

(Италия)

Дата рождения.....	17 апреля 1954 г.
Место рождения.....	Падуя, Италия
Место жительства.....	Падуя, Италия
Рост.....	176 см
Вес.....	74 кг
Семейное положение.....	Женат, жена Сюзанна, сын Симоне
Первый старт.....	1965 г., картинг

"Я СДЕЛАЛ ВСЕ, ЧТОБЫ ВЫИГРАТЬ ЧЕМПИОНАТ. МНЕ ЭТО НЕ УДАЛОСЬ. ТЕМ НЕ МЕНЕЕ У МЕНЯ БЫЛА ВЕЛИКОЛЕПНАЯ КАРЬЕРА"

Всего за карьеру:

Гран При в Ф-1.....	257
Гонок в Ф-1.....	256
Очков.....	281
Побед.....	6
Полу-позиций.....	8
Быстрейших кругов.....	13

Абсолютная аэродинамика

Arrows A2. Как только не называли эту машину! И золотой пулей, и гудящей бомбой, некоторым даже виделось в ее облике что-то фаллическое. И действительно, выглядела она завораживающе. Невероятные пропорции кузова, огромные колеса, эффектная схема окраски. Не могла она похвастать лишь одним качеством – скоростью.

В погоне за воздухом

Как известно, идея "автомобили-крыла" принадлежит гению Колина Чепмена. Однако непосредственно "в материале" воплощал ее главный конструктор Lotus Тони Саутгейт. Но вскоре он покинул команду Чепмена и оказался в Shadow, а затем стал одним из основателей Arrows. И именно для "стрелы" Саутгейт сконструировал автомобиль, который стал абсолютной реализацией принципа гравунд-эффекта.

Работы над A2 Тони начал зимой 1979 года. Главная ставка при создании этого автомобиля была сделана на аэродинамику. Недавно появившийся в Ф-1 принцип гравунд-эффекта сулил тому, кто сможет его максимально использовать, огромные выгоды. И Саутгейт отлично понимал это. Напомним, что "эффект земли" основан на том, что протекающий под днищем поток воздуха в задней части автомобиля попадает в профилированные каналы, за счет чего убыстряет-

ся, а его давление падает, и машина прижимается к трассе давлением наружного воздуха. Таким образом, перед конструктором стояли две главные цели – тщательно проработать "брюхо" и верхнюю часть машины.

Тони долго вынашивал идею этой машины и лишь в январе стал переносить свои задумки на бумагу. Поскольку A2 уже не успевал к старту сезона, конструктор получил от руководства команды разрешение не слишком спешить, дабы полностью подготовить новинку и выпустить ее на трассы в середине чемпионата. Машина вышла необычной во всех отношениях. Чтобы создать невосмущенный поток под ее днищем, Саутгейт максимально удлинил боковые понтоны – они начинались от рычагов подвески передних колес! В передней части машины днище между понтонами было совершенно плоским, а сзади имело сложный аэродинамический профиль – для этого даже пришлось установить двигатель (стандартный

Т. Саутгейт



УЖЕ ПОСЛЕ ПАРЫ
ДНЕЙ ТЕСТОВ СТАЛО
ЯСНО, ЧТО A2 –
ЭТО ПУТЬ В НИКУДА.
ДЖЕКИ ОЛИВЕР,
РУКОВОДИТЕЛЬ ARROWS



Йохен Масс, пилот:

«Первое, что я вспоминаю об этой машине, – очень низкая посадка. Приходилось располагаться почти горизонтально, практически лежать. Впрочем, я быстро привык к такой посадке.

А вот к чему я так и не смог приспособиться – это к отвратительной управляемости. Причем концепция машины, на мой взгляд, была правильной. Но огромную прижимающую силу фактически сводили на нет недостаточно жесткие пружины. Автомобиль «козлил» на прямых и был совершенно разбалансирован в поворотах.

Нам нужно было использовать в десять раз более жесткую подвеску. Как-то я разговаривал с ребятами из Lotus (команда Колина Чепмена в тот момент использовала «автомобиль-крыло» модели 80. – Прим. ред.), и оказалось, что их пружины в семь-восемь раз жестче наших.

Тем не менее мне удалось дважды финишировать на A2 шестым. Сначала в Зандфорте, а затем в моей домашней гонке в Хоккенхайме, где длинные прямые несколько компенсировали недостаток управляемости.

Команда не стала тратить время на доводку A2. Такое частенько случается в Формуле-1 – если что-то работает не так, как хочется, это просто выбрасывают и начинают работу сначала. Команда занялась проектированием A3 фактически сразу после дебюта A2 в Дижоне».

для конца 70-х Cosworth DFV) и КП под углом к продольной оси машины. В результате задний торец коробки передач задрался почти на восемь сантиметров.

Передние антикрылья сильно возмущали воздушный поток, поэтому выразительная «бульба» носового обтекателя осталась без них. Позади же роль антикрыла должно было выполнять изгибающееся вверх продолжение корпуса. Последний, к слову, вышел очень низким – едва ли не самой верхней точкой машины (если не считать дуги безопасности) вообще оказались... задние колеса! Зато пилотам пришлось практически лежать в кокпите, а двигатель остался без капота. Впрочем, похожие решения в 1979 году использовали конструкторы многих команд.

Поскольку, как уже говорилось, сроки не поджимали Саутгейта, он подошел к проработке обводов будущей машины крайне ответственно – не одну неделю модель будущего A2 в масштабе 1:4 продували в аэродинамической трубе лондонского Имперского колледжа. Результаты оказались впечатляющими – по сравнению с предшествующей моделью A1, прижимная сила возросла более чем вчетверо. Начало оказалось воодушевляющим.

...да забыли про овраги

Увы, но к продолжению истории Arrows A2 нужно подобрать совсем другие эпитеты. Дебют новинки в Формуле-1 состоялся в первый день июля во французском Дижоне. К этому моменту на счету команды значилось всего два очка – Патресе финишировал пятым в Бельгии. В квалификациях же прошлогодняя модель лишь дважды позволила гонщикам Arrows оказаться в первой десятке, поэтому на новую машину возлагались серьезные надежды.

Однако, выехав на трассу, машины тут же доказали всю глубину пропасти между теорией и реальностью. Известно, что «эффект земли» работает только в том случае, если дорожный просвет автомобиля постоянен. Иначе из-за скачков давления управлять машиной становится очень сложно. Таким образом, корпус автомобиля должен быть очень жестким. К сожалению, созданное Саутгейтом шасси похвастать такими качествами не могло. Его пришлось упрочнять, а это, в свою очередь, привело к росту массы автомобиля. И тем не менее он все равно подсакивал на неровностях, в результате практически постоянно менялся аэродинамический баланс, а управляемость A2 доставила

гонщикам команды – опытному Йохену Массу и молодому Риккардо Патресе – немало головной боли. В квалификации они были 22-м и 19-м соответственно, гонку закончили в середине второго десятка.

«Зачастую, только взглянув на машину, уже можно сказать, поедет она или нет. – Вспоминал тогдашний руководитель команды Джеки Оливер. – В случае с A2 уже после пары тестовых дней стало ясно, что это путь в никуда. Я тут же распорядился остановить производство этих машин, всего их было сделано две, одну из них по окончании сезона я оставил в своей коллекции».

По ходу сезона Саутгейт пытался модифицировать машину – уже на следующей гонке появилось традиционное заднее антикрыло, к Гран При Голландии была существенно модифицирована передняя подвеска. Но избавиться от главного недостатка – отвратительной управляемости и разбалансированности – так и не удалось. Сказался и подъем двигателя с КП – ведь центр тяжести теперь располагался выше, что также негативно сказывалось при прохождении поворотов. Механики ненавидели этот автомобиль, так как его корпус был выполнен единой деталью, и для устранения самой мелкой неисправности его всякий раз приходилось снимать целиком.

Лучшее, чего удалось добиться гонщикам Arrows за рулем A2, – 13-е место Патресе на старте в Австрии да два шестых места Массы в Голландии и Германии. Против команды сыграло и то обстоятельство, что в сезоне-79 на многих трассах стали появляться медленные «эски», в то время как стихией A2 были как раз скоростные участки. Пожалуй, лишь на длинных прямых «Хоккенхайма» машины оказались более-менее в своей тарелке, и по ходу гонки пилоты уверенно занимали места в первой десятке. Но Патресе так и не увидел отмашки клетчатого флага – особой надежностью детище Саутгейта тоже не отличалось.

Закончилась же гоночная карьера A2 и вовсе невесело – в канадском Монреале Риккардо вывел на старт старый A1. Масс же решил довериться новой машине, но даже не смог пробиться на старт. А тем временем в конструкторском бюро Arrows вовсю шла работа над новым автомобилем. A3 оказался гораздо проще и легче в управлении. Впрочем, от другой черты его предшественника – оригинальности – также не осталось и следа. Наигравшись с воздухом, Саутгейт предпочел на этот раз просто скопировать удачный Williams FW07.

Александр Кабановский



После ухода Саутгейта (справа) из Lotus его карьера покатилась вниз – сменив за пять лет пять ничем не примечательных команд (Arrows оказалась второй из них), еще достаточно молодой конструктор покинул Формулу-1. Риккардо Патресе, напротив, задержался здесь еще на долгих 14 лет

Широкое, плоское спереди и сложной формы в задней части “пузо” машины с двух сторон обрамляли гибкие шторки, которые не позволяли воздуху извне засасываться в разряженное пространство, что разом свело бы на нет граунд-эффект

Бросающийся в глаза золотой цвет Arrows A2 унаследовал от своего предшественника. В 1978 году на A1 выступал немец Рольф Штоммелен, личным спонсором которого была компания Warsteiner. Но когда его место занял другой пилот из ФРГ – Йохен Масс, – пивовары решили по-прежнему поддерживать команду

На Гран При Голландии в Зандфорте из-за отказа тормозов Патресе вдребезги расколотил свою машину. Поскольку A2 был произведен всего в двух экземплярах, заканчивать сезон итальянцу пришлось на этом же автомобиле, по мере возможности восстановленном механиками команды





Arrows A2 • Технические характеристики

Двигатель		Шасси	
Марка двигателя	Cosworth DFV	Топливо и масло	Fina
Тип двигателя	V-образный, 8-цилиндровый	Шины	Goodyear
Объем, см³	2993	Тормозная система/тормозные диски	Lockheed/Ferodo
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	85,6/64,8	Раднаторы	VW
Степень сжатия	12,1	Аккумуляторы	Varley
Макс. мощность, л.с.	470	Пылбор	Smiths
Макс. частота вращения коленвала, об/мин	10 800	Масса монокока, кг	47
Поршни и кольца	Cosworth	Передняя подвеска	верхние рычаги – роковые, нижние – треугольные, пружины внутри корпуса
Подшипники	Vandervell	Задняя подвеска	параллельные нижние рычаги, единственный верхний рычаг и торсионы
Топливная система	Lucas	Амортизаторы	Koni
Свечи зажигания	Champion		
Масса, кг	183		
Трансмиссия		Размеры	
Коробка передач	5-ступенчатая (плюс задний ход), Hewland	Колесная база, мм	2718
Сцепление	Borg&Beck	Колес перед/зад, мм	1153/1549
Приводные валы	Arrows	Ширина колес перед/зад, мм	279,4/457,2
Масса, кг	46	Емкость топливного бака, л	182



Де Багратион (в центре) на верхней ступени пьедестала гонки 3 Horas Nacionales. 1969 год

НЕ ЦАРСКОЕ ЭТО ДЕЛО

Хорошо известно, что при тщательном изучении истории можно узнать немало интересных подробностей о давно минувших событиях. Вот одна из них – в испанском Гран При Формулы-1 1974 года должен был стартовать нынешний глава Грузинского царского дома князь Георгий Ираклиевич Багратион-Мухранский.

Герой этого повествования родился 22 февраля 1944 года в Риме, однако вскоре его семья – лишившаяся к тому моменту всякого политического влияния, но сохранившая финансовую состоятельность – переехала в более спокойную Испанию, поэтому во всех документах молодого отпрыска называли принцем Хорхе де Багратионом, испанцем. В гонках он участвовал с конца 50-х. Поначалу выступал на двух колесах, а в 1963 году пе-

1964 год.
Хорхе за рулем 800-кубового FIAT



ресел на четыре. Однако еще на протяжении четырех лет все ограничивалось национальными ралли и гонками по подъему на холм. Первых успехов, которые можно хотя бы с натяжкой назвать громкими, Хорхе добился лишь в 1967 году, когда за рулем Lancia Fulvia стал вице-чемпионом Испании по ралли и финишировал вторым в «Инаугурационной гонке» на трассе «Харама».

Следующий сезон де Багратион в составе команды Calvo Sotelo провел в европейском чемпионате Ф-2. И хотя в большинстве гонок его результаты не выдерживали никакой критики – принц или вовсе не проходил квалификацию, или отставал от победителя на десяток кругов, – все там же, в Хараме, де Багратион финишировал шестым. Трасса близ Мадрида вообще стала любимой для пилота – именно здесь он добивался неплохих результатов, например, на Brabham BT21 стал вторым призером гонки Ф-3. Поэтому неудивительно, что Calvo Sotelo решила заявить Хорхе и его напарника, испанца Алекса Солер-Ройга, на испанский Гран При Формулы-1 1968 года, который также должен был пройти в Хараме. Но заявку отклонили – пилоты собирались выступать на Lola T100 – машинах Ф-2, которые и в своем-то классе были далеко не сильнейшими, а в гонке чемпионата мира наверняка просто бы провалились.

Де Багратион продолжал с переменным успехом выступать в самых разных европейских гонках. Можно, например, упомя-



нуть пятое место в европейском «кузовном» чемпионате 1969 года, «серебряный» финиш в «6 часах Харамы» следующего года и несколько титулов чемпиона Испании в разных гоночных дисциплинах. В конце 1970 года принц отправился в Южную Америку, где в паре с будущим вице-чемпионом Ф-1 Карлосом Рейтеманном финишировал шестым в «200 милях Буэнос-Айреса», а затем, выиграв одну гонку, занял второе место по итогам четырехэтапного первенства Бразилии для спортивных машин (чемпионом стал Эмерсон Фиттипальди).

Этот список средних выступлений в гонках средней руки можно продолжать и дальше, но, пожалуй, особого смысла в этом нет. Так что обратимся сразу к событиям 1974 года, когда 30-летний герой этого повествования решился-таки дебютировать в Формуле-1. Трудно сказать, что подвигло де Багратиона на такой шаг, ведь после 1968 года он выступал исключительно на машинах с закрытыми колесами. Быть может, сказалось то обстоятельство, что его давний напарник Солер-Ройг в начале 70-х шесть раз стартовал в гонках чемпионата мира. Так или иначе, за две недели до испанского Гран При 1974 года (который должен был состояться, разумеется, в Хараме) Хорхе представил журналистам недавно купленный им Surtees TS16, который значился в заявочных списках гонки под стартовым номером 29. Однако самое интересное произошло чуть позже.

Примерно через неделю после описанных событий компания El Corte Ingles, на спонсорскую поддержку которой де Багратион рассчитывал, отказала ему в деньгах. Это событие, хотя и не слишком приятное, тем не менее, не поставило крест на

Де Багратион за рулем Surtees Ф-1 - увя, это всего лишь фантазия художника

планах Хорхе, поскольку у принца был и второй спонсор – нефтяная компания Salvo Sotelo. Через несколько дней финансовый вопрос был окончательно урегулирован, но тут де Багратиона ждал еще один удар.

Судьбе было угодно, чтобы именно в эти дни состоялись выборы президента испанской автофедерации. Старый президент не смог удержать свой пост и, покидая кабинет, забрал все бумаги из ящиков стола. Где-то среди этой стопки затерялся и предварительный стартовый лист Гран При. Организаторам гонки пришлось в спешке составлять дубликат, а поскольку информация о финансовых проблемах у принца появилась именно в этот момент, его не стали включать в новую заявку. На том и закончился поход де Багратиона в Формулу-1.

Надо сказать, Хорхе более или менее достойно справился с ударом судьбы – пропустив сезон-75, в следующем году он вернулся к той дисциплине, с которой когда-то начинал – ралли. И записал в свой актив два титула чемпиона Испании. Гоночную карьеру титулованный спортсмен завершил в 1982 году. А 13 лет спустя его имя вновь появилось на страницах газет – наследник престола впервые посетил родину своих предков. Будущее – не прошлое, о нем нельзя говорить уверенно. Однако, быть может, несостоявшийся пилот Формулы-1 еще успеет стать царем Грузии. Главное – наладить хорошие отношения со спонсорами и не потерять в самый неподходящий момент какую-нибудь важную бумагу.

Александр Кабановский



Георгий Ираклиевич с супругой и детьми во время визита на родину предков

На Porsche 908 де Багратион (№ 4) финишировал 4-м в престижной гонке спортпрототипов "1000 километров Барселоны". 1971 год



Семья Багратион-Мухранских во главе с князем Георгием Александровичем покинула Советский Союз в начале 30-х годов, грузинским князьям помог Максим Горький. В 1942 году съезд представителей грузинских эмигрантских организаций в Риме признал князя Ираклия Георгиевича законным претендентом на престол единой Грузии. Положение князя Ираклия и его семьи закрепил брак с испанской инфантой Марией Мерседес де Бурбон-и-Бавьер, племянницей короля Испании Альфонса XIII. Главой Грузинского царского дома был признан князь Георгий Александрович, после его смерти в 1957 году – князь Ираклий Георгиевич. После кончины Ираклия Георгиевича в 1977 году Грузинский царский дом возглавил князь Георгий Ираклиевич Багратион-Мухранский.

Первый брак был заключен с испанской аристократкой Мари де лас Мерседес Сорноза-и-Понсе де Леон, второй – с Нурией Лопес. Дети Георгия Ираклиевича от обоих браков – князь Ираклий (1972), князь Давид (1976), князь Уго (Гурам, 1985) и княжна Мария-Антуанетта (1969) – в настоящее время живут с отцом в Испании.

Гран При Великобритании

ФЕЙЕРВЕРК

Гоночная феерия на трассе "Сильверстоун" сопровождалась долгожданным фейерверком технических новинок. BAR, Jaguar, Renault и Toyota фактически представили машины "второго поколения". В стане Ferrari и Williams также не наблюдалось недостатка свежих решений. И только Sauber с Jordan да McLaren, в третий раз проваливший боковой крэш-тест MP4-18, остались в "технологической тени".

Ferrari

После того как были опробованы два варианта дефлекторов за передними колесами (врезка к рис. 1), команда впервые за пос-

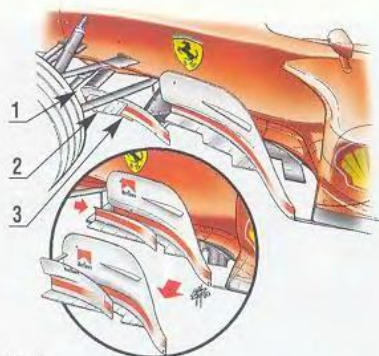


Рис. 1

ледние годы использовала щитки (1), закрепленные в зоне рычагов передней подвески. Эти дефлекторы с ножевидной зоной (2) и выступом высотой около 25 мм на нижней кромке (3) призваны были увеличить прижимную силу, действующую на переднюю ось. На решение той же задачи работали и новые торцевые пластины переднего антикрыла (рис. 2). Ножевидные зоны с внешней стороны боковин, как на Renault R23 (см. врезку), приобрели выпуклую форму, но эти "арки" на F2003-GA имели переменное сече-



Рис. 2

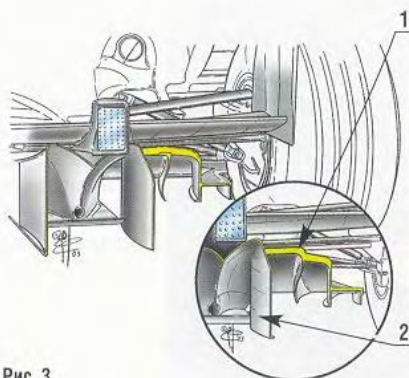


Рис. 3

ние. Несколько видоизменилась также конфигурация заднего антикрыла и диффузора.

Williams

Диффузор (рис. 3) получил более высокие боковые каналы (1), тогда как на "днище" центрального канала появились небольшие выпуклости (2). В субботу утром на двух

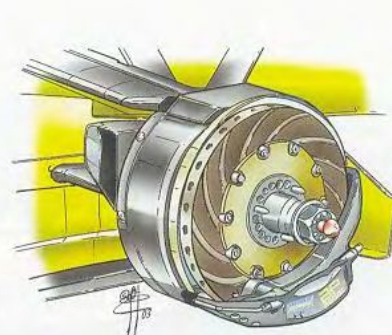


Рис. 5

машинах установили кожухи моторного отсека с высоким килем (рис. 4), которые короткое время тестировались в Барселоне накануне Гран При. Новая вспомогательная плоскость переднего антикрыла имела две миниатюрные треугольные закраины в стиле Ferrari и Jordan.

Renault

Машины получили новый кузов с очень низкими и узкими боковинами в зоне "бутылочного горлышка", "дымоходы" в стиле Ferrari, в которые выведены патрубки выхлопной системы, видоизмененные "миниканалы", а также "дымоходы" для отвода горячего воздуха от двигателя и радиаторов. Иначе выполнено и сопряжение днища с ножевидной зоной под ним. Также был несколько доработан диффузор. По заявлению технического директора команды Майка Гаскойна, все эти новшества позволили уменьшить время прохождения круга на 0,3 секунды. Гигантская величина по "формульным" меркам!

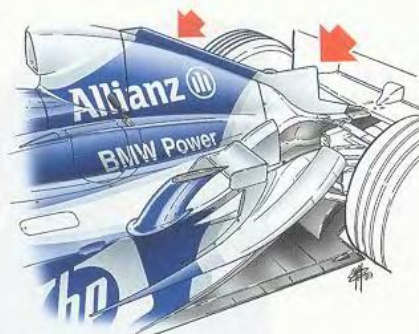


Рис. 4





Sauber

Sauber — единственная команда, избравшая для гонки тормозные диски уменьшенной толщины.

Jordan

Использовались новые тормозные диски Brembo (рис. 5) с комбинированным составом контактной поверхности и дугообразными бороздками, обеспечивающие более эффективное замедление в начальной фазе торможения.

Jaguar

R4 получили полностью новое переднее антикрыло. Нижняя плоскость заднего приобрела изогнутую форму. Видоизменилась и конфигурация диффузора.

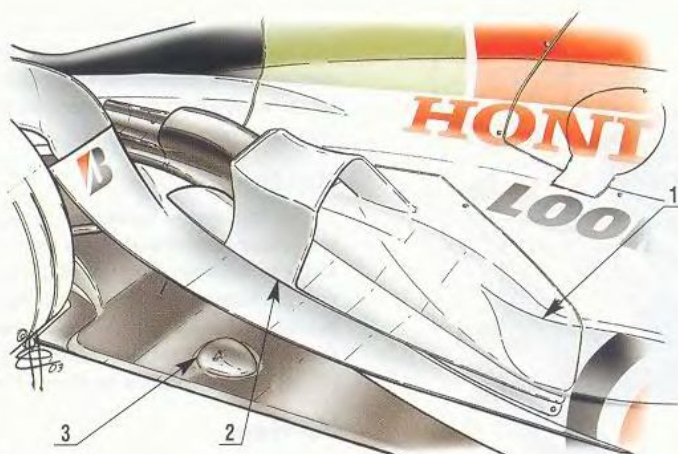


Рис. 6

BAR

Новый кузов значительно облегчен. Так, получивший шестигранную форму воздухозаборник двигателя по сравнению с прежним сбросил почти 700 г! Чтобы омологировать этот элемент, в который интегрирована дуга безопасности, потребовалось провести крэш-тесты. На резко сужающихся и имеющих наклон внутрь боковинах кузова (рис. 6) в зоне установки радиаторов появились небольшие наплывы (1). Обращает на себя внимание объединение "миниканделябров" с длинными дефлекторами-"трамплинами" (2) в стиле Williams. Такое решение позволяет без заметного увеличения веса конструкции уменьшить вибрации аэродинамических элементов. На ножевидной зоне перед ведущей осью смонтированы датчики (3) измерения температуры покрышек. Кроме того, изменилась конфигурация диффузора и миникрыльев у основания воздухозаборников радиаторов. В распоряжении команды было лишь четыре экземпляра новых кузовов.

Minardi

На машинах в гоночной конфигурации за передними колесами устанавливались но-

вые сдвоенные дефлекторы, наружная секция которых имела слегка увеличенную высоту. Помимо этого, на правой головке блока двигателя монтировался небольшой дополнительный масляный резервуар.

Toyota

TF103 получили новый кузов (рис. 7) с более плавными обводами и существенно уменьшенной высотой в задней части. В стиле Ferrari выполнены "жабры" (1) для отвода горячего воздуха от двигателя и радиаторов. Укороченные лоткообразные дефлекторы (2) дальше отстоят от кузова, чем на машинах остальных команд, что позволило, не нарушая технического регламента, максимально сжать боковины в зоне "бутылочного горлышка" (3). Изменилась также конфигурация диффузора и килей (4) между ведущими колесами. С внешней стороны торцевых пластин переднего ан-

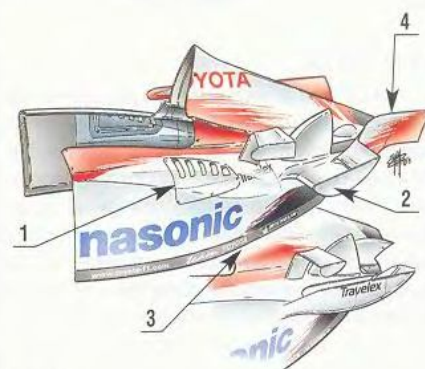


Рис. 7

тикрыла ножевидные зоны, как на Ferrari F2003-GA и Renault R23, приобрели арочную форму. Заметно ниже стали дефлекторы за передними колесами. Во время тестов в Барселоне обновленная TF103 была быстрее машины серии "A" в среднем на 0,2 с на круге. Этого оказалось достаточно, чтобы в гонке да Матта долгое время держал позади себя Райкконена.

Джордж Пиола
Рисунки автора

Гран При Германии

УПРАВЛЯЙ ВЕТРОМ

Солнце над Хоккенхаймом палило нещадно. Но не только с его жаром боролись инженеры команд. Как обычно, их главной задачей было обуздать ветер.

Ferrari

Корректировке подвергся аэродинамический пакет, подготовленный для предыдущего Гран При. Так, несколько изменился угол наклона стенок боковых каналов диффузора. Передняя ось машины Баррикелло в квалификации и гонке была чуть сильнее аэродинамически нагружена за счет увеличенной закраины на задней кромке вспомогательной плоскости переднего антикрыла. На обеих машинах в связи с жарой монтировались тормозные диски Brembo большего, чем обычно, размера.



Рис. 1

Williams

Треугольный киль на кожухе двигателя (рис. 1, врезка вверху), создававший при боковом ветре момент рыскания, был срезан. "Миниканделябры" вновь приобрели бипланную схему (врезка внизу), причем их плоскости имели криволинейную форму. Всего было подготовлено два экземпляра шасси в такой конфигурации. Сопряжение днища кузова с ножевидной зоной под ним приобрело более выраженную V-образную форму. Опробовались несколько разновидностей переднего антикрыла и вариант заднего с вырезами в торцевых пластинах на высоте вспомогательной плоскости. Кузова машин, подготовленных для гонки, имели, как в Бразилии и Малайзии, небольшие боковые отверстия для отвода горячего воздуха от двигателя и радиаторов.

Renault

В начале пятничных тестов на пилонах переднего антикрыла машины Мак-Ниша монтировались динамометрические датчики (рис. 2) для более точного измерения при-

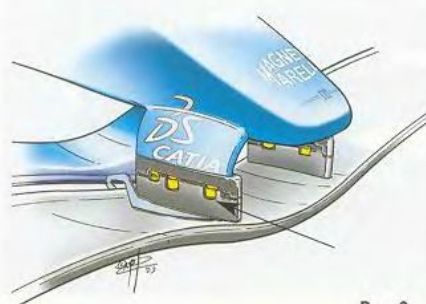


Рис. 2

жимной силы, действующей на ось. Машины, предназначенные для участия в гонке, имели новые удлиненные "дымоходы". Некоторые изменения были внесены в конструкцию двигателя.

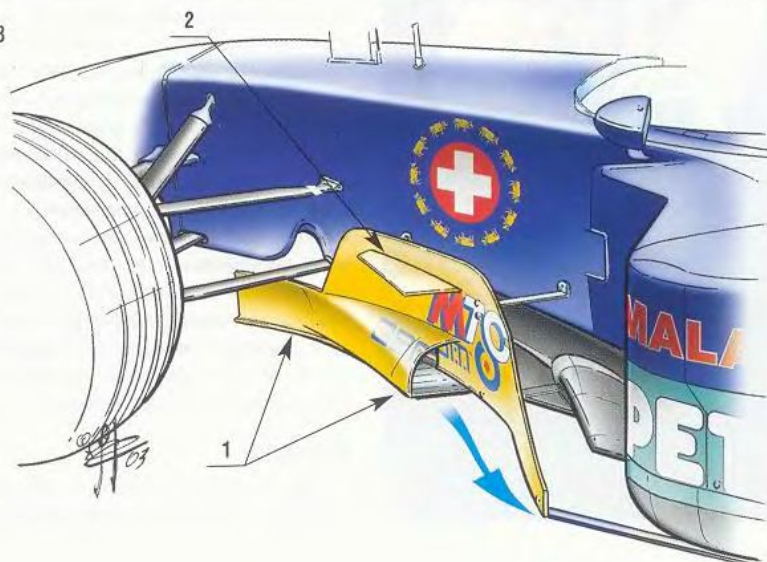
Sauber

За передними колесами появились низкие сдвоенные дефлекторы (рис. 3) в стиле McLaren и Ferrari. Наружный щиток (1) доходит до задней части нижнего треугольного рычага подвески. Обращает на себя внимание небольшой горизонтальный дефлектор (2), присутствующий и на Ferrari F2003-GA.

Jordan

В пятницу на машине Физикеллы испытывалась задняя подвеска, официальный дебют которой должен состояться в Венгрии. Машина Фермана и в тренировочной, и в гоночной конфигурации имела особую настройку передней подвески. Вновь использовались тормозные диски Brembo с радиальными канавками, глубина которых на этот раз была уменьшена.

Рис. 3



Jaguar

Команда оказалась единственной сохранившей на своих машинах большеразмерные дефлекторы за передними колесами. Кузова в верхней части боковых понтонов имели вырезы для отвода горячего воздуха от радиаторов и мотора.

Minardi

За передними колесами появились сдвоенные дефлекторы в стиле Ferrari, но поскольку Ферстаппен повредил их во время тренировок, в гонке эти элементы дебютировали лишь на машине Кьезы. Переднее антикрыло получило новую вспомогательную плоскость.

Toyota

Команда отказалась от использования большеразмерных дефлекторов за передними колесами, чтобы вернуться к решению, опробованному в прошлом году в Индианаполисе. А вот сдвоенные крылышки (рис. 4)



Рис. 4

у основания боковых воздухозаборников появились на Toyota впервые. Задача этих элементов – направить большее количество воздуха под днище машины для увеличения прижимной силы. Такие сдвоенные крылышки присутствуют только на машинах команд (Williams, BAR, Jordan), использующих низкие дефлекторы за передними колесами. На TF103 устанавливалось новое заднее антикрыло, на торцевых пластинах которого имелись вырезы. Очередную модернизацию претерпел двигатель.

Джордж Пиола
Рисунки автора



ДОСРОЧНАЯ КОРОНАЦИЯ

Чествование чемпиона в автогонках, как, впрочем, и в любом другом виде спорта, событие всегда особое. Это кульминация сезона. Так бывает почти всегда... Но, увы, порой встречаются и не слишком приятные исключения...

Тот факт, что чемпионом в этом году станет именно Бьорн Вирдхайм, уже на протяжении нескольких месяцев почти не вызывал сомнений ни у болельщиков, ни у специалистов. Уж слишком уверенно смотрелся швед на протяжении первой половины сезона, и даже глупая ошибка в Монако не смогла испортить впечатления от его блестящих, а самое главное, стабильных выступлений. Поэтому самое большое, на что надеялись болельщики после французского этапа, что кто-нибудь (и в первую очередь вице-чемпион прошлого года Джорджо Пантано, выступавший в этом году порой весьма ярко, но неровно) сможет хотя бы оттянуть до последних гонок развязку чемпионата. Но, увы, и этого сделать тест-пилоту BMW Williams не удалось. В Сильверстоуне он, правда, предпринял-таки отчаянную попытку зацепиться за Вирдхайма, постоянно дышал шведу в спину и в квалификации, и в гонке, но успеха так и не достиг. Бьорн, и раньше отличавшийся завидной психологической устойчивостью, не хуже Джорджо понимал, что британский этап может стать для него решающим в борьбе за титул, и не дал итальянцу ни единого шанса выиграть поул, привезя в квалификации показавшему второе время Пантано гигантские 0,432 с. Для сравнения: позади самого Джорджо в таком же временном промежутке в Сильверстоуне разместились аж шесть пилотов. В гонке, правда, итальянец некоторое время держался вплотную за шведом, но было видно, что тот полностью контролирует ситуацию. В итоге Пантано так и остался вто-

рым: хоть он и сумел опередить финишировавшую за ним плотную группу из пяти машин более чем на десять секунд, до Вирдхайма итальянцу на финише не хватило еще почти столько же.

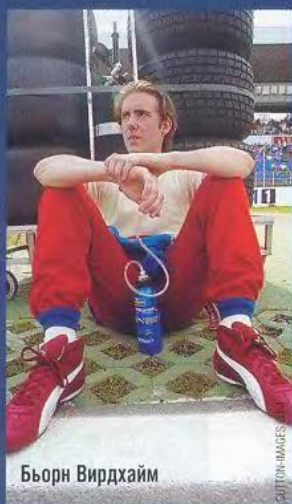
Вообще же британская гонка Ф-3000 в очередной раз оставила после себя весьма тягостное впечатление. При том что борьба, в первую очередь за последнее место на пьедестале между Лиuzzi, Сперафико, Фризахером, Токкачело и Беллом, велась весьма плотная — на финише все пятеро уложились в 3,5 секунды, а первая тройка и вовсе в секунду, — зрители так и не увидели ни одного обгона в лидирующей группе, хотя несколько очень неплохих атак все же было. Оно, впро-

чем, и понятно. Ведь после того как перед Сильверстоуном из-за финансовых проблем с чемпионатом снялась еще одна команда — Den Bla Avis, — число стартующих в гонке пилотов сократилось до 16, и половина из них и так неминуемо должна была финишировать в очковой зоне, поэтому рисковать никто особо не собирался. Хорошо хоть с потерей DBA Ф-3000 не лишилась одного из самых ярких открытий нынешнего сезона — датчанина Николаса Къезы. В последний момент триумфатор Гран При Монако все же сумел найти себе место в другой команде, заменив в одной из машин Super Nova Дерека Хилла, сына чемпиона мира 1961 года. Однако карьера Къезы в "конюшне" Дэйва Сирса оказалась предельно короткой. Уже через несколько дней после гонки в Сильверстоуне датчанин примерял в Фазнце комбинезон команды Ф-1, заняв в Minardi место призванного в Jaguar Джастина Уилсона. Так что немецкий этап международного чемпионата прошел уже без Ника.

Впрочем, Къеза оказался не единственным из пилотов Ф-3000, кто в уик-энд немецкого Гран При выехал на асфальт "Хоккенхаймринга" за рулем машины Ф-1. Вместе с ним в пятничных тестах Ф-1 принимал участие и Золт Баумгартнер, чьи венгерские спонсоры еще весной оплатили Эдди Джордану место тест-пилота его команды, но, в отличие от датчанина, без отрыва от основной работы в гонках международного чемпионата.

Как и в Сильверстоуне, стартовое поле Ф-3000 в Хоккенхайме насчитывало всего 16 автомобилей. Правда, перед самой гонкой по пацдоду поползли слухи, что DBA еще может вернуться в нынешний чемпионат, объединившись с выступающей в Евросерии Ф-3000 Draco Racing, однако руководство Draco довольно скоро опровергло эти сплетни, заявив, что в этом сезоне команда ни в каком виде не собирается участвовать в международном чемпионате, который, собственно, в Хоккенхайме фактически и закончился.

Если в пятницу утром Пантано еще продолжал надеяться на чудо (хотя по угрюмому виду итальянца этого было и незаметно), то после провальной для себя квалификации,



Бьорн Вирдхайм



Зрелищный вылет шедшего 12-м Уилла Лангхорна стал едва ли не самым ярким эпизодом пресной немецкой гонки

завершившейся, несмотря на три стертых комплекта резины, лишь пятым местом на стартовом поле, с мечтами о титуле пришлось проститься окончательно. Уж слишком велик был отрыв Вирдхайма в чемпионате. Оставались, правда, еще Сперафико с Лиуцци, сумевшие-таки опередить шведа в квалификации, но их шансы на победу в чемпионате и вовсе были лишь теоретическими. Чтобы обеспечить себе титул, Бьорну не обязательно было даже обогнать обоих в Германии, достаточно было просто финишировать следом. Когда же после неудачного старта Лиуцци Вирдхайм вышел на второе место, все стало ясно. Атаковать непредсказуемого

Сперафико после инцидента с ним на предыдущем немецком этапе в Нюрбурге швед, естественно, не собирался и начиная со второго поворота просто доезжал эту гонку, на финише которой его ждал титул чемпиона Формулы-3000, завоеванный досрочно, за два этапа до финиша сезона.

Конечно, мы должны порадоваться и за Бьорна, и за его страну, которая впервые после победы Ронни Петерсона в континентальном первенстве Ф-2 1971 года получила чемпиона в столь престижной гоночной серии Европы. И, возможно, в том, что свой титул Вирдхайм завоевал именно в Хоккенхайме, где семь лет назад был дисквалифицирован

и лишен титула в Ф-3000 его соотечественник Кенни Брак, есть какая-то высшая справедливость. Но как же концовка сезона-2003 отличается от событий прошлого года, когда судьба чемпионата решалась в последней гонке и на последовавшем за этим судебном разбирательстве по "делу Энге"! Хочется надеяться, что мы все же станем свидетелями захватывающих гонок в "малом цирке" еще до того, как в 2005 году в Формуле-3000 наконец настанет эра новой Формулы-2 и мы увидим на трассах чемпионата новые машины с новыми моторами (по слухам, их разработкой могут заняться Toyota или Renault).

Владимир Маккавеев

7-й этап 18-19/07/2003

Автодром "Сильверстоун", Сильверстоун, Великобритания
Дистанция: 30 кругов/154.125 км

Гонщик	Команда	СП	Время
1 Б. Вирдхайм	Arden	1	50'25.858
2 Дж. Пантано	Durango	2	+8.935
3 В. Лиуцци	Red Bull Jr	4	+20.650
4 Р. Сперафико	Coloni	3	+21.081
5 П. Фризахер	Red Bull Jr	5	+21.608
6 Э. Токкачело	Super Nova	7	+23.247
7 Т. Белл	Arden	6	+23.915
8 Н. Кьеза	Super Nova	11	+32.528
9 Я. Шредер	Superfund-ISR	10	+41.409
10 Я. Яниш	Superfund-ISR	8	+41.924
11 З. Баумгартнер	Coloni	12	+50.607
12 М. Кеон	Astromega	13	+57.135
13 У. Лангхорн	BCN	15	+1'17.473
14 М. Хайнс	BCN	16	+1'24.083
НК Т. Шмидт	Astromega	9	НФ
НК Р. Джанмария	Durango	14	НФ (авария)

ПП: Б. Вирдхайм - 1'36.541; БК: Б. Вирдхайм - 1'39.471/2

8-й этап 01-02/08/2003

Автодром "Хоккенхаймринг", Хоккенхайм, Великобритания
Дистанция: 33 круга/150.942 км

Гонщик	Команда	СП	Время
1 Р. Сперафико	Coloni	1	50'25.250
2 Б. Вирдхайм	Arden	3	+3.233
3 П. Фризахер	Red Bull Jr	4	+5.484
4 В. Лиуцци	Red Bull Jr	2	+13.484
5 Т. Белл	Arden	6	+14.691
6 Т. Шмидт	Astromega	10	+16.472
7 Дж. Пантано	Durango	5	+21.943
8 Я. Яниш	Superfund-ISR	8	+34.465
9 З. Баумгартнер	Coloni	9	+38.149
10 Р. Джанмария	Durango	12	+41.299
11 Я. Шредер	Superfund-ISR	11	+42.274
12 У. Лангхорн	BCN	13	+1'18.783
13 С. Ханкок	Super Nova	14	+1'20.125
14 В. Касселлати	BCN	15	+1 круг
НК М. Кеон	Astromega	16	НФ (вылет)
НК Э. Токкачело	Super Nova	7	НФ (авария)

ПП: Р. Сперафико - 1'29.829; БК: Б. Вирдхайм - 1'31.098/6
СП - стартовая позиция

Положение в личном зачете:

Пилот	Очки
1 Б. Вирдхайм	60
2 Р. Сперафико	37
3 Дж. Пантано	36
4 В. Лиуцци	34
5 Э. Токкачело	27

Положение в командном зачете:

Команда	Очки
1 Arden International	71
2 Red Bull Jr Team F3000	52
3 Durango	47
4 Coloni Motorsport	43
5 Super Nova Racing	32



Закрытое Акционерное Общество "АЛЬБАТРОС-ТУР"

Испания: Канарские о-ва, Коста-дель-Соль, Коста-де-ла-Лус, Коста-Брава, Коста-Дорада, о. Майорка, о. Ибица

Кипр, Турция, Мальта, ОАЭ, Франция, Израиль, Чехия, Австрия, Финляндия, Италия, Болгария, Венгрия, Португалия, Таиланд, Хорватия, Тунис, экзотические острова, курорты России, Подмосковье

Детский отдых
и образовательные программы

125284, Москва, ул. Беговая, 17

Тел.: (095) 945-8881

945-8871

945-8921

945-8793

Факс: (095) 946-1449

E-mail: albat@online.ru

Продажа авиабилетов
на международные
и внутренние рейсы

IATA Лицензия № TD 0000103



Пол Трейси и другие герои



Пробка на старте в Торонто

Канада ликует

“О Канада! Наш дом и родная земля” — этими словами начинается канадский национальный гимн. Для Пола Трейси, родившегося в городке Скарборо, что в 15 километрах от Торонто, первый из трех канадских этапов серии Champ Car и правда является домашним. Антигерой последних гонок чемпионата, Пол, попав в окружение соотечественников, вновь почувствовал уверенность в собственных силах. И даже непростой разговор с Крисом Пуком, в котором “хозяин” серии выказал недовольство поведением Трейси не только на трассе, но и за ее пределами (остроты в адрес других пилотов и даже внешний вид), не испортил ему настроения.

И не наставил на путь истинный. Трейси продолжал гнуть свою линию во время квалификации: как только в зеркалах заднего вида канадец видел более быструю машину, он не только не пытался освободить путь, но и создавал как можно больше проблем приближающемуся сопернику. В Торонто от



13/07/2003

Торонто, Онтарио, США

Дистанция: 2,824x112=316,288 км

сомнительных действий неугомонного Пола пострадал Бруно Жункейра, встретивший возвращавшегося в боксы Трейси на своем быстром круге второй квалификации. Упреки бразильца заработавший таким образом полугонщик выслушал с ухмылкой и невозмутимо пошел раздавать интервью и автографы своим землякам.

Пообещав жестко разобраться с обидчиком, Жункейра подогрел и без того немалый интерес к гонке среди местных болельщиков. Заполненные до отказа временные трибуны, установленные на Выставочной площади, неистово поддерживали Трейси, лидировавшего с первых метров дистанции (на фото слева внизу). А когда сразу после старта еще один местный фаворит Алекс Тальяни опередил Жункейру, от взметнувшихся вверх «кленовых листьев» зарябило в глазах. Может быть, из-за этого чуть не произошел массо-



27/07/2003

Ванкувер. Британская Колумбия, Канада

Дистанция: 2,866x100=286,600 км

Трейси в Торонто оказался впереди всех



вый завал в третьем повороте, где образовалась пробка из шести машин, которую «пробил» Даррен Мэннинг, аккуратно развернув Адриана Фернандеса и Джимми Вассера. К счастью, все машины остались целы. Но полным состав «чампкарровцев» оставался недолго. На шестом круге встретились два старых знакомых по Ф-3000 Хаберфельд и Спеллафико, заменивший на один этап Гуалтер Салеша в команде Dale Coyne Racing.

После аварии двух бразильцев начался удивительный спурт Пола Трейси. Через десять кругов его преимущество над ближайшим соперником достигало уже восьми секунд, а еще через десяток – 13. Казалось, что преследователей сдерживает более медленный автомобиль Тальяни, но на 28-м круге после ошибки пилота Rocketsports Racing на второе место вернулся Жункейра. Однако и бразильцу не удалось сократить гандикап. Разрыв с каждым кругом только увеличивался, и единственное, что хоть как-то могло спасти интригу гонки – появление на трассе машины безопасности. Но пейс-кар притормозил резвого канадца лишь на 78-м круге (Reynard Джимми Вассера остановился на прямой), когда Трейси уехал от погони более чем на 30 секунд.

Неожиданным шансом выполнить свое обещание Жункейра воспользоваться не смог. На третий и последний пит-стоп бразилец заехал как неопытный новичок, слишком близко припарковал машину к стенке. Механики в таких стесненных условиях все-таки исхитрились сменить покрышки, но затратили на это времени больше, чем их конкурен-

ты из Team Rahal, что позволило Мишелю Журдену опередить Бруно. Трейси же и после рестарта не снизил своей скорости и финишировал с пятисекундным преимуществом над вторым местом. «Это моя Инди-500», – сквозь слезы счастья произнес гордый победитель, слушая национальный гимн Канады.

Канада ликует-2

До этого сезона канадцы лишь дважды побеждали на «своем поле», хотя в Торонто, Ванкувере и Монреале в общей сложности состоялся уже 31 этап серии CART. Обе победы принадлежат одному гонщику – Полу Трейси. И вот в этом году произошел прорыв: две гонки в Канаде – две победы канадца.

Но начинался этап в Ванкувере со штрафных санкций. Хозяевам команд надоело смотреть на квалификационные брейк-тесты Трейси, и двое из них – Карл Хаас и Пол Гентилюцци – подали протест на действия канадца, подкрепив его видеоматериалами. Судьи наконец прислушались к жалобам и наказали лидера сезона, лишив его очередного пятничного поула, который дос-

тался пострадавшему Жункейре. В субботу обиженный Трейси выезжал из боксов исключительно в те моменты, когда на трассе было абсолютно пусто. И доказал, кто на сегодняшний день действительно быстрее гонщик серии, отвоював право стартовать с первого места.

Гонка еще не началась, а двух машин уже не хватало: это пилоты Dale Coyne Racing один за другим вылетели на прогревочном круге. Сразу после старта выбыли еще двое: Роберто Морено, пытаясь защитить свое третье место (самая высокая стартовая позиция бразильца в сезоне) от Себастьяна Бюрды, зацепил барьер из покрышек в первом повороте и повредил нос своей Lola. Во втором повороте из кучи-малы в составе Монтэйру, Вассера, Домингеса и Сервии относительно невредимыми выбрались только португалец, американец и мексиканец, а испанцу основательно помяли бока машины. За всеми этими второстепенными событиями от внимания едва не ускользнуло главное – смена лидера: Жункейра сумел опередить Трейси (на фото сверху). Но торжество бразильца

Вылет в Ванкувере заставил Журдена жечь резину



03/08/2003

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

Дистанция: 6,515х34=221,510 км

ROAD *Road Racing at its Best*
AMERICA



было недолгим. Судьи решили вернуть должок Полу за отнятое бонусное очко в пятницу (Трейси достаточно жестко прокомментировал это решение) и усмотрели, что обгон был совершен под желтыми флагами. Наказание последовало своеобразное – Бруно получил приказ по радио пропустить соперника.

"Я впервые сталкиваюсь с подобным решением, – недоумевал после гонки Жункейра. – Естественно, я растерялся. А пока приходил в себя, Пол создал неплохой отрыв, а я откатился на четвертое место". Пилота Newman/Haas Racing к восторгу канадских болельщиков обогнал сначала Патрик Карпентье (опять на пит-столе), а потом еще и Мишель Журден. Трибуны несколько поумерили свой пыл, когда Lola Марио Домингеса, отстававшая на четыре круга от лидеров,

протаранила автомобиль Карпентье. Ранее похожим приемом Тьягу Монтейру выбил из гонки еще одного канадца – Алекса Тальяни.

Лишь за Трейси волноваться не приходилось. Как и в Торонто, он создал прочный задел уже к середине дистанции и к финишу только увеличивал его. Перед последним посещением боксов пилот Forsythe Racing выигрывал у Жункейры, сумевшего вернуть место за лидером, 19 секунд. Вообще, в одном круге с канадцем смогли остаться только трое гонщиков: Жункейра, Бюрда и Журден. Остальных великолепная четверка обскакала на два круга и больше.

Человек дождя

Почтенный ветеран Марио Андретти в автоспорте выиграл почти все. Сидеть бы ста-

Призеры "Роуд Америки"



рику да внуков нянчить, но нет покоя Супер-Марио. Как где беда приключится, летит на помощь: то травмированного гонщика в команде сына заменит, то Крису Пуку помогает за CART народ агитировать. Когда между президентом серии и хозяевами автодрома "Роуд Америка" в начале года пробежала черная кошка, что грозило отменой одного из старейших и интереснейших этапов чемпионата, 63-летний пенсионер взялся уладить конфликт и преуспел в этом. Отмененная было гонка вновь появилась в календаре. Андретти же за труды удостоился чести увидеть свое имя в названии этапа.

Лишь с небесной канцелярией прославленный чемпион не договорился. Дождь зарядил еще в четверг накануне уик-энда. И без того сложная для большинства "чамп-каровцев" шестикилометровая трасса в "заливном" варианте казалась просто непроходимой. Единственный, кому, может быть, нравилась такая погода, был Бруно Жункейра, одержавший два года назад свою первую победу в CART именно в Элкарт-Лейке в похожих погодных условиях.

Решив подстраховаться, организаторы отложили старт сначала на семь "просушивающих" кругов, а когда этого оказалась ма-



Родольфо Лавин – один из тех, кому дождь испортил гонку в Элкарт-Лейке

ло, — на два часа, в течение которых с водой на асфальте пытались справиться реактивные установки. Ориолю Сервие хватило и семи кругов под желтыми флагами, чтобы угодить в аварию. Дистанцию гонки уполонили с изначальных 60 до скромных 34 кругов, сократив путь к победе Жункейре, стартовавшему с поула. Облегчил ему жизнь и Пол Трейси, начавший гонку с шестого места и закончивший ее через полтора круга в мокром гравии, вылетев туда при попытке обогнать своего партнера по команде Патрика Карпентье. Вслед за канадцем на обочину отправился Тягу Монтэйру, прихватив с собой Мишеля Журдена. Даррен Мэннинг успел проскочить мимо, повредив только носовой обтекатель. Заменяв поврежденную часть, англичанин вернулся на трассу и даже включился в борьбу за призовые мес-



10/08/2003
Лексингтон, Огайо, США
Автодром "Мид-Огайо Спорт Кар Корс"
Дистанция: 3.634x92=334,328 км



Трейси угощает болельщиков

та, но заклинившая коробка передач позволила финишировать пилоту Walker Racing лишь шестым.

Последним из выбывших оказался Марио Домингес, также боровшийся за третье место. Его машину разворачивало дважды, но первый раз мексиканец сумел вернуться на трассу, пропустив вперед всех соперников. Повторить этот трюк круг спустя он уже не смог, вынудив судей вновь вывесить желтые флаги. Между тем парочка из Newman/Haas Racing спокойно катила к финишу в десяти секундах от Тальяни, пока Бюрда не начал поджимать Жункейру. Бразильца спас клетчатый флаг. Так, одержав единственную пока победу в сезоне, Жункейра впервые в своей заокеанской карьере возглавил общий зачет серии, опередив Трейси на три очка.

Другие герои

Пол вернул лидерство уже на следующей гонке в Мид-Огайо. Причем по очкам с Бруно он почти сравнялся уже после двух квалификаций, выиграв обе и заработав два бонусных очка. Теперь оставалось только опередить бразильца в гонке. Задача упрощалась шестым стартовым местом пилота Newman/Haas Racing.

Привыкнув за несколько последних гонок к стартовым коллизиям, зрители были несколько разочарованы, не увидев на этот раз массового завала. Лишь Патрик Карпентье чуть примял траву в первом повороте. Первым проверить прочность своей машины решил Пуло Морено. На десятом круге он, преследуемый другим ветераном CART Джимми Вассером, не удержался на трассе и зацепил барьер, разбив заднее антикрыло.

Рестарт обернулся полным фиаско для Бруно Жункейры (фото сверху). Не успевшую разогнаться Lola под № 1 подрезал более быстрый Ориоль Сервие. Испанец на этом закончил свое выступление в Лексингтоне, а Бруно, с помощью судей выбравшись из гравия, дотянул до пит-лейн. Пока механики исправляли повреждения, соперники преодолели два круга. Безнадежно отставая, Жункейра все-таки продолжил гонку в надежде попасть в очковую зону из-за сходов конкурентов. Он был очень близок к этому, закончив дистанцию на 13-м месте (в CART очки начисляются, начиная с 12-го места).

Трейси после первого и второго пит-стопов уступил лидерство Адриану Фернандесу, а после третьего — Тягу Монтэйру, но неизменно возвращался на привычное место пос-

ле дозаправок "сменщиков". Четвертый и последний заезд в боксы Трейси провел уже не беспокоясь о соперниках — вторым к тому времени уже был его товарищ по команде Карпентье. Дубль канадцев, первый для Forsythe Racing (на фото в начале статьи гонщики отмечают успех довольно нетрадиционным способом), вызвал бурю восторга у партнеров. А вот Америка восторгалась другими героями — Хантер-Реом и Вассером из American Spirit Team Johansson. Ветеран пробыл с 14-го на четвертое место, и лишь ошибка за девять кругов до финиша не позволила ему поддержать своего молодого партнера, финишировавшего третьим. А Хантер-Рей стал первым с 1990 года американским дебютантом, взшедшим на пьедестал.

Дмитрий Ситник

Molson Indy Toronto

СП	Пилот	Команда	Время	
1	1	П. Трейси	Player's Forsythe	2:02'36.488
2	3	М. Журден	Team Rahal	+4.533
3	2	Б. Жункейра	Newman/Haas Racing	+8.626
4	6	С. Бюрда	Newman/Haas Racing	+10.653
5	8	О. Сервия	Patrick Racing	+11.324



Molson Indy Toronto Vancouver

СП	Пилот	Команда	Время	
1	1	П. Трейси	Player's Forsythe	1:57'54.322
2	2	Б. Жункейра	Newman/Haas Racing	+17.820
3	5	С. Бюрда	Newman/Haas Racing	+25.720
4	4	М. Журден	Team Rahal	+45.415
5	8	Д. Мэннинг	Walker Racing	+2 круга



Mario Andretti Grand Prix at Road America

СП	Пилот	Команда	Время
1	Б. Жункейра	Newman/Haas Racing	1:35'28.491
2	С. Бюрда	Newman/Haas Racing	+0.703
3	А. Тальяни	Rocketsports	+10.833
4	М. Папис	PK Racing	+14.943
5	П. Карпентье	Player's Forsythe	+19.494



Champ Car Grand Prix of Mid-Ohio

СП	Пилот	Команда	Время
1	1	П. Трейси.....Player's Forsythe.....	1:56'45.737
2	6	П. Карпентье.....Player's Forsythe.....	+0.610
3	2	Р. Хантер-Рей.....ASTJ.....	+1.972
4	4	М. Журден.....Team Rahal.....	+3.205
5	5	С. Бюрда.....Newman/Haas Racing.....	+4.054



Положение в чемпионате после 13-го этапа

Пилот	Очки	Пилот	Очки	Пилот	Очки
1 П. Трейси	184	8 А. Тальяни	73	15 М. Папис	21
2 Б. Жункейра	164	9 Д. Мэннинг	73	16 Т. Монтэйру	20
3 М. Журден	137	10 М. Домингес	65	17 Р. Лавин	12
4 С. Бюрда	126	11 М. Хаберфельд	55	18 П. Лемарье	8
5 П. Карпентье	114	12 Р. Морено	45	19 Дж. Каматиас	6
6 А. Фернандес	77	13 Дж. Вассер	44	20 А. Йонг	4
7 О. Сервие	76	14 Р. Хантер-Рей	41	21 Г. Салеш	2



19/07/2003

Нэшвилль, Теннесси, США
Автодром "Нэшвилль
Суперспидвей"

Дистанция: 2,140x200=428,000 км



УПЛОТНЕНИЕ РЯДОВ

Очередные три гонки чемпионата IndyCar привели к неожиданному уплотнению в группе лидеров. До сих пор уверенно и с приличным отрывом державшийся на первой строке Тони Канаан в какой-то момент даже уступил свое лидерство...

Испытание бетоном

Трасса в Нэшвилле стоит особняком среди однообразных овалов, на которых проходят гонки IndyCar: на этом "суперспидвее" бетонное дорожное покрытие. В Америке есть целых три бетонных овала, но нэшвилльский — единственный, где проводится этап IRL. Отличительной особенностью такого полотна являются стыки (см. вернее фото), на которых

машущуюся на огромной скорости машину неприятно трясет, а то и подбрасывает. Вдобавок к этому бетон обладает худшими сцепными свойствами, чем асфальт, и не щадит резину.

Однако, несмотря на непривычные дорожные условия, квалификация в Нэшвилле закончилась весьма привычным результатом: Скотт Диксон завоевал третью подряд поул-позицию. До этого новозеландец уже выступал на бетоне, но не на овалах: как и все "пришельцы" из CART, он вдоволь нагонялся по забетонированным уличным трассам и взлетно-посадочным полосам аэродрома в Кливленде. В квалификации Скотту потребовалось немало времени, чтобы обрести уверенность в себе и потеснить с поула Хелиу Каштру-Невеша. При этом оба обладателя первого ряда с опаской ждали гонки, предвкушая проблемы с шинами.

Наверное, для того чтобы сделать "испытание бетоном" по-настоящему тяжелым, организаторы решили провести гонку в субботу вечером. Бетонное покрытие не особо располагало к обгонам: на полотне имелась лишь одна хорошая траектория, а выход за ее пределы грозил заносом. Тем не менее один гонщик с самого старта выбрал весьма агрессивную манеру езды. И был это не какой-нибудь азартный новичок, а опытный Жиль де Ферран, которому ко второму кругу удалось прорваться с четвертой позиции на вторую. Бразилец сел на хвост лидировавшему Диксону и на 14-м круге предпринял атаку, которая, возможно, решила судьбу всей гонки. Сначала Жиль попытался опередить Скотта по внешнему радиусу, но новозеландец очень не хотел терять лидерство и перекрыл траекторию. Тогда победитель Indy 500 устремился вниз и в первом повороте "просочился" в небольшое пространство между машиной соперника и ограничительной белой ли-

нией. "Я так увлекся борьбой, что с трудом прошел поворот, меня чуть не развернуло", — позже признался де Ферран.

После этого гонка свелась к борьбе стратегий: но пилотам пришлось беречь не только топливо, но и резину. Кто-то пытался решать проблему повышенного износа шин на бетонном покрытии прямо по ходу гонки: на пит-стопах механики меняли настройки антикрыльев в надежде снизить нагрузку на резину. Но все это не спасло гонку от нетипичного для IndyCar отсутствия реальной борьбы на трассе. Достаточно сказать, что за 200 кругов произошло всего десять смен лидера. При этом проблемы с обгонами возникали даже в случае с круговыми, которые крайне неохотно уступали дорогу, боясь оказаться на скользкой части бетонной трассы.

Скотт Шарп заработал штрафной проезд по пит-лейн за то, что слишком долго не пропускал Сэма Хорниша-младшего. Шарпа этот штраф лишил возможности побороться за место на подиуме, ведь, несмотря на стычку с Робби Булом на первых кругах и ранний пит-стоп, Скотту удавалось держаться в группе лидеров. Не порадовало руководство гонки и Томаса Шектера, который попался на превышении скорости на пит-лейн: южноафриканец пытался отыгрывать отставание от лидеров "на подлете" к боксам и был крайне недоволен тем, что за эту изобретательность его отправили в конец пелотона.

Между тем исход гонки всецело зависел от последнего раунда пит-стопов, и он остался за Жилем де Ферраном. Диксон был не в силах переиграть пилота Penske — возможно, из-за проблем с пятой передачей в КПП. Так или иначе, но на 198-м круге двух пилотов разделяли полсекунды в пользу бразильца, а последние два круга пелотон проследовал под желтыми флагами из-за вылета



Жиль де Ферран

Бадди Лазье. Победа вывела де Феррана на второе место в чемпионате, где он, что символично, сменил своего нэшвилльского визави Диксона. Тони же Канаан финишировал в Нэшвилле девятым и сохранил лидерство в личном зачете.

Удача против мощности

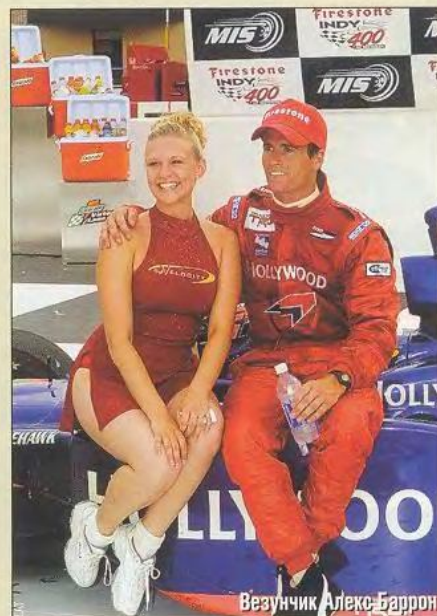
Мичиганская гонка имеет все шансы войти в историю как поворотный момент сезона. Именно в Мичиган Chevrolet привезла новый двигатель, который пока в единственном экземпляре достался действующему чемпиону Сэму Хорнишу-младшему. Мотор Gen IV Chevy Indy V8 – это детище Cosworth, которое должно было поставляться в IndyCar под маркой Ford. Но, как известно, “голубой овал” предпочел остаться в CART, а оказавшийся ненужным “индиаровский” двигатель в итоге был продан конкурентам из General Motors! GM удалось уговорить руководство IRL сделать исключение из правил и разрешить замену двигателя посреди сезона. “Мы никогда не делали ничего подобного, но и ситуация никогда не была такой, как сейчас, – объяснял вице-президент IRL по гонкам Брайан Барнхарт. – Toyota и Honda подняли общий уровень, с самого начала сезона было ясно, что двигатель Chevrolet недотягивает до них. Мы разрешили Chevrolet поменять двигатель, потому что так будет лучше для всех”. Уверенные в своем превосходстве Toyota и Honda не стали препятствовать действиям конкурентов. Эта снисходительность обернулась для японцев шоком в первый же день гоночного уик-энда в Мичигане.

Хорниш оказался невероятно быстр на тренировках, и лишь под конец заездов Скотту Диксону удалось потеснить чемпиона с первой строчки протокола. Представители “хондовских” и “тойотовских” команд тут же назвали замену мотора несправедливой, но предпочли не затевать скандал. “Это не наша проблема, – заявил Диксон. – Пусть все ре-

шают между собой Chevrolet, Toyota и Honda”. Ну а довольный Хорниш бросил соперникам еще одну угрозу. “У нас превосходная скорость, быть может, я не смогу завоевать поул, но в гонке наша машина будет безупречна, – бравировал Сэм. – Боюсь, наши соперники теперь до конца года будут жаловаться, что мы получили несправедливое преимущество. Но ведь я не ныл, когда они с самого начала сезона были быстрее нас”.

Квалификация подтвердила прогноз Хорниша: поул-позиция досталась Томасу Шектеру, а сам он стал лишь четвертым, пропустив вперед еще и Диксона с Каштру-Невешем. Но в гонке чемпион моментально вырвался в лидеры и до десятого круга держал пелотон позади себя. Перед первыми пит-стопами Хорниш и Шектер несколько раз сменяли друг друга во главе гонки. Из боксов Сэм вернулся лишь третьим, позади Шектера и Диксона, но на 50-м круге, проехав его бок о бок с Томасом, вновь вышел в лидеры и провел в этом качестве более полусотни кругов. Очередная волна пит-стопов не лишила Хорниша лидерства, но привела к смене преследователя: на второй позиции обособился Алекс Баррон, заменяющий в команде Mo Nunn Racing травмированного Фелипе Жиаффоне. К 146-му кругу Хорниш довел отрыв от Баррона почти до восьми секунд, но желтые флаги из-за обломков на трассе свели на нет это преимущество, и после массового заезда в боксы Алекс оказался первым, а Сэм – лишь шестым.

Однако благодаря мощности нового мотора Chevrolet пилоту Panther Racing удалось отыгаться и в итоге вернуть себе лидерство. На Баррона тут же налетел Шектер, вырвавшийся третье место в борьбе с Диксоном. Отбивая атаку южноафриканца, Алекс задел его машину. G Force Баррона наполовину развернуло, но удача явно играла на его стороне: гонщику удалось избежать контакта со стеной, и он продолжил движение, проиграв несколько



Везунчик Алекс Баррон

позиций. После пит-стопа раздосадованный Баррон обрел невиданную прыть и легко раздался с опередившими его пилотами, включая своего обидчика Шектера. Пристроившись позади Хорниша, Алекс провел на хвосте у лидера 20 кругов и лишь в третьем повороте последнего круга вышел на внешний радиус для атаки. Проехав четвертый поворот бок о бок, два автомобиля устремились к финишной линии, и “нос” Баррона пересек ее на одну сотую доли секунды раньше (фото внизу). Победитель признался, что если бы финиш был расположен чуть дальше, то мощности его мотора Toyota не хватило бы, чтобы оказаться впереди Хорниша с его наводящим страх Chevrolet. “Что касается моего разворота, то не буду лукавить: мне крупно повезло, – добавил Баррон. – В таких ситуациях удача гораздо важнее мастерства”.

Но наряду с явными везунчиками гонка в Мичигане имела также и своих неудачников.



27/07/2003

Бруклин, Мичиган, США

Автодром “Мичиган Интернэшнл Спидвей”

Дистанция: 3,218x200=643,600 км





EMERSON
Indy 250

10/08/2003

Мэдисон, Иллинойс, США

Автодром "Гейтвей Интернэшнл Спидвей"

Дистанция: 2,011x200=402,200 км

Лидировавший в личном зачете Тони Канаан сошел с дистанции из-за отказа двигателя и пропустил вперед Скотта Диксона. "Конечно, жаль, но лучше потерпеть такую неудачу сейчас, чем в последней гонке сезона", — философски заметил Тони после своего досрочного финиша. И даже особенно не расстроился, так как Диксон опередил его лишь на одно очко.

Победа в неведении

Автодром "Гейтвей Интернэшнл Спидвей", где состоялся 11-й этап первенства IndyCar, лишен главной черты оваловых трекков: из-за весьма крутых поворотов здесь достаточно тяжело обгонять. Именно на это рассчитывал победитель квалификации Хелиу Каштру-Невеш после того, как неожиданно для себя завоевал поул. Неожиданно, потому что в машине бразильца забарахлил дисплей на руле, и он понял, что ему удастся очень быстрый круг, лишь когда завершил его. "Хочу, чтобы гонка была скучной, чтобы я оторвался ото всех секунд на десять и меня

никто не догнал, — рассуждал после квалификации Хелиу. — К сожалению, не всегда получается так, как хочешь".

Старт пилот Penske проиграл Кенни Браку и Тони Канаану. Как оказалось, у Каштру-Невеша вновь сломался дисплей, и он был вынужден "на слух" переключать передачи, когда мотор "упирался" в ограничитель оборотов. Вдобавок к этому бразилец всю гонку не имел ни малейшего представления о том, какое количество топлива находится в его баках: всю информацию он получал по радио из боксов. Главным соперником Хелиу в Мэдисоне стал Канаан, но последнему, даже несмотря на проблемы у соотечественника, так и не удалось выйти на "рубеж атаки". "В третьем и четвертом поворотах он был быстрее меня", — посоветовал Тони, решивший не рисковать сверх меры и просто доезжавший до финиша.

А гонка и правда получилась скучноватой, как того хотел Каштру-Невеш (хотя скучной она была для всех, кроме него самого). Единственный "зрелищный" момент произошел на

40-м круге на пит-лейн и закончился травмой механика (см. верхнее фото). Трогаясь с места после пит-стопа, Брайан Херта получил легкий удар от проезжавшей мимо машины и сбил механика, менявшего колесо на автомобиле Эла Анзера-младшего. Механик получил травму колена и сотрясение мозга.

Благодаря своему второму месту в Мэдисоне Тони Канаан вернул себе лидерство, но теперь оно не столь весомо, как прежде: пилота Andretti Green Racing поджимают де Ферран и Каштру-Невеш на Penske. А наметившееся на предыдущем этапе возвращение Chevrolet приостановилось: в Гейтвее новый мотор был установлен только на машине Бадди Райса, который финишировал 14-м. Хорниш со старым мотором занял шестое место, но при нынешнем накале борьбы в IndyCar даже с новым движком, который все клиенты Chevу должны получить на гонке в Кентукки в середине августа, Сэму будет очень тяжело защитить свой титул чемпиона.

Максим Бордунов



"Спаyderмен" Хелиу в своем репертуаре

Firestone Indy 200

СП	Пилот	Команда	Время
1	4 Ж. де Ферран	Team Penske	1:53'18.439
2	1 С. Диксон	Chip Ganassi Racing	+ 0.132
3	2 Х. Каштру-Невеш	Team Penske	+ 1.172
4	8 Д. Уилдон	Andretti Green Racing	+ 3.782
5	6 А. Баррон	Mo Nunn Racing	+ 4.387

Firestone Indy 400

СП	Пилот	Команда	Время
1	6 А. Баррон	Mo Nunn Racing	2:12'39.441
2	4 С. Хорниш-мл.	Panther Racing	+ 0.012
3	1 Т. Шектер	Chip Ganassi Racing	+ 0.669
4	10 С. Шарп	Kelley Racing	+ 0.711
5	2 С. Диксон	Chip Ganassi Racing	+ 2.328

Emerson Indy 250

СП	Пилот	Команда	Время
1	1 Х. Каштру-Невеш	Team Penske	1:50'52.559
2	3 Т. Канаан	Andretti Green Racing	+ 0.847
3	4 Ж. де Ферран	Team Penske	+ 1.276
4	7 Т. Шектер	Chip Ganassi Racing	+ 2.820
5	12 Д. Уилдон	Andretti Green Racing	+ 4.027

Положение в чемпионате после 11-го этапа

Пилот	Очки
1 Т. Канаан	357
2 Ж. де Ферран	350
3 Х. Каштру-Невеш	347
4 С. Диксон	333
5 К. Брак	268
6 Эл Анзер-мл.	259
7 С. Хорниш-мл.	256
8 Т. Шектер	246
9 С. Шарп	245
10 Т. Такаги	229
11 Б. Райс	190
12 Р. Ясукава	189
13 Г. Рей	177
14 Д. Уилдон	163
15 Ф. Жиаффон	159
16 Р. Бул	156
17 Б. Лазье	156
18 С. Фишер	144
19 А. Баррон	135
20 Б. Херта	134
21 Эй Джей Фойт-IV	132
22 Ж. Лазье	111

Чемпионат мира по ралли



8-й этап: 23.07-27.07.2003

ADAC Rally Deutschland

Дистанция: 1348.58 км/394.72 км – 22 СУ

Пилот	Автомобиль	Время	Личный зачет:
1 С. Лоеб (F)	Citroen Xsara T4	3:46:50.4	Пилот
2 М. Гренхольм (FIN)	Peugeot 206 WRC	+3.6	Очки
3 Р. Бернс (GB)	Peugeot 206 WRC	+19.7	1 Р. Бернс.....49
4 К. Мак-Рей (GB)	Citroen Xsara T4	+31.4	2 К. Сайнс.....44
5 М. Мартин (EE)	Ford Focus WRC	+57.9	3 М. Гренхольм.....38
6 К. Сайнс (E)	Citroen Xsara T4	+138.6	4 П. Сольберг.....38
7 Ф. Доваль (F)	Ford Focus WRC	+148.1	5 С. Лоеб.....37
8 П. Сольберг (N)	Subaru Impreza WRC	+230.2	6 М. Мартин.....37

9-й этап: 06.08-10.08.2003

Neste Rally Finland

Дистанция: 1260.32 км/403.34 км – 23 СУ

Пилот	Автомобиль	Время	Личный зачет:
1 М. Мартин (EE)	Ford Focus WRC	3:21:51.7	Команда
2 П. Сольберг (N)	Subaru Impreza WRC	+58.9	Очки
3 Р. Бернс (GB)	Peugeot 206 WRC	+100.1	1 Peugeot.....101
4 К. Сайнс (E)	Citroen Xsara T4	+159.0	2 Citroen.....97
5 С. Лоеб (F)	Citroen Xsara T4	+248.7	3 Ford.....60
6 Т. Маккинен (FIN)	Subaru Impreza WRC	+325.2	4 Subaru.....60
7 Я. Хуотинен (FIN)	Ford Focus WRC	+422.9	5 Skoda.....20
8 С. Линдхольм (FIN)	Peugeot 206 WRC	+439.5	6 Hyundai.....10

Чемпионат спортивных автомобилей

3-й этап: 29.06.2003

44° Gran Premio Lottaria di Monza

"Аудитором Национале", Монца, Италия

486.612 км/84 круга по 5.793 км (2:30:30.857)

ПП: Я. Ламмерс: 1'41.243, 205.99 км/ч

БК: Я. Ламмерс/Дж. Бош: 1'42.869/20, 202.73 км/ч

Пилоты	Автомобиль/класс	Круги
1 Я. Ламмерс (NL)/Дж. Бош (NL)	Dome S101/SR1	84
2 К. Заварт (NL)/В. Лундберг (ZA)/Ч. Холл (GB)	Ascar/SR1	84
3 К. Фанни (NL)/Ф. Эндрюс (GB)	Lola B2K/10B/SR1	84
4 М. Балди (И)/Ф. Франчони (И)/З. Мацци (И)	R&M/SR1	84
5 Э. Годдард (ZA)/С. Арнольд (GB)	Reynard 675/SR1	80
6 Дж. Стэк (GB)/С. Хиггетт (GB)	Pilbeam MP84/SR2	78

4-й этап: 20.07.2003

Автомотор "Мотопарк Ошверслебен", Ошверслебен, Германия

381.368 км/104 круга по 3.667 км (2:30:29.732)

ПП: Э. Уоллес: 1'18.894, 167.33 км/ч

БК: Х. Симода: 1'21.377/147, 162.22 км/ч

Пилоты	Автомобиль/класс	Круги
1 Э. Уоллес (GB)/Х. Симода (J)	DBA4-03S/SR1	104
2 Я. Ламмерс (NL)/Дж. Бош (NL)	Dome S101/SR1	101
3 Б. Габбани (И)/Ф. Ортис (BO)	Dome S101/SR1	100
4 М. Балди (И)/Ф. Франчони (И)/З. Мацци (И)	R&M/SR1	99
5 П. Перони (И)/М. Савольди (И)	Lucchini SR2002/SR2	93
6 П. Брюно (F)/М. Ростан (F)	Pilbeam MP84/SR2	90

Личный зачет SR1:

Пилот	Очки	Команда	Очки
1 Я. Ламмерс	67	1 Racing for Holland	67
= Дж. Бош	67	2 RN Motorsport	35
3 Б. Габбани, Ф. Ортис и Х. Симода	35	3 Durango	30

Американская серия Ле-Ман

3-й этап: 27.07.2003

Infineon Grand Prix of Sonoma

"Инфинитей Рейсвей", Сонома, Калифорния, США

415.307 км/102 круга по 4.072 км (2:45)

П: 2:45:30.731; 182.01 км/ч; ПП: Б. Лейтцингер: 1'23.085, 176.42 км/ч;

БК: Дж. Уивер: 1'24.229/97, 174.02 км/ч

Пилоты	Автомобиль/класс	Круги
1 Дж. Уивер (GB)/Б. Лейтцингер (USA)	Lola EX257/P675	102
2 Ф. Биела (D)/М. Вернер (D)	Audi R8/P900	102
3 Дж. Херберт (GB)/Ю. Ярвильхто (FIN)	Audi R8/P900	102
4 Д. Тейс (B)/Б. Оберлен (USA)	Dallara P900	102
5 О. Беретта (MC)/Д. Джинетт (USA)	Panoz LMP01/P900	101
6 Д. Саленс (B)/Б. Леуэнбергер (CH)	Lola EX257/P675	101

4-й этап: 03.08.2003

Le Grand Prix de Trois-Rivières

Автомотор "Труа-Ривьер", Труа-Ривьер, Квебек, Канада

413.680 км/169 кругов по 2.448 км (3:00)

П: 3:00:06.726; 137.81 км/ч

ПП: М. Вернер: 57.790, 152.62 км/ч; БК: Ф. Биела/М. Вернер: 59.265, 148.69 км/ч

Пилоты	Автомобиль/класс	Круги
1 Ф. Биела (D)/М. Вернер (D)	Audi R8/P900	169
2 Дж. Херберт (GB)/Ю. Ярвильхто (FIN)	Audi R8/P900	169
3 О. Беретта (MC)/Д. Джинетт (USA)	Panoz LMP01/P900	164
4 О. Гевин (GB)/К. Коллинз (USA)	Corvette C5-R/GTS	162
5 Р. Феллоуз (CDN)/Дж. О'Коннелл (USA)	Corvette C5-R/GTS	162
6 Д. Джинетт (USA)/С. Максвелл (CDN)	Panoz LMP01/P900	162

Личный зачет:

Пилот	Очки	Компания	Очки
1 Ф. Биела	82	1 Audi	86
= М. Вернер	82	2 Panoz	47
3 Ю. Ярвильхто	74	3 Dallara	36

DTM

DTM

6-й этап: 22.06.2003

Автомотор "Донингтон-Парк", Донингтон, Англия, Великобритания

144.828 км/36 кругов по 4.023 км

ПП: Б. Шнайдер: 1'28.206, 164.19 км/ч

БК: Б. Шнайдер: 1'29.640/23, 161.57 км/ч

Пилот	Автомобиль	Время	Личный зачет:
1 Ж. Алези (F)	Mercedes	55:08.354	Пилот
2 Б. Шнайдер (I)	Mercedes	+1.466	Очки
3 М. Экстрем (S)	ABT Audi	+1.841	1 Mercedes.....146
4 М. Феллер (NL)	Mercedes	+4.497	2 Audi (TT-R).....48
5 К. Альберс (NL)	Mercedes	+5.459	3 Opel (Astra V8 Coupe).....42
6 П. Дамберг (GB)	Opel	+24.430	

Личный зачет:

Пилот	Очки
1 Б. Шнайдер	43
2 К. Альберс	40
3 М. Феллер	34
4 П. Дамберг	26
5 Ж. Алези	25

Зачет производителей:

Компания (модель)	Очки
1 Mercedes (CLK-DTM)	144
2 Audi (TT-R)	48
3 Opel (Astra V8 Coupe)	42

Евро Ф-3000



4-й этап: 27.07.2003

Автомотор "Спа-Франкоршам", Бельгия

132.392 км/19 кругов по 6.968 км

ПП: А. Фарфус-мл.: 2'06.260, 198.67 км/ч

БК: А. Фарфус-мл.: 2'09.938, 193.052 км/ч

Пилот	Команда	Время	Личный зачет:
1 А. Фарфус-мл. (BR)	Draco Jr.	19 кругов	Пилот
2 Дж. Нельсон (USA)	John Village	+2.244	Очки
3 Ф. Дель Монте (I)	GP Racing	+11.431	1 А. Фарфус-мл. (BR).....44
4 П. Босс (USA)	John Village	+15.395	2 Дж. Бруни.....30
5 Х. Мелу-мл. (BR)	Uboldi	+17.023	3 М. Грассотто.....19
6 К. Браун (GB)	Traini	+26.697	
НК Р. Русинов (RUS)	GP Racing	HF	

5-й этап: 10.08.2003

Автомотор "Донингтон-Парк", Донингтон, Англия

148.851 км/37 кругов по 4.023 км

ПП: Дж. Бруни: 1'24.139, 182.474 км/ч

БК: С. Хайлфельд: 1'40.425, 144.215 км/ч

Пилот	Команда	Время	Личный зачет:
1 Дж. Бруни (I)	ADM Motorsport	1:05:21.400	Пилот
2 Н. Пасторелли (NL)	Fama	+46.206	Очки
3 А. Фарфус-мл. (BR)	Draco Jr.	+55.532	1 Дж. Бруни.....44
4 Ф. Дель Монте (I)	GP Racing	+117.358	2 Дж. Бруни.....30
5 Р. Русинов (RUS)	GP Racing	+126.913	3 М. Грассотто.....19
6 К. Браун (GB)	Traini	+134.161	

Личный зачет:

Пилот	Очки	Команда	Очки
1 А. Фарфус-мл.	44	1 Draco Jr.	44
2 Дж. Бруни	30	2 ADM Motorsport	30
3 М. Грассотто	19	3 Traini	23

Чемпионат FIA GT

6-й этап: 26-27.07.2003

Автомотор "Спа-Франкоршам", Бельгия

3337.672 км/479 кругов по 6.968 км (24:00'58.410)

ПП: Ф. Голлис: 2'15.718, 184.83 км/ч

БК: В. Боссе: 2'20.270, 178.83 км/ч

Пилоты	Автомобиль/класс	Круги
1 С. Ортелли (MC)/М. Либ (D)/Р. Дюма (F)	Porsche 996GT3-RS/N-GT	479
2 Л. Кампеллари (И)/Ф. Голлис (И)/Л. Бринер (CH)/Э. Кальдерари (CH)	Ferrari 550M/GT	471
3 Г. Роза (И)/А. Каффи (И)/А. Кузза (CH)/Л. Дуиди (I)	Porsche 996GT3-RS/N-GT	470
4 В. Боссе (В)/К. Буш (F)/П. Хьюзмэн (NL)/С. Дюма (F)	Chrysler Viper GTS-R/GT	469
5 Д. де Радиге (В)/К. Моллекенс (В)/П. Лами (P)	Chrysler Viper GTS-R/GT	468
6 П.-И. Корраль (F)/П. Бельмондо (F)/Я. Клэра (F)/Э. Клерико (F)	Chrysler Viper GTS-R/GT	466
7 Р. Пергль (CZ)/Я. Янчи (CZ)/Я. Шредер (F)	Ferrari 360M/N-GT	466
8 Ф. де Симоне (И)/Л. Бурти (BR)/И. Александер (CH)	Ferrari 360M/N-GT	461
НК Н. Фоменко (RUS)/А. Васильев (RUS)/С. Дауди (F)/А. Джонс (GB)	Porsche 996GT3-RS/N-GT	HF

ETCC FIA



11-12-й этапы: 26.07.2003

Автомотор "Спа-Франкоршам", Бельгия

Две гонки по 55.744 км/8 кругов по 6.968 км

ПП: Э. Прайолкс: 1'40.463, 163.23 км/ч

11-й этап:

Пилот	Автомобиль	Время	Личный зачет:
1 Г. Таркуини (I)	Alfa Romeo	20:38.796	Пилот
2 Дж. Моллер (D)	BMW	+0.377	Очки
3 И. Моллер (D)	BMW	+0.699	1 Г. Таркуини.....64
4 Н. Ларини (I)	Alfa Romeo	+1.166	2 И. Моллер.....62
5 Ф. Дельмондари (I)	BMW	+2.199	3 Дж. Моллер.....58
БК: Э. Прайолкс: 2'33.596/5, 162.82 км/ч			

12-й этап:

Пилот	Автомобиль	Время	Личный зачет:
1 Э. Прайолкс (GB)	BMW	20:27.500	Пилот
2 Н. Ларини (I)	Alfa Romeo	+3.729	Очки
3 Дж. Моллер (D)	BMW	+4.141	1 Ф. Монтаньи.....171
4 И. Моллер (D)	BMW	+4.302	2 Ф. Монтаньи (F).....80
5 Р. Кольчако (I)	Alfa Romeo	+11.736	3 Ж.-К. Равье (F).....127
БК: Дж. Моллер: 2'33.651/6, 162.76 км/ч			

Зачет производителей:

Компания (модель)	Очки
1 BMW (320i)	179
2 Alfa Romeo (156 GTa)	144
3 SEAT (Toledo Cupra)	4



Marlboro Masters Ф-3

10.08.2003

Автомотор "Зандфорст", Амстердам, Голландия

107.675 км/25 кругов по 4.307 км

ПП: Н. Пикс-мл.: 1'33.115, 166.52 км/ч

БК: Р. Бриско: 1'35.893/20, 162.03 км/ч

Пилот	Автомобиль	Время	Личный зачет:
1 К. Клин (A)	D F302-M	44:32.801	Пилот
2 Н. Пикс-мл. (BR)	D F303-MH	+0.321	Очки
3 Р. Бриско (AUS)	D F303-O	+3.006	1 Н. Пикс-мл. (BR).....43
4 Н. Ляффер (F)	D F302-R	+9.518	2 Р. Бриско (AUS).....34
5 Дж. Грин (GB)	D F302-MH	+15.138	3 П. Дамберг.....26
6 М. Винкельхук (D)	D F302-M	+15.731	5 Ж. Алези.....25
Примечание: D – Dallara, O – Opel, R – Renault, MH – Mugen Honda, M – Mercedes			

BTCC



13-14-й этапы: 08-09.08.2003

Автомотор "Снеттертон", Корби, Англия

Две гонки по 78.525 км/25 кругов по 3.141 км

ПП: Дж. Томпсон: 1'12.297, 156.40 км/ч

1-я гонка:

Пилот	Автомобиль	Время	Личный зачет:
1 П. О'Нилл (GB)	Vauxhall	34'55.549	Пилот
2 Дж. Томпсон (GB)	Vauxhall	+1.037	Очки
3 И. Моллер (F)	Vauxhall	+2.277	1 П. О'Нилл (GB).....34
4 М. Нил (GB)	Honda	+3.281	2 Дж. Томпсон (GB).....34
5 Э. Рид (GB)	MG	+18.062	3 И. Моллер (F).....136
БК: А. Моррисон: 1'13.466/14, 135.93 км/ч			

2-я гонка:

Пилот	Автомобиль	Время	Личный зачет:
1 М. Нил (GB)	Honda	31'33.337	Пилот
2 А. Моррисон (GB)	Honda	+0.335	Очки
3 Э. Рид (GB)	MG	+3.494	1 М. Нил (GB).....106
4 К. Теркентон (GB)	MG	+3.905	2 Дж. Томпсон (GB).....136
5 Т. Чилтон (GB)	Honda	+5.148	3 И. Моллер (F).....136
БК: М. Нил: 1'13.247/19, 154.39 км/ч			

Зачет производителей:

Компания (модель)	Очки
1 Vauxhall (Astra Coupe)	393
2 Honda (Civic Type-R)	234
3 MG (ZS)	134