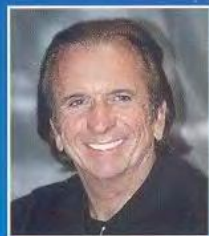




Эмерсон Фиттипальди

Формула-1 70-х была
смертельно опасным занятием.
Эмерсон легко мог умереть.
Но умереть счастливым...



октябрь 2003

WWW.FORMULA-ONE.RU

Шинный скандал

В Ф-1 – осеннее обострение

Легенды не умирают

Автомобили Ф-1 “на пенсии”

Дэвид Култхард

Гонщик, космонавт, вагоновожатый...

Вольфганг фон Трипс

Страшное пророчество

**Первый русский
пилот McLaren!**

Один “День”
Андрея Чуйкина



Фернандо Алонсо

ВЫЗОВ ЧЕМПИОНУ



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

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

Главный редактор
Леонид Ситник
l_sitnik@formula-one.ru
Зам. главного редактора
Борис Мурадов
b_muradov@formula-one.ru

Ответственный редактор
Ольга Кропотова
o_kropotova@formula-one.ru

Технический редактор
Владимир Маккавеев
v_mak@formula-one.ru

Редактор-корректор
Анастасия Кузнецова

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

PR-обеспечение
Владимир Безукладников
pr11@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: 129110, Москва,
ул. Гиляровского, 39
тел.: +7-095-281-0137, 281-9345
факс: +7-095-281-3798

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

Представительства:

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

Отпечатано в Финляндии
FORSSAN KIRJAPAINO OY

Подписано в печать 12.09.2003 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

6 ПАРАД

12 НОВОСТИ

ТЕМА

ШИННЫЙ СКАНДАЛ

20 Узкое место

"расширенного" толкования
В шинной войне наступило осеннее обострение

ГРАН ПРИ

ВЕНГРИЯ

24 Новое платье "королевы"

36 КАЛЕЙДОСКОП

WEST RACE DAY

38 Наш "День"

Русская фамилия на борту McLaren MP4-16!

ГОНКИ ИСТОРИЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ

42 Ф-1 для джентльменов

Шанс стать гонщиком Формулы-1 есть у каждого

48 Все гонщики чемпионатов мира Ф-1

ИНТЕРВЬЮ

ЭМЕРСОН ФИТТИПАЛЬДИ

50 История Эмерсона

Фиттипальди, рассказанная
им самим

"Однажды мне все же довелось побывать на гра-
ни смерти..."

СТИЛЬ ЖИЗНИ

ДЭВИД КУЛТХАРД

60 21 профессия Култхарда

Мундир нью-йоркского копа Дэвиду к лицу...

ФОРМУЛА ВР

66 Топливо для мечты

Одной заправки хватило на целый Гран При...

ИСТОРИЯ

ВОЛЬФГАНГ ФОН ТРИПС

68 In morte vita

Древний родовой девиз оказался для Вольфганга
фон Трипса страшным пророчеством...

ВОЛЬФГАНГ ФОН ТРИПС

74 Старые камни

Небольшой клочок земли дал миру двух величай-
ших немецких пилотов Ф-1...

ТЕХНИКА

НОВИНКИ ГП ВЕНГРИИ

76 Опора на воздух

РУЛЕВОЕ КОЛЕСО

78 Вершина эволюции

Как рулит Ярно Трулли

РУЛЕВОЕ КОЛЕСО

80 Колесо Фортуны

Когда руль просто-таки требует взять себя в руки

БОЛЬШИЕ ГОНКИ

Ф-3000

86 Лучше поздно, чем никогда

CART

88 Тихая победа и громкий юбилей

IRL

90 Война моторов

ЕВРО Ф-3000

94 Вторая лига

МИРОВОЙ АВТОСПОРТ

96 Статистика мирового автоспорта



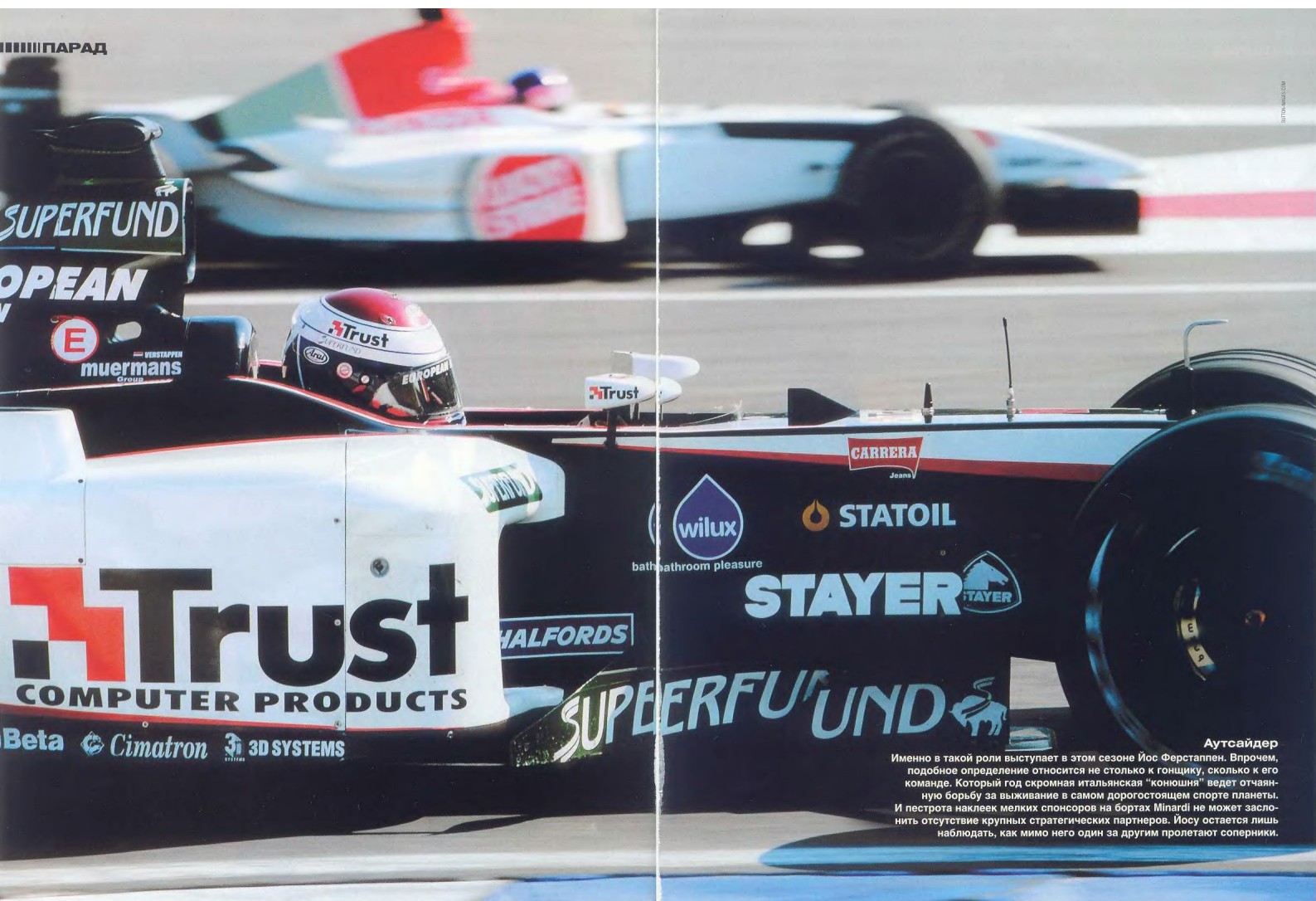
ПАРАД

В грудю обломков

обратились надежды Рубенса Баррикелло на удачный финиш в Венгрии. Опять бразильцу не повезло. На этот раз гонщика подвела подвеска. Инженеры Ferrari, говоря об этой поломке, лишь недоуменно пожимали плечами. Впрочем, авария Баррикелло была эффектным, но далеко не самым ярким и значимым моментом Гран При Венгрии.

(Читайте на стр. 24)

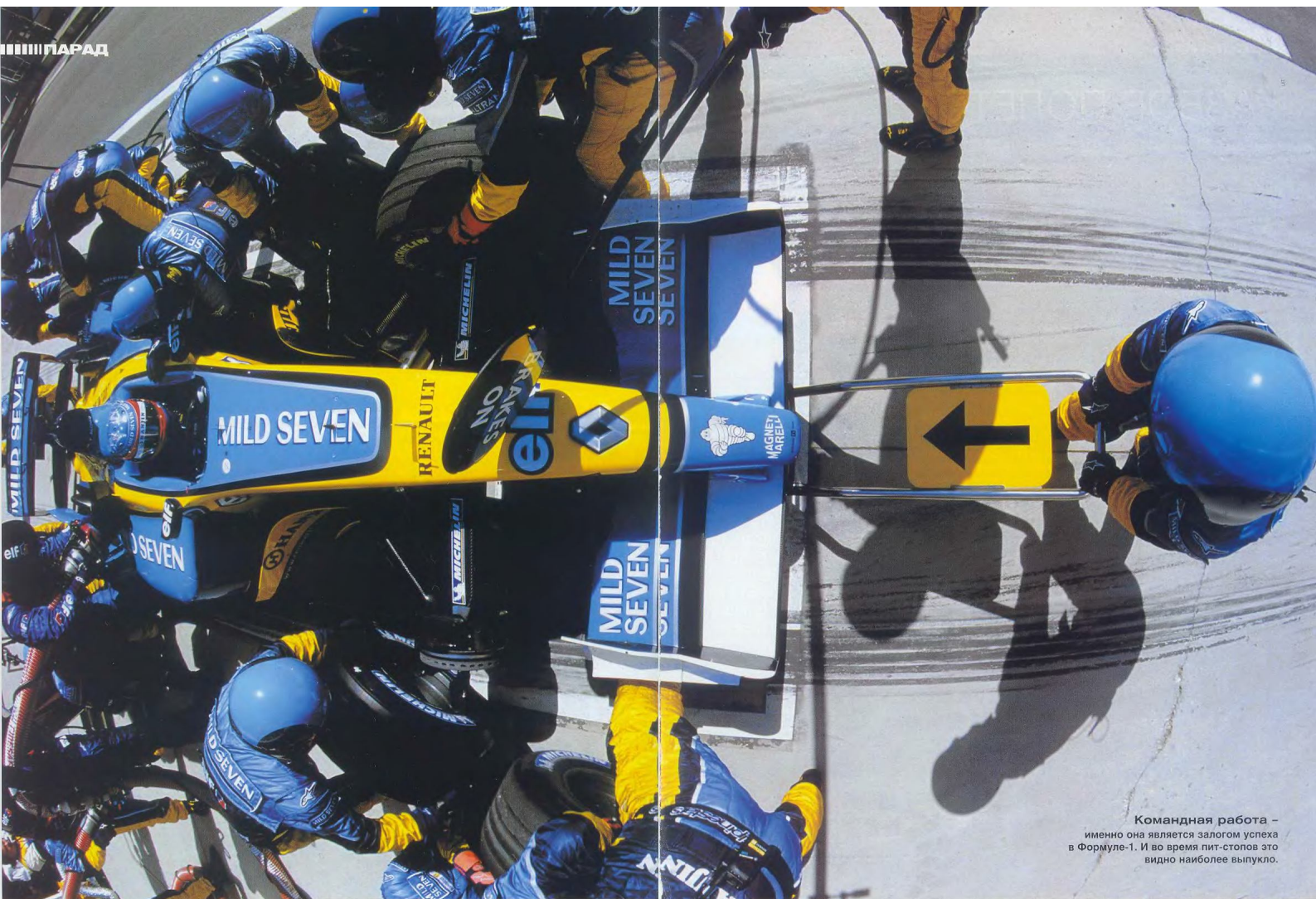




ПАРАД

Аутсайдер

Именно в такой роли выступает в этом сезоне Йос Ферстаппен. Впрочем, подобное определение относится не столько к гонщику, сколько к его команде. Который год скромная итальянская "конюшня" ведет отчаянную борьбу за выживание в самом дорогостоящем спорте планеты. И пестрота наклеек мелких спонсоров на бортах Minardi не может заслонить отсутствие крупных стратегических партнеров. Йосу остается лишь наблюдать, как мимо него один за другим пролетают соперники.



Командная работа –
именно она является залогом успеха
в Формуле-1. И во время пит-стопов это
видно наиболее выпукло.

РАЗБОР ПОЛЕТОВ

Ральф оказался виноват "всего" на 50 тысяч

На неделе перед Гран При Венгрии апелляционный суд Международной автомобильной федерации (FIA) заслушал протест команды Williams, пилот которой Ральф Шумахер был признан виновным в аварии на старте гонки в Германии. Недовольство Williams было связано с двумя фактами: во-первых, судьи сочли Ральфа единственным виновником инцидента, в результате которого сошли с дистанции он сам, Кими Райкконен и Рубенс Баррикелло; во-вторых, штраф — заочное перемещение на 10 позиций вниз на старте следующей гонки — показался команде слишком суровым. Впервые в истории Ф-1 слушания транслировались в прямом эфире немецкой телекомпанией RTL, которая получила разрешение на съемку от Берни Экклстоуна.

Линия защиты Williams была построена на утверждении, что Шумахер не имел возможности осознать угрозу аварии, так как находился впереди Рубенса и Кими. "Они оба были в состоянии принять меры для избежания столкновения", — заявил на слушаниях адвокат команды Эндрю Хантер. — Баррикелло был единственным пилотом, который понимал, что случится авария. Райкконен мог уйти влево. И лишь Ральф Шумахер не мог и предположить, что происходит. При этом судьи полностью сняли ответственность и с Райкконена, и с Баррикелло".

Ральф обратил внимание суда на то, что настигавшие его пилоты McLaren и Ferrari находились в его "слепой зоне", но это не помешало двум другим участникам событий подвергнуть сомнению справедливость позиции Williams. "Я не хотел съезжать с асфальта, с чего вдруг? Это было не в моих интересах", — заявил Райкконен, которому

главный инженер Williams Сэм Майкл по факту посоветовал уйти на покрашенную в зеленый цвет забетонированную обочину. Автомобиль финна получил удар от машины Баррикелло, к которой за мгновение до этого "приложился" Шумахер. "Это не я врезался в Ральфа, а он в меня!" — подчеркнул на слушаниях Рубенс. Тщательное расследование показало, что момент, когда пилот Ferrari почувствовал угрозу аварии и начал тормозить, и момент собственно столкновения разделили всего восемь метров дистанции, которые автомобили преодолели на скорости около 200 км/ч.

В довершение ко всему директор гонки Чарли Уайтинг, с подачи которого, как оказалось, и был наказан Шумахер, заявил, что Ральф не имел права произвольно менять направление движения на том основании, что он не видел соперников. "Он должен был полагаться не только на зеркала заднего вида, но и использовать боковое зрение, ведь это был старт", — добавил Уайтинг.

"Это самый обычный гоночный инцидент, он мог произойти с кем угодно и когда угодно", — настаивал сам Шумахер. — Я буду очень раздосадован, если штраф не отменят".

И суд оправдал надежды Ральфа, хотя и не оправдал его самого: через день было объявлено о том, что перемещение на десять позиций вниз заменено на денежный штраф в 50 тысяч долларов. При этом судьи



"ЭТО НЕ Я ВРЕЗАЛСЯ В РАЛЬФА, А ОН В МЕНЯ!"



"ЭТО САМЫЙ ОБЫЧНЫЙ ГОНОЧНЫЙ ИНЦИДЕНТ"

Гран При Германии были вызваны в Венгрию, чтобы повторно "снять показания" с Баррикелло и Райкконена. Однако бразилец и финн избежали каких-либо санкций, и в итоге единственным виновником аварии так и остался Ральф Шумахер.



"Я НЕ ХОТЕЛ СЪЕЗЖАТЬ С АСФАЛЬТА, С ЧЕГО ВДРУГ? ЭТО БЫЛО НЕ В МОИХ ИНТЕРЕСАХ"



Неудачный денек

Самая серьезная авария Ральфа Шумахера

2 сентября в Монце команды Формулы-1 приступили к тестам после полуторамесячного летнего перерыва. Для большинства пилотов это были самые обычные тесты, а вот Ральф Шумахер, вероятно, считает этот день одним из самых неудачных в своей жизни. С утра Williams немца загорелся на пит-лейн из-за утечки масла. К счастью, пожар удалось быстро потушить, но, как оказалось, это была всего лишь прелюдия.

Под конец заездов Ральф на скорости более 200 км/ч вылетел с трассы в повороте Lesmo, неуправляемая машина неудачно «нырнула» в гравий и совершила несколько «сальто». С места аварии немец был отправлен в больницу, откуда утром следующего дня сбежал вопреки настояниям врачей. Но не обратно на автодром, а к себе домой в Австрию, под присмотр своего личного доктора.

Как сообщила команда Williams, причиной аварии стала поломка подвески заднего левого колеса. «Конюшня» не уточнила, связана ли поломка с агрессивной манерой езды немецкого пилота. Такая версия родилась сама собой после похожей аварии Рубенса Баррикелло на Гран При Венгрии. По другим предположениям, подвеска на машине Ральфа Шумахера могла быть повреждена в результате того самого утреннего пожара.



АВТОМОБИЛЬ ГОДА-2003

2003 АВТОМОБИЛЬ ГОДА В РОССИИ

Месяц до старта

В Формуле-1 лучшим автомобилем считается тот, который выиграл чемпионат мира. В обычной жизни определить лучшую машину гораздо сложнее, но наш журнал дает вам такую возможность. С 1 ноября 2003 по 1 февраля 2004 года пройдет очередной конкурс «Автомобиль года в России», инициатором которого является Издательский дом «Панорама-Медиа». В ноябрьском и декабрьском номерах журнала «Формула» вас ждет анкета конкурса, заполнив которую, вы не только отдадите свой голос за наиболее симпатичные вам модели машин, но и станете участником розыгрыша призов. В этом году главный приз конкурса «Автомобиль года в России» — автомобиль Nissan Micra, предоставленный компанией Nissan, оборудованный высокотехнологичным CD-ресивером Nacamichi CD-400 и акустической системой DLS от компании «Русская игра», устройством мобильной связи hands free и мобильным телефоном Siemens S55 от компании Siemens Mobile и багажником-боксом Thule на крыше.

Официальными спонсорами ежегодной национальной премии «Автомобиль года в России» стали компании Mobil 1 и Siemens Mobile. Помимо «Формулы» анкеты конкурса можно будет найти в журналах «Автопанорама», Men's Health, «Компания» и «Новый век 2000». Информационные спонсоры уникального для России конкурса — телепередача «Автотаргет» и радио «Шансон», Интернет-спонсор — Rambler. Интернет-партнерами конкурса являются сайты auto.ru и formula-one.ru. Официальное представительство конкурса «Автомобиль года в России» в сети Интернет расположено по адресу www.avtomobilgoda.ru, где посетители «всемирной паутины» смогут высказать свое мнение.



КОРОТКО



Renault позеленел

Команда Renault уже несколько месяцев ведет работу над автомобилем образца 2004 года. Все детали машины R24 окрашены в непривычный для Renault зеленый цвет. «Мы сделали их зелеными, чтобы не путать детали на складе», — пояснил технический директор «конюшни» Майк Гаскойн.

Ф-1 едет в Москву

18 октября, через несколько дней после финального Гран При сезона-03 в Японии, команда Renault прибудет в Москву, чтобы провести показательные заезды по улицам российской столицы. Как ожидается, за руль автомобилей R23 сядут и Ярно Трулли, и Фернандо Алонсо.



Каждому свое

Когда полтора года назад Джефф Уиллис (на фото) занял пост технического директора команды BAR, ему пришлось заниматься несколько непривычной работой: известный специалист по аэродинамике был вынужден решать административные вопросы. Этим летом Уиллис закончил переустройство «конюшни» и теперь сможет вернуться к своей любимой конструкторской работе. При этом пост технического директора останется за ним, но повседневным руководством будет заниматься другой человек — Джон Сэвидж.



В Renault все без изменений

Алонсо и Трулли остаются еще на год

Команда Renault официально подтвердила, что в следующем году за нее продолжат выступать Ярно Трулли и Фернандо Алонсо. «Стабильность — это один из ключевых элементов успеха», — подчеркнул президент «конюшни» Патрик Фор. — Поскольку между нашими пилотами сложились прекрасные отношения и команда довольна работой с ними обоими, мы не видим оснований для смены

состава. Для нас это принципиально важный момент именно сейчас, когда мы выходим на высший уровень конкурентоспособности».

До последнего времени оставались сомнения в перспективах Трулли, который проводит нынешний сезон далеко не так результативно, как его молодой напарник Алонсо. «Он очень быстрый и сильный пилот, — дает кредит доверия

итальянскому пилоту шеф команды Флавио Бриаторе. — Ну а Фернандо очень быстро взрослеет как гонщик, он не просто оправдал наши ожидания, но и превзошел их. Мы выполнили и перевыполнили поставленные задачи на нынешний сезон и считаем, что Ярно и Фернандо — это именно те пилоты, которые позволяют нам сделать еще один шаг вперед в следующем году».



Физикелла решил перебраться в Sauber

Но метит итальянец куда выше

Джанкарло Физикелла проведет следующий сезон в составе команды Sauber. Итальянец подписал с «конюшней» Петера Заубера контракт сразу на два года, но при этом не скрывает своих намерений в 2005 году все-таки занять место в одной из топ-команд. «Пожалуй, Sauber — это лучший вариант за исключением трех ведущих команд, — объясняет Физикелла свое решение покинуть Jordan. — Я получил хорошие гарантии своего будущего. Не забывайте о том, какой двигатель стоит на машинах

Sauber: это двигатель Ferrari, что также имеет значение. Мне нужно хорошо провести следующий сезон, показать хорошие результаты. Тогда у меня будет шанс стать пилотом McLaren, Williams или Ferrari».

Хотя Джанкарло, по сути, переходит из одной «частной» команды-середняка в другую, он уверен, что в Sauber его шансы на успех будут выше. «В середине августа я побывал на базе команды в Хинвиле, общение с Петером Заубером и техническим директором Вили Рамп-



фом произвело на меня приятное впечатление, — поделился 30-летний пилот. — Sauber готовится к запуску новой аэродинамической трубы, у команды есть огромный потенциал и люди, способные его раскрыть. Я готов к новому старту».

Турция на подходе

Гран При Турции, похоже, дело решенное

Гран При Турции появится в календаре чемпионата мира Формулы-1 в 2005 году и будет проходить, по крайней мере, в течение семи лет. Как заявил президент Автомобильной федерации страны Мумтаз Тахинкиоглы, контракт уже подписан с "хозяйном" Формулы-1 Берни Экклстоуном. Проведение Гран При

обойдется правительству Турции (а именно оно взяло на себя расходы) в 13,5 миллиона долларов в год: такую сумму Экклстоун будет получать за каждые гастроли своего "большого цирка" в эту страну.

Теперь туркам остается "всего лишь" обзавестись автодромом, строительство которого началось в сентябре близ Стамбула на азиатском берегу. По имеющейся информации, стоимость проекта оценивается в 60 миллионов долларов. Автодром должен быть сдан в эксплуатацию в марте 2005 года. По условиям контракта, если трасса не будет построена в срок, туркам придется заплатить Экклстоуну 25 миллионов долларов штрафа.

Канадцы на грани отчаяния

Экклстоун вызвал волнения в Монреале

Канадцы предпринимают отчаянные попытки сохранить свой этап чемпионата мира. "Хозяин" Формулы-1 Берни Экклстоун заочно отменил монреальскую гонку в 2004 году из-за вступившего в силу в Канаде запрета на рекламу сигарет. Группа предпринимателей из Монреаля провела демонстрацию протеста, в которой принял участие даже мэр города. Владальцы отелей, ресторанов и магазинов считают себя главными пострадавшими, ведь в дни Гран При Канады туристы оставляли в Монреале свыше 70 миллионов долларов. "Берни забирает



наш Гран При и продает его кому-то еще, кто предложил ему больше денег", — убеждены они.

Одно из местных рекламных агентств выпустило 100-тысячным тиражом открытку с текстом "25 лет верности развеялись как дым" на фоне дымящейся сигареты. Теперь любой монреалец, в город которого "большой цирк" исправно приезжал четверть века, может отправить гневное послание ненавистному Берни: адрес его офиса также напечатан на открытке.

Календарь сезона-2004

В начале сентября FIA обнародовала календарь чемпионата мира Ф-1 на 2004 год. Календарь пополнился двумя новыми гонками — в Бахрейне и Китае, а самая заметная перестановка среди старых — переезд финального этапа сезона из Японии в Бразилию.

Дата	Этап	Дата	Этап
7 марта	ГП Австралии	11 июля	ГП Франции*
21 марта	ГП Малайзии	25 июля	ГП Германии
4 апреля	ГП Бахрейна	15 августа	ГП Венгрии
25 апреля	ГП Европы	29 августа	ГП Бельгии
9 мая	ГП Испании	12 сентября	ГП Италии
23 мая	ГП Монако	26 сентября	ГП Китая
6 июня	ГП Сан-Марино	10 октября	ГП Японии
20 июня	ГП США	24 октября	ГП Бразилии
4 июля	ГП Великобритании	* — контракт пока не подписан	

FOSTER'S®

Купи в барах, ресторанах и магазинах города Москвы большую кружку или бутылку пива FOSTER'S

СОТРИ И ПОЛУЧИ ПРИЗ

FOSTER'S L

TEAM UP WITH FOSTER'S AN OFFICIAL SPONSOR OF GRAND PRIX

www.fostersbeer.ru

Адрес магазина "RIP CURL": ул. Заморонова, д. 40

КОРОТКО



McLaren нужен Монтоя

В 2005 году Хуан-Пабло Монтоя станет пилотом McLaren. Этот "прогноз" может претендовать на звание самого популярного слуха сезона-03. Да, Рону Деннису не удалось "выкупить" колумбийца у команды Williams, с которой у того контракт до конца следующего года. Но поговаривают, что Монтоя уже подписал с McLaren некий договор, касающийся сезона-05.

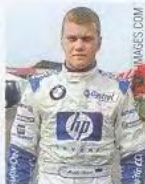


Остудить пыл

Кими Райкконен нашел отличный способ остыть от жаркой борьбы в чемпионате мира Ф-1 – надел коньки и вышел на лед. В августе финн принял участие в матче звезд словацкого хоккея в Братиславе. "Я давно не играл в хоккей, ребята невероятно быстры, – поделился впечатлениями Кими. – К счастью, они оказались дружелюбными парнями". По ходу матча у Райкконена были две возможности забить гол, но он не смог использовать ни одну из них.

Williams берет эстонца

Эстонец Марко Асмер, который летом участвовал в тестах Williams, стал одним из штатных испытателей команды. С 19-летним Асмером подписан контракт до конца нынешнего сезона с возможностью продления на 2004 год.



Култхард пошел на рекорд

Дэвид продолжит выступать за McLaren

Несмотря на ходившие практически с начала сезона слухи об уходе Дэвида Култхарда из команды McLaren, "серебряные стрелы" все-таки продлили контракт с шотландским пилотом еще на год. Для Дэвида сезон-04 будет рекордным девятым в составе McLaren. Однако, как намекнул руководитель команды Рон Деннис, Култхарда оставили не столько за его успехи (которые в этом году весьма скромны), сколько за неимением достойной альтернативы.

"Нам нужны лучшие гонщики из имеющихся, и мы считаем, что добились этой цели, – подчеркнул Деннис. – Дэвид и Кими – это сильная комбинация".

В словах "лучшие гонщики из имеющихся", если перевести их с "дипломатического" языка, нетрудно заметить сожаление шефа McLaren о том, что ему так и не удалось переманить из Williams Хуана-Пабло Монтою. Пока не удалось...

Искупил вину

Религиозный фанатик вновь на свободе

В начале сентября хулиган, избежавший на трассу во время гонки на Гран При Великобритании, отпущен на свободу. 56-летний религиозный фанатик Корнелиус Хоран провел под стражей без малого полтора месяца,



дожидаясь решения суда. В итоге суд Нортгэмптона приговорил Хорана к двум месяцам тюремного заключения за проникновение на закрытую территорию с отягчающими обстоятельствами. Однако Хоран тут

же был отпущен на свободу, так как уже отсидел большую часть этого срока.

Несмотря на риск, которому он подверг жизнь гонщиков и самого себя, Хоран ничуть не раскаивается в содеянном. Выйти на трассу британец, по его собственным словам, решил после того, как увидел открытую калитку в заборе. "Это был знак Бога, Бог оберегал меня", – говорит он. Что примечательно, психиатрическая экспертиза признала Хорана психически здоровым. Иначе вместо тюремной камеры он был бы помещен в лечебницу, и на куда более длительный срок, чем два месяца.

Ферман был под надежной защитой

Технология безопасности в действии

Ральф Ферман избежал серьезных травм в аварии на субботней тренировке перед Гран При Венгрии благодаря мягкому вкладышу вокруг кромки кокпита и устройству защиты головы

и шеи HANS. По мнению "главврача" Формулы-1 Сиди Уоткинса, без этих приспособлений удар на скорости около 200 км/ч и мгновенная перегрузка до 46g, которую испытал гонщик, могли бы привести к весьма печальным последствиям для его здоровья. Ральф же отделался сотрясением мозга, а также ушибом стопы, из-за которого в воскресенье ему пришлось вернуться в паддок из больницы на костылях.

Из-за этого самого ушиба Ферман решил не участвовать в тестах в Монце на первой неделе сентября. Пилот Jordan предпочел отдохнуть, чтобы полностью восстановиться к гонке в Италии.





И грянул “Гром”

Пол Стоддарт разбивает Minardi

В августе команда Minardi в третий раз провела свой ежегодный автоспортивный праздник “Гром”, который на этот раз грянул не в Донингтон-парке, а на овале в Рокинге. Гвоздем программы стали, естественно, заезды на двухместных автомобилях Ф-1 Minardi. Победителем в 10-крупной гонке вышел Йос Ферстаппен, пассажиром которого был лидер музыкальной группы Jamiroquai Джей-Кей. “Мне было невероятно приятно стоять на подиуме и слушать голландский гимн, — ликовав Ферстаппен после победы. — Жаль, что это был не настоя-

щий Гран При”. Уик-энд в Рокинге выдался для Йоса богатым на приятные мгновения: перед гонкой он прокатил на двухместной машине Ф-1 свою жену Софи (кстати, бывшую чемпионку Бельгии по картингу). А вот руководителя Minardi Пола Стоддарта преследовали неприятности. Сначала австралиец во время показательных заездов разбил Minardi образца 2001 года о стену. А в гонке с пассажирами на его “двухместке” отказали тормоза, и ему пришлось все десять кругов тормозить двигателем, безнадежно проигрывая соперникам.

Провинция бьет столицы

“Большой босс” из России

Вот уже на протяжении четырех лет наш журнал совместно с табачной компанией Philip Morris, титульным спонсором Scuderia Ferrari, проводит розыгрыш самого популярного среди поклонников Формулы-1 конкурса Команда-мечта, главным призом которого является поездка на один из этапов чемпионата мира Ф-1. Примечательно, что в отличие от остальных наших конкурсов, победы в которых достаются в основном представителям Москвы или Санкт-Пе-



тербурга, в Команде-мечте провинциальные “тим-менеджеры” еще ни разу не отдали пальму первенства выходцам из двух столиц. Не нарушил традицию и прошлый сезон, победа в котором осталась за 17-летним представителем Твери Ильей Вяхириным, ставшим в минувшем августе гостем очередного Гран При Венгрии и получившим возможность своими глазами понаблюдать за работой “коллег”-боссов реальных команд “большого цирка”.

F FOSTER'S®

2

Получи карточку
с призовым
номером
или найди его
на бутылке



TEAM UP WITH FOSTER'S AN OFFICIAL
SPONSOR OF GRAND PRIX

www.fostersbeer.ru

Формула

Golf Digest

Спорт

ВИДЕО ПРОКАТ

RIP CURL

Адрес магазина "RIP CURL":
ул. Заморенова, д. 40

КОРОТКО



Михаэль сдает позиции

Неудачи Михаэля Шумахера из разряда случайностей переходят в обыденное явление. По крайней мере, такой вывод сделали для себя британские букмекеры. Перед Гран При Венгрии их фаворитом впервые за три года был не Михаэль, а Хуан-Пабло Монтойя.



Не слишком лестное сравнение

Колесо, оторвавшееся у Ferrari Рубенса Баррикелло в Венгрии, стало настоящей красной тряпкой для эмоциональной итальянской прессы. Безжалостнее всех выступила газета La Repubblica, сравнившая Ferrari F2003-GA с восточногерманской малолитражкой Trabant, которая прославилась своей дотопностью. «На наших глазах машина Баррикелло развалилась, как какой-то Trabant», — написала газета.

Одиночество фаворита

Если раньше привилегированное положение Ferrari среди клиентов шинной компании Bridgestone приносило команде пользу, то в этом году — вред. «У Bridgestone всегда был только один основной ориентир — мы, — говорит шеф Scuderia Жан Тодт. — А у Michelin есть сразу несколько команд, по выступлениям которых они могут судить о конкурентоспособности своих шин».



Миллионы Шумахера

Мистер \$750 млн

Американский журнал Fortune, знаменитый своими рейтингами богатейших, подсчитал состояние Михаэля Шумахера. Как утверждает издание, богатство пятикратного чемпиона мира Формулы-1 равняется 750 миллионам долларов. С таким состоянием 34-летний немец занимает 16-е место среди самых богатых людей Земли возрастом до 40 лет.



Русинов достоин быть в Ф-1

Так считает Вячеслав Фетисов

Председатель Госкомспорта России Вячеслав Фетисов считает, что у Романа Русинова наиболее предпочтительные шансы стать первым представителем нашей страны в чемпионате мира Ф-1. «Роман сможет защищать цвета российского флага в Ф-1», — уверен бывший хоккеист, ведомство которого оказывает поддержку молодому пилоту. Фетисов заявил об этом на Московском международном автосалоне, который он посетил специально для встречи с Русиновым. Гонимый автомобиль россиянина, выступающего в европейском чемпионате Формулы-3000, был выставлен на одном из стендов автосалона.

Подробнее об автосалоне читайте в журнале «Автопанорама» И.Д. «Панорама-Медиа».

Петров готов идти дальше

От Формулы-Renault до Формулы-3000

В августе 18-летний российский гонщик Виталий Петров, выступающий в Формуле-Renault, сел за руль Lola T99/50 европейской Формулы-3000. На проходивших близ Венеции тестах гонщик из Выборга про-

демонстрировал прекрасное владение машиной, которая по мощности в два раза превосходит его нынешний боевой автомобиль. «Пожалуй, Формула-

Renault становится для Виталия маловата», — говорят в команде Euroopen, за которую гоняется Петров.



Возрождение традиций

Прошлое и будущее российского автоспорта

В октябре исполняется год возрожденному Санкт-Петербургскому автомобильному клубу (СПАК), который развивает традиции автоспорта, заложенные еще в дореволюционной России. Возглавляемая известным активистом автомобильного спорта Гарри Артеевым организация располагается в городе Пушкин (Царское село) в том же здании, что и сто лет назад. Силами Клуба установлена стела памяти дореволюционным пилотам, защищавшим честь России на гоночных трассах до 1917 года. Но не только прошлым живет СПАК: возрождаются регуляр-



ные Верстовые гонки на Волховском шоссе, а в перспективе клуб должен войти в автоспортивный комплекс с трассой Формулы-1 под Петербургом. На базе клуба планируется создать большой учебный центр, включающий школу высшего водительского мастерства и школу подготовки гонщиков.



Правила 24-часовой гонки в Ле-Мане запрещают выходить на старт экипажам, состоящим менее чем из трех человек. У московского суточного картинг-марафона, который прошел на картодроме "Серебряный дождь" в Крылатском уже во второй раз, таких ограничений нет, и два любителя острых ощущений – Юрий Колобов и Алексей Мочанов – решили вдвоем преодолеть всю дистан-

Другие 24 часа

Картинг на выносливость

цию! Свой дуэт они назвали "Тупой и еще тупее. Счастливый конец". Но первой на финише оказалась команда любителей прокатного картинга, пробившихся на старт через квалификационное сито. На верхнюю ступень пьедестала поднялись Андрей Набока, Александр Желтов, Кирилл Иванов, Даниил Мове и Кирилл Павлов. А организаторы гонки уже подумывают об увеличении дистанции вдвое.

Direct Mail

Панорама-Медиа издательский дом

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

Информация по телефону: 449-0220

F FOSTER'S®

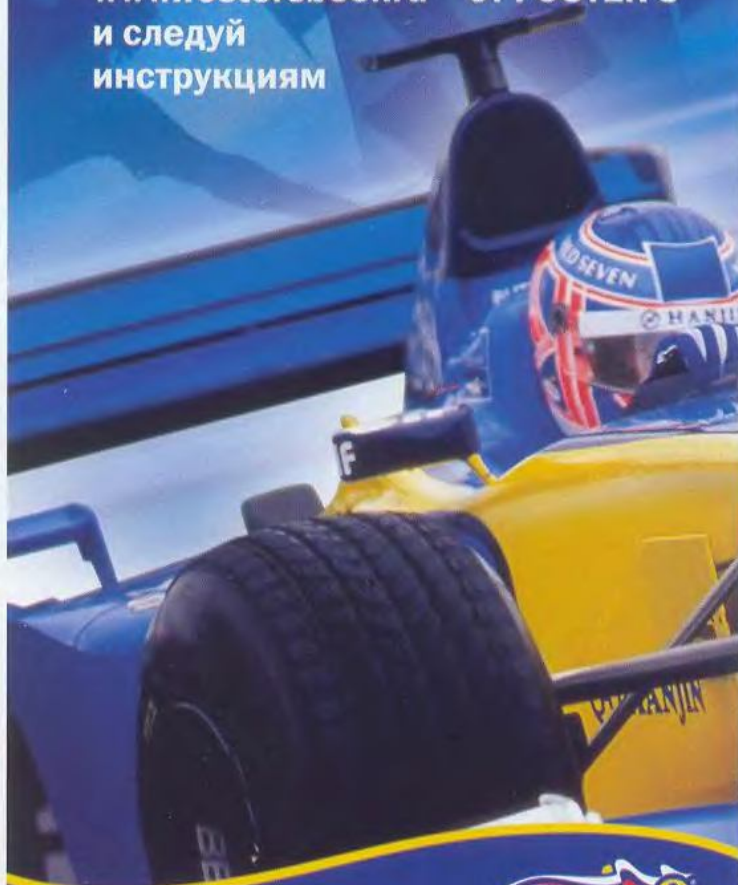


3

Зайди на сайт
www.fostersbeer.ru
и следуй
инструкциям

4

Получи приз
от FOSTER'S



TEAM UP WITH FOSTER'S AN OFFICIAL
SPONSOR OF GRAND PRIX

www.fostersbeer.ru

Формула

Golf Digest

Спорт

ВИДЕО ПРОКАТ

RIP CURL

Адрес магазина "RIP CURL":
ул. Заморонова, д. 40

УЗКОЕ МЕСТО "РАСШИРЕННОГО" ТОЛКОВАНИЯ



ПРОТИВОСТОЯНИЕ ШИННЫХ КОМПАНИЙ MICHELIN И BRIDGESTONE СТАЛО ОДНОЙ ИЗ ГЛАВНЫХ ИНТРИГ СЕЗОНА-03. ПОЭТОМУ НЕ УДИВИТЕЛЬНО, ЧТО В САМЫЙ НАПРЯЖЕННЫЙ МОМЕНТ ЧЕМПИОНАТА ЭТА ИНТРИГА ОБЕРНУЛАСЬ СКАНДАЛОМ

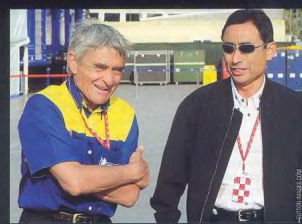
Через несколько дней после ГП Венгрии команды, использующие резину Michelin, получили от Международной автомобильной федерации (FIA) уведомление о том, что отныне ширина передних шин будет измеряться не только до старта, но и после финиша. Автором взыскания "лагерь" Michelin письма стал директор гонок Чарли Уайтинг. А "наводку" ему дала, естественно, Ferrari, чьи покрышки Bridgestone в большинстве гонок нынешнего сезона оказывались слабее продукции Michelin. Пытаясь наверстать отставание от конкурентов, японские шинники не только совершенствовали свои покрышки, но и в полном соответствии с правилами Ф-1 — искали, где же Michelin жульничает. В Будеапеште эти поиски наконец дали результат: после гонки некий фотограф-японец,

видимо, движимый патристическими чувствами, принес в моторхуи Bridgestone разоблачительные фотографии. Как утверждается, на них было невооруженным глазом видно, что изношенные шины Michelin гораздо шире, чем новые. Bridgestone и Ferrari решили не затевать скандала прямо на "Хунгароринге", а обратились к FIA за разъяснениями. Пункт "С" статьи 77 Спортивного регламента Формулы-1 в частности гласит: "Ширина протектора передних шин не должна превышать 270 мм. <...> Соответствующие измерения производятся на установленной на колесный диск шине при давлении 1,4 атмосферы". О том, когда именно производится эти измерения — до установки колеса на машину, после этого или после того как покрышка спускается в утиль, — прави-

ла умалчивают. Этой лазейкой и воспользовались в Michelin. Вот как объясняет секрет "расширяющихся" французских покрышек технический директор Ferrari Росс Браун: "Все дело в конструкции боковых стенок: в верхней части они имеют ступеньку, отделяющую протектор от основной части шины. Достаточно проехать несколько кругов, чтобы эта ступенька стерлась, и в результате протектор становится шире. По нашим расчетам, ширина покрышки увеличивалась на 10–15% и выходила за дозволенные рамки". В чем же преимущество более широких передних покрышек? "Машина увереннее поворачивает, лучше держит траекторию в поворотах, можно использовать более мягкую резину", — поясняет Браун. Именно этим и объясняется сенсационное

отставание Ferrari на медленном "Хунгароринге". "Мы долго гадали, почему в Williams так часто не меняли передние колеса на пит-стопах, — говорит Браун. — Они просто ездили на шинах, на которых ездить нельзя". Если для Брауна, Ferrari и Bridgestone все было очевидно, то в противоположном "лагере" царил полное недоумение. Или, что более вероятно, там изображали полное недоумение. "Мы не видим четкого критерия для измерения "пятна контакта", ведь в процессе движения покрышка контактирует, например, с бордюрами, и этот контакт происходит на уровне середины ее вертикальной стенки, — рассуждали в Michelin. — Между прочим, FIA в письменной форме признала наши передние шины "соответствующими регламенту Формулы-1". Мы используем одни и те же формы для изготовления покрышек с 2001 года". Спортивный директор Michelin Пьер Дюпаске был более прямоли-

неен: "Они хотят, чтобы мы сделали новые шины? К Гран При Италии? Но это невозможно! На следующий год — пожалуйста. Но сейчас — никак. С таким же успехом они могли бы попросить команды за неделю сделать двигатель меньшего объема". Но бравурные заявления француз были не более чем блефом. С "расширяющимися" покрышками все "милешниковские" команды рисковали быть дисквалифицированными за нарушение регламента. И Michelin пришлось отправить в утиль уже изготовленные покрышки для тестов в Монце на первой неделе сентября и в спешном порядке делать новые, более узкие. В Клермон-Ферране так спешили, что даже не стали наносить на шины свои логотипы: в Монце на автомобилях McLaren, Williams, Renault, Jaguar и Toyota стояли "безымянные" покрышки. Надо сказать, что команды в сложившейся ситуации продемонстрировали удивительное спокойствие,



На войне как на войне. Шеф спортивного отделения Michelin, руководивший наступлением бравого Бибендуме в Ф-1, решил предпринять обходной маневр. Однако Хироси Ясукава, директор Bridgestone Motorsport, тоже не даром ест свой хлеб. И ответный удар японцы не заждались себя ждать. На шинной войне судят и победителей

полностью доверившись Michelin. И французские шинники не подкачали: по утверждениям представителей Williams и Renault, узкие передние покрышки оказались даже чуть лучше прежних, широких. Правда, лучшее время по итогам четырехдневных тестов все-таки показал Михайл Шумахер на "обутой" в Bridgestone Ferrari. Но "лагерь" Michelin больше волновали не результаты тестов, а то, соответствуют ли новые шины требованиям регламента и можно ли их использовать в гонках. Чтобы выяснить это, шеф McLaren Рон Деннис пригласил на базу команды в Уокинге своего коллегу Фрэнка Уильямса, представителя Michelin и всеполющего Чарли Уайтинга. Последнему были предъявлены две покрышки Michelin: абсолютно новая и прошедшая





“Сборная команда Michelin” в 2003 году не раз доказывала свое превосходство над соперниками из лагеря Bridgestone. Возможно, теперь стало известно, за счет чего это было достигнуто

При равенстве сил шинный фактор начинает играть решающую роль в автогонках. Именно поэтому маленькие хитрости, придуманные подопечными Пьера Дюпаскье, произвели столь большой эффект

солидный километраж на тестах в Монце. Тщательно изучив новую модель шин, эксперты FIA вынесли положительный вердикт: “Они будут соответствовать регламенту и до, и после использования. Мы считаем это дело закрытым, чемпионат может продолжаться с равными условиями для всех команд”.

То есть, до этого условия были не равными? – удивится сторонний наблюдатель. Однозначного ответа на этот вопрос не существует, как не существует в реальной жизни абсолютно белого и абсолютно черного цветов. На первый взгляд, Michelin действительно использовала шины, не совсем соответствующие требованиям регламента. Но ведь в регламенте имеется явная лазейка: о процедуре измерения ширины покрышек там нет ни слова. В современной Формуле-1 умение изобретательно и с выгодой для себя интерпретировать положения строгих правил – один из способов добиться успеха, и

способ вполне законный. “Жаль, что команды, использующие покрышки Michelin, не проконсультировались с нами, как только узнали об увеличении ширины протектора по мере износа”, – несколько наивно говорит FIA. Конечно, в “лагере” Michelin вряд ли признаются, что сознательно сделали такие “хитрые” шины, – зачем брать вину на себя в столь щекотливой ситуации? Тем более что если подходить к вопросу неформально, то виновата в происшедшем и Федерация, из-под пера которой вышел регламент.

Теоретически у Ferrari аж до 30 ноября есть возможность опротестовать результаты всех прошедших гонок на том основании, что “мишленовские” команды использовали запрещенные шины. Но, во-первых, в самой FIA признают, что найти хоть какие-нибудь реальные улики будет крайне сложно. Во-вторых, если Ferrari таким образом надеется выиграть чемпионат, то это будет, наверное, не самый эффективно завоеванный титул в истории “королевы автоспорта”. “Если мы начнем переиначивать результаты прошедших гонок, то собственными руками уничтожим репутацию всей Формулы-1”, – убежден технический директор Williams Патрик Хед. Впрочем, он в этом споре лицо явно заинтересованное.

Максим Бордунов



Куда смотрела Ferrari?

Вся эта история заставляет задаться еще одним очевидным вопросом: а почему же Bridgestone не сделала для Ferrari такие же “расширяющиеся” шины? Считается, что аэродинамика автомобиля F2003-GA просчитана и оптимизирована гораздо тщательнее, чем у “мишленовских” команд. “Рисуя” эту машину, конструкторы Scuderia решили сделать передние колеса узкими, чтобы снизить сопротивление воздуха и упорядочить воздушные потоки. По некоторым данным, ширина передних покрышек Bridgestone в этом году составляет всего 220 мм, в то время как Michelin использовала отпущенные регламентом 270 мм по максимуму. И даже чуть больше.



ГРАН ПРИ
Венгрия

Новое платье "королевы"

Когда то, чего мы очень долго ждем, наконец приходит, оно кажется полней неожиданностью.
Марк Твен



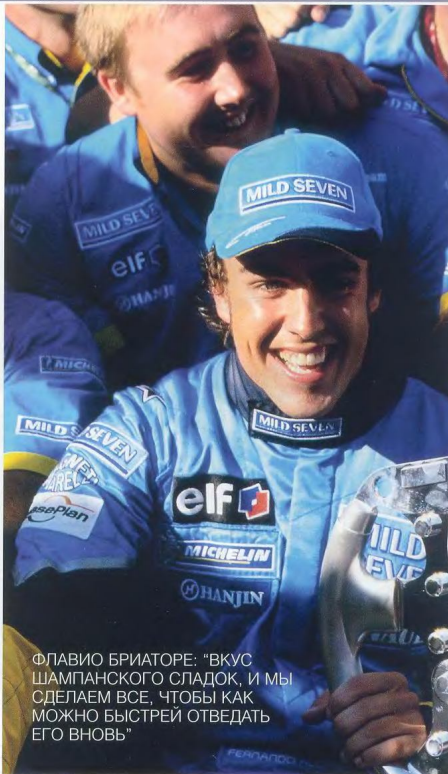
То, что чемпионат-2003 получится самым увлекательным за последние годы, не вызвало сомнений уже в июне, когда в борьбу за лидерство между Ferrari и McLaren ввязалась вставшая из весеннего пепла Williams. Но до последнего момента вряд ли кто мог до конца поверить, что пружина интриги закружится столь туго за три этапа до финиша трех претендентов на титул из трех разных команд разделит всего по одному очку. Мы уже привыкли к предсказуемым гонкам последних лет, почивая за счастье увидеть хоть какое-то поробие борьбы за титул. И вот то, чего мы так долго ждали и уже отчаялись дожидаться, свершилось! Ф-1 словно предстала перед нами в новом ярком наряде, подарив потрясающий чемпионат, который может поспорить даже с самым драматическим в истории сезоне-82. Не символично ли, что именно ГП Венгрии – традиционно самый скучный этап первенства – столь лихо обострил интригу, что стал едва ли не самым блестящим уик-эндом нового платья "королевы автоспорта", возведя на высшую ступень пьедестала восьмого в этом году и самого молодого в истории Ф-1 победителя Гран При.

"Хунгароринг" меняет облик

Традиционный трехнедельный перерыв, разделяющий гонки в Хоккенхайме и Мадзороде, команды обычно проводят на солнечных пляжах. Однако на этот раз многим было не до летних каникул. И в Ferrari, и в Williams, и в McLaren прекрасно понимали, что венгерский этап может стать решающим в схватке за титул, а потому, несмотря на запрет тестов, короткий отпуск на этот раз получили лишь некоторые административные работники команд. Гонщики же бригады трудятся не покладая рук. А в Мадзороде работа не затихала даже в выходные. Пилотам, правда, предоставили такую возможность передохнуть накануне решающих битв – в условиях вето на испытания толку от них на заводе все равно было мало. Монтя улетел в Майами, Райкконен же и Михаэль Шумахер остались в Европе, провели несколько дней с родными, а затем один отправился гонять шайбу, а другой – мяч. Финн в ходе визита в Братиславу принял участие в хоккейном матче против сборной "звезд Словакии", а Шуми наведывался в Турин, чтобы потренироваться с игроками "Ювентуса". Все трое претендентов на титул остались довольны своими отпусками и приехали в Будапешт заметно отдохнувшими и в отличном расположении духа.

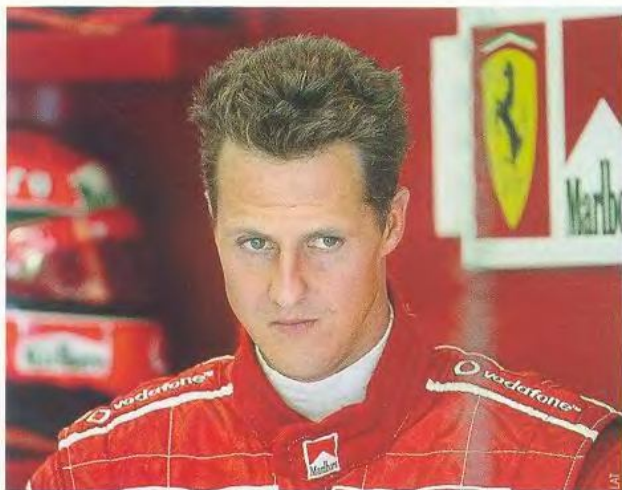
Славящаяся своей ночной жизнью венгерская столица давно стала одним из любимых городов обитателей paddock Ф-1, даже несмотря на то, что почти каждый год с кем-нибудь из пилотов или механиков здесь случаются разные истории. В прошлом году, к примеру, отличился Томаш Энже и Михаэль Шумахер. Чех, как вы помните, "отдыхал" в одном из ночных клубов, надышался марихуаной, что стоило ему титула в Ф-3000. Немец же, решив по дороге в аэропорт самостоятельно осмотреть красоты Будапешта, попросту заблудился в незнакомом городе и лишь благодаря помощи местных фанатов достиг таки конечной точки своего путешествия. В этом году, впрочем, пилотам уже не до созерцания архитектурных красот замечательного города. Им предстояло оценить новую архитектуру заметно перестроенной трассы.

Первое, что бросалось в глаза при знакомстве с новым "Хунгарорингом", его обновленная инфраструктура. Расширенная площадь автодрома, вентры основательно проросли, окрестные заросли, неопытный бурелом вдоль ведущей к трассе дороги скрылся за ограждением, а пыльные прежде парковки были заасфальтированы. Благодаря этому автодром приобрел более аккуратный вид, но, по признанию некоторых "ветеранов" Ф-1, утратил известный восточно-европейский колорит, отличавший первого выезда из-за "железного занавеса". Еще большие изменения коснулись самого кольца. Вместо порядком поднадревшей пилотам "эски" 12-го поворота теперь появился тривиальный 90-градусный изгиб, что вызвало неописуемый восторг Дэвида Култхарда, на протяжении последних лет регулярно

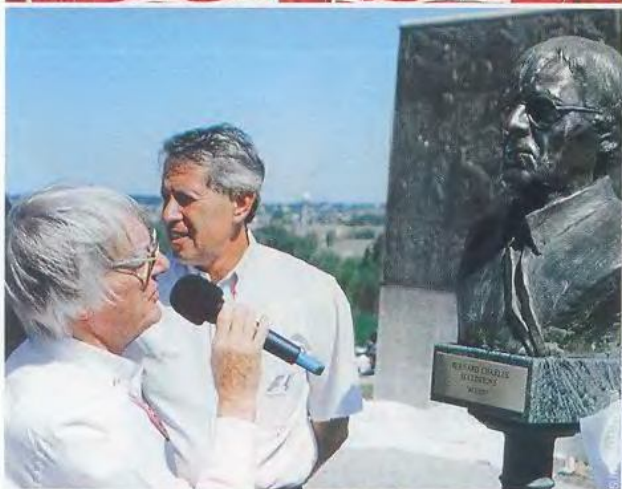


ФЛАВИО БРИАТОРЕ: "ВКУС ШАМПАНСКОГО СЛАДОК, И МЫ СДЕЛАЕМ ВСЕ, ЧТОБЫ КАК МОЖНО БЫСТРЕЙ ОТВЕДАТЬ ЕГО ВНОВЬ"





В последние месяцы у Красного Барона все меньше поводов для радости. Еще никогда его блестящую карьеру не омрачала столь широкая полоса неудач



Организаторы ГП Венгрии при каждом удобном случае пытаются продемонстрировать Экклстоуна свое безмерное почтение. Впрочем, идея Аллеи гоночной славы, которой нет больше ни на одной другой трассе, бесспорно, удачная находка мадьяров



Вопреки ожиданиям, три основных претендента на титул в пятницу не блистали. Перетормозив в "зске", Монтойя не сумел подняться выше восьмого места. М. Шумахер же с Райкконеном выступили еще хуже. Первую скрипку в этот день исполнил Трулли, выигравший квалификацию, а на тренировке уступивший лишь Панису



разбивавшего машину о высокие бордюры злосчастной "эски". Но самое главное – была на 202 метра увеличена стартовая прямая и заметно уменьшен радиус первого поворота, что, по задумке проектировщиков, должно было упростить обгоны на этой традиционно самой узкой и грязной трассе чемпионата. Нововведения, и в первую очередь – удлинившаяся стартовая прямая, на которой машины Ф-1 теперь вместо семи могут идти на полном газу целых 10 секунд, увеличили время прохождения круга более чем на 6 секунд и сделали трассу примерно на 5 км/ч быстрее. Команды немного уменьшили углы атаки антикрыльев, но это не сильно облегчило дыхание моторов. "Угол атаки переднего антикрыла здесь по-прежнему довольно велик, что затрудняет приток воздуха для охлаждения двигателя, и в целях нейтрализации этого фактора нам даже пришлось немного изменить систему охлаждения", – озвучил общие проблемы главный инженер Renault Пэт Симондс.

Вторым фактором, который, безусловно, волновал почти все команды, был "резиновый вопрос". Причем даже не столько выбор конкретного типа шин – лишнее топливо на борту приводило к большим потерям времени на круге, и было ясно, что почти все команды пойдут на три пит-стопа, а это при достаточно мягком и малоабразивном асфальте "Хунгароринга" позволяло не слишком заботиться об износе, – сколько вопрос, сумеет ли Bridgestone догнать Michelin. Обе компании подготовили к венгерскому этапу по новому мягкому составу резины, но, учитывая запрет на испытания, в пaddock мало кто верил, что японцы смогли добиться значительного прогресса. Хотя слабая абразивность полотна и не столь удушающая жара, как в Германии, все-таки внушали клиентам Bridgestone некоторые надежды. "Обычная температура трассы здесь около 40 °C, так что резина будет просто стираться, а не пузыриться от перегрева, как это было в Хоккенхайме", – утверждал тот же Симондс.

Подарки для Берни

По традиции последних лет все еще опасавшиеся отмены своего этапа мадьярские чиновники не поленились накануне Гран При сделать очередной реверанс в сторону "серого кардинала" Ф-1. Поскольку улица, названная его именем, и высший венгерский орден у Экклстоуна уже есть, на этот раз они отлили Берни в бронзе и установили его бюст в начале новой Аллеи славы у входа на автодром, где стоят памятники всем чемпионам мира Ф-1. Берни, самолично открывавшего мемориал, столь явное заискивание, похоже, уже начало несколько смущать, поэтому, поблагодарив радушных хозяев, он постарался перевести все в шутку, заметив, что венгры сделали его слишком высоким. В подтверждение своих слов Экклстоун под дружный хохот даже попытался допрыгнуть до макушки своего бронзового двойника, но тщетно. Лучшим же подарком как для Берни, так и для всей Формулы-1 все-таки стала новая трасса, впервые в истории Гран При Венгрии дававшая надежду на увлекательную гонку.

Единственное, от чего так и не смогли избавиться венгры, так это от наносимой с холмов пыли, так что во время пятничных тестов четверке команд во главе с Renault пришлось изрядно помучиться, пока асфальт не расчистился. Всем трем пилотам французской "конюшни" при этом удалось в итоге показать лучшее время. Но даже когда на свободной тренировке, а затем и на пятничной квалификации Трулли опередил всех представителей трех топ-команд, а пропустивший из-за отказа мотора большую часть тренировки Алонсо выдал в первой квалификации шестое время, это никого особо не насторожило. В Ф-1 уже стали привыкать к периодическим успехам пилотов Renault на тренировках, но большинство бы-

ли уверены, что суббота все расставит по местам и борьба за поул развернется между теми, кому он на этой трассе нужнее всего, — претендентами на титул.

Однако первая же субботняя тренировка, которую, кстати, выиграл Алонсо, заставила на несколько часов забыть и об успехах Renault, и о напряжении в чемпионате. На 15-й минуте в самую серьезную в истории «Хунгароринга» аварию угодил Ральф Ферман. В середине прямой между третьим и четвертым поворотами на скорости около 250 км/ч с Jordan ирландца вдруг сорвало заднее антикрыло, и неуправляемый автомобиль, провернувшись вокруг оси, полетел к стальному отбойнику. Это уже не первая подобная неприятность на венгерском автодроме. Большой угол атаки и постоянная тряска на неровной трассе провоцировали подобные инциденты и раньше. Так, в 1992 году в конце стартовой прямой на скорости под 300 км/ч оторвалось надломленное мягким контактом с машиной Брендла крыло на Benetton Шумахера. Немцу, впрочем, тогда повезло, он не долетел до отбойника, увязнув в гравии полосы безопасности. Ирландцу же посчастливилось куда меньше. Jordan приложился к отбойнику боком, но с такой силой, что три ряда свинченных металлических скобами тяжелых покрышек от удара разметало, как воздушные шарик, а стальной рельс отбойника прогнулся почти на метр.

«Я не видел, как оторвалось крыло, просто неожиданно скорость резко подскочила, и стало понятно, что с машиной что-то случилось и сейчас я вылету с трассы... Смутно помню, что было дальше, вплоть до того момента, как меня поместили в скорую. Правда, постепенно в голове начинает проясняться, и память потихоньку воскрешает события», — рассказывал Ферман. По счастью, Ральф избежал серьезных травм, но об участии в гонке, конечно, уже не могло быть и речи. Поэтому, пойдя на встречу Jordan, FIA уже накануне квалификации разрешила заменить Фермана тест-пилотом команды венгром Золтом Баумгартнером, выдав тому временную суперлицензию, благо мадьяр успел отметиться за рулем Jordan уже на двух тестовых заездах в рамках Гран При. То-то радости было на трибунах, когда Баумгартнер на правах новичка открывал итоговую квалификацию. И даже предпоследнее время Золта, почти в трех секундах от партнера по Jordan Джанкарло Физикеллы, не омрачило местным фанам дебюта первого венгерского гонщика в Формуле-1.

Между тем Renault продолжали творить чудеса. Роль примы на этот раз на себя взял Алонсо. Замыкая третью квалификационную группу, Нандо выдал такой сногшибательный круг, что из первой пятерки лишь Ральф Шумахер, которому накануне этой гонки наказание «минус 10 позиций на старте» за аварию в Хоккенхайме заменили штрафом в \$50 000, сумел приблизиться к испанцу ближе чем на 0,3 с. Уэббер, как и в пятницу, остался третьим, что для пилота Jaguar стало отличным результатом. А вот Монтойа осторожничал и проиграл Алонсо почти полсекунды. Такое же, вплоть до тысячных секунды, время показал и Баррикелло, но поскольку он сделал это несколькими минутами позже, бразилец остался пятым позади колумбийца. Но, учитывая, что нечетная стартовая позиция Рубенса располагалась на более чистой стороне трассы, думается, Монтойа с радостью махнул бы с ним местами. Впрочем, его основные соперники в чемпионате выступили и того хуже. Допустивший ошибку в 12-м повороте Райкконен, пропустив вперед Трулли, расположился на седьмом месте. А Шуми, пройдя круг без видимых ошибок, и вовсе остался восьмым. Надеждам Bridgestone сравняться с Michelin на «Хунгароринге» сбыться было не суждено. И пока в Ferrari посыпали голову пеплом, в Renault праздновали второй поул Алонсо в сезоне.



Суббота, утренняя тренировка: не сразу поняв, что с его машины сорвало антикрыло, Ферман не успел сбросить скорость на прямой и сильно приложился к отбойнику

После удара Ральф на несколько секунд потерял сознание, но затем довольно быстро пришел в себя



«На тренировке машина более или менее позволяет нам поддерживать темп лидеров, но как только дело доходит до квалификации, между нами вырастает пропасть, — горевал в субботу Михаэль Шумахер. — Надеюсь, завтра правильная стратегия все же позволит нам реабилитироваться в гонке»



Знакомство с Матти с «Хунгарорингом» закончилось явно не в пользу дебютанта. И в пятничной квалификации, и на субботней разминке несчастного бразильца разворачивало практически на одном и том же месте между 13-м 14-м поворотами



ГРАН ПРИ Венгрия

Шаг вперед и два назад

Воскресное утро началось с торжества. Гран При Венгрии стал 250-й гонкой чемпионата мира для Honda и 300-й для Minardi. По этому случаю в команде из Фазенцы испекли праздничный торт и собрали всех присутствующих в Венгрии бывших и нынешних пилотов Minardi. И вновь в центре внимания оказался Алонсо. Было очевидно, что в Фазенце у испанца осталось немало друзей: механики не отпускали своего бывшего пилота добрых полчаса, и тот едва не опоздал на парад пилотов. Невооруженным взглядом было видно, что к молодому гонщику относились уже как к состоявшейся звезде. И вскоре испанец окончательно утвердил себя в этом качестве.

Это был день Алонсо! У него получалось буквально все, да и удача была явно на стороне Фернандо от старта до самого финиша. Собственно, судьба гонки решилась уже на первых метрах дистанции. Пока оба Williams натаужно буксовали на левой, грязной стороне трассы и их, как сточник, проходили Баррикелло, Райкконен и Трулли, на второе место выбрался Уэббер. Значительно более медленный Jaguar австралиец буквально отрезал Алонсо от всего остального пелотона, и Фернандо, отлично понимая, что рано или поздно Марка все же "съедят", бросился создавать отрыв, в чем весьма преуспел, к первому пит-стопу на 13-м круге доведя свое преимущество над группой преследователей до 21-й секунды.

Уткнувшись же в коробку передач Jaguar представители трех топ-команд проявляли активность лишь на первых кругах. Когда же излишне горячий Баррикелло, срезающий при обгоне Уэббера "эску", вынужден был затем пропустить Марку обратно, дабы избежать штрафного проезда по пит-лейн, да сделал это так неловко, что впереди пролезли еще и Райкконен с Трулли. — остальные предпочли спокойно подождать пит-стопов. Лидеры прекрасно понимали, что после дозаправки они будут бороться уже не за 10, а за восемь очков, но рисковать столкновением на узкой венгерской трассе никто не хотел. Слишком уж высоки были ставки. Тем более что пилоты Williams и Михаэль Шумахер вдоволь "нарисковались" уже на старте.

Все трое стояли на грязном асфальте и стартовали из джунглей. Но оба Williams к тому же еще и застряли в "пробке" в конце стартовой прямой, и в итоге уже на выходе из первого поворота Михаэль по внутренней траектории поравнялся с обоими. Монтойя при этом попал в "коробочку" между братьями Шумахерами. Прими Ральф чуть влево — и оба Williams, скорее всего, смогли бы удержать Ferrari позади. При чем ситуация почти точно повторяла

Свою блестящую квалификацию Марк Уэббер продолжал не менее блестяще стартовать в гонке, однако в дальнейшем поддерживать скорость пилотов топ-команд австралиец был уже не в состоянии и на протяжении доброй половины гонки ждал тормозов своих преследователей, дара отнынешнему все дальше Алонсо по две секунды на круге

Обе Renault стартовали в Венгрии блестяще, а вот пилоты Williams на этот раз откровенно провалились, забуксовав на грязной стороне трассы

После разворота на первом круге Ральф Шумахеру пришлось прорываться через весь пелотон, что он с блеском и средой добрался к финишу до четвертого места, а заднюю позицию рекорд "Хунгароринга" по количеству обгонов за гонку: 11



ПАТРИК ХЕД: "УЧИТЫВАЯ, ЧТО МЫ СТАРТОВАЛИ СО ВТОРОГО И ЧЕТВЕРТОГО МЕСТА, ВРЯД ЛИ МОЖЕМ БЫТЬ ДОВОЛЬНЫ ТРЕТЬЕЙ И ЧЕТВЕРТОЙ ПОЗИЦИЯМИ НА ФИНИШЕ. НО ЕСЛИ ВСПОМНИТЬ, ЧТО ПОСЛЕ ПЕРВОГО КРУГА НАШИ ПИЛОТЫ БЫЛИ ВОСЬМЫМ И 18-М, ЭТО СОВСЕМ НЕПЛОХОЙ РЕЗУЛЬТАТ"



Из-за несогласованности двух Williams на старте на первых кругах Монтойя оказалась за спиной своего главного соперника в борьбе за титул, но затем на пит-стопе легко разделился с Михаэлем в его же фирменном стиле

стоявший младшему Шумахеру \$50 000 старт немецкого Гран При, разве что на месте Баррикелло теперь оказался Монтойя, а на месте Райкконена — Михаэль. Но Ральф снова повторил ту же ошибку, что и в Хоккенхайме, и вместо того, чтобы чуть расширить траекторию, зубами вцепился в середину трассы, буквально затерев Монтойю. Чтобы избежать участи Баррикелло в Германии, колумбийец пошел за благо убрать ногу с акселератора, после чего пятнадцатый чемпион мира легко прошел обоим. Ральф тут же был наказан за свое упрямство, не вписавшись во второй поворот и откатившись в конец пелотона. В итоге первый круг немец закончил 18-м, а Михаэль и Хуан-Пабло замыкали зачетную восьмерку. Дальнейшее развитие событий болельщикам пятнадцатого чемпиона мира, наконец, не могло прискучить и в страшном сне.

Начиная со второго круга гонка в исполнении Михаэля и двух Williams напоминала детскую настольную игру, которая одному из участников никак не удавалась. Стремясь сделать шаг вперед, пилот Ferrari тут же



откатывался на два шага назад, в то время как Williams с каждым ходом прорывались все выше и выше. И если Ральф, которому терять по большому счету было уже нечего, пробивался вверх в основном благодаря обгонам, то Монтойа бил пятикратного чемпиона мира его же оружием, отыгрывая позиции на пит-стопах. Самому же мастеру "обгонов на пит-лейн" на этот раз просто хронически не везло. Просидев треть дистанции в арьергарде собранной Уэббером группы, Шуми лишь после первой дозаправки сумел ненадолго вздохнуть спокойно, зато после второго и третьего визита в боксы постоянно выскакивал за спиной явно более медленного Трулли. Довершил этот кошмар для чемпиона Алонсо, за девять кругов до финиша опередивший того на круг. Правда, воспользовавшись появлением лидера, Михаэль едва не проскочил вслед за ним Трулли, но, зная неуступчивый характер итальянца, предпочел особо не рисковать, удовлетворившись единственным очком, позволившем ему сохранить минимальный отрыв от Монтойа в первенстве.

Впрочем, М. Шумахер мог не получить и этого очка, если бы после первой дозаправки в конце стартовой прямой ни с того ни с сего не отвалилось колесо у шедшего на пятом месте его партнера по Ferrari (инженеры Scuderia выразили предположение, что рычаг верхней вилки подвески заднего левого колеса был поврежден вследствие нескольких сильных ударов колеса о камень при атаке высоких бордюров в "эске"). Авария Баррикелло выглядела жутко, но гонщик, к счастью, не пострадал. Однако и Монтойа рисковал не набрать свои шесть очков. Единственная в гонке ошибка и разворот в девятом повороте 62-го круга могли обойтись ему очень дорого. Но колумбиец успел вернуться на трассу прямо перед носом Ральфа, и немец, прилюдно обещавший помочь своему партнеру побороться за титул, не стал особо атаковать. В итоге все трое призеров остались в целом удовлетворены результатом гонки: Монтойа сократил свое отставание от лидера до одного очка, Райкконен — до двух. Но куда больше претендентов на титул радовался Алонсо, ставший самым молодым победителем Гран При в истории чемпионатов мира (предыдущий рекорд Брюса Мак-Ларена, выигравшего первую гонку в 22 года 3 месяца и 14 дней, Нандо перекрыл на два месяца и 20 дней). "Молодость счастлива тем, что у нее есть будущее", — утверждал Николай Васильевич Гоголь. Теперь уже мало кто сомневается, что Алонсо ждет большое будущее. Так что счастье, сиявшее в его глазах, было подлинным.

Владимир Маккавеев

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

Инженеры Ferrari долго не могли понять, что случилось с машиной Баррикелло, но в итоге пришли к выводу, что поломку подвески спровоцировала излишняя резкость Рубенса в атаке бордюров в седьмом повороте

В отличие от Ральфа, которому уже нечего было терять, Монтойа предпочитал особо не рисковать, и на 30-м круге его едва ли не единственная попытка атаки на Ярно Трулли закончилась неудачей...

...но зато она позволила следовавшему в нескольких секундах позади Ральфу опередить в том же повороте оталякшегося на борьбу колумбийца с итальянцем старшего брата



Благодаря победе в Венгрии Алонсо смог добавить к званиям самого молодого обладателя поула-позиции и призера в Ф-1 титул самого молодого победителя Гран При





ГРАН ПРИ ВЕНГРИИ

Marlboro Hungarian Grand Prix

22/08–24/08

Автодром "Хунгароринг", Будапешт

Количество кругов70
Длина круга.....4,381 км
Общая длина306,670 км
Финиш/старт0,000 км
Старт гонки (Москва)16:00
Расположениеблиз Мадьяророда,
20 км от Будапешта

www.hungaroring.hu

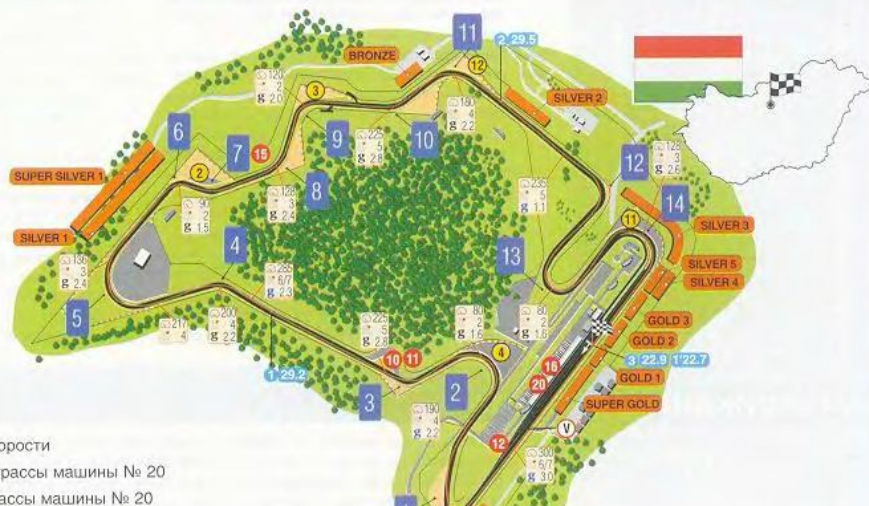
На этом Гран При...

...Золт Баумгартнер стал первым венгерским пилотом Ф-1, а Фернандо Алонсо принес Испании первую победу в ЧМ.

Внутрикомандные противоборства в квалификации

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

13



① – место замера скорости

20 – место вылета с трассы машины № 20

20 – место схода с трассы машины № 20

Победитель 2002 г.: Рубенс Баррикелло/Ferrari F2002: 1:41'49.001
До 2003 г. гонки Ф-1 на трассе в данной конфигурации не проводились

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

ТЕСТЫ. ПЯТНИЦА

Солнечно. Сухо 8.30–10.30		Воздух: 18–23 °C Асфальт: 20–25 °C	
№	Пилот	ЛК/Всего	+с
1	Ф. Алонсо	1'22.230/42	—
2	А. Мак-Нэш	1'22.855/42	0.625
3	Я. Трулли	1'23.092/43	0.862
4	М. Уэббер	1'23.748/27	1.518
5	Дж. Уилсон	1'24.209/40	1.979
6	И. Ферстаппен	1'25.321/28	3.091
7	З. Баумгартнер	1'26.006/39	3.776
8	Н. Кьеца	1'26.252/34	4.022
9	Р. Ферман	1'26.600/38	4.370
10	Дж. Бруни	1'27.036/30	4.806
11	Дж. Физикелла	1'27.399/7	5.169

В ср. поб.: 191.930 км/ч

ТРЕНИРОВКА. ПЯТНИЦА

Солнечно. Сухо 11.00–12.00		Воздух: 23–27 °C Асфальт: 28–33 °C	
№	Пилот	ЛК/Всего	+с
1	О. Панис	1'21.770/24	—
2	Я. Трулли	1'22.464/13	0.694
3	Х.-П. Монтойя	1'22.592/25	0.822
4	Р. Баррикелло	1'22.594/21	0.824
5	К. да Матта	1'22.700/25	0.930
6	М. Уэббер	1'22.741/23	0.971
7	Р. Шумахер	1'22.757/25	0.987
8	Д. Култхард	1'22.797/24	1.027
9	М. Шумахер	1'22.842/20	1.072
10	Ф. Алонсо	1'23.214/4	1.444
11	К. Райкконен	1'23.532/23	1.762
12	Х.-Х. Френтцен	1'23.586/25	1.816
13	Дж. Баттон	1'23.723/26	1.953
14	Ж. Вильнев	1'23.817/23	2.047
15	Дж. Физикелла	1'24.474/16	2.704
16	Р. Ферман	1'24.502/21	2.732
17	Н. Хайдфельд	1'24.535/23	2.765
18	Дж. Уилсон	1'24.669/5	2.899
19	И. Ферстаппен	1'25.579/18	3.809
20	Н. Кьеца	—	—

В ср. поб.: 193.010 км/ч

КВАЛИФИКАЦИЯ. ПЯТНИЦА

Солнечно. Сухо 14.00–15.02			Воздух: 30–32 °C Асфальт: 39–41 °C		
№		Пилот	П	Время	+с
1	7	Я. Трулли	8	1'22.358	—
2	4	Р. Шумахер	4	1'22.413	0.055
3	14	М. Уэббер	10	1'22.625	0.267
4	5	Д. Култхард	7	1'22.786	0.428
5	2	Р. Баррикелло	5	1'22.892	0.534
6	8	Ф. Алонсо	6	1'22.953	0.595
7	20	О. Панис	14	1'22.986	0.628
8	3	Х.-П. Монтойя	2	1'23.305	0.947
9	1	М. Шумахер	1	1'23.430	1.072
10	9	Н. Хайдфельд	16	1'23.482	1.124
11	10	Х.-Х. Френтцен	13	1'23.660	1.302
12	6	К. Райкконен	3	1'23.695	1.337
13	17	Дж. Баттон	9	1'24.313	1.955
14	16	Ж. Вильнев	15	1'24.333	1.975
15	15	Дж. Уилсон	19	1'24.343	1.985
16	11	Дж. Физикелла	11	1'24.725	2.367
17	12	Р. Ферман	17	1'25.223	2.865
18	19	И. Ферстаппен	18	1'26.052	3.694
19	18	Н. Кьеца	20	1'27.023	4.665
20	21	К. да Матта	12	1'55.138	32.780

В ср. поб.: 191.500 км/ч; рекордные сектора: 29.208 (Р. Шумахер), 29.566 (Уэббер), 23.216 (Трулли); V макс.: 298.9 км/ч (да Матта)

00–30 мин. По сравнению с предыдущей гонкой состав участников тестов не претерпел изменений – это все те же 11 пилотов из семи стран и четырех команд. Лучшее других перестроенный "Хунгароринг" обновляет Мак-Нэш – 1'25.209 (квалификационный рекорд трассы в старой конфигурации – 1'13.333). Jordan Физикеллы останавливается, не проехав ни одного быстрого круга, – откатал мотор. Шотландец же все быстрее и быстрее – 1'23.854. Совершили пока далеко позади – минимум в полтора секунды. Пилоты Renault лидируют (Алонсо 2-й, Трулли 3-й), а Ферман первым не удерживает свой автомобиль на трассе и выскакивает на траву. Мак-Нэш останавливает стрелку секундомера уже на отметке 1'23.336. В новой секции крутит Кьеца.

00–15 мин. Представители французской команды предсказуемо не торопятся выезжать на трассу, а вот остальные пилоты покидают боксы, едва зажегся зеленый сигнал светофора. Не отстают и лидеры чемпионата, не желая предоставлять Renault двухчасовую фору. Гонщики очень близко друг к другу – у М. Шумахера 1'23.953, Монтойя проходит свой быстрый круг за 1'24.065. Однако такую картину вскоре нарушает Уэббер (1'23.617), в то время как его товарищ по Jaguar замыкает первую четверку. Разворачивает машину Култхарда.

15–30 мин. Показывается на трассе Физикелла – после недавних проблем итальянец на этот раз за рулем запасной машины. Кьеца же и вовсе сидит на командном мостике Minardi – при его попытке покинуть боксы на машине отказал мотор, и датчанину приходится лишь надеяться, что механики успеют заменить агрегат до конца сессии. Закончена тренировка и для Уилсона – повреждена система охлаждения коробки передач, и жидкость выливается прямо на задние колеса. Вперед же выходит Баррикелло – 1'23.201. Вслед за товарищем по команде прибавляет и Михаэль – 1'23.639, 2-й.

30–45 мин. Наконец покидают пит-лейн и обе Renault. Результаты синих желтых машин моментально оказываются на верхних строчках

60–90 мин. Еще раз обновляет рекорд трассы в новой конфигурации Мак-Нэш: 1'22.855. В погоне за скоростью пилоты один за другим допускают ошибки – на траве поочередно оказываются Трулли, Уилсон, Ферман, Уэббер и Ферстаппен. Алонсо тем временем обгоняет товарища по команде – 1'22.505.

90–120 мин. Алонсо укрепляет лидерство (1'22.230). Между тем у клиентов Cosworth начинается эпидемия отказов – на выезде с пит-лейн замирает Jaguar Уэббера, вынужден остановиться и Кьеца, а затем едва ли не на первом же круге отказывается и спешно установленный механиками новый двигатель на автомобиле Физикеллы. Трулли проходит круг за 1'23.092, что позволяет Renault занять все места в первой тройке.

технических мониторов – Трулли быстрее всех (1'22.905), Алонсо 3-й (1'23.214). Правда, для Фернандо тренировка продолжалась всего четыре круга – не выдержал мотор. Усиливают натиск Williams – у Р. Шумахера 1'23.288 (4-й), а Монтойя и вовсе показывает время 1'22.592 и вырывается вперед. Трулли пытается контратаковать, но пока итальянцу это не удается – 1'22.665 (2-й). В погоне за лидерами сессии бросается и М. Шумахер, но ошибается – Ferrari немца разворачивает на выходе из девятого поворота.

А вот Баррикелло всерьез намерен вмешаться в борьбу за ведущую позицию – всего 0.002 с не хватает бразильцу, чтобы опередить Монтойю. Вообще же на последних минутах тренировок только пятерым спортсменам не удалось улучшить свой результат. Остальные, максимально облегчив машину с прицелом на квалификацию, прибавили в скорости. Не привлекавший до этого момента особого внимания Панис "выстреливает" новый рекорд трассы – 1'21.770 (второй лучший результат Оливье – лишь 1'23.2). Достойно ответить прыткому французу никто не смог, и даже показавший 2-й результат (1'22.464) Трулли уступил гонщику Toyota почти секунду. Кьеца же, несмотря на все усилия Minardi, и вовсе не выехал на трассу.

11–15 мин. Jordan Физикеллы по-прежнему не может похвастаться скоростью – Джанкарло проигрывает лучшему времени уже более двух секунд. Впрочем, следующему за ним да Матте опытный итальянец "привозит" более полуминуты – автомобиль Кристиано разворачивается в предпоследнем повороте. Френтцен атакует с первых метров квалификационного круга и преждевременно изнашивает шины – тем не менее немец впереди Райкконена. Панис же теряет более секунды по сравнению с утренним результатом, оказываясь лишь на седьмой строчке. Вновь заставляют вспомнить о себе покрышки Bridgestone – Вильневу так же не удается сохранить их в рабочем состоянии до конца круга.

16–20 мин. "Скотившийся" в четвертую группу Хайдфельд "мажет" первый поворот и теряет на грязном асфальте не менее полусекунды. Тем не менее Нику удается показать 10-й результат. Ферман выступает на своем уровне – не самая быстрая машина на знакомой трассе, как правило, редко оказывается среди лидеров. Еще медленнее Ферстаппен, который к тому же ошибается в первом повороте. На Jaguar Уилсона возникают механические проблемы, которые с трудом позволяют британцу пересечь финишную линию – Джастин паркуется, едва закончив круг. Завершает квалификацию Кьеца на запасной машине. Последним.

ТРЕНИРОВКА. СУББОТА

Солнечно. Сухо		Воздух: 19–23 °С	
9.00–11.00		Асфальт: 22–29 °С	
№	Пилот	ЛК/Всего	+с
1	Р. Шумахер	1'21.939/33	–
2	М. Шумахер	1'22.313/28	0.374
3	Р. Баррикелло	1'22.467/24	0.528
4	Х.-П. Монтойя	1'22.494/29	0.555
5	М. Уэббер	1'22.848/33	0.909
6	К. Райкконен	1'22.876/24	0.937
7	Ф. Алонсо	1'22.902/25	0.963
8	Я. Трулли	1'23.074/22	1.135
9	Д. Култхард	1'23.293/13	1.354
10	О. Панис	1'23.789/31	1.850
11	Дж. Баттон	1'23.805/33	1.866
12	Н. Хайдфельд	1'23.838/32	1.899
13	Дж. Уилсон	1'23.853/34	1.914
14	Х.-Х. Френтцен	1'24.006/28	2.067
15	Ж. Вильнев	1'24.154/44	2.215
16	Дж. Физикелла	1'24.343/20	2.404
17	К. да Матта	1'24.401/29	2.462
18	И. Ферстаппен	1'26.498/23	4.559
19	Р. Ферман	1'26.618/6	4.679
20	Н. Кьеа	1'27.188/24	5.249

V ср. поб.: 192.612 км/ч

КВАЛИФИКАЦИЯ. СУББОТА

Солнечно. Сухо		Воздух: 31–33 °С	
14.00–15.02		Асфальт: 39–42 °С	
№	Пилот	Время	+с
1	Ф. Алонсо	1'21.688	–
2	Р. Шумахер	1'21.944	0.256
3	М. Уэббер	1'22.027	0.339
4	Х.-П. Монтойя	1'22.180	0.492
5	Р. Баррикелло	1'22.180	0.492
6	Я. Трулли	1'22.610	0.922
7	К. Райкконен	1'22.742	1.054
8	М. Шумахер	1'22.755	1.067
9	Д. Култхард	1'23.060	1.372
10	О. Панис	1'23.369	1.681
11	Н. Хайдфельд	1'23.621	1.933
12	Дж. Уилсон	1'23.660	1.972
13	Дж. Физикелла	1'23.726	2.038
14	Дж. Баттон	1'23.847	2.159
15	К. да Матта	1'23.982	2.294
16	Ж. Вильнев	1'24.100	2.412
17	Х.-Х. Френтцен	1'24.569	2.881
18	И. Ферстаппен	1'26.423	4.735
19	З. Баумгартнер	1'26.678	4.990
20	Н. Кьеа	1'28.907	7.219

V ср. поб.: 193.071 км/ч; рекордные сектора: 28.629 (Р. Шумахер), 29.553, 22.955 (оба – Алонсо); V макс.: 298.7 км/ч (Р. Шумахер)

ГОНКА. ВОСКРЕСЕНЬЕ

Солнечно. Сухо			Воздух: 34–36 °С		
14.00			Асфальт: 48–52 °С		
№	Пилот	К	Время	ЛК/№	V ср.
1	Ф. Алонсо	70	1:39'01.460	1'22.565/47	185.810
2	К. Райкконен	70	+16.768	1'22.372/66	185.287
3	Х.-П. Монтойя	70	+34.537	1'22.095/37	184.736
4	Р. Шумахер	70	+35.620	1'22.319/55	184.703
5	Д. Култхард	70	+56.535	1'23.193/40	184.059
6	М. Уэббер	70	+1'12.643	1'23.156/49	183.566
7	Я. Трулли	69	+1 круг	1'24.100/34	182.981
8	М. Шумахер	69	+1 круг	1'23.207/38	182.968
9	Н. Хайдфельд	69	+1 круг	1'24.267/54	182.237
10	Дж. Баттон	69	+1 круг	1'23.376/65	181.670
11	К. да Матта	68	+2 круга	1'23.040/36	179.497
12	И. Ферстаппен	67	+3 круга	1'26.559/60	176.594
13	Н. Кьеа	66	+4 круга	1'27.641/47	173.635
НК 10	Х.-Х. Френтцен	47	НФ 	1'24.450/45	181.045
НК 15	Дж. Уилсон	42	НФ 	1'24.936/26	180.583
НК 12	З. Баумгартнер	34	НФ 	1'26.464/22	176.104
НК 20	О. Панис	33	НФ 	1'24.414/17	181.523
НК 11	Дж. Физикелла	28	НФ 	1'25.081/13	178.762
НК 2	Р. Баррикелло	19	НФ 	1'24.583/13	180.912
НК 16	Ж. Вильнев	14	НФ 	1'25.278/13	176.196

V ср. лк: 192.246 км/ч; рекордные сектора: 28.786, 30.112 (оба – Монтойя), 22.814 (Р. Шумахер); V макс.: 307.5 км/ч (Р. Шумахер)

ЧЕМПИОНАТ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ

Пилот	Очки	Пилот	Очки
1 М. Шумахер	72	12 К. да Матта	8
2 Х.-П. Монтойя	71	13 Х.-Х. Френтцен	7
3 К. Райкконен	70	14 О. Панис	6
4 Р. Шумахер	58	15 Ж. Вильнев	3
5 Ф. Алонсо	54	16 Н. Хайдфельд	2
6 Р. Баррикелло	49	17 Р. Ферман	1
7 Д. Култхард	45	18 А. Пиццония	0
8 Я. Трулли	24	19 И. Ферстаппен	0
9 М. Уэббер	15	20 Дж. Уилсон	0
10 Дж. Баттон	12	21 Н. Кьеа	0
11 Дж. Физикелла	10	– З. Баумгартнер	–

КУБОК КОНСТРУКТОРОВ

Команда	Очки	Команда	Очки
1 Williams	129	6 Jaguar	15
2 Ferrari	121	7 Toyota	14
3 McLaren	115	8 Jordan	11
4 Renault	78	9 Sauber	9
5 BAR	15	10 Minardi	0

РАЗМИНКА. СУББОТА

Солнечно. Сухо		Воздух: 29–31 °С	
13.30–13.45		Асфальт: 37–39 °С	
№	Пилот	ЛК/Всего	+с
1	М. Шумахер	1'22.210/6	–
2	Ф. Алонсо	1'22.460/6	0.250
3	Х.-П. Монтойя	1'22.521/5	0.311
4	М. Уэббер	1'22.654/6	0.444
5	Р. Шумахер	1'22.766/6	0.558
6	Я. Трулли	1'23.102/4	0.892
7	Р. Баррикелло	1'23.457/6	1.247
8	О. Панис	1'23.582/6	1.372
9	Д. Култхард	1'23.822/4	1.612
10	Н. Хайдфельд	1'24.046/4	1.836
11	Дж. Физикелла	1'24.250/5	2.040
12	Дж. Баттон	1'24.268/7	2.058
13	К. да Матта	1'24.789/5	2.579
14	Ж. Вильнев	1'25.066/5	2.856
15	Дж. Уилсон	1'25.106/5	2.896
16	З. Баумгартнер	1'26.346/7	4.136
17	И. Ферстаппен	1'26.362/4	4.152
18	Н. Кьеа	1'31.376/4	9.166
19	К. Райкконен	1'33.177/5	10.967
20	Х.-Х. Френтцен	1'49.249/4	27.039

V ср. поб.: 191.977 км/ч

00–15 мин. Выезжать на пыльную трассу первым не хочется никому, и после небольшой паузы эту "почетную" миссию выполняет Ферман. За ним следуют остальные, а быстрее всех на первых минутах Монтойя (1'24.883), которого вскоре опережает Баррикелло: 1'23.957.

15–33 мин. На выходе из 3-го поворота срывает заднее антикрыло с Jordan Фермана. Почти неуправляемая машина скользит вдоль рельсы, просканирует зону безопасности и бьется о барьер из шин. Сессия остановлена на 28 минут. Гонщики вертолетом отправляют в госпиталь. Шестеро пилотов к этому моменту вообще не покидали боксов. Р. Шумахер показывает второй результат (1'24.684), а круг спустя его Williams разворачивает. Тем временем на первой строчке уже М. Шумахер – 1'23.866, а затем – Трулли (1'23.796). Ошибается Култхард, и McLaren едва избегает контакта со стеной. Minardi Кьеа после ошибки датчика застревает

45–60 мин. в гравии. Последние полторы минуты полностью перекрывают ситуацию среди лидеров – быстрее всех Алонсо – 1'22.950. В 10.00 тренировка заканчивается – нужно соблюдать расписание уик-энда, и 12 минут просто пропадают.

60–75 мин. Короткая пауза – и пилоты вновь на трассе. М. Шумахер выходит вперед, проехав круг лишь чуть медленнее собственного лучшего результата в первой части сессии: 1'23.535. Ральф отвечает брату – 1'23.178. Еще несколько кругов – и Михаэль ставит личный рекорд трассы, проехав быстрее, чем накануне с пустым баком в квалификации (1'22.330). Скорость Ferrari подтверждает и Баррикелло (1'22.467; 2-й). Впрочем, Р. Шумахер и не думает сдаваться: 1'21.939.

75–90 мин. Все, чем может ответить чемпион, – 1'22.313 (2-й). Райкконен возвращается в боксы – не в порядке двигателя, а да Матта увязает в гравии в 9-м повороте.

11–15 Хайдфельд, напротив, ошибается сам (во втором повороте), но уступает лишь Райкконену. И у другого немца нет поводов для радости – М. Шумахер проигрывает полсекунды собственному утреннему результату и 0.013 с – Райкконену. Следом боксы покидает еще один претендент на титул – Монтойя проходит круг за 1'22.180. Панис после двух дней пребывания среди лидеров на этот раз не может прыгнуть выше головы – Оливье уступает пилотам "Большой тройки", но только им. Зато Алонсо устанавливает новый рекорд "Хунгароринга" – 1'21.688!

16–20 Баррикелло здорово начинает круг, но в трех последних поворотах недостаточная поворачиваемость сводит большинство его усилий на нет – показав одно время с Монтойей, бразилец несколько несправедливо оказывается на одну строчку ниже – ведь в пятницу Рубенс проехал быстрее Хуана-Пабло! На McLaren Култхарда незадолго до выезда из боксов возникли неполадки со сцеплением, что выбило шотландца из колеи – Дэвид уступает принципиальным соперникам. Уэббер на этот раз сохраняет высокую скорость и в субботу, опережая всех, за исключением лишь Алонсо. Впрочем, австралиец тут же отодвигает назад Р. Шумахера. Ну а Трулли не выдерживает напряжения, несколько раз ошибается и в итоге становится лишь шестым.

1 Пилоты Williams плохо начинают гонку с грязной части трассы, едва не сталкиваются на выходе из первого поворота и откатываются на 8-ю и 18-ю позиции соответственно (Ральфа и вовсе разворачивает, но еще до конца круга он опережает Кьеа). Тойота да Матты глохнет, но механики вскоре "оживляют" ее на пит-лейн. Положение в конце круга: Алонсо, Уэббер, Баррикелло, Райкконен, Трулли, Култхард, М. Шумахер, Монтойя.

2 Хорошо принявший старт Баумгартнер (16-й) пропускает Р. Шумахера и Баттона (немцу удается опередить и англичанина), а затем выскакивает на гравий на выходе из 11-го поворота и откатывается на 19-е место.

3 Баррикелло (3-й) атакует Уэббера перед "эской", но не рассчитывает маневр и в итоге пропускает Райкконена с Трулли. Панис (15-й) обгоняет Френтцена.

4 Борьба позади продолжается: Панис и Р. Шумахер обходят Ферстаппена (13-й), причем немец перед этим оставляет не у дел еще и Френтцена (15-й). Баумгартнер (19-й) опережает Кьеа.

5 Физикелла (11-й) ошибается в последнем повороте и теряет три позиции.

6 Ральф уже 12-й, обогнав Паниса в первом повороте.

7 Там же атакует немца уступает и Уилсон (11-й).

8 Обгоны в первом повороте продолжают – в борьбе за 16-е место Баттон берет верх над Френтценом.

11 Р. Шумахер в десятке, оставив позади Вильнева, а Баттон опережает и Ферстаппена (15-й).

12 Начинаются пит-стопы. Уилсон перемещается с 12-го на 17-е место, Ферстаппен – с 16-го на 18-е.

13 Останавливаются и лидеры. Алонсо (1-й; 6.4) пропускает лишь Райкконена, а вот Уэббер (2-й; 7.2) – разом 10 машин. Также на пит-лейн Кьеа (19-й).

14 Физикелла (11-й) теряет на пит-лейн пять позиций. Вильнев прекращает борьбу – неполадки в гидросистеме.

15 В боксах Райкконен (1-й; 7.6), Трулли (3-й; 6.3) и Панис (10-й). Гонку пилоты продолжают 8-м, 10-м и 13-м соответственно. Останавливается и да Матта (20-й). В первом повороте Р. Шумахер прохитид Хайдфельда в борьбе за 8-ю позицию, Уилсон – Физикеллу в споре за 14-ю.

16 Волну пит-стопов продолжают Баррикелло (2-й; 6.9) и Монтойя (6-й; 7.0), пропускающая семерых и пятерых соперников соответственно.

17 На пит-лейн отправляются три немца – М. Шумахер (3-й; 7.3), Р. Шумахер (4-й; 7.3) и Хайдфельд (5-й), теряя по шесть мест. Баумгартнер (15-й) пропускает напарника.

18 Чуть позже соперников останавливаются британцы – Култхард (2-й; 10.0) и Баттон (7-й). Гонку они продолжают восьмым и 14-м соответственно.

19 Баумгартнер (16-й) в боксах. После первого пит-стопа всех лидеров Уэббер пропускает Райкконена на 2-е место, М. Шумахер – Монтойю на 6-е, Култхард уже лишь 8-й.

20 У Баррикелло (5-й) в конце стартовой прямой не выдерживает подвеска заднего левого колеса. Р. Шумахер уже седьмой, опередив Култхарда, Френтцен – девятый, после обгона товарища по команде.

22 Хайнц-Харальд перемещается на 14-ю позицию после визита в боксы.

26 Да Матта в первом повороте отнимает у Кьеа 17-е место.

29 Сходит Физикелла (13-й) – отказ мотора. Ферстаппен (14-й) уже во второй раз в боксах, открывая дорогу Баумгартнеру.

30 Отрыв Алонсо таков, что Нандо сохраняет лидерство, даже посетив пит-лейн (6.9). Уилсон (11-й) пропускает лишь Баттона. Р. Шумахер набирается смелости отобрать у брата шестое место (в первом повороте).

31 Уэббер (3-й) теряет в боксах (7.7) шесть позиций.

32 Совершает пит-стоп Трулли (3-й; 7.0), которого обходит шестеро соперников, и Кьеа (17-й).

33 Сворачивает на пит-лейн Райкконен (2-й; 7.2), выпускающая вперед гонщиков Williams. Там же и Панис (10-й), которому не удается вернуться в гонку – подвела КП.

34 Р. Шумахер (3-й; 6.2), Хайдфельд (7-й) и да Матта (15-й) продолжают волну пит-стопов. Ральф возвращается на трассу уже впереди Трулли.

35 Более поздняя остановка в боксах (7.0) позволяет Монтойе (2-й) опередить Трулли и Уэббера. Не выдерживает и двигатель второго Jordan – Баумгартнер (13-й) выбывает из борьбы.

39 Чуть позже конкурентов посещает пит-лейт М. Шумахер (3-й; 10.8). Гонку он продолжает лишь восьмым.

42 В борьбе за 12-е место да Матта теснит Ферстаппена.

43 Сходит Уилсон (11-й) – вновь виноват двигатель Ford. Култхард (3-й; 10.5) и Баттон (10-й) одновременно совершают пит-стоп (для обоих – второй и последний). Дэвид опускается на 7-е, Дженсон – на 11-е место.

46 Р. Шумахер (5-й) отыгрывает еще одно место – у Уэббера, в традиционном первом повороте.

48 Останавливается Френтцен (10-й) – банально закончилось горючее.

49 Для 11 из 13 оставшихся на трассе пилотов начинается пора третьих пит-стопов. Они не внесут решительного никакого изменения в порядок расположения гонщиков, а вот Култхард за счет остановок соперников поднимется с седьмой на пятую строчку.

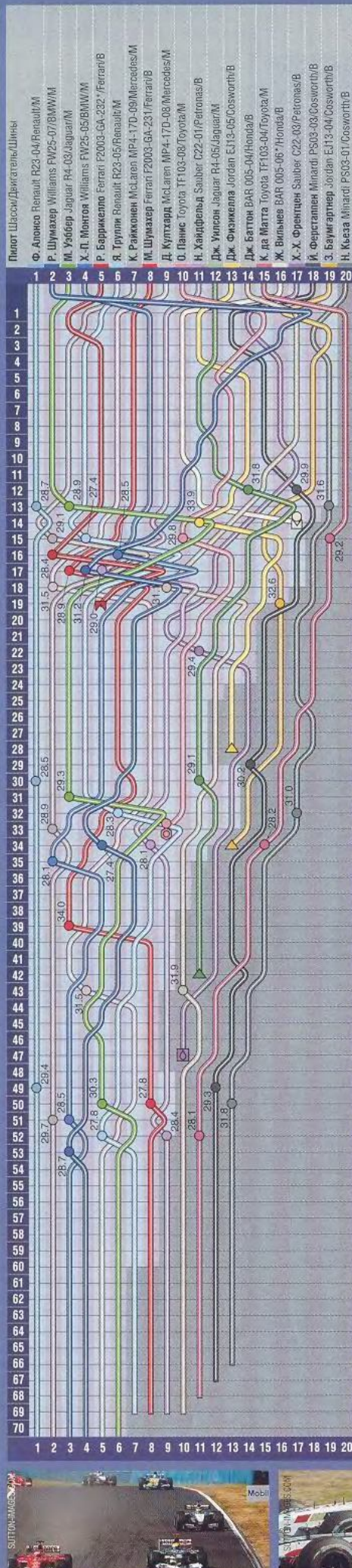
62 Монтойя (3-й) крутит на выходе из 9-го поворота. Хуан продолжает гонку, едва не пропустив напарника.

70 Сезон-2003 продолжает вписывать все новые строки в книгу рекордов Ф-1. Первым линией финиша пересекает Алонсо, много позже – все остальные, во главе с Райкконеном и Монтойей. И лишь одно пока неизменно – лидером сезона остается Михаэль Шумахер.

КВАЛИФИКАЦИЯ 1

1'22.358	М	Я. Трулли
1'22.625	М	М. Уэббер
1'22.892	В	Р. Баррикелло
1'22.986	М	О. Панис
1'23.430	В	М. Шумахер
1'23.660	В	Х.-Х. Френтцен
1'24.313	В	Дж. Баттон
1'24.343	М	Дж. Уилсон
1'25.223	В	Дж. Физикелла
1'26.052	В	Р. Ферман
1'27.023	В	И. Ферстаппен
1'55.138	М	Н. Кьеза
1'22.413	М	Р. Шумахер
1'22.786	М	Д. Култхард
1'22.953	М	Ф. Алонсо
1'23.305	М	Х.-П. Монтойя
1'23.482	М	Н. Хайрфелд
1'23.695	М	К. Райкконен
1'24.313	В	Дж. Баттон
1'24.343	М	Дж. Уилсон
1'25.223	В	Дж. Физикелла
1'26.052	В	Р. Ферман
1'27.023	В	И. Ферстаппен
1'55.138	М	Н. Кьеза
1'21.688	М	Ф. Алонсо
1'22.027	М	Р. Баррикелло
1'22.180	В	М. Уэббер
1'22.610	М	Х.-П. Монтойя
1'22.742	М	К. Райкконен
1'23.060	М	Д. Култхард
1'23.621	В	Н. Хайрфелд
1'23.726	В	Дж. Физикелла
1'23.847	В	Дж. Баттон
1'23.982	М	Дж. Уилсон
1'24.100	В	Дж. Баттон
1'24.569	В	Ж. Вильнев
1'26.423	В	Ж. Вильнев
1'26.678	В	Х.-Х. Френтцен
1'28.907	В	И. Ферстаппен

КВАЛИФИКАЦИЯ 2



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

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



ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИЯ ПОСЛЕ СУББОТНЕЙ КВАЛИФИКАЦИИ



Фернандо Алонсо

Грязная трасса не позволила нам отыскать верный баланс по ходу тренировок. Но, по всей видимости, остальные справились с этой проблемой еще хуже. К тому же покрышки Michelin выглядят здесь получше шин соперников и сохраняют рабочие свойства на протяжении долгого времени. Во время быстрого круга все сложилось отлично – мне удалось вести автомобиль на пределе, но не переходя его.

Ральф Шумахер

На втором секторе автомобиля почему-то оказался не так быстр, как на двух остальных. Надо будет изучить данные телеметрии, чтобы понять, что именно произошло, так как сам я не ошибался, а, напротив, проехал там очень точно. Второе место – в целом совсем не плохой результат. Но здесь, в Венгрии, четная сторона стартового поля очень грязная. Остается надеяться, что Фернандо посторонится и уступит мне дорогу.

Марк Уэббер

Круг получился замечательным! А ведь совершить его совсем не просто – по сути, один этот круг во многом определяет результат всего уик-энда, и ошибка здесь стоит очень дорого. Я же допустил всего одну небольшую поправку – в самом последнем повороте. Надеюсь, что обгонов завтра не будет и в таком порядке мы и финишируем. Кроме того, мне досталась чистая сторона стартового поля.

ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИЯ ПОСЛЕ ГОНКИ



Фернандо Алонсо

Фантастический уик-энд – сначала поул-позиция, а теперь победа! Начало гонки получилось странным – если пару первых кругов я еще мог разглядеть Марка в зеркалах, то позже, в районе восьмого-девятого круга, я даже спросил у команды по радио: "А куда все подевались?" и, получив ответ, что соперники в 15 секундах позади, подумал: "Господи, я еду слишком быстро". На самом деле, первый отрезок был очень важен для окончательного результата, и я мчал как только мог. А уже потом, когда удалось создать достаточный задел, конечно, чуть сбросил. Кругов за десять до финиша я услышал посторонний шум в двигателе, затем в коробке передач, но это оказалось лишь плодом моего воображения. Впервые о возможной победе я подумал, миновав приблизительно десять кругов, но тогда отогнал эту мысль, и лишь после третьей остановки в боксах эта идея уже не выходила у меня из головы. Что касается трех оставшихся трасс, то, боюсь, там Renault не будет иметь такого преимущества. Ведь не секрет, что наш мотор чуть менее мощный, чем у соперников, но на "Хунгароринге" это не так заметно.

Кими Райкконен

Мне удалось очень здорово стартовать. Я планировал войти в первый поворот по внешнему радиусу, но уперся в Баррикелло и сместился внутрь, а затем снова наружу. В это время все остальные начали толкаться внутри поворота, и передо мной открылось чистое и к тому же лишенное пыли и грязи пространство, что и позволило мне отыграть разом несколько позиций. Затем я воспользовался ошибкой Баррикелло и поднялся еще выше. Позади Уэббера я, конечно, потерял время, и Фернандо успел оторваться от меня примерно на 20 секунд. Я прекрасно понимал, что сократить такое отставание нереально. Финишировать вторым, стартовав с седьмой позиции, – это, безусловно, хороший результат. Достигнуть большего сегодня было невозможно. В заключительной части гонки шины внезапно стали резко терять рабочие характеристики, но уже пару кругов спустя ситуация вновь нормализовалась.

Хуан-Пабло Монтоя

В первый поворот я вошел восьмым. Я просто не мог поверить в это! Нажав кнопку контроля старта, я увидел, как другие машины проносятся мимо, словно я так и не двинулся с места. В какой-то момент я откатился даже на девятое или десятое место, но все же смог вернуться на восьмое, после чего пришлось ждать, пока соперники свернут на пит-лейн и трасса передо мной окажется пустой. Тогда-то я и установил быстрейший круг – это свидетельствует о том, что по чистой скорости наши машины сегодня были, вероятно, лучшими. Но атаковать в полную силу я мог лишь на протяжении 20 последних кругов. А за десять кругов до финиша я слишком далеко заехал на бордюр, автомобиль подбросило и развернуло. Чтобы не улететь с асфальта, пришлось утопить педаль акселератора в пол. Ральф оказался очень близко, я поинтересовался у команды, можем ли мы бороться друг с другом, и, получив утвердительный ответ, так и поступил.



ГОНКА ГЛАЗАМИ ПИЛОТОВ. ГРАН ПРИ ВЕНГРИИ

Ральф Шумахер

Даже не знаю, что произошло на старте, – сцепления с трассой просто не было. После двух поворотов пришлось избегать столкновения с Хуаном, и мою машину закрутило. Зато прорыв обратно наверх получился замечательным. Легко представить, как бы складывались дела, прими я старт получше. Впрочем, Алонсо я бы все равно не достал.

Дэвид Култхард

Учитывая мою девятую стартовую позицию, стратегия двух пит-стопов оказалась, считаю, правильной. В гонке машина традиционно смотрится лучше, и я смог отыгрывать места. Только хороший старт принес мне три позиции. После уже событий было немного, и я старался как можно дольше удерживать позади более легкие машины.

Марк Уэббер

Гонка получилась утомительной, но очень мне понравилась. Тяжело приходилось и автомобилю, и шинам, и мне, но старания в итоге оказались оправданными. Несколько первых кругов, как мы и предполагали, сложились непростыми – быстро изнашивались передние покрышки и этим попыткам было воспользоваться Рубенс, но срезал "эску". В дальнейшем я прикладывал все усилия, чтобы сдерживать Кими, и вообще практически всю гонку провел словно череду квалификационных кругов. Лишь ближе к финишу по сигналу с командного мостика я чуть сбросил темп.

Ярно Трулли

Прежде всего в этот день мне хочется поздравить Фернандо и всю команду. Стартовал я здорово, а затем в крайне остром поединке смог одолеть Рубенса после его ошибки в "эске". Но на каждом новом комплекте шин очень быстро падало сцепление с асфальтом, и машина начинала скользить. Очень обидно, что позиция на финише оказалась хуже стартовой.

Михаэль Шумахер

Исход гонки благополучным не назовешь. На протяжении большей части дистанции я был заперт позади более медленных машин и поэтому не мог развивать максимальную скорость. А перед вторым пит-стопом почти закончилось горючее в баке. Одним словом, множество вещей сегодня складывалось не самым лучшим образом.

Ник Хайндфельд

Если смотреть только на результат, то девятое место – самое обидное из всех. Однако, взглянув, кто финишировал впереди меня, понимаешь, что сегодня я хорошо выполнил свою работу. Гонка началась для меня удачно, но в первом повороте возникла такая толкотня, что опередить еще хотя бы кого-нибудь оказалось практически невозможно.

Дженсон Баттон

Надо думать, наши с Жаком стартовые системы сработали по-разному: он буквально пролетел мимо. Потом во втором повороте прямо передо мной закрутило Ральфа, и я с большим трудом избежал столкновения с ним. Затем я опередил Френтцена и Ферстаппена, но возникшие чуть позже проблемы с дифференциалом вызвали сильную избыточную поворачиваемость.

Кристиано да Матта

Я должен извиниться перед командой – слишком быстро нажав на кнопку системы контроля старта, я вынужден был тут же выжимать тормоз, чтобы избежать преждевременного начала движения, а вот антигравитационную систему включить не успел. Мне удалось начать гонку с пит-лейн, но уже проигрывая лидерам круг. Поэтому, чтобы добиться хоть какого-то результата, мне пришлось на протяжении всей дистанции атаковать в полную силу.

Йос Ферстаппен

Я смог отыграть немало мест во время старта, а потом поддерживать на одном уровне время прохождения кругов. Пожалуй, эта гонка стала для меня одной из лучших в нынешнем сезоне, хотя скорость других автомобилей по-прежнему остается для нас недостижимой. Также я очень доволен тем, что после традиционно очень тяжелой с физической точки зрения гонки не испытал особой усталости.

Николас Кьеза

На старте я включил первую передачу, но забыл активизировать систему контроля старта. Это задержало меня на решетке, хотя и не слишком сильно. Что касается настроек, то мы решили принести в жертву квалификацию, чтобы чувствовать себя более уверенно в гонке. И машина выглядела определенно лучше, чем в Хоккенхайме. К тому же полученный две недели назад опыт позволил мне сегодня пропускать более быстрые машины, практически не теряя на этом времени.

Хайнц-Харальд Френтцен

Все складывалось замечательно до того самого момента, пока у меня не кончилось топливо. Команда предупреждала меня об этом по радио, но связь не работала. Они показывали информационную доску, но как раз в этот момент я был непосредственно позади Кьезы, готовясь к обгону, и не увидел ее. Несчастливое стечение обстоятельств.

Джастин Уилсон

Еще одно хорошее начало и вновь плохой конец. Стартовать с грязной части трассы было очень непростым, но в дальнейшем все складывалось успешно, мне удавалось поддерживать высокий темп, но затем мотор стал терять мощность, и я вынужден был сойти.

Золт Баумгартнер

Я очень расстроен, что не смог воспользоваться представившейся мне прекрасной возможностью. Хорошо стартовав, я поднялся уже до 15-го места, но вынужден был сойти. Что ж, это часть автомобильных гонок. Надеюсь, моя карьера в Формуле-1 получит продолжение.

Оливье Панис

Конечно же, я разочарован. При попытке тронуться после второго пит-стопа я услышал посторонний звук и ментально понял, что произошло. До этого момента все шло хорошо, и, даже потеряв пять мест на старте, я смог отыграть их обратно.

Джанкарло Физикелла

Стартовал я хорошо, но сильная избыточная поворачиваемость делала управление машины очень сложным. А затем в третий раз за уик-энд взорвался двигатель.

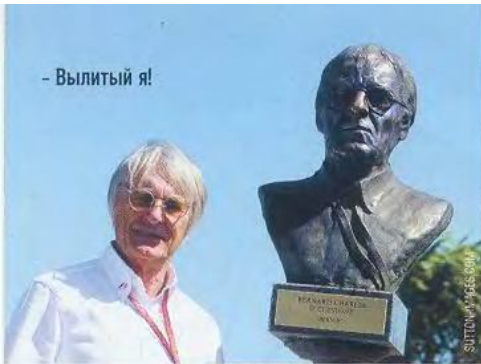
Рубенс Баррикелло

Гонка шла своим чередом, когда по непонятным мне причинам левое заднее колесо решило покинуть автомобиль. По счастью, сам я не пострадал ни физически, ни психологически. Однако сам факт случившегося, естественно, не доставляет мне удовольствия, как и то, что я не получил никакого внимания со стороны медиков сразу после происшествия.

Жак Вильнев

Мы знали, что в гонке машины будут выглядеть много лучше, чем в квалификации, так оно и вышло. На первом круге я отыграл шесть мест, несмотря на большое количество топлива в баках, и это позволяло нам вполне обоснованно рассчитывать на очки. О том, что давление в гидросистеме начало падать, мы знали еще за пару кругов до того момента, когда машина стала терять скорость. После этого выбора уже не оставалось.

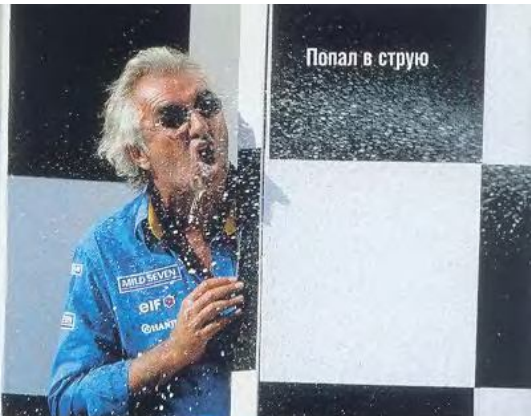
- Вылитый я!



Дэвид отрабатывает новую тактику борьбы с соперниками



Попал в струю



Женская доля



Они явно испытывают стеснение



У Дженсона Баттона в команде интересная репутация...



- Ты только представь, Жан, во что это сейчас выльется!



Безусым юнцом его больше не зовут

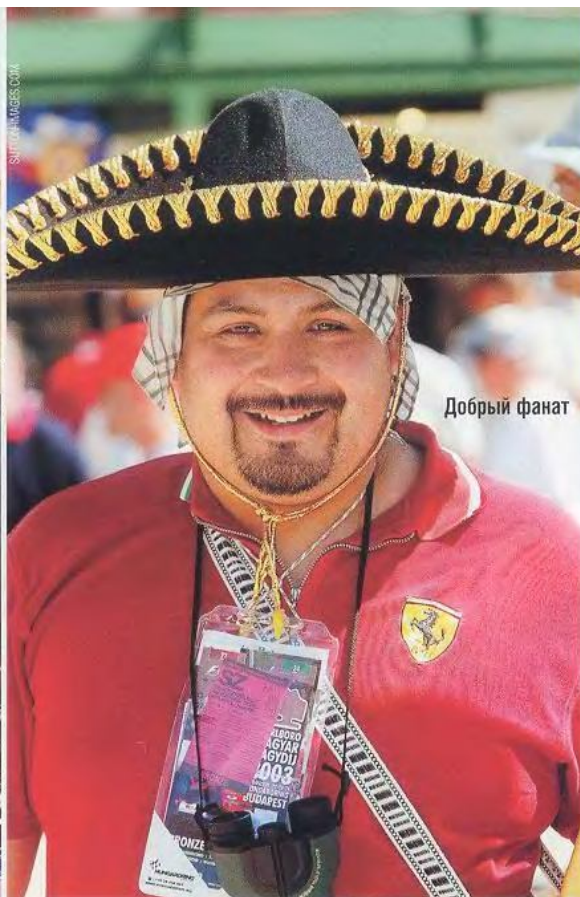


Оливье возбуждает аппетит





У механиков – свои музы...



Добрый фанат

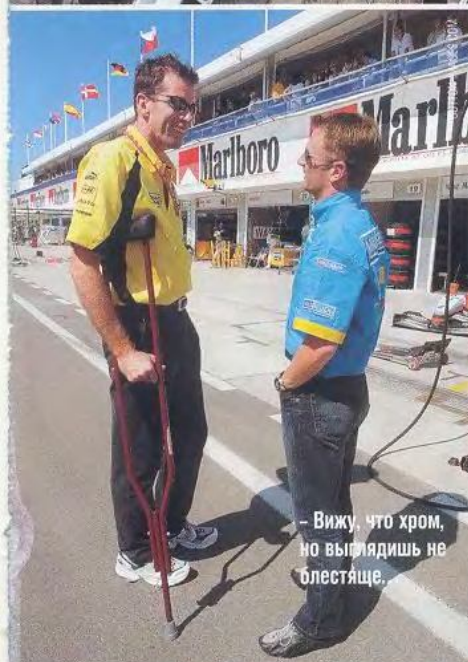


Джанкарло прохладается



Грудь у нее вот такие были... Миненко Павел Россия, Невинно Мисси

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



– Вижу, что хром, но выглядишь не блестяще.



Под эту дудку многие пляшут



Михаэль в жизни этой девушки занимает видное место!



Кими делает ход коньком



Сенсация! Фернандо отправили на помойку!



Наш "День"

ПЕРВЫЙ РУССКИЙ ПИЛОТ СЕЛ ЗА РУЛЬ McLAREN. АНДРЕЙ ЧУЙКИН ДОКАЗАЛ, ЧТО ЕЩЕ НЕ ОСКУДЕЛА ТАЛАНТАМИ НАША ЗЕМЛЯ



Тест-пилот команды McLaren Педро де ла Роса нарочито неторопливо стягивал защитную ленту, скрывавшую имя пилота на борту серебристой машины. Но находившиеся в пресс-центре автодрома россияне заметили краешек национального бело-сине-красного флага и сразу поняли, на чьей улице сегодня будет праздник. Спустя мгновение все присутствующие могли прочитать на борту McLaren MP4-16 русскую фамилию Chuukin. А еще через несколько минут 25-летний Андрей Чуйкин сел за руль этой машины и проехал пять самых памятных кру-

гов в своей жизни. Чтобы стать пилотом Формулы-1, ему понадобился всего один "День" – длиной в два с половиной месяца. Ровно столько продолжалась уникальная акция West Race Day – "Тоночный день West", организованная командой West McLaren Mercedes и ее титульным спонсором табачной маркой West.

Суть проекта West Race Day состоит в том, что "человек с улицы" (то есть не профессиональный гонщик) может заслужить

право прокатиться за рулем автомобиля McLaren Формулы-1. Driver Wanted ("Нужен водитель") – недвусмысленно зазывает желающих реклама West Race Day, на которой изображен автомобиль Формулы-1. Но желание это должно быть очень сильным, ибо из сотен претендентов из семи стран Центральной и Восточной Европы побеждает только один. Национальный отборочный этап прошел 21 июня на одном из московских картодромов. Андрей Чуйкин по итогам изнурительного 12-часового турнира стал лишь 11-м и оказался за бортом десятки лучших, которые должны были отправиться на международный отбор в Австрию.

– Я так расстроился, что даже не пошел фотографироваться вместе со всеми участниками турнира, – вспоминает Андрей. – Пытался подавать апелляцию. Но мне сказали, чтобы я не отчаивался: реальные шансы пройти в следующий тур были у 15 лучших.

И удача, которая в автоспорте порой оказывается важнее мастерства, улыбнулась владельцу московского Интернет-кафе: кто-то из первой десятки не прошел то ли тест по английскому языку, то ли медкомиссию. В итоге Чуйкина, у которого и с тем, и с другим полный порядок, включили в группу россиян, отправлявшихся в июле в Австрию на испытательный полигон международной школы водительского мастерства Test & Training.

Здесь претендентам нужно было проявить себя не столько гонщиками, сколько умелыми водителями. Ведь цель West Race Day не в том, чтобы усадить за руль "формулы-1" самого оголтелого "водилу". Первое испытание заключалось в прохождении скользкого поворота: на специальное скользкое дорожное покрытие лилась вода, и таким образом имитировалось движение по спрессованному снегу. Изучив поворот "посушу", претенденты делали одну-единственную зачетную попытку, в которой учитывалось как время прохождения участка, так и водительские навыки. На втором задании специальная платформа при наезде на нее начинала вращаться и отправляла машину в занос, который нужно было побороть. При этом на "мерседесах" отключили всю вспомогательную электронику. Для выполнения третьего задания участники пересаживались за руль переднеприводного Mercedes A-класса, у которого вместо задних колес были установлены вращающиеся во все стороны колесики на шарнирах – как на тележке в супермаркете. За рулем



этой невероятно непослушной машины нужно было на время пройти "змейку", стараясь не сбивать ограничительные конусы. Последний, четвертый тест на фоне трех предыдущих был самым традиционным, но не менее сложным. Задача состояла в том, чтобы проехать по трассе два круга с одинаковым временем. Андрей Чуйкин первенствовал во всех испытаниях за исключением поездки на А-классе и по совокупности набранных очков оказался лучшим из десяти россиян.

– Я был предельно осторожен, – раскрыл секрет своего успеха Андрей. – На первых двух тестах многие теряли контроль над машиной, потому что привыкли ездить с электронными помощниками и, как обычно, давили на тормоз в надежде на АБС. Наши же (россияне – прим. ред.) ездили очень осторожно, старались научиться друг у друга. А-класс разворачивало уже на 20 км/ч, поэтому я перестраховался, ехал на минимальной скорости и показал лишь шестое время. Для последнего теста на стабильность прохождения круга я мысленно разбил трассу на части и ехал по спидометру: на одном участке выдерживал скорость 60 км/ч, на другом 80 км/ч. Моя система сработала и еще пригодилась мне в дальнейшем!

Девять поверженных Чуйкиным соотечественников, несмотря на собственное поражение, искренне пожелали Андрею успеха в финале долгого "Дня". И еще через месяц с небольшим, в начале сентября, он отправился в Чехию, на автодром в Брно, чтобы побороться за место в кокпите McLaren.

– Стать профессиональным гонщиком? Да, я хотел бы попробовать

В Брно Чуйкин и его соперники из Венгрии, Германии, Словакии, Словении, Польши и Чехии два дня выясняли, кто же из них достоин заветного права на несколько минут стать пилотом Формулы-1. Теперь в их распоряжении были не простые "мерсы", а "заряженные" модификации от тюнинг-ателье AMG с моторами мощностью 350 "лошадей". Чтобы избежать инцидентов, было решено оставить включенной всю вспомогательную электронику. Особо рьяных предупредили: вылет с трассы равносителен дисквалификации. После нескольких часов тренировок перед участниками была поставлена задача пройти три круга протяженностью 5,4 км с как можно более близкими друг к другу результатами и при этом не выйти за пределы "окна" 2 минуты 50 секунд – 3 минуты 5 секунд. Чуйкин еще в Австрии выработал стратегию выполнения таких заданий и потому легко выиграл первый этап.

– Все повороты я проходил на 80 км/ч, на прямых ехал "газ в пол", – рассказывает он. – Лишь на одной прямой я не разогнался быстрее 160 км/ч, чтобы попасть в "окно". Мой соперник-венгр зачем-то гнал на всю катушку и в итоге проиграл. А у меня средняя разница во времени прохождения трех кругов составила всего полсекунды.

На следующий день Андрей впервые в жизни сел за руль уже не спортивного, а гоночного





– Теперь я знаю, что могу управлять любым автомобилем

автомобиля: второй этап, по итогам которого должны были определиться два финалиста, проходил на машинах Формулы-Junior (вес 250 кг, мощность 125 л.с.). Задание было точно таким же, как и накануне: продемонстрировать стабильность. Изменилось лишь временное "окно": теперь круг нужно было проехать не быстрее 2 минут 30 секунд и не медленнее 2 минут 45 секунд. Россиянин оказался стабильнее всех и во втором туре: разница во времени прохождения кругов оказалась еще меньше, чем на Mercedes AMG. В финал вместе с Чуйкиным вышел немец Волкер Крен.

– Мы почти час тренировались на Формуле-Junior, и мне очень понравилась эта машина. По сравнению с катком у нее очень легкое рулевое управление, порой я поворачивал руль одной рукой. Благодаря стенкам кокпита не приходится тратить силы на то, чтобы держать тело в поворотах. Максимальная скорость у Формулы-Junior была меньше, чем у Mercedes AMG, но в поворотах она шла явно быстрее. На этом автомобиле не было спидометра, и поэтому график прохождения кругов я выдерживал по тахометру. Это оказалось еще удобнее: каждый поворот я проходил на определенной передаче и при определенных оборотах двигателя. Став лучшим и на Формуле-Junior, я решил, что теперь сяду за руль McLaren во что бы то ни стало. Если не получится, я себе этого никогда не прощу.

Последним автомобилем, отделявшим претендентов от McLaren Формулы-1, был видевший виды серебристый спортпрототип с 250-сильным двигателем и весом 400 кг. Первоначально планировалось, что заезды

на этой машине пройдут по той же схеме, что и на двух предыдущих этапах: сначала тренировки, а затем – заезды на время. Но в руках немца спортпрототип то и дело глох. В гараже уже заподозрили неладное, но после длившейся почти час диагностики так и не нашли никаких неполадок. Когда пришла очередь Чуйкина потренироваться за рулем двухместной машины (соперник-немец сидел рядом), Андрею понадобился всего круг, чтобы освоиться, хотя догнать ехавшего впереди инструктора на болиде Формулы-Junior ему так и не удалось.

– Коробка передач при переключении вниз хрустела, прямо как на моей "восьмерке", – шутит Чуйкин. – Чувствуется, что этот спортпрототип много повидал на своем веку.

После тренировки россиянина и немца неожиданно попросили подняться в пресс-центр. В связи с задержкой из-за ремонта спортпрототипа было решено не проводить заезды на время. Наверное, членам жюри, в состав которого входили инструкторы и гонщики, уже было ясно, кто из двух претендентов заслужил место за рулем "формулы-1". "Победителем West Race Day 2003 стал Андрей Чуйкин", – объявил на весь автодром в Брно "голос Формулы-1" Боб Констандурос, бессменный ведущий пресс-конференций на Гран При чемпионата мира. Под аплодисменты всех присутствующих Кими Райкконен вручил россиянину хрустальный кубок.

– Я особо не волновался, когда стоял и ждал объявления победителя, – признается Андрей. – Если честно, я понимал, что выиграю я, а не он (немец – прим. ред.), иначе быть не может. Ведь на спортпрототипе я проехал явно лучше, то есть я выиграл все этапы. Я понял, что сейчас наконец произойдет то, ради чего я сюда приехал.

Автомобиль McLaren MP4-16 уже ждал Чуйкина в гараже, когда он переоделся из черного комбинезона участника West Race Day в серебристую униформу пилота McLaren со своей фамилией на поясе. С утра Райкконен обкатал и настроил машину, а де ла Роса проинструктировал Андрея. Механики McLaren, прибывшие в Брно с тестов в Монце, поздравили его с победой и выразили надежду на то, что он оправдает оказанное ему доверие и вернет машину в боксы в целости и сохранности.

– Изначально планировалось, что я проеду всего два круга, – говорит первый российский пилот McLaren. – Но мне сказали, что если я буду управлять уверенно, то смогу проехать побольше. В итоге мне дали целых пять кругов! Первый круг я ехал очень осторожно, не поднимаясь выше второй передачи. Коробку передач настроили таким образом, что переключения вверх происходили автоматически, при достижении максимальных оборотов. Для переключения вниз нужно было нажимать рычажок под рулем. Постепенно я освоился и на прямых начал выжимать педаль газа "в пол", всем телом ощущая ускорения при переключении передач. Машина разгоняется фантастически быстро, я и не представляю, что возможен такой сумасшедший разгон. Я старался идти по оптимальной траектории, но в поворотах держался подальше от обочин, чтобы не пугать команду. Тормозить мне вообще не приходилось: стоило бросить "газ", как машина начинала очень интенсивно замедляться (свою лепту в это внесла максимальная загрузка антикрыльев, которую установили, чтобы минимизировать вероятность вылета – прим. ред.). За пять кругов хорошо прочувствовать автомобиль невозможно, и я не рисковал. Все равно эта поездка была самым сильным впечатлением в моей жизни!

Механики в боксах расслабились уже после пары кругов. Автомобиль был подключен к телеметрии, которая зафиксировала, что Чуйкин проходил круги примерно за 2 минуты 20 секунд. Для сравнения – Дэвид Култхард в прошлом году на демонстрационных заездах в Брно показывал время 1 минуты 37 секунд. Но для шотландца путь за руль "формулы-1" длился долгие годы, а для россиянина – один "День".

Максим Бордунов





ФОРМУЛА-1

для
джентльменов

В детстве мы все хотели быть героями. Когда-то тысячи мальчишек мечтали стать космонавтами, полярниками, летчиками. Но времена меняются. И список престижных с точки зрения подрастающего поколения профессий также претерпевает изменения. В одной школе недавно был проведен опрос среди учеников: кто сказал легендарное "Поехали!" и взмахнул рукой? И некоторые не сомневаясь ответили, что это был... Михаэль Шумахер.



Во время первой тренировки идейный вдохновитель чемпионата EuroBOSS Роджер Коуэн должен оценить уровень мастерства каждого из дебютантов, затем принять решение о допуске спортсменов к соревнованиям

Мечты и реальность

Что и говорить, гонщик Гран При – фигура в наши дни весьма заметная. Ему сопутствует всемирная слава, ореол героя, наконец – деньги. Но у того, кто вознамерился стать пилотом Формулы-1, шансов осуществить свою мечту, скажем прямо, не слишком много. В 2002 году на старт Гран При выходило 23 гонщика. В космосе же за тот же период людей побывало почти в два раза больше. Причем среди последних были и женщины, и люди пожилые, и даже просто туристы. В то время как требования к автогоночной элите с каждым годом все более повышаются. И все же шанс почувствовать себя в роли гонщика Ф-1 есть у каждого.

Причем речь пойдет даже не о достаточно распространенных в Европе однодневных курсах вождения Формулы-1, на которые может приехать каждый, у кого есть желание, водительские права и определенная сумма денег. На таких курсах вас посадят в самый настоящий автомобиль Ф-1, пусть и с весьма ограниченной мощностью двигателя, и дадут проехать на нем кругов десять. После чего торжественно вручат роскошный диплом, удостоверяющий, что податель сего является “пилотом Формулы-1”, и, конечно, фотографию, где не кто-нибудь, а именно вы небрежно улыбаетесь из кокпита машины Ф-1!

Но есть и другой, значительно более сложный, но все-таки вполне доступный способ, дающий возможность не только почувствовать себя в шкуре гонщика Гран При во время ознакомительных заездов, но и поучаствовать в са-

мых настоящих гонках автомобилей Формулы-1. Всего-то и нужно – реализовать себя в бизнесе, а на заработанные деньги купить поддержанное шасси Ф-1 и “утюжить” трассы Гран При, как это делают участники чемпионатов Thoroughbred GP cars и EuroBOSS.

Легенды не умирают

Спортивная карьера автомобилей Ф-1 ныне редко превышает один сезон. Но, отбегав свой короткий гоночный век, эти замечательные машины отнюдь не отправляются на свалку. Большинство из них попадает в различного рода музеи, многие становятся достоянием коллекционеров, а некоторые опять выходят на старт. В пример можно привести участников FIA Thoroughbred Grand Prix cars Championship, что в дословном переводе с английского означает “чемпионат чистокровных гоночных автомобилей”. Как и гонки в классе Формула-1, чемпионат TGP проходит под эгидой Международной автомобильной федерации. Согласно правилам на старт допускаются автомобили, которые были построены для участия в чемпионатах мира начиная с января 1966 года по 31 декабря 1985 года. Причем техника Thoroughbred GP cars (TGP-F1) поделена на классы:

- А) выпуска до 1971 года;
- В) выпуска после 1971 года без граунд-эффекта;
- С) выпуска после 1971 года с граунд-эффектом (клиренс минимум 40 мм);
- Д) выпуска после 1971 года с плоским днищем.

Объем двигателя – не более 3000 см³. Оригинальный силовой агрегат можно заменить на двигатель Ford Cosworth DFV. Автомобили с двигателями объемом 1500 см³ с турбонагнетателем и двигателями объемом 3500 см³ к участию в чемпионате TGP-F1 не допускаются. Все автомобили должны соответствовать оригинальному проекту. Шины нужного размера предоставляются британскими фирмами Avon и Dunlop.

Соревнуются машины на восьми разных трассах, на которых проходят или когда-то проходили Гран При Ф-1. По правилам TGP-F1 запрещено проводить на протяжении одного сезона более трех этапов чемпионата на территории одной страны. Каждый этап проходит в течение одного дня и представляет собой две тренировки, продолжительностью не более 30 минут каждая, по результатам которых определяется место на старте, и затем – гонка дистанцией не более 75 км. Естественно, никаких дозаправок и замены колес во время гонки не происходит, да и пилоты стараются ехать по возможности аккуратно, дабы не превратить

Увидев два этих легендарных автомобиля на пит-лейн трассы “Брэндс-Хэтч”, невольно теряешь ощущение реальности и переносишься в прошлое. И лишь раскраска шлема выдает, что за рулем Lotus и Tyrrell сидят не Найджел Мэнселл и Патрик Депайе. (Нынешний владелец славного Lotus Дэвид Коплоу на фото слева, рядом с сидящим в кокпите автором статьи.)



свой антикварный автомобиль в непригодные к дальнейшему использованию запчасти.

Как видим, правила проведения данного чемпионата достаточно строги, а технические ограничения – серьезные. Однако есть у этой гоночной серии и гораздо более демократичный конкурент.

Чемпионат для боссов

Чемпионат EuroBOSS (European Big Open Single Seaters – “Европейский чемпионат больших одноместных гоночных автомобилей с открытой кабиной”) существует с 1995 года и к компании HUGO BOSS никакого отношения не имеет. Организацией этих соревнований занимается Британский автогоночный клуб (BARC). Со временем Формула-BOSS из национального чемпионата выросла в чемпионат EuroBOSS, в соревнования европейского уровня. На старт допускаются автомобили выпуска до 1997 года, но оригинальные двигатели участники стараются заменить на более практичные и недорогие в обслуживании, к примеру, на Judd V10 рабочим объемом в 3000 см³ и мощностью в 650 л.с. Вообще технические требования в этом чемпионате довольно свободные.

“Мы не накладываем каких-либо ограничений на размер шин, величину клиренса и площадь антикрыльев гоночного автомобиля, – говорит босс EuroBOSS Роджер Коуэн. – Если вы приобрели машину Ф-1 1995 года выпуска, то можете вместо узкой резины установить такие же широкие покрышки, в какие были “обуты” автомобили Ф-1 в 1992 году. У нас нет никаких серьезных запретов, и никто из наших пилотов никогда не подавал протест”. К вышесказанному можно добавить, что не обязательно сохранять даже оригинальную окраску. В чемпионате EuroBOSS гоночные машины можно покрасить в цвета своей компании или фирмы-спонсора, что весьма актуально, ведь чемпионат транслируется местным телевидением (в этом году чемпионат EuroBOSS можно увидеть и на канале Eurosport).

В этой серии также принимают участие гоночные автомобили Ф-3000, а с 2003 года – IRL. Правда, “американцы” после первых же тестов продемонстрировали, что их коробка передач пригодна только для овалов.



Отец Зрла Фред Коддарт до сих пор под впечатлением от великолепного дебюта россиянина Виктора Козанкова в британской Ф-3

Как и TGP-F1, серия EuroBOSS состоит из восьми этапов, проходящих на хорошо известных европейских автодромах – “Сильверстоун”, “Спа-Франкоршам”, кольцо “Сартр” в Ле-Мане и пр. Здесь участники соприкасаются с легендами. Дебютанты могут для начала освоить трассы на автомобиле Ф-3000 с двигателем мощностью 400–450 л.с., а потом перейти в категорию Ф-1, используя то же шасси, но увеличив мощность двигателя. Соревнования проходят в течение одного дня: две тренировки, совмещенные с квалификацией, и гонка. По результатам квалификации на старт допускаются 26 автомобилей, а всего участников более тридцати. Дистанция заезда ограничена не километрами, как в TGP-F1, а временем – 25 минут. Дозаправок нет.

Кто есть кто

Участники описанных выше чемпионатов – это в основном очень уважаемые джентльмены в возрасте от пятидесяти и старше. Например, счастливым владельцем Tyrrell, на котором в 1978 году француз Патрик Депайе выиграл Гран При Монако, является американец Дон Эдвардс, президент компании, занимающейся исследованиями горючих материалов. Штаб-квартира фирмы расположена в Калифорнии, а Дон для разрядки периодически летает в Европу, чтобы отвести душу за рулем легендарного автомобиля на очередном этапе TGP. Не менее уверенно в жизни себя чувствует и лондонец Дэви Коплоу, владелец Lotus, которым когда-то управлял сам Найджел Мэнселл. О социальном статусе этих людей достаточно красноречиво говорят их личные дорожные автомобили. У Дэви это кабриолет Aston Martin DB7, рядом с которым на стоянке красуются Ferrari F355 и Jaguar XJ220 других пилотов серии.

Ник Дэлли для успешного дебюта в чемпионате EuroBOSS решил приобрести автомобиль Ascari-Benetton F1 удельной мощностью в 1400 л.с. Но вот беда, при выходе из поворота Дэлли слишком резко нажал на “газ” и...





Эрл Коддард – реальный кандидат на чемпионский титул в 2003 году. Эрл имеет достаточно опыта, да и автомобиль у него из-под самого Шума... Сопротивление бесполезно

В чемпионате EuroBOSS, один из этапов которого на трассе "Брэндс-Хэтч" автору посчастливилось наблюдать воочию, народ попроще. Во-первых, возраст гонщиков очень разнообразен: есть и двадцатилетние, и те, кому за сорок. Во-вторых, уровень пилотов в EuroBOSS намного выше, чем в TGP-F1. Вот один пример. В тот же день в Брэндс-Хэтче на трассе длиной чуть менее двух километров тестировалась одна из команд международного чемпионата Ф-3000 в составе француза Николя Минасяна и чемпиона немецкой Ф-3 англичанина Гарри Пафетта. И результат Минасяна, показанный на Lola с мотором Ford мощностью в 450 л.с., оказался лишь четвертым. От шведа Марта Мортлока на Arrows с мотором Judd (650 л.с.) француз отставал на две секунды. Конечно, у шведа мотор мощнее, но, с другой стороны, этой мощностью надо еще и уметь управлять, к тому же Мортлок – не профессионал, а любитель.

Среди участников EuroBOSS – не только собственно владельцы команд и автомобилей, но и люди, которые не являются такими крутыми бизнесменами, но имеют спонсорскую поддержку. 20-летний представитель Южно-Африканской Республики Эрл Коддард – один из них. У Эрла за плечами успешное выступление в картинге, финиш в шестерке в престижном британском чемпионате Формулы-Ford. Неплохо, но для претензий на дальнейшее стремительное продвижение к вершинам автоспорта явно недостаточно. И Отец Эрла, уже много лет занимающийся бизнесом, связанным с автоспортом, решил посадить сына не на Формулу-3, а в автомобиль серии BOSS, что по затратам оказалось намного дешевле. Зато какой это автомобиль!

В 2002 году Эрл Коддард за рулем чемпионского Benetton-Ford Михаэля Шумахера образца 1994 года был самым быстрым на многих британских трассах, стал серебряным призером EuroBOSS, а ныне настроен заполучить чемпионский титул. Отец Эрла считает, что его сын в данной серии получит достаточный опыт управления мощными автомобилями для того, чтобы в следующем году перебраться за океан, в CART. Кстати, Коддард-старший

до сих пор в восторге от дебюта нашего Виктора Козанкова в британском чемпионате Ф-3 в 1991 году.

"Это удивительно, – вспоминает он. – Виктор прилетел в Англию в день гонки и на абсолютно незнакомой трассе и совсем слабой машине показал время лучше, чем более опытные пилоты, которые данный автодром изучили вдоль и поперек". Да, Виктор, наверное, действительно единственный наш кольцевик, воспитанник советской гоночной школы, продемонстрировавший в престижном международном чемпионате мастерство, которое до сих пор вызывает уважение.

Среди бывших пилотов EuroBOSS немало известных в автоспорте личностей. К примеру, совладелец Minardi австралиец Пол Стодарт в 1998 году гонялся в данной серии. Еще один видный представитель мира Ф-1, имевший опыт участия в серии EuroBOSS, – технический директор команды Renault F1 – англичанин Майк Гаскойн. Причем Майк не раз упоминал, что участие в серии EuroBOSS позволило ему ощутить все неудобства, которые испытывает пилот Формулы-1 за рулем, и этот опыт он всегда учитывает в своей работе.

Интересно, что среди пилотов серии EuroBOSS были и те, кто когда-то выступал в чемпионате мира! Британец Тони Триммер выступал в Ф-1 в течение четырех лет начиная с 75 года, пытался пробиться на старт Гран При, но так и не смог преодолеть квалификационный отбор. Приняв участие в серии BOSS, Тони отчасти удовлетворил свои амбиции.

Сколько стоит мечта?

Прежде чем перейти непосредственно к деньгам, нужно заметить, что участники этих чемпионатов должны иметь минимум международную лицензию "С". Получить ее можно и в Российской автомобильной федерации (РАФ), если вы, конечно, подтвердите свой спортивный уровень. К примеру, чтобы оформить подобный документ в Королевском автоклубе Великобритании (RAC), необходимо сначала окончить гоночную школу и получить национальную

лицензию "В". Затем провести не менее десяти гонок в местных сериях и благополучно финишировать в них, получив тем самым право на обладание национальной лицензией "А". С данным документом на руках вам также необходимо финишировать в десяти гонках соответствующего уровня, и только тогда RAC может выдать вам международную лицензию. Так что если вы заявитесь в РАФ с подобной просьбой, не удивляйтесь тому, что вам предложат сначала годик-другой поездить в чемпионате России. Но даже наличие международной лицензии – еще не гарантия, что вы выйдете на старт вожденных чемпионатов. В ходе первых тестов организаторы соревнований должны увидеть, что из себя реально представляет дебютант, и потом уже принять решение о допуске к заезду.

Но давайте представим, что все эти "юридические" проблемы решены и вы приступили к непосредственной подготовке к сезону. Минимальная сумма, в которую вам может обойтись аренда самого скромного автомобиля, "технички" и наем механика, составляет примерно 300 тысяч евро за сезон, включая страховку. Если вы планируете ощущать себя пилотом Формулы-1 в течение нескольких лет, то аренда смысла не имеет, лучше приобрести гоночный автомобиль, который по истечении срока службы можно оставить себе на память или продать, причем за те же деньги, а то и больше.

Стоимость "подержанного" автомобиля Ф-1 серии TGP прямо зависит от того, что это за машина и кто на ней ездил. Но в любом случае ничего дешевле 150 тысяч евро вы не найдете. К примеру, Williams FW08 1982 года, на котором Кеке Росберг дважды приезжал на пьедестал, предлагается по цене 600 тысяч евро. Конечно, Ferrari, которыми управлял легендарный Лауда, стоят намного дороже. Такие модели тоже можно увидеть на гоночных трассах, но только во время проведения разнообразных автомобильных фестивалей. Рисковать подобными раритетами в гонках желающих не находится.

Кроме участия в соревнованиях пилоты по желанию могут выезжать на дополнительные тесты, которые регулярно проходят на всех трассах и стоят примерно 5 тысяч евро за один день. В результате к стоимости автомобиля можно смело прибавить еще тысячу сто евро в качестве бюджета на весь сезон, не включая непредвиденных расходов, связанных, к примеру, с заменой двигателя и ремонтом шасси после аварии. Если оригинальный двигатель вышел из строя, его можно заменить на неприхотливый Ford Cosworth DFV стоимостью 70 тысяч евро.

По финансовым затратам участие в серии EuroBOSS почти сравнимо с TGP-F1, но если в чемпионате чистокров-



Хрупкая и обаятельная англичанка Кэлли без страха садится за руль автомобиля мощностью в 400 л.с.

ных автомобилей стоимость техники в основном определяется его исторической значимостью, то в EuroBOSS цена зависит и от характеристик автомобиля. Самый экономичный вариант – это приобретение скромного шасси Reynard Ф-3000 (примерно в 60 тысяч евро) и двигателя Judd V10 (80 тысяч евро). Участие в одном этапе чемпионата EuroBOSS, включающем две тренировки и гонку, стоит дороже, чем в TGP-F1, и составляет примерно 12 тысяч евро. Итого, не учитывая стоимости автомобиля, в среднем один сезон в серии EuroBOSS обойдется в те же 100 тысяч евро. Стоит ли мечта этих денег – каждый решает сам.

И мечта стала реальностью

А почему бы и нет? Если ваши габариты позволяют нырнуть в кокпит, а автогоночный опыт – претендовать на нужную лицензию, и если в жизни вы уже утвердились, то участие в подобном чемпионате может доставить вам не только массу удовольствия, но и принести пользу. В паддоке царит на редкость дружественная атмосфера, в которой пилоты-бизнесмены не только делятся между собой впечатлениями от гонки, но и стараются развить деловые отношения. Во всяком случае, за целый день, проведенный на трассе "Брэндс-Хэтч", только на лице одного из участников можно было прочесть некую озабоченность – и это был не какой-нибудь гонщик-любитель, а настоящий профессионал, вице-чемпион Ф-3000 2000 года Никола Минасян.

"А чему радоваться? – говорит француз. – Ты же видишь, мой комбинезон чист, спонсоров у меня нет, и что меня ждет завтра, я понятия не имею".

Что делать? Таков профессиональный спорт. И возможно, мысленно Минасян чуть завидовал улыбчивым пилотам-джентльменам, с которыми проводил эту тренировку. Ведь его перспективы оказаться за рулем автомобиля Ф-1 весьма туманны, а эти люди свою мечту уже осуществили.

Вадим Овсянкин

Фото автора и Джона Коллея



В чемпионате TGP большинство участников предпочитают Lotus или Williams. В этом году уже можно увидеть на стартовой решетке Ferrari



ВСЕ ГОНЩИКИ чемпионатов мира Ф-1

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

'Майк Спарки' (Мишель Поберейский) / Mike Sparken' (Michel Poberejsky)



(Франция)
Род. 16.06.30 в Нейл-сюр-Сейни, близ Парижа, Франция

Предположительно выходец из семьи российских эмигрантов, в начале 50-х под псевдонимом Спарки начал выступать в автогонках. В 1952 г. на Aston Martin выиграл в своем классе соревнования в Монлери, тремя годами позже уже за рулем Ferrari первенствовал в гонке спортивных машин в Агадире и финишировал вторым в Гудвуде. В том же 1955 г. на ГП Великобритании (7-й) на Gordini 16 (Gordini) единственный раз в жизни вышел на старт гонки ЧМ Ф-1. Сейчас живет во Франции. ГП в Ф-1: 1; гонок в Ф-1: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 23-е место — ГП Великобритании 1955 г.; лучший рез. в гонке: 7-е место — ГП Великобритании 1955 г.; быстрые круги: —

Майк (Майкл) Спенс / Mike (Michael) Spence (Великобритания)



Род. 30.12.36 в Кройдоне, графство Суррей, Англия, Великобритания. Погиб 07.05.68 во время квалификации перед Indy 500 в Индианаполисе, штат Индиана, США

Автогонками увлекался еще в детстве. Отслужив в армии, Майк в 1958 г. решил начать карьеру гонщика. До 1960 г. выступал в клубных соревнованиях. В 1960–1963 гг. участвовал в Ф-1 Junior. В 1961 г. выиграл Commander York Trophy, годом позже победил в гонке Ф-1 Junior в Реймсе. В 1963 г., познакомившись с Колином Чепменом, стал заводским пилотом Lotus и на ГП Италии того же года (13-й/НФ) дебютировал на Lotus 25 в ЧМ Ф-1. Участвовал в 6 ЧМ Ф-1 1963–1968 гг. Выступал на автомобилях: Lotus 25, 33 (Lotus, Reg Parnell) в 1963–1966 гг.; BRM P83, P261, P115, P126 (BRM) в 1967–1968 гг. Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 8-е место в 1965 г. В том же году выиграл "Гонку чемпионов", год спустя — внезапечный ГП Южной Африки, а в 1967 г. Майк в паре с Филом Хиллом одержал победу в гонке спортпрототипов в Брандс-Хатче (BOAC 500). Однако весной 1968 г., вернувшись в Lotus на смену погибшему Джиму Кларку, разбился во время квалификации перед Indy 500 и умер через несколько часов в госпитале Индианаполиса. ГП в Ф-1: 37; гонок в Ф-1: 36; очки: 27; лучший рез. в квал.: 4-е место — ГП Южной Африки, ГП США 1965 г.; лучший рез. в гонке: 3-е место — ГП Мексики 1965 г.; быстрые круги: —

Гаэтано Старрабба (Старрабба ди Джардинелли) / Gaetano Starrabba (Starrabba di Giardinelli) (Италия)



Род. 03.12.32 в Палермо, Италия

Итальянский аристократ, в середине 50-х ради развлечения начал выступать в автогонках за рулем Maserati. Первого достойного внимания результата достиг в 1957 г., когда уже на Ferrari Testa Rossa 500 финишировал 7-м в "Тарга-Флорио". На ГП Италии 1961 г. единственный раз в карьере принял участие в ГП ЧМ Ф-1 за рулем собственного Lotus 18, но из-за поломки мотора до финиша так и не добрался. До середины 60-х высту-

пал в гонках Ф-3 и спортпрототипов, после чего оставил спорт и посвятил себя автомобильному бизнесу. ГП в Ф-1: 1; гонок в Ф-1: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 30-е место — ГП Италии 1961 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: —

Алан Стейси / Alan Stacey (Великобритания)



Род. 29.08.33 в Брумфилде, штат Эссекс, Англия, Великобритания. Погиб 19.06.60 во время гонки за ГП Бельгии в Спа, Бельгия

Алан был уникальным пилотом: своеобразным "Марсеевым" Формулы-1. Он выступал в гонках, и весьма успешно, несмотря на то что ниже колена правой ноги у него был протез. На машине со специальным управлением Стейси добивался фантастических результатов. В 1955 г. он дебютировал в клубных британских гонках, а уже годом позже за рулем собственного Lotus 11 одержал семь побед и в 1957 г. заключил контракт с Колином Чепменом, который подготовил для него специальный автомобиль. В 1958 г. Алан выиграл "Фэрингем-Трофи" и гонку в Кристал-Палас, а также финишировал 3-м во внезапечном ГП Руана. В том же году на ГП Великобритании (НФ) дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 3 ЧМ Ф-1 1958–1960 гг. Выступал на автомобилях: Lotus 16 (Lotus) в 1958–1960 гг.; Lotus 18 (Lotus) в 1960 г. К сожалению, отчасти из-за проблем с ногой, отчасти из-за невезения и постоянных отказов техники Стейси так и не успел проявить себя в "большом цирке" и в 1960 г. трагически погиб во время гонки ГП Бельгии в Спа, когда на огромной скорости ему в лицо попала птица.

ГП в Ф-1: 7; гонок в Ф-1: 7; очки: —; лучший рез. в квал.: 8-е место — ГП Нидерландов 1960 г.; лучший рез. в гонке: 8-е место — ГП Великобритании 1959 г.; быстрые круги: —

Чак (Чарльз) Стивенсон / Chuck (Charles) Stevenson* (США)



Род. 15.10.19 в Сиднее, штат Монтана, США. Умер 21.05.95 в Бенсоне, штат Аризона, США

Карьеру начинал в гонках миджетов. В серии AAA дебютировал в 1951 г. и очень быстро вышел на первые роли, уже в 1952 г. став ее чемпионом. В 1951–1954, 1960 гг. стартовал в 5 входивших в зачет ЧМ Ф-1 (Ф-2) Indy 500. Выступал на автомобилях: Marchese (Bardahl/Carl Marchese) в 1951 г.; KK400 (Springfield Welding/Paoletti) в 1952 г.; Kuzma (J.C. Agajanian) в 1953–1954 гг.; Watson (Leader Card 500 Roadster) в 1960 г. ГП в ЧМ: 5; гонок в ЧМ: 5; очки: —; лучший рез. в квал.: 5-е место — Indy 500 1954 г.; лучший рез. в гонке: 12-е место — Indy 500 1954 г.; быстрые круги: —

Победы в других гонках: этапы AAA; в Милуоки (гонка 2) и Дю-Кoine в 1952 г., Милуоки (гонка 2) в 1953 г., Милуоки (гонка 1) в 1954 г.

Джеки Стюарт / Jackie Stewart (Великобритания)



Род. 11.06.39 в Милтоне, графство Данбартоншир, Шотландия, Великобритания

Трехкратный чемпион мира 1969, 1971, 1973 гг. Представитель легендарного клана Стюартов, спортивную карьеру начал в конце 50-х гг., с 1959 по 1960 гг. входил в сборную команду Великобритании по стендовой стрельбе. Однако после того как в 1960 г. не прошел отбор на римскую Олимпиаду, Джеки решил повесить

винтовку на гвоздь и занялся автогонками. Уже в 1963 г. выиграл несколько гонок спортивных автомобилей, после чего подписал контракт с командой Кена Тиррелла в Ф-3. В 1964 г. финишировал первым на ГП Монако Формулы-3, стал чемпионом Великобритании в Формуле-3, выступал в Формуле-2 и принял участие в нескольких незачетных ГП Формулы-1. В ЧМ Формулы-1 он дебютировал за рулем BRM P261 на ГП Южной Африки 1965 г. (6-й). Участвовал в 9 ЧМ Ф-1 1965–1973 гг. Выступал на автомобилях: BRM P261, P83, P115 (BRM) в 1965–1967 гг.; Matra MS9, MS7, MS10, MS80, MS84 (Matra) в 1968–1969 гг.; March 701 (Tyrrell) в 1970 г.; Tyrrell 001, 002, 003, 004, 005, 006 (Tyrrell) в 1970–1973 гг. Параллельно с гонками Ф-1 с блеском выступал и в других гоночных сериях: в 1967–1969 гг. выиграл три этапа ЧЕ Ф-2. Победитель Кубка Тасмании 1966 г., британской Ф-1 1968 г. Чемпион Франции в Формуле-2 1968 г. В 1973 г. в 34-летнем возрасте завершил гоночную карьеру и на годы покинул Формулу-1. Вернулся в "большой цирк" лишь в 1997 г. с созданным вместе с сыном Полом собственной командой Формулы-1 Stewart Grand Prix, которую в 1999 г. продал компании Ford. Сейчас она выступает в чемпионате под именем Jaguar, и Джеки до сих пор является консультантом команды.



ГП в Ф-1: 100; гонок в Ф-1: 99; очки: 360; лучший рез. в квал.: 1-е место; лучший рез. в гонке: 1-е место; быстрые круги: 15

Победы в Ф-1: 27 — ГП Италии 1965 г., ГП Монако 1966 г., ГП Нидерландов, Германии, США 1968 г., ГП Южной Африки, Испании, Нидерландов, Франции, Великобритании, Италии 1969 г., ГП Испании 1970 г., ГП Испании, Монако, Франции, Великобритании, Германии, Канады 1971 г., ГП Аргентины, Франции, Канады, США 1972 г., ГП Южной Африки, Бельгии, Монако, Нидерландов, Германии 1973 г.

Полупозиции в Ф-1: 17 — ГП Монако, Франции 1969 г., ГП Южной Африки, Монако, Франции, Германии, Канады, США 1971 г., ГП Южной Африки, США 1972 г., ГП Монако, Франции, Германии 1973 г.

Победы в других гонках: этапы ЧЕ Ф-2 в Энна-Пергузе (ГП Средиземноморья) в 1967 г., Норбурге и Хареме в 1969 г.; этапы Кубка Тасмании: "Леди Уингем-Трофи" в Теретонге, Сандан-парке и Лангфорде в 1966 г., ГП Новой Зеландии, Австралии 1967 г.; прочие гонки: ГП Монако Ф-3; "Интернэшнл-Трофи" 1965 г., "Гонка чемпионов" 1969 г., "Гонка чемпионов" 1970 г., "Интернэшнл-Трофи" 1973 г.

Джимми (Джеймс) Стюарт / Jimmy (James) Stewart (Великобритания)



Род. 06.03.31 в Боулинге, графство Данбартоншир, Шотландия, Великобритания

Старший брат Джеки Стюарта, Джимми, в отличие от него, не добился успехов в автоспорте. Автогонками стал заниматься в начале 50-х гг. В 1951–1952 гг. выступал в горных гонках, затем на ГП Великобритании 1953 г. единственный раз в карьере принял участие в ГП ЧМ Ф-2, но до финиша так и не добрался. Выступал на автомобиле Cooper T20 (Ecurie Ecosse). Полностью раскрылся в автогонках Джимми так и не смог. Из-за нескольких серьезных аварий (в 1954 г. он получил тяжелые травмы в Ле-Мане, а годом позже, едва вернувшись

за руль, попал в тяжелую аварию на тренировке перед гонкой спортпрототипов в Сильверстоуне) в 1955 г. Стюарт-старший завершил спортивную карьеру и занялся бизнесом.

ГП в ЧМ: 1; гонок в ЧМ: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 15-е место — ГП Великобритании 1953 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: —

Йан Стюарт / Ian Stewart (Великобритания)



Род. 15.07.29 в Эдинбурге, Шотландия, Великобритания

Хотя Йан Стюарт не приходится близким родственником Джеки и Джимми, его судьба развивалась почти по тому же сценарию, что и у старшего из братьев Стюарт. Карьеру автогонщика он начал в 1951 г., а годом позже одержал свою первую крупную победу, выиграв на Jaguar "Дорожную гонку" в Джерси. Так же, как и Джимми, на ГП Великобритании 1953 г. единственный раз принял участие в ГП ЧМ Ф-2, но до финиша тоже не добрался. Выступал на автомобиле Connaught A (Ecurie Ecosse). В том же году занял 2-е место в "1000 км Норбургринга" и в паре с Питером Уайтхедом финишировал 4-м в "24 часа Ле-Мана". Но год спустя после тяжелой аварии во время гонки спортпрототипов "1000 км Буэнос-Айреса" предпочел завершить выступления в гонках, женился и посвятил себя бизнесу.

ГП в ЧМ: 1; гонок в ЧМ: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 20-е место — ГП Великобритании 1953 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: —

Агури Сузуки / Aguri Suzuki (Япония)



Род. 08.09.60 в Токио, Япония

В 1990 г. Агури превратился в легенду национального автоспорта, после того как в домашней гонке на "Сузуке" стал первым и пока единственным японским пилотом, которому удалось подняться на пьедестал почета ГП ЧМ Ф-1. Карьеру автогонщика начал в 1977 г. с картинга. С 1978 по 1985 гг. выступал в японской Ф-3: чемпион Японии 1985 г. В 1984–1986 гг. стартовал в гонках легковых и спортивных автомобилей. Чемпион Японии в группе А 1986 г., а также японской Ф-3000 1988 г. В том же году на ГП Японии (16-й) дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 8 ЧМ Ф-1 1988–1995 гг. Выступал на автомобилях: Lola LC88 (Larrousse) в 1988 г., Zakspeed 891 (Zakspeed) в 1989 г., Lola LC89, 90, Larrousse Lola L91 (Larrousse) в 1990–1991 гг., Footwork FA13, FA14 (Footwork) в 1992–1993 гг., Jordan 194 (Jordan) в 1994 г., Ligier JS41 (Ligier) в 1995 г. Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 12-е место в 1990 г. В 1996 г. вернулся к гонкам спортпрототипов: выступал в основном в Японии и Ле-Мане. После завершения активной гоночной карьеры в 2001 г. организовал собственную команду в Ф-1 Nippon.

ГП в Ф-1: 88; гонок в Ф-1: 64; очки: 8; лучший рез. в квал.: 6-е место — ГП Бельгии 1993 г.; лучший рез. в гонке: 3-е место — ГП Японии 1990 г.; быстрые круги: —

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

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

История Эмерсона Фиттипальди, рассказанная им самим

ПОЕЗДКА В РОССИЮ ДЛЯ ЭМЕРСОНА ФИТТИПАЛЬДИ – СОБЫТИЕ ОСОБОЕ. ВЕЛИКИЙ ГОНЩИК ДАВНО МЕЧТАЛ ПОБЫВАТЬ ЗДЕСЬ. В РАЗГОВОРЕ, СОСТОЯВШЕМСЯ В ДВУХ ШАГАХ ОТ КРАСНОЙ ПЛОЩАДИ, ОН РАССКАЗАЛ И ОБ ЭТОМ, И ОБО ВСЕЙ СВОЕЙ СТОЛЬ БОГАТОЙ СОБЫТИЯМИ ЖИЗНИ – О ДНЯХ РАДОСТНЫХ И СЧАСТЛИВЫХ, О ДНЯХ ГОРЕСТНЫХ И СТРАШНЫХ...

“Годы, проведенные в Формуле-1, запомнились мне, увы, не только победами, но и трагической гибелью многих моих друзей и партнеров по команде. И всякий раз, когда кто-то рядом со мной погибал, во мне умирала и частичка меня самого как гонщика Формулы-1, хотя сам я в гонках ни разу даже не покатался, повезло... – мой собеседник, глядя своими темными глазами куда-то в далекое прошлое, втянул дым из ароматной сигары, носящей его собственное имя, и, в миг утратив присущую ему жизнерадостность и как-то даже осунувшись, на некоторое время замолчал. – Но однажды мне все же довелось побывать на грани смерти, хотя и не за рулем гоночной машины”.

“Я пилотировал свой личный самолет, а рядом сидел мой маленький сынчик, – продолжил свой рассказ бывший гонщик. – И надо же было такому случиться, что мы потерпели аварию у реки где-то в глубине сельвы (девственные тропические леса в Бразилии, по непроходимости схожие с сибирской тайгой. – Прим. авт.). Сын, слава Богу, практически не пострадал, но я получил множественные переломы и с трудом мог даже пошевелиться. Рация оказалась разбита, а вокруг на протяжении многих километров не было ни души, и я уже приготовился к самому худшему. И ладно бы я сам, но мой маленький сын – он не должен был погибнуть! Все, что мне оставалось, это лишь звать на помощь – кричать, по-

ка хоть на это хватало сил. И произошло поистине чудо: то ли каким-то непостижимым образом так сложились атмосферные условия, то ли providение скалилось надо мной, но мои крики услышал рыбак, находившийся семью километрами ниже по течению реки! Когда он вызвал помощь, ему почтучу даже не поверили, говорили, что ему, наверное, помешались чьи-то крики, но потом нас все-таки нашли. Этому-то человеку я и обязан и собственной жизнью, и жизнью своего сына”.

Мы сидели в самом центре Москвы – обдавали в кафе Bosco, выходящем прямо на Красную площадь, по которой перед этим прогулялись, но окружающие нас люди не узнавали моего собеседника, двукратного



Четыре года выступлений за Lotus дали Эмерсону бесценный опыт, славу одного из лучших пилотов своего времени и титул чемпиона мира

чемпиона мира Формулы-1 и двукратного же чемпиона серии IndyCar Эмерсона Фиттипальди. "Ничего удивительного, я ведь из другого поколения", — пояснил он. Куда больше Эмерсон сокрушался из-за того, что в этот момент оказался закрыт для посещений мавзолеев, — уж очень ему, его дочери и его невесте хотелось глянуть на покоящегося там Ильича, когда они узнали, что такое в принципе возможно. И чтобы хоть как-то компенсировать свое разочарование, Эмерсон с надеждой в голосе спросил у официанта: "Скажите, у вас есть пирожки?" Слово "пирожки" бразилец произнес по-русски...

А почему, об этом прославленный гонщик рассказал в эксклюзивном интервью, данном нашему журналу.

Г-н Фиттипальди, первый вопрос — традиционный: какова цель вашего столь продолжительного визита в Россию?

Я приехал по приглашению компании "Арома" и специализированного сигарного журнала *Hecho A Mano*, и основная цель этого приезда — представление сигар, носящих мое имя — Fittipaldi. Эти сигары очень попу-

лярны в Бразилии и США, они были признаны лучшими сигарами "Кафе всех звезд Голливуда", и я надеюсь, что и в России они получат соответствующее признание.

Но визит в Россию имеет для меня особое значение, потому что фактически это визит на мою историческую родину. Моя мать Юзи Войцеховская — родом из Санкт-Петербурга. Мне очень хотелось, чтобы и она приехала вместе со мной, но в ее возрасте такие путешествия уже нелегки, так что, может быть, в следующий раз, но зато в этой поездке меня сопровождает партнер по бизнесу и он же мой зять Карлос да Крус, а также моя дочь Джулианна и невеста Росанна. Мой дед по материнской линии, Иван Войцеховский (по-португальски его имя звучит как "Жуау"), — был офицером царской армии. И я очень горжусь этим, даже поместил его фото в своей автобиографической книге. Когда он был жив, мама всегда говорила с ним по-русски, потому что он совсем не знал португальского. А бабушка умерла совсем недавно, дожив почти до ста лет, она тоже говорила по-русски и часто пек-

ла очень вкусные русские пирожки. Но я, увы, не знаю по-русски почти ни слова — со мной мама говорила всегда только по-португальски.

Как же ваша мама оказалась в Бразилии?

Она с родителями уехала из России, когда ей было всего 10 лет. Сначала они отправились в Гамбург, и там моей бабушке, когда она стояла на линии иммиграционного контроля, сердце подсказало плыть в Бразилию. Так моя мама оказалась в Сан-Паулу, где и познакомилась в школе с моим отцом, итальянцем по происхождению. Сан-Паулу очень интернационален, это город-космополит, и мой дед по отцовской линии эмигрировал в Бразилию в то же время, что и семья моей мамы. От него-то мне и досталась фамилия Фиттипальди, у которой тоже непроспективные корни. Когда-то очень давно породнились арабы по фамилии Фитти и греки из семьи Пальди, и их жившие уже в Италии потомки получили фамилию Фиттипальди. Так что в моих жилах течет еще и какая-то доля арабской и греческой крови. Имя же мне дали в честь знаменитого

Переход в McLaren в первый же год принес Фиттипальди второй титул чемпиона мира. И это в 28 лет! Фанхио в этом возрасте только начинал





американского философа и поэта Ралфа Эмерсона, а моему брату – в честь американского же президента Вудро Уилсона.

В 50-х годах очень немногие в Сан-Паулу занимались автогонками, но мои родители как раз были среди этих немногих! Представьте: моя мама гонялась на "Интерлагосе"! Это, правда, были любительские гонки на обычных дорожных автомобилях Citroen и Mercedes W118, модифицированных в соответствии с требованиями FIA. Ей ни разу не удалось победить, но она была быстрее моего отца! В 1964 году в четырехчасовой гонке она финишировала впереди него! Поэтому мама никогда не отговаривала меня заниматься автогонками.

Похожа ли Россия, которую вы увидели, на ту, о которой она рассказывала?

Хотя моя мама и уехала отсюда довольно маленькой, она прекрасно знает культуру и традиции России, и мне всегда очень нравилось слушать ее рассказы о родине, потрясающей архитектуре Санкт-Петербурга, о московском Кремле... А теперь я получил возможность увидеть все это своими глазами, и это фантастика!

Вообще же современная Россия производит впечатление очень дина-

мично развивающейся страны. Как и Бразилия. Между нашими странами, пожалуй, больше сходства, чем с западноевропейскими государствами.

Да, особенно по уровню криминализации во всех сферах...

Увы. В Сан-Паулу я вынужден ездить в пуленепробиваемом автомобиле. Много похищений, грабежей, наркотики. На некоторые улицы просто лучше даже и не соваться.



Бразильский ингредиент

Вы стали первым из звездной плеяды бразильских гонщиков в Формуле-1. За вами последовали Пасе, затем великолепный Пике, незабвенный Сенна. Кого из соотечественников вы сами поставили бы на первое место по значению?

Думаю, что каждый был велик в свое время. Но Айртон все же обладал совершенно особым талантом, он был лучшим из лучших. Мы были большими друзьями, и я очень скорбел, когда он ушел... Вообще же моим кумиром всегда был Фанхио, он был фантастическим гонщиком. Сейчас же пальму первенства я, конечно, отдал бы Михаэлю Шумахеру – это просто гений Формулы-1, каким был и Сенна. Он точно знает, что и как надо делать, и обладает уникальным умением объединить все и всех в одно целое, обеспечивая тем самым наилучший для себя и своей команды результат.

Сейчас в Формуле-1 выступают сразу три бразильца – Баррикелло, да Матта, Пиццония (Антонио

Ветер, гулявший по Красной площади, растрепал шевелюру Эмерсона. Но заботливая невеста внимательно следит за обликом двукратного чемпиона мира

Российские корни бразильского чемпиона: бравый офицер, сидящий справа, – Иван Войцеховский, дед Эмерсона по материнской линии



Визит в Москву – это не только экскурсии. А прием у Вячеслава Фетисова – не просто знакомство двух великих спортсменов. В качестве представителя серии CART Фиттипальди было что сказать министру спорта России

на момент этой беседы еще не был уволен из Jaguar. – Прим. авт.) – и еще тест-пилот Фелипе Масса, которому прочат в следующем сезоне вновь место призового гонщика и блестящее будущее. Что вы думаете о потенциале каждого из них?

Думаю, что Рубенс сейчас в отличной форме, ему вполне по силам выигрывать гонки, и этот сезон может стать для него лучшим в Формуле-1, если, конечно, не придется вновь работать на Шумахера, с которым он способен соревноваться на равных. Вспомните Гран При Бразилии этого года – весь ужас! Он очень спарился, был на высоте и наверняка бы выиграл гонку, если бы не досадная оплошность с бензином! Жаль, это была такая трагедия для Рубенса и всей страны, которая болела за него, верила в эту победу, ведь эта гонка была для него домашней в буквальном смысле!

Кристиано – очень талантливый и быстрый гонщик, но его команде пока еще многого не хватает для успеха. Те же проблемы, пожалуй, и у Пицциони – я следил за его европейской карьерой и уверен, что это тоже прекрасный пилот. Ему бы хорошую машину в сильной команде, и он станет для всех большим сюрпризом. Фелипе, безусловно, кажется очень одаренным гонщиком и сейчас, поработав год тест-пилотом Ferrari, приобретет соответствующий опыт, которого ему не хватало в дополнении к очень неплохим выступлениям за Sauber.

Вообще же я очень горжусь своими земляками-гонщиками, и бразилец еще обязательно станет чемпионом мира. Бразильские пилоты успешно выступают по всему миру – в японском чемпионате Ф-3, в Австралии, Франции, Германии, в сериях Champ Car и IndyCar... В автоспорте наши традиции и позиции столь же прочны, как и в футболе. И в чем же заключается секрет успеха бразильских гонщиков, на ваш взгляд?

Все они с детства пьют очень качественный апельсиновый сок. Но, если говорить серьезно, дело, конечно, в очень хорошей школе картинга. Почему же тогда за вашу команду в чемпионате Champ Car выступает португалец Тьягу Монтейру, а не бразилец?

Потому что у него хорошие спонсоры, и он хороший гонщик, и вообще португальцы очень близки бразильцам, у нас один корень. А почему ваш племянник Кристиан не стал пилотом вашей команды, а ушел в NASCAR?

Он всегда мечтал выступать в NASCAR. Этим гонкам свойствен очень высокий уровень соревновательности, очень высокий накал борьбы, особенно в отличие от Формулы-1, и многие в них – например, техника пилотажа – ему ближе.

Мои года – мое богатство

Ваш путь к вершине автоспорта оказался на редкость стремительным. Были ли вы с самого начала уверены, что добьетесь успеха в Формуле-1?

Нет, вовсе нет. Когда я прибыл в Европу, у меня за спиной не было ничего, кроме победы в бразильском чемпионате Формулы-Вее, так и в то время было не густо с гонками. Мне не хватало опыта международных соревнований, и выступления в Формуле-Ford в Англии стали для меня первыми гонками за пределами Бразилии, своего рода тестами. Я был молод, неопытен, жил в палатке в пaddock английских автодромов, но был счастлив. Ведь я оказался совсем рядом со своими кумирами – Джимом Кларком и Грэмом Хиллом! Гонки Формулы-Ford в те времена отличались предельно острой борьбой, и если ты добивался в них успеха, то попадал в Формулу-3, Формулу-2, а затем, при условии, что будешь демонстрировать столь же высокий уровень, и в Формулу-1. У меня именно так и вышло, но очень быстро: за какой-то год-полтора я уже оказался

в Формуле-1, хотя готовился к длительной ее "осаде"! И был очень доволен, обнаружив, что способен выступать на одном уровне с английскими гонщиками.

Более того, мне повезло познакомиться с Колином Чепменом – гением Формулы-1 того времени, лучшим из лучших. Мне было всего 22 года, и, когда я шел к нему в офис, мои колени дрожали от волнения – кем был я и как он? И в 1970 году в Зандворте Колин предложил мне выступать за его команду Lotus. Аналогичное предложение тогда поступило и от Фрэнка Уильямса: его тогда еще маленькой команде нужен был пилот взамен только что погибшего Пирса Кариджа...

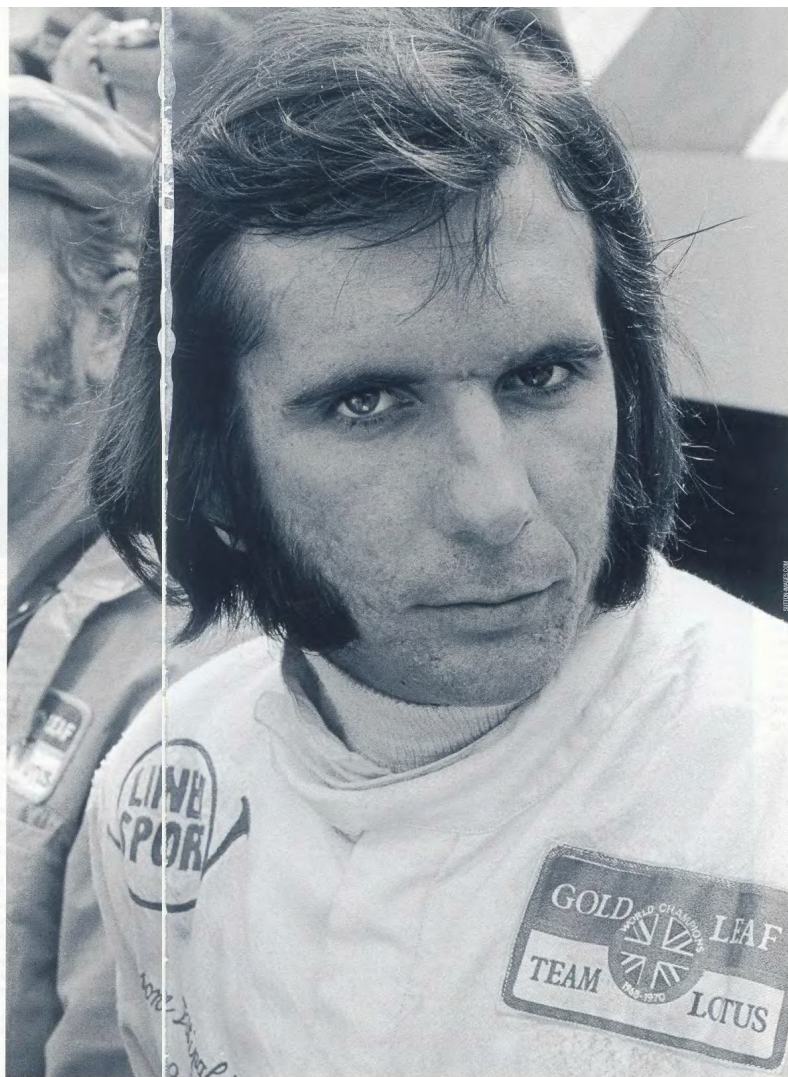
Я и не мечтал стать чемпионом, моей самой заветной мечтой было просто пилотировать автомобиль Гран При, после чего уже на следующий день я мог бы умереть счастливо. Я просто оказался в нужное время в нужном месте рядом с нужными людьми. И моим первым партнером стал еще один выдающийся человек – Йохен Риндт.

И в первый же сезон в Формуле-1 вам пришлось пережить его смерть – смерть товарища по команде. Как это повлияло на вас психологически?

Я осознал, что эти гонки чреваты гораздо большим риском, нежели я предполагал. За четыре первых года, проведенных мною в Формуле-1, в Гран При и других гонках погибло шестеро пилотов: в 1970-м – Брос Мак-Ларен, Пирс Каридж и Йохен Риндт, в 1971-м – Педро Родригес и Йо Зифферт, в 1972-м – Йо Боннье... Эти парни были потрясающе талантливы!

Йохен стал чемпионом посмертно, так что, можно сказать, добиться в то время успеха и при этом остаться в живых шансов было немного. Я же, когда Йохен погиб, был еще слишком молод и недостаточно опытен. Йохен одновременно выступал и в Формуле-2, где у него на паху с Экклстоуном была своя команда, он был мастером в этом классе, и в тот злополучный день в Монце, в субботу утром, мы завтракали вдвоем: Йохен, Берни и я. Они звали меня выступать в 1971 году за их команду в Формуле-2, оставаясь при этом и в Формуле-1 в Lotus, как и сам Йохен. Так что в 8 утра мы еще сидели за столом, смеялись, обсуждали прекрасные перспективы, а уже в 10 я стоял у его бездыханного тела. Я был просто в шоке.

Меня раздирали противоречия: я оставался энтузиастом Формулы-1,



Карьера Фиттипальди в Ф-1 до сих пор вызывает споры. Завоевав два чемпионских титула в ведущих командах, Эмерсон организовал вместе с братом собственную команду, в которой за пять лет лишь раз поднялся на пьедестал. Впрочем, молодость и талант позволили бразильцу начать все сначала и прожить "вторую" автоспортивную жизнь в американских гонках. Но на этом снимке 1971 года Эмерсон еще не знает ни о своих будущих успехах, ни о грядущих неудачах

"ДОБИТЬСЯ В ТО ВРЕМЯ
УСПЕХА И ПРИ ЭТОМ ОСТАТЬСЯ
В ЖИВЫХ ШАНСОВ БЫЛО
НЕМНОГО"



SUTTON IMAGES.COM

Знаменитый автомобиль-клин Lotus 72 сыграл немалую роль в первоначальных успехах Эмерсона. Это был как раз тот случай, когда талантливый гонщик и талантливый автомобиль нашли друг друга. Гран При Великобритании, Брэндс-Хэтч, 1972 год

но в то же время был потрясен трагическими событиями, коснувшимися в том числе и непосредственно меня. Это был очень тяжелый опыт для человека, еще мало повидавшего в своей жизни, и он закалил меня как личность. Моя любовь к гонкам прошла серьезнейшую проверку на прочность. И еще очень важным для меня было то, что Колин предложил мне заменить погибшего Йохена в качестве лидера команды. В Монце в гонке я не участвовал, не выступал также в Канаде в знак траура по Йохену. А потом мы поехали в США. Причем поначалу Колин вообще сомневался, стоит ли теперь существовать команде. Ведь он уже потерял Джима Кларка двумя годами раньше. Он даже сказал мне в те очень трудные для него дни: "Эмерсон, не знаю, не пора ли покончить с этим делом? Я подумаю и дам тебе знать". И за неделю до американского этапа он позвонил мне и спросил, не хочу ли я быть первым пилотом в Lotus и в этом качестве выйти на старт Гран При США. Я ответил ему, что у меня, конечно, недостаточно еще опыта выступлений в Формуле-1, лишь три гонки за плечами, но я очень благодарен за предостав-

ление мне такого шанса, безусловно, согласен и обещаю оправдать его ожидания. И я оправдал их – победил!

Победа в Гран При США 1970 года не только стала первой в вашей карьере в Формуле-1, но и обеспечила сохранение лидерства Риндта в личном зачете, что в итоге и позволило ему посмертно стать чемпионом мира. Имела ли эта победа особое значение для вас?

Конечно! Это была лучшая дань памяти Йохену. И после гонки вся команда – Колин, механики – все говорили об этом. Я был счастлив, и это было удивительное чувство, фантастическое... У меня в тот год даже и не было чемпионских амбиций, так что я радовался не столько за себя, сколько за Йохена! Но потом Колин, который очень хорошо ко мне относился, сказал: "Я испытываю к тебе большую симпатию, но никогда не стану твоим близким другом, потому что боюсь потерять еще одного друга, как потерял Кларка и Йохена".

А как позже складывались отношения с Ронни Петерсоном? Правда ли, что вы были настолько возмущены, когда он не уступил вам лидирующую позицию в одной из гонок, что

именно из-за этого решили уйти из Lotus?

Да, потому что в 1973 году, когда это случилось, я тоже боролся за титул – с Джеки Стюартом. Я выиграл три из первых четырех Гран При, еще несколько раз финишировал на призовых местах, но и Стюарт побеждал в гонках и в результате отобрал у меня лидерство в личном зачете. Однако в случае победы в Монце – а этот еще один переломный момент моей карьеры по странной прихоти судьбы тоже случился в Монце – я бы еще имел шанс стать чемпионом. Ронни же был моим партнером и лучшим другом среди всех гонщиков, очень близким мне человеком, ведь мы вместе начинали в Формуле-3, а затем в Формуле-2, и он часто гостил в моем доме в Швейцарии. У нас были прекрасные отношения. И мы с Колином и Ронни, который на тот момент был явно быстрее всех, договорились, что за десять кругов до финиша, если он будет первым, а я вторым, мы поменяемся местами, чтобы я мог догнать Джеки в личном зачете. Уже со старта мы оба сразу ушли в отрыв (как в прошлом сезоне пилоты Ferrari), я был за спиной Ронни всю гонку, но за десять



кругов до ее окончания он даже и не подумал пропустить меня и так и финишировал первым! Я, конечно, был очень зол, поскольку теперь уже даже математически утратил возможность бороться за чемпионство. Я появился в боксах очень взвинченным и набросился на Колина с упреками и вопросами, почему не была выполнена договоренность? А он мне ответил: "Извини, Эмерсон, но я не думаю, что у тебя есть шансы завоевать этот титул". Но они у меня были... И в этот день я решил принять предложение о переходе в McLaren.

Тем не менее я сохранил и о Петерсоне, и о Чэппене самые теплые воспоминания. Ронни был прекрасным парнем, и я ужасно страдал, когда он погиб, а Колин и без того очень многое для меня сделал. Прежде всего благодаря ему я стал в свое время членом ассоциации пилотов Гран При наряду с Йо Боннье, Джеки Стюартом, Грэмом Хиллом, Джеком Брэббом. В начале 70-х мы очень напряженно работали над тем, чтобы повысить безопасность гонок. Ведь трассы тогда были весьма и весьма небезопасны, а гонщики очень уязвимы. И именно поэтому однажды вы не вышли на старт в Монжуйке...

Да, так и было. Это была уличная трасса, проложенная по неровным парковым дорогам, ведущим в гору, и в плане безопасности она не вы-

держивала никакой критики. Организаторы же на все требования принять соответствующие меры, защитить пилотов и зрителей только говорили "завтра", но так ничего и не делали. Мой брат и Артуро Мерцарио в знак протеста проехали лишь один круг гонки, после чего остановились, а я и вовсе не вышел на старт — участвовать в ней было бы безумием. К величайшему сожалению, я оказался прав: в этом Гран При одна авария следовала за другой, и в конце концов потерявший антикрыло Hill Рольфа Штоммелена, перелетев через барьер, убил четырех зрителей. Так что та моя акция была абсо-



лютно оправдана, и в 70-х годах именно подобные попытки членов Ассоциации пилотов Гран При привлечь внимание к вопросам безопасности привели в конечном итоге к пересмотру норм в этой области. А в современной Формуле-1 смертельный риск и вовсе сведен к минимуму: в течение уже почти десяти лет, прошедших со дня трагической гибели Айртон Санны, в гонках Гран При никто не разбился насмерть. Фантастика. (Напомним, впрочем, что в 2000 году в ходе Гран При Италии оторвавшееся от машины колесо убило одного из пожарных, а через полгода в Австралии в схожих обстоятельствах погиб судья на трассе. — Прим. ред.)

Какая гонка в Формуле-1, помимо упомянутых выше, запомнилась вам более всего?

Боюсь, тут мой ответ вряд ли будет оригинальным: конечно, Монца-72, когда я впервые выиграл чемпионат. **Одни гонщики, уйдя из Больших Призов, как Дэмон Хилл, сразу ставят на автоспорте крест, другие, как, например, Найджел Мэнселл, Джеки Стюарт или едва не погибший**

Эмерсон Фиттипальди был одним из многих счастливых открытий Колина Чэппена

Отношения гонщиков Ф-1 в 70-е годы были, конечно, более теплыми, чем теперь, но сложностей и тогда хватало. В 1973 году Эмерсон мог спокойно обмениваться шутками со своим главным соперником — Стюартом и уйти из команды, обидевшись на своего приятеля и партнера Петерсона (в центре)

Айртон Сенна и Эмерсон Фиттипальди — первый и последний из череды великих бразильских чемпионов. Они могли бы выступать вместе, если бы после тестов Penske в 1992 году Айртон принял решение перебраться в Америку



ИНТЕРВЬЮ

Эмерсон Фиттипальди

в свое время Ники Лауда, продолжают жить в "околоформульном" пространстве. Ники даже сам опробовал Jaguar, не раз выступал в гонках исторических автомобилей. Марио Андретти провел тренировочные заезды в "чемпиаре". А не хотелось бы вам сейчас выйти на старт вместе с прежними соперниками: Ники Лаудой, Жаки Иксом, Джеки Старвортом, Джимом Шектером?

Что касается Формулы-1, то тут с этим как-то не складывается, а вот с бывшими соперниками по IndyCar — да. Мы как раз собираемся в этом году провести тест-драйв на овальном треке "Калифорния Спидвей" в Фонтане, где пройдет завершающий этап мировой серии Champ Car — я, Марио, Бобби Район, Эрик Бечеларт. Иногда забавы ради, для себя я люблю так погоняться — но только по безопасным трассам.

Но вы все еще большой поклонник Формулы-1?

О да! Обычно я посещаю два-три Гран При в год — чаще это Бразилия, Монако, Канада.

Вы пришли в Формулу-1 в эпоху джентльменов-романтиков, застали Джека Брэма, Брюса Мак-Ларена, Дениса Хьюма, Грэма Хилла, и как раз на ваших глазах этот вид спорта стал активно коммерциализироваться, пришло новое, в чем-то уже иное поколение пилотов. Насколько ощутима была эта разница?

В то время в Формуле-1 царил куда более дружелюбный и открытый этосфера, гонщики составляли некую единую общность, своего рода боевое братство. Отношения были очень близкими, многие даже личные вопросы — покупка дома, хороший адвокат — решались сообща, все было по-товарищески. Гонки были больше любительскими, а не профессиональными, как сейчас. Это был в первую очередь спорт, а не профессия, сейчас же, скорее, наоборот.

В какой именно момент и почему вы в свое время решили оставить Формулу-1?

Как я уже говорил, мне было весьма нелегко выйти на старт после гибели в Монце Йохена Рингда, ведь, не успев еще даже добиться успеха, я оказался лицом к лицу с темной стороной Формулы-1. К тому же в то время я уже был женат, и это добавляло сомнений. Но тогда мне удалось психологически разделить технику пилотажа и осознание риска. В любом случае это были лишь сомнения, и я о них позабыл, как только выиграл свою первую гонку — все складывалось удивно, все, казалось, благоприятствовало мне, и команда Lotus была в те годы в прекрасной форме...

Вообще же я впервые задумался об уходе из Формулы-1 позже, в 1973 году, в Уоллинг-Гэме, когда погиб мой хороший друг Франсуа Север. Я стал спрашивать себя, стоит ли оставаться в этом сумасшедшем спорте? А в конце 70-х попросту потерял мотивацию. Тогда на трассы вышли машины с гранд-эффектом, а мне они пришлись не по вкусу: таким автомобилем было плохо управлять, но при этом терялась обратная связь, возможность чувствовать лимит, а ошибок он не прощал, и это было очень опасно. Стоило потерять огромную прижимную силу на высокой скорости, и машина просто улетала.

Добро пожаловать в CART!

Уйдя из Формулы-1, вы продолжили гоняться, но уже в чемпионате IndyCar. Почему?

Было нелегко просто враз расстаться с автоспортом вообще, и я чувствовал, что отнюдь еще не исчерпал себя в нем... Перейдя в IndyCar, я мог продолжить свою карьеру гонщика, оставив при этом за спиной, в Формуле-1, все, что возбуждало во мне негативное отношение к гонкам. Это был шанс как бы начать все сначала и вновь добиться успеха, и мне это удалось, так что жалеть не приходится.

А что заставило вас вернуться в эти гонки уже в качестве соведельца команды сейчас, когда се-

рия Champ Car — правопреемница тогдашнего чемпионата IndyCar — переживает не лучшие времена?

Я не только владеец одной из команд, но и член совета директоров CART, и у меня хорошие отношения с президентом CART Крисом Пуком, я верю и в него, и в саму серию как таковую. Она развивается в правильном направлении, и у нее, не сомневаюсь, очень хорошие перспективы. Я верю, что Крис выведет ее из кризиса. Мы расширяем свою географию и хотим сделать упор на городские, уличные трассы — гонки на них куда зрелищнее, кстати, гонок Формулы-1, а их организация значительно дешевле. Так, в следующем году мы собираемся провести этап серии на улицах Чикаго, прорабатываем возможность проведения гонок в Австралии, Китае, Корее, а также в ближайшем будущем и в России — по улицам Москвы или Санкт-Петербурга. Уверен, что это добавит популярности серии Champ Car.

При всем том говорят, что в качестве владельца команды вы вновь намерены попытаться счастья и в Формуле-1 — даже несмотря на прошлый неудачный опыт.

Нет, это лишь досужие домыслы, слухи. У меня вовсе нет таких намерений. Хотя бы потому, что сделать это сейчас, в отличие от прежних времен, очень трудно, почти невозможно. Современные команды Формулы-1, как и вся она в целом, стали частью мировой экономики, и частникам делать здесь уже практически нечего — пример тому плачевные ситуации в McLaren и Jordan. Воджет. Своя команда в Champ Car — совсем другое дело.

Чем еще, помимо общего руководства, вы занимаетесь в своей команде Champ Car?

Помогая пилотам, помогаю улучшать конструкцию машин, во время гонки непременно поддерживаю радиосвязь с гонщиком, с инженерами, слежу за телеметрией, контролирую проведение пит-стопа... Да, собственно, всем занимаюсь — разве что не протираю автомобили тряпками. Для этого моего опыта, квалификации и сноровки уже не хватает.

Что вы думаете о возможности выступления в серии Champ Car российского пилота?

Думаю, что это совершенно реально. Я слышал, что у вас сейчас появляются молодые талантливые пилоты, и я готов предоставить такому гонщику место в своей команде.

Борис Мурадов

“Я ОКАЗАЛСЯ ЛИЦОМ К ЛИЦУ С ТЕМНОЙ СТОРОНОЙ ФОРМУЛЫ-1”



Судьба оказалась милостивой к Эмерсону. Он остался невредимым в те годы, когда гибель самых лучших гонщиков была явлением обыденным. Прожил долгую и счастливую жизнь в автоспорте. Он и сейчас полон энергии и планов — руководит командой CART, успешно развивает свой бизнес. И по-прежнему возможность посидеть в кокпите Lotus 72, его первой чемпионской машины, доставляет бразильцу самое искреннее удовольствие

21 профессия Дэвида Култхарда

Бравый Дэвид может служить олицетворением автогоночной доблести. А как выглядел бы наш герой в "обычной" жизни?

В 14 лет я читал журнал Auto Italiana, и там гонщики описывались как некие высшие существа не от мира сего. Я же тогда занимался картингом и, напротив, думал, что они обычные люди с единственным отличием от остальных — страстью к гонкам. Также и впоследствии, когда я попал в мир Формулы-1, я всегда старался показать, что пилот — это один из многих людей, которым удалось развить определенный талант, но кто в конечном итоге всегда остается обычным человеком", — признался как-то в интервью вице-чемпион мира Риккардо Патроне. И действительно, отчасти стараниями журналистов, отчасти по причине почти полной изолированности мира Формулы-1 от болельщиков большинства поклонников "королевы автоспорта" пилоты представляются "сверхчеловеками". Между тем они такие же люди, как и мы с вами, просто правильно выбравшие свою дорогу в жизни и добившиеся успеха на этом поприще.

Большую роль здесь играет и случай. Родись Михаэль Шумахер не в благополучной во всех отношениях Западной Германии, а где-нибудь в Магнитогорске, мир, возможно, никогда бы и не узнал о нем, а если и узнал, то, вероятнее всего, в какой-нибудь другой роли: хоккеиста, космонавта, бизнесмена... И хотя история не терпит сослагательного наклонения, вопрос о том, кем бы стал тот или иной гонщик Формулы-1, не выбери

он автоспорт, — один из наиболее часто задаваемых журналистами во время интервью. На первый взгляд, этот вопрос должен вызывать у пилотов затруднения, поскольку, как принято считать, большинство звезд "большого цирка", попадая за руль гоночной машины прямо со школьной скамьи, не имеют ни малейшего представления о реальном мире. Отчасти так оно и есть. Но некоторым гонщикам время от времени приходится "примерять" на себя условия обычной жизни. Имея обязательства перед многочисленными спонсорами, в перерыве между гонками пилоты почти каждую неделю обязаны посещать различные рекламные акции. Топливные компании приглашают гонщиков на свои нефтяные платформы, виноделы — в погреба своих заводов и т.д.

Особенно падки на подобные мероприятия спонсоры McLaren. Не случайно ветеран "серебряных стрел" Дэвид Култхард даже стал своеобразным рекордсменом Ф-1. По слухам, число профессий, которые ДС "перепробовал" на своей шкуре за десять лет в "большом цирке", уже перевалило за третий десяток. И мы имеем возможность увидеть, как выглядел бы наш герой в "обычной" жизни.





Нефтяник

1995 год, нефтяная платформа консорциума ELF Enterprise. Гонщик Ф-1 получил возможность увидеть, как добывают "черное золото".

"Как и мы, эти парни трудятся вдали от дома, но работа у них куда грязнее, чем у нас".

Солдат

1995 год, тренировочная база армии Ее Величества в Бреконе-Беконсе, Уэльс.

Здесь Дэвиду довелось "понохать пороху".

"Я никогда не служил в армии, но меня всегда привлекала настоящая мужская работа".

Винодел

1995 год, Дэвид с подругой Андреа Марри на виноградниках "Черная башня".

"Хорошее вино – как красивая женщина, и от того и от другого нужно уметь получать удовольствие, но при этом надо стараться не потерять голову. Думаю, делать и дегустировать вина – не худшее занятие на свете".

Машинист

1995 год, в кабине одного из первых поездов, пущенных по "Евротоннелю" под Ла-Маншем, Кале, Франция.

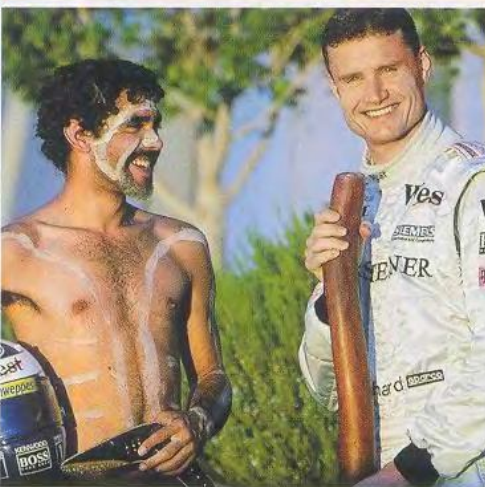
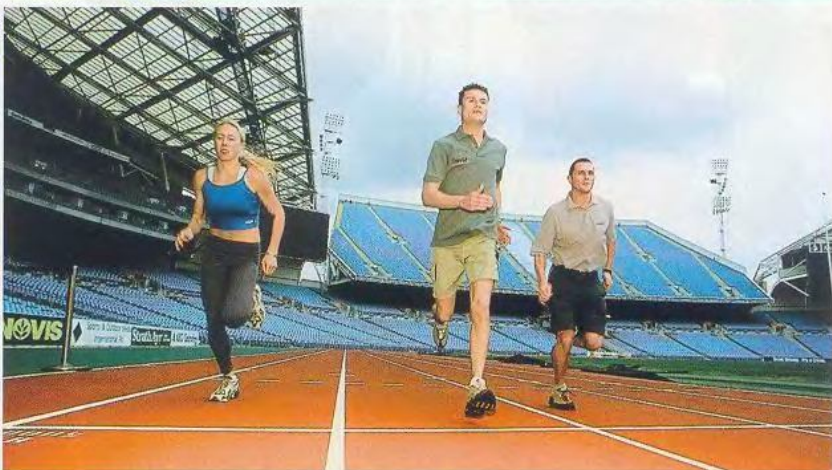
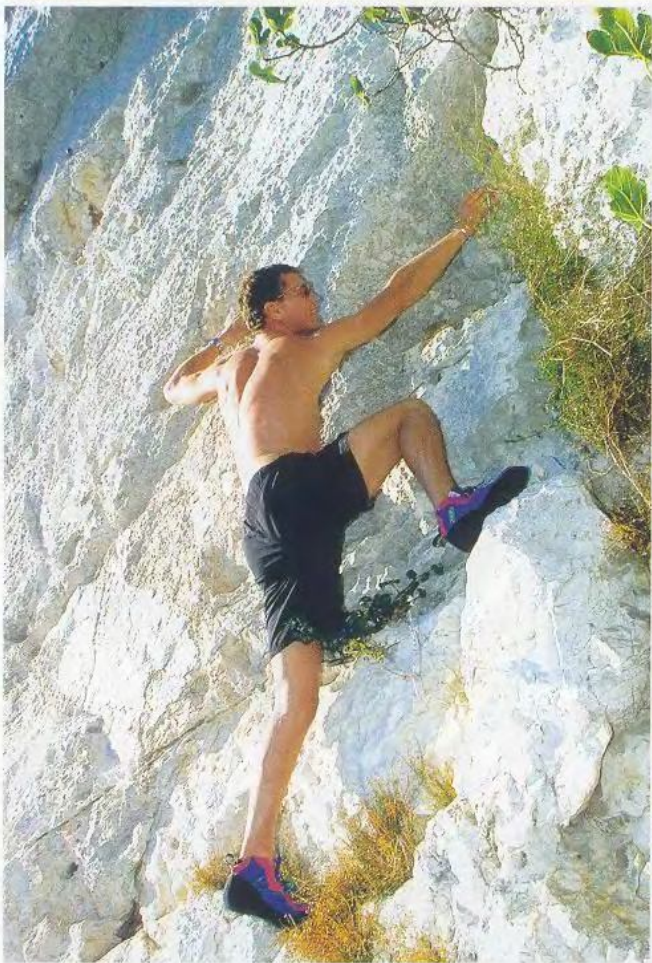
"Находиться в кабине такого поезда – все равно что сидеть в кокпите машины Формулы-1, скорости почти те же, разве что поворотов чуть меньше. Неплохое занятие для гонщиков на пенсии".

Космонавт

1999 год, посетив центр подготовки космонавтов в подмосковном Звездном городке, Дэвид

полетал в лаборатории искусственной невесомости на борту Ил-76, покрутился в центрифуге и побывал в земной модели станции "МИР".

"Все начиналось, как обычный полет на самолете, но через несколько минут весь мир вокруг словно сошел с ума: пол ушел из-под ног и мы стали парить в невесомости. Пожалуй, то была самая незабываемая секунда в моей жизни! Это даже круче, чем секс! Не будь я гонщиком, я бы определенно захотел стать космонавтом".



Вагоновожатый

1999 год, в кабине трамвая на улицах Братиславы, Словакия.

“В детстве мне всегда хотелось посидеть в кабине трамвая, но в Твайнолме, где я жил, их не было и в помине”.

Альпинист

1999 год, отроги Альп, Французская Ривьера.

“Горы здорово помогают расслабиться и снять нервное напряжение. К тому же у альпинизма много общего с гонками:

как и в Формуле-1, каждое неверное движение или чрезмерное желание выиграть лишние доли секунды могут привести к катастрофе”.

Океанолог

2000 год, во время турне по Зеленому континенту накануне австралийского Гран При Дэвид посетил знаменитый Сиднейский аквариум.

“Подводный мир таит в себе массу загадок и опасностей, а уж нырнуть в аквариум, кишас

акулами, – испытание не для слабонервных”.

Легкоатлет

2000 год, в продолжение своего визита в предолимпийский Сидней Дэвид посетил стадион Олимпийского стадиона с лучшей австралийской бегуньей на 800 метров Тамсин Льюис.

“Хорошая физическая форма – залог успеха в Формуле-1, поэтому ежедневные пробежки входят в мой

обязательный “тренировочный рацион”.

Этнограф

2000 год, во время встречи с австралийскими аборигенами Дэвид совершил выгодный обмен, выручив за такую “безделицу”, как свой блестящий гоночный шлем, настоящий деревянный половник, Сидней, Австралия.

“Не каждый день удается почувствовать себя первооткрывателем, хотя постоянные переезды по

миру с гонки на гонку давно отбили у меня страсть к путешествиям”.

Богослов

2000 год, накануне Гран При Сан-Марино в Имоле Дэвид побывал в одном из монастырей на отрогах Апеннин, где вел душевспасительные беседы с итальянскими монахинями. Но сам в монахи так и не записался.

“Как и большинство людей на планете, я верю в бога, хотя и не слишком часто хожу в церковь”.



Боксер

2000 год, в сентябре в рамках акции программы "Адреналин" команды West McLaren Mercedes в Гамбурге Дэвиду довелось попробовать свои силы на ринге.

"Мне, конечно, пришлось драться и раньше, но не могу сказать, что это мое любимое занятие. Гонки мне гораздо больше по душе".

Гольфист

2000 год, Шотландия. Пилоты Ф-1 довольно час-

то играют в гольф, но Дэвид присутствует лишь на официальных турнирах и только по требованию спонсоров. Он недолюбливает эту игру.

"В отличие от многих моих коллег я весьма слабый гольфист и нечасто беру в руки клюшку. Гольф — весьма долгая игра, на один матч уходит целый день. А у меня выдается не так много свободных дней, чтобы проводить их на поле для гольфа. Я предпочитаю отдыхать с семьей, играть

в теннис или кататься на водных лыжах".

Таксист

2000 год, во время своего июньского тура по Северной Америке Дэвид отправился в Нью-Йорк, где попробовал себя в роли таксиста.

"Возможно, в Эдинбурге или Лондоне я бы чувствовал себя за рулем такси более уверенно, но здесь, среди нагромождения улиц гигантского и совершенно незнакомого города, мне пришлось нелегко".

Полицейский

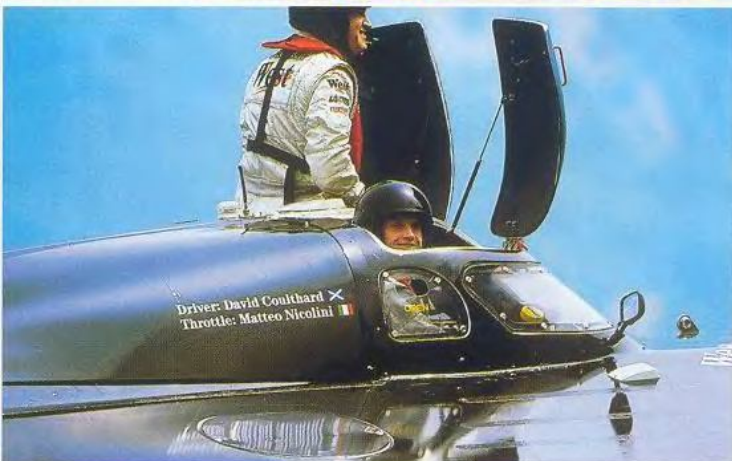
2000 год, испытал себя в роли таксиста, Дэвид Култхард решил примерить и мундир американского блюстителя порядка. Форма явно подошла Дэвиду.

"Американские полимены сильно отличаются от наших "бобби", однако моя невеста Хайди считает, что мундир нью-йоркского полицейского мне очень к лицу. Может быть, мне и впрямь поступить в полицейскую академию?!"

Мафиозо

2000 год, Монца, Италия. Во время постановочных фото- и видеосъемок для рекламы Култхарду часто приходится общаться с самыми разными персонажами: от "президентов" до "представителей сицилийской мафии". Судя по всему, разборки с бывшим нью-йоркским "копом" прошли успешно.

"Надеюсь, теперь вся "Коза Ностра" будет болеть только за меня!"



Слесарь

2001 год, в апреле Дэвид посетил завод McLaren в Уокинге, чтобы попробовать себя в роли простого рабочего. Для начала шотландец взялся изготовить педаль для своего McLaren. Как и положено, первый блин вышел комом...

"Я и раньше довольно часто бывал на заводе McLaren, но тогда мое общение ограничивалось лишь дежурными приветствиями. А ведь для наших побед здесь трудятся около 350 человек, и только 10% из них — тех, кто входит в гоночную бригаду, — я знаю по именам. Что же до педали,

которую я сделал, то я попросил бы только об одном: поставить ее на машину Мики, но ни в каком случае не на мою".

Сварщик

2001 год, фабрика McLaren в Уокинге. Закончив слесарить, Дэвид взял в руки сварочный аппарат, но и сварщиком шотландец оказался неважным.

"У нас на заводе классные инструменты, но я ни разу до этого не работал со сваркой, поэтому не удивительно, что оказался не на высоте".

Маляр

2001 год, фабрика McLaren в Уокинге. По-

кончив с педалью, Кулthард отправился в лакокрасочный цех, где ему предстояло покрасить зеркало для своей машины. С этим заданием Дэвид справился с куда большей сноровкой.

"В детстве мне приходилось пару раз красить заборы... Но, если серьезно, садясь за руль, я всегда восхищался работой ребят, раскрашивающих наши машины. Ведь у нас самая сложная раскраска в Ф-1 с плавными переходами цвета, и им приходится тратить на этот процесс в полтора раза больше времени, нежели парням из других команд".

Диск-жокей

2001 год, в начале июля Дэвид посетил одну из самых популярных лондонских радиостанций, где попробовал себя в роли радиоведущего, а заодно разыграл среди слушателей несколько собственных призов. Эта работа даже гонщику Ф-1 показала немного нервной.

"Не думаю, что в роли диджея я мог бы добиться больших успехов, чем за рулем гоночного автомобиля. Я немного нервничаю в эфире. Однако, если бы мне пришлось выбирать между работой на телевидении и на радио, думаю, я все же выбрал радио".

Гонщик водной "формулы"

2001 год, гонщик всегда остается гонщиком: будь он за рулем автомобиля или в кабине 1200-сильного катера "Невидимый бомбардировщик", на котором DC прокатился накануне Большого Приза Италии на озере Комо под Миланом.

"Залезая в кабину катера, я даже почувствовал что-то вроде приступа клаустрофобии. Но мощь этого водного монстра впечатляет: мы словно летели над самой водой, лишь слегка пританцовывая на волнах".

Владимир Маккавеев

Топливо для мечты



Гран При Венгрии традиционно является самым "российским" этапом чемпионата мира. В этом году, по данным нашего журнала, на трибунах "Хунгароринга" в общей сложности побывало около тысячи российских болельщиков. Причем полтора десятка из них поехали в Будапешт абсолютно бесплатно, став победителями акции "ФОРМУЛА bp", проходившей с 21 апреля по 20 июля на автозаправочной станции сети BP.

Участником конкурса мог стать каждый желающий. Для этого достаточно было просто приехать на любую из 41 АЗС BP в Москве или Московской области и, купив бутылку Pepsi или канистру Castrol, получить

Собираясь на "Хунгароринг", призеры акции bp не забыли прихватить с собой и российский флаг

купон участника акции. Два литра Pepsi давали право на получение одного купона, а четырехлитровой канистры Castrol "хватало" аж на десять. Причем каждый новый купон не только повышал шансы на победу в лотерее, но и позволял пользоваться 10-процентной скидкой при покупке масла Castrol на АЗС "Би-Пи" осенью 2003 года. Параллельно с каждым этапом чемпионата мира вплоть до Большого Приза Великобритании в день гонки в прямом эфире радио "Шансон" проводился розыгрыш одной из путе-

вок на Гран При Ф-1. А затем среди всех купонов, собранных за три месяца акции, был разыгран и Суперприз — поездка в качестве VIP-гостя команды BMW.WilliamsF1 на Гран При Италии, — доставшийся москвичу Сергею Иванову. Остальные семь призеров конкурса получили бесплатные туры на двоих на Венгерский Гран При Формулы-1, а также поощрительные призы из коллекции аксессуаров команды BMW.WilliamsF1 и полугодовую подписку на журнал "Формула".

подмосковного Королева. — Мы с женой, будучи страстными поклонниками Ф-1, давно мечтали побывать на гонке, поэтому, естественно, приняли участие в акции. Но, даже получив вожденный приз, до самого последнего момента не могли поверить в свое счастье и представить, что же нас ждет в Венгрии. Однако действительность превзошла все наши мечты. Шикарный отель почти в самом центре Будапешта — красивейшего города Европы, и главное — "живые" гонки Формулы-1, с первой



Победители и призеры "ФОРМУЛЫ bp" на церемонии награждения, проходившей на АЗС BP "Котловка"

В итоге в середине августа 14 поклонников автоспорта из Москвы и области отправились на уик-энд в Будапешт, где смогли не только вдоволь налюбоваться красотами жемчужины Дуная и искупаться в венгерских термальных источниках, но и стать свидетелями одной из самых захватывающих гонок в истории Гран При Венгрии.

"Я всегда стараюсь заправляться на станциях BP — привлекает отличное качество бензина, — сказал в самолете один из призеров акции Андрей Смирнов из

же секунды очаровывающие неповторимым ревом 750-сильных моторов, который не способно передать никакое телевидение. Теперь я мечтаю только об одном: чтобы мой полторагодовалый сын через двадцать лет стал пилотом Формулы-1. На "Хунгароринге" мы даже купили ему маленький гоночный комбинезон — копию униформы Михаэля Шумахера. Надеюсь, когда-нибудь наш Никита займет его место в Ferrari".

Возможно, так и будет. И первым шагом на пути к мечте стала заправка на АЗС BP.

Обладатель Суперприза акции Сергей Иванов получает сертификат на поездку в Монцу из рук представителя BMW Дениса Шелетьева



IN MORTE VITA



Стоял ясный, еще по-летнему жаркий сентябрьский день 1961 года. Парк Монцы купался в ярких лучах солнца, блики от которого весело играли на лакированных кузовах гоночных машин. Огромные часы над стартовой прямой показывали ровно 15:00, когда, словно напуганная неведомой опасностью, пестрая стайка автомобилей рванула по трассе, скрывшись в темной чаще вековых дубов Королевского леса. Впереди летели четыре красных итальянских “жеребца” Scuderia Ferrari. Сидевшие в них гонщики были практически одинаково талантливы и имели равные шансы на успех, но в этот день каждый из них мчался навстречу своей судьбе. Один из этих пилотов через пару часов получит лавровый венок чем-

“Вольфганг прожил короткую, но яркую жизнь и сгорел как свечка всего в шаге от вершины”, – Фил Хилл, чемпион мира 1961 года

пиона мира, другой – простится с жизнью. До самой страшной трагедии в истории Формулы-1 оставалось менее пяти минут.

Волчонок

Его имя было Вольфганг, но родители предпочитали называть сына Wolfchen – “Волчонок”. Он и в самом деле чем-то походил на маленького любопытного волчонка, проворно шнырявшего по небольшому поместью фон Триппов. Настоящий средневековый замок, с толстыми стенами и глубоким рвом, казался маленькому графу лучшим местом на свете. С тех пор как в 1932 году Триппсы переехали из Бонна в свой родовой замок Хеммербах



в Хорреме, он только и делал, что бегал по его тенистым аллеям, воображая себя то индейцем (в этом случае за его ухом непременно красовалось длинное гусиное перо), то охотником, вооружившись маленькой игрушечной винтовкой. Это был собственный мир Вольфганга, уютный и понятный, но однажды ему довелось испытать настоящий страх. Как-то неподалеку от Хеммербаха расположился цыганский табор. Гуляя по парку, Волчонок наткнулся на цыганку, которая вывела его погадать, но, взглянув на его ладонь, в ужасе отшатнулась. "Тебе суждено погибнуть в ужасной катастрофе", — наконец вымолвила она и поспешно скрылась в чаще. Первый испуг у мальчика быстро прошел, но зловещее предсказание не истерлось из его памяти.

С автоспортом юный граф впервые познакомился еще в детстве. Хеммербах находился совсем близко от Нюрбурга, где в 1927 году открыли знаменитую "Северную петлю". И в семь лет маленький Вольфганг впервые побывал с отцом на гонках. Мир стремительных машин сразу очаровал мальчика. Он не пропускал ни одной гонки на "Нюрбургринге", мечтал походить на своего кумира Бернда Розмайера и в восемь лет даже уговорил отца пустить его за руль своего Opel. Словом, все было замечательно, и вдруг беззаботное доселе детство юного аристократа оказалось омрачено несчастьем. В январе 1938 года во время рекордного заезда насмерть разбился Розмайер. Вскоре Вольфганг тяжело заболел. После перенесенного менингита у него парализовало лицо, и ему пришлось фактически заново учиться говорить. Постепенно паралич лицевых мышц прошел, но у Вольфганга осталось пониженное содержание сахара в крови, из-за чего ему приходилось брать с собой в копит гоночной машины кусочки сахара, когда он стал гонщиком. Однако тяжелая болезнь, случившаяся с ним в самый разгар войны, имела и поло-

В конце 30-х Вольфганг с родителями часто бывал на "Нюрбургринге", мечтая походить на своего кумира Бернда Розмайера. Но кто бы мог подумать, что их судьбы окажутся настолько похожи и, как и Бернду, Вольфгангу суждено будет погибнуть за рулем гоночного автомобиля

Как и большинство немецких пилотов тех лет, в 1950 году 'Аксель Линтер' начал карьеру с мотогонки и лишь через четыре года пересел на автомобиль. Внизу фон Трипп рядом со своим Porsche 356 перед стартом "Эйфельских гонок" 1954 года

жительные последствия. Благодаря ей Трипп, в отличие от большинства сверстников, не был призван под знамена "Питлер-югенда" и не испортил себе анкету сотрудничеством с нацистами. Правда, перед самым окончанием войны его таки отправили в тренировочный лагерь вспомогательной авиации в Бельгии, но участия в военных действиях он принять уже не успел, а потому не попал с приходом американцев в лагерь военнопленных и вновь вернулся на школьную скамью.

В 1946 году фон Трипп по настоянию родителей поступил в архитектурный колледж и, по свидетельству учителей, проявил себя там очень способным, но ленивым юношей. Несколько первых послевоенных лет юный граф наслаждался жизнью богатого лоботряса, прожигая ее в обществе девушек, которых вокруг него всегда хватало. Единственными предметами, по которым он успевал, были иностранные языки, и вскоре он довольно бегло изъяснялся на английском, французском и немецком. Но настоящее свое призвание Вольфганг нашел лишь в 1950 году.



Два контракта

Фон Трипп не забыл свою детскую мечту стать гонщиком и начал, как когда-то и его кумир Розмайер, с мотогонок. Купив в 1950 году 500-кубовый BMW R51, 8 октября он впервые вышел на старт. А осенью следующего года уже переключился на автогонки. Хотя та первая автомобильная гонка в сентябре 1951 года в Бад-Нойенаре была, скорее, исключением. До 1954 года Вольфганг сохранял верность мотокроссу, где добился неплохих результатов, одержав за эти годы две громких победы в Зибенгебурге и Нюрбурге. Но душой он тянулся к автогонкам, где и скорости были повыше, и машины помощнее. Поэтому в марте 1954 года он окончательно пересел на четыре колеса. Родители не слишком одобряли увлечение сына, который, дабы не подпортить в случае неудач репутацию отцовского банка, в том сезоне нередко заявлялся на наиболее престижные гонки под именем Аксель Линтер, взяв в качестве псевдонима фамилию давно вымершей и всеми забытой ветви дома фон Триппов.

Благодаря то ли гоночному опыту, накопленному в мотокроссе, то ли своему природному таланту первый же



сезон выступлений на 1300-кубовом Porsche 356 принес Вольфгангу, вернее тогда еще Акселио Линтеру, не только "классовую" победу в "Милле Милье", но и титул чемпиона Германии в гонках спортивных машин с объемом двигателя до 1600 см³. Его успехи за рулем старенького Porsche даже подвигли президента кельнского Porsche-клуба, за который выступал Линтер, доктора Хансвилля Бернартца написать рекомендательное письмо всеильному боссу спортивной команды Daimler-Benz Альфреду Нойбауэру. В этом письме Бернартц, воспевая гоночные таланты Вольфганга, просил Альфреда попробовать молодого человека за рулем одной из своих машин на ближайших тестах Mercedes. Но ответа Хансвилль так и не дождался: Нойбауэр просто отправил его депешу в мусорную корзину.

"Мы получаем по 4000 подобных писем в год", — оправдывался Альфред в июле, когда прислал-таки Вольфгангу, прекрасно проявившему себя за рулем Porsche в "Эйфельских гонках" и "Милле Милье", первое приглашение на тесты. И можно только догадываться, насколько сильное впечатление произвел никому до этого не извест-

SUTTON-IMAGES.COM



"Милле Милья" 1957 года стала первым звездным часом Вольфганга. Пожалуй, даже победа в той гонке не принесла бы ему столько славы, сколько принесло поражение. Благородство немца покорило Италию

сший графа в Маранелло, и вскоре почтальон принес в Хеммербах новый конверт. На этот раз в нем лежал контракт с Ferrari.

Граф Авария

История взаимоотношений Вольфганга с Коммендаторе, наверное, заслуживает отдельной статьи, поскольку у многих она до сих пор вызывает искреннее удивление. Парадокс в том, что, пожалуй, ни один пилот в истории Ferrari, за исключением разве что Жилия Вильнева, не разбил в гонках столько красных автомобилей, сколько фон Трипс. Но при этом Энцо, всегда столь трепетно относившийся к своим "детям", как он называл построенные в Маранелло машины, прощал немцу, как позднее и канадцу, все аварии. Впрочем, в карьерах этих двух гонщиков можно найти еще много общего: оба почти во всех своих гонках в Ф-1 выступали за команду из Маранелло, оба были любимцами Феррари и оба разбились насмерть за рулем красных машин, проведя по пять лет в "большой цирке" и так и не сумев подняться выше второго места в чемпионате.

Много лет спустя вспоминая о немецком пилоте, его бывший партнер по Ferrari Фил Хилл скажет: "После трагической, унесшей более 80 жизней аварии Пьера Левега в Ле-Мане '55, свидетелем которой стал Вольфганг, в нем словно что-то надломилось. Он будто утратил некую

Но если за рулем спортивных машин фон Трипс блистал уже с середины 50-х, то в Ф-1 его успехи поначалу были достаточно скромны. Вольфганг опережает Фанхио на тренировке перед ГП Монако '57



ный юноша на руководство Mercedes, если уже через несколько недель почтальон принес к воротам Хеммербаха конверт из Штутгарта с первым в жизни Вольфганга профессиональным контрактом на сумму в 1000 марок. Молодой граф готов был прыгать от счастья, ведь он получил место в лучшей гоночной команде Германии и мог теперь сесть за руль знаменитых Mercedes-Benz 300SLR, чей 2-литровый мотор столь приятно усаждал своим ревом его слух на недавних тестах. Однако счастье оказалось вовсе не таким долгим, как ожидал Трипс. Он успел принять участие всего в двух гонках за Mercedes: в Швеции Дандроде, уступив лишь двум другим заводским пилотам немецкой команды — Моссу и Фанхио, и Ирландии, заняв третье место в "Турист Трофи", после чего Daimler-Benz объявила о своем уходе из гонок. В 1956 году фон Трипс, правда, еще раз вывел "серебряную стрелу" на старт "Милле Милье", но вдребезги разбил машину и вновь вернулся за руль Porsche. Но, как оказалось, ненадолго. Теперь на перспективного немца обратил внимание другой патриарх мирового автоспорта — сам Энцо Феррари, пригла-





грань разумного риска, за которой гонщика ожидает гибель". Действительно, после перехода в Ferrari на фон Трипса обрушилась целая череда аварий. Даже нормально дебютировать в Формуле-1 в том же 1956 году он не смог, разбив машину на тренировке перед итальянским Гран При в Монце. Пыл Вольфганга не остудила и едва не закончившаяся трагедией катастрофа на тренировке перед 1000-километровой гонкой спортпрототипов в Нюрбурге, после которой он три месяца провел в больнице с переломами и тяжелыми травмами позвоночника. За те пять лет, что Вольфганг выступал за Ferrari, взбешенный его постоянными авариями Феррари не раз указывал беспощадному немцу на дверь, но затем, остыв, каждый раз возвращал его в команду.

Неудивительно, что вскоре Трипс получил в гоночном мире прозвище Граф Авария. А вот американцы, которым всегда импонировала его рискованная манера вождения, звали его Таффи — так валлийские эмигранты в Америке в начале позапрошлого века величали самых благородных и отважных мужчин. И надо сказать, это второе прозвище

Фон Трипс за рулем знаменитой "акулы" Ferrari 156, Гран При Монако '61

Последствия одной из многочисленных аварий графа: останки Ferrari Dino 246 в кустах Королевского парка Монцы, 1958 год. Самому Трипсу то столкновение со Скеллом стоило перелома ноги

как нельзя лучше подходило графу. Чтобы понять все его благородство, достаточно вспомнить лишь одну гонку — "Милле Милье" 1957 года.

До финиша "Тысячи миль" оставалось всего несколько километров, когда шедший на втором месте Трипс догнал лидировавшую Ferrari своего партнера по Scuderia Пьеро Таруффи. Ветеран готовился завершить долгую карьеру и мечтал напоследок записать в свой актив победу в самой знаменитой итальянской гонке, которая ему не покорялась столько лет. Но "Милле Милье" в очередной раз жестоко посмеялась над Пьеро: незадолго до финиша коробку





Граф Вольфганг Берге фон Трипс ('Аксель Линтер') (Германия)

Дата рождения.....04.05.1928
Место рождения.....Кельн, Германия
Дата смерти.....10.09.1961
Место смерти.....Монца, Италия
Первый старт.....1951 г.

Всего за карьеру в ЧМ Ф-1:
Гран При.....29
Стартов в Гран При.....27
Побед/ПП/БК.....2/1/0
Очков.....56

Карьера в автоспорте

1951 г.....Дебют в автогонках
1954 г.....Победитель гонки "Милле Милья" в классе до 1300 см³ (Porsche 356); чемпион Германии в гонках кузовных автомобилей с объемом двигателя до 1600 см³
1955 г.....3-й призер "Турист Трофи" (Mercedes 300SLR)
1956 г.....Победитель "12 часов Себринга" и "1000 км "Нюрбургринга", "24 часа Ле-Мана" и ГП Берлина в классе до 1500 см³ (Porsche 550); дебютировал в ГП ЧМ Ф-1 в Монце (Lancia-Ferrari D50); авария на тренировке
1957 г.....2-й призер "Милле Милья" (Ferrari 315S); победитель Горного Приза Швейцарии (Porsche 1700RS); 3 ГП в ЧМ Ф-1 (Lancia-Ferrari D50, Lancia-Ferrari 801), 4 очка (3-е место в ГП Италии), 14-е место в ЧМ

1958 г.....Победитель гонки спортпрототипов в Цельтвере (Porsche 1500RSK); чемпион Европы в горных гонках (3 победы на этапах) (Porsche 1500RS/RSK); 6 ГП в ЧМ Ф-1 (Ferrari Dino 246), 9 очков (3-е место в ГП Франции), 11-е место в ЧМ
1959 г.....Победитель "12 часов Себринга" в классе до 2000 см³ (Porsche 718RSK) и "Эйфельских гонок" Ф-Junior (Stanguellini); победитель ГП Берлина для спортпрототипов в классе до 1500 см³ (Porsche 1500RSK); 2-е место в "Турист Трофи" (Porsche 718RSK); 3 ГП в ЧМ Ф-1 (Porsche 718, Ferrari Dino 246), 0 очков
1960 г.....Победитель ГП Сиракуз Ф-2 (первая победа немецкого пилота в гонках Гран При с 1939 г.), ГП Солитюд Ф-2 и ГП Италии Ф-2 (Ferrari Dino 156P F2); 2-е место в "Тапра-Флорио" (Ferrari 246S); 2-е место в ГП Германии Ф-2 (Porsche 718 F2); 9 ГП в ЧМ Ф-1 (Ferrari Dino 246/246P, Cooper T51), 10 очков, 6-е место в ЧМ
1961 г.....Победитель "Тапра-Флорио" (Ferrari 246SP); 2-е место в "12 часах Себринга" (Ferrari 250 TR61); 7 ГП в ЧМ Ф-1 (Ferrari 156), 33 очка, 2 победы (ГП Нидерландов (первая победа немецкого пилота в Ф-1), ГП Великобритании), 1 ГП, вице-чемпион мира (посмертно)

его Ferrari 315S заклинило на пятой передаче и через пару минут фон Трипс уже без труда поравнялся с его машиной. Но в этот момент произошло то, чего никто, включая самого Таруффи, не ожидал. Уже практически обогнав итальянца и поняв, что происходит с его автомобилем, Вольфганг вдруг резко ударил по тормозам. Несколько оставшихся до финиша километров Трипс медленно тащился за машиной Пьеро, одержавшего в тот день столь долгожданную победу в "Милле Милье".

"Борьба была некорректной", — сухо объяснил свой поступок фон Трипс, вылезая из машины. А ведь, надо заметить, выиграв он ту гонку, это была бы первая громкая победа в карьере Вольфганга. Впрочем, даже уступив ветерану, немец приобрел куда больше, нежели серебряный ку-

В 1961 году, незадолго до гибели, Вольфганг стал первым немцем, выигравшим ГП чемпионата мира Ф-1. Чтобы принести Германии первый чемпионский титул, ему не хватило нескольких часов жизни и всего одного очка

бок за второе место. Его чествовали как победителя, за один день он превратился в героя Апеннин: итальянцы по достоинству оценили благородный поступок графа. На родине же он стал героем двумя годами позже, когда после победы в Сиракузах первым из немецких пилотов послевоенного поколения поднял над головой Большой Приз. Правда, то была гонка Ф-2. Но и успехи в Формуле-1 не заставили себя ждать.

В смерти — жизнь

Несмотря на свой яркий талант, на протяжении трех первых лет выступлений за Ferrari Вольфганг в основном участвовал в гонках спортивных автомобилей, лишь эпизодически стартовав на этапах чемпионата мира Ф-1, да и то



без особого успеха. К примеру, в 1958 году, приняв участие в шести гонках мирового первенства, он лишь раз поднялся на третью ступень пьедестала почета. Отчасти это было связано с тем, что, несмотря на симпатию Коммендаторе, Вольфганг никогда не был на первых ролях в Scuderia, отчасти с тем, что он слишком распылял свои силы. Сначала фон Трипс открыл в Керпен-Хорреме один из первых в ФРГ картодромов – тот самый, на котором позднее делали свои первые шаги в автоспорте братья Шумахеры. Затем вместе с итальянским инженером Валерио Колотти основал собственную гоночную команду Scuderia Colonia и компанию по выпуску автомобилей TCA (von Trips-Colotti-Auto Union) Ф-Junior. Наконец, фон Трипс увлекся журналистикой и кинохроникой. Даже на гонках он теперь не расставался с небольшой ручной кинокамерой. Снимал он, надо сказать, весьма неплохо, даже талантливо. Не случайно большая часть снятых им видеоматериалов позднее вошла в многочисленные документальные фильмы об истории автоспорта. Однако все эти увлечения не слишком способствовали его спортивным успехам.

Тем не менее перед началом чемпионата мира 1960 года, когда из команды ушел Брукс, Феррари решил сделать ставку именно на Вольфганга. Первый полный сезон в "большом цирке" фон Трипс провел не очень удачно, заняв лишь шестое место в первенстве (уж слишком тяжелой и неповоротливой выглядела заднемоторная Dino 246 на фоне юрких Cooper и Lotus). Но как только на трассы вышла знаменитая "акула" Ferrari 156, Вольфганг сразу превратился из середнячка в одного из главных претендентов на титул, что быстро и доказал блестящими победами в Зандфорте и Ливерпуле. В том сезоне у него, по сути, было всего два реальных соперника в борьбе за титул: Мосс из Lotus и его собственный партнер по Ferrari Фил Хилл.

Несколько раз после серьезных аварий фон Трипс оказывался на больничной койке. Особенно тяжелые травмы он получил в 1956 году в Нюрбурге

Монца, 10 сентября 1961 года. После столкновения с Кларком Ferrari фон Трипса летит к насыпи со зрителями. Через доли секунды почти полтора десятка из них расстанутся с жизнью, а бездыханное тело Вольфганга от удара выбросит из машины на асфальт

Херрманн, Фил Хилл, Гинтер и жена Коммендаторе синьора Лаура Феррари провозжают фон Трипса в последний путь. Хеммербах, 14 сентября 1961 года

Но к предпоследнему, итальянскому, этапу фон Трипс уверенно опережал обоих. Более того, по принятой в те годы системе начисления очков, когда в зачет шли лишь пять лучших результатов, победа в Монце фактически сделала Вольфганга чемпионом мира.

Никогда еще фон Трипс не выглядел столь уверенно на тренировках. А ведь гонки обычно удавались ему куда лучше. В тот уик-энд он, без пяти минут чемпион мира, выиграл в Монце свою первую полупозицию в карьере и был настроен более чем оптимистично. Старт он, правда, проиграл и к концу первого круга был лишь пятым, пропустив вперед Кларка, Гинтера, Фила Хилла и Родригеса. Но отчаиваться было рано. Борьба шла настолько плотная, а позиции менялись так часто, что всего через полкруга фон Трипс, которого обошел еще и Брэбэм, уже проходил в борьбе за то же пятое место только что лидировавшего Кларка. А гонку возглавил опередивший Родригеса Хилл. Этот Гран При обещал стать одним из самых захватываю-



щих в истории, ведь только за полтора первых круга лидер менялся минимум пять раз, но вместо этого Монца '61 оказалась самой мрачной страницей летописи Ф-1...

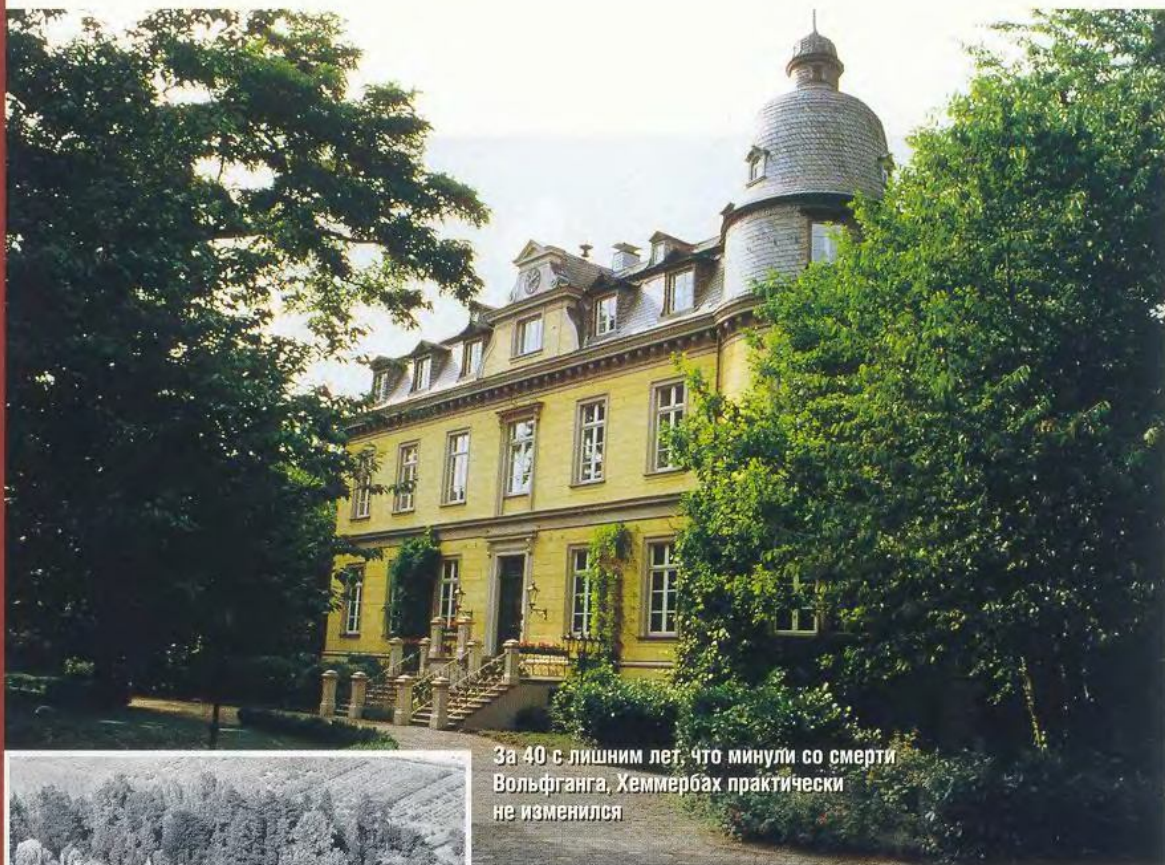
На втором круге при выходе из Curva del Vialone Кларк вплотную подобрался к Ferrari фон Трипса. О том, что произошло дальше, мы можем только догадываться. Точно восстановить ход событий не удалось. очевидцы утверждают, что в конце длинной прямой перед Parabolica Джим решил обойти Вольфганга слева, но, не рассчитав, слегка задел правым передним колесом своего Lotus левое заднее Ferrari. Касание получилось не сильным, но скорость в этом месте была уж слишком велика – под 300 км/ч, – и легкого толчка оказалось достаточно, чтобы автомобиль немца, словно огромный красный снаряд, взлетел в воздух и, сметая все на своем пути, понесся вдоль трассы прямо на стоявшую на насыпи толпу болельщиков. Через несколько секунд все было кончено. Страшное предсказание цыганки, когда-то так напугавшее маленького Вольфганга, сбылось. 12 человек расстались в тот день с жизнью в Королевском парке Монцы (еще трое умерли от ран через несколько дней). В их числе был и Вольфганг фон Трипс.

Через два часа после его смерти другой пилот Ferrari, Фил Хилл, благодаря победе в Гран При Италии опередивший Вольфганга на одно очко, обеспечил себе титул чемпиона мира. Имя фон Трипса также оказалось навечно вписано в историю Формулы-1. Вписано кровью. IN MORTE VITA – "В СМЕРТИ ЖИЗНЬ" – этот девиз дома фон Трипсов до сих пор красуется над старинным фамильным склепом в Хеммербахе, где в числе других похоронен и граф Вольфганг Берге фон Трипс – последний представитель 700-летней династии, прославившийся не столько своей жизнью, сколько смертью.

Владимир Маккавеев



Старые камни



За 40 с лишним лет, что минули со смерти Вольфганга, Хеммербах практически не изменился



Просто удивительно, какие совпадения порой случаются в истории. Или это неизвестный науке природный фактор действует в небольшом уголке северной Рейн-Вестфалии? Как иначе объяснить тот факт, что именно здесь, на маленьком клочке земли площадью в несколько квадратных километров, где разместились два практически слившихся воедино городка Хоррем и Керпен, родились два самых знаменитых не-

мецких пилота Формулы-1: Михаэль Шумахер и Вольфганг фон Трипс? Имя первого сегодня гремит по всему миру, второго помнят лишь знатоки автоспортивной истории да старые, порос-

шие мхом камни его родового замка Хеммербах, где последний представитель древнего рода фон Трипсов прожил 29 из 33 лет своей короткой и яркой жизни.

Хеммербах был построен в конце XIV века неким Йоханом Шеффартом фон Мероде и только в середине XVIII столетия перешел во владение доблестного графа Франца фон Трипса. Однако в 1793 году замок был полностью разрушен пожаром, и на рубеже веков граф Эдуард Игнатц

фон Трипс и его жена Мария-Элизабета Фрейн фон Леммен начали отстраивать его заново по проекту архитектора Йохана Антона Валле. К тому времени Хеммербах уже практически утратил какое-либо военное значение, тем не менее новое родовое гнездо все же окружили нарочито толстыми стенами и декоративным рвом. Окончательно строительство завершилось лишь в начале прошлого века уже при деде Вольфганга — рейхсграфе Кlemente Максимилиане. В этом поместье и поселились в 1932 году граф Эдуард и графиня Тесса со своим сыном.

Вольфганг был единственным, безмерно обожаемым ребенком в семье фон Трипсов. Здесь он провел счастливые годы детства. Вся его жизнь была связана с Хеммербахом. После трагической смерти Вольфганга в 1961 году на протяжении еще десяти лет родители гонщика продолжали жить в замке. Но, овдовев в 1971 году, графиня фон



Среди знакомых графа фон Трипса были такие высокородные аристократы, как будущий король Испании Хуан Карлос



Трипе не смогла больше выносить пребывания в этих стенах и распорядилась построить в парке за рвом небольшую виллу, где прожила в затворничестве последние семь лет своей жизни, мечтая превратить Хеммербах в музей своего сына. Формально она даже основала этот музей в 1973 году, но реально он был открыт лишь 27 лет спустя.

После смерти графини в 1978 году в отсутствие наследников замок пришел в полное запустение и быстро обветшал. Лишь в 1984 году родовое гнездо Трипсов было продано с аукциона, и через четыре года после реставрации замок приобрел прежний вид, в котором и был перепродан в 1999 году доктору Каю Краузе, превратившему его в штаб-квартиру своей компьютерной фирмы. А годом позже усилиями группы энтузиастов во главе с биографом Вольфганга Рейнольдом

8000 томов. Причем книги эти не просто пылятся на полках. Каждый пришедший сюда может выбрать себе фолиант по душе и, расположившись в удобном кресле, углубиться в чтение.

Но основная часть коллекции, безусловно, посвящена Вольфгангу и истории фон Трипсов. Тут можно увидеть салон графини Тессы, комнату ее мужа графа Эдуарда и, конечно же, перенесенный сюда из замка кабинет самого Вольфганга: его любимый кинопроектор, многочисленные призы за победы в гонках, письменный стол и необычный стул, сделанный из привезенного из Аргентины седла. Не менее содержательна и расположенная на первом этаже гоночная экспозиция.

В небольшой комнате, имитирующей ремонтный бокс гоночной "конюшни", на стене которой находится портрет Вольфганга в окружении товарищей по ко-

В 50-е любимым развлечением Трипса был картинг. Иногда Вольфганг гонял прямо по дорожкам своего парка



Луисом на "Вилле Трипсов" — том самом бунгало, построенном в 1971 году для Тессы фон Трипс, — наконец открылся музей.

Разумеется, это далеко не самый большой автогоночный музей в мире: скромные размеры двухэтажной виллы позволяют выставить лишь малую часть собранной в хранилищах экспозиции. Но подбор экспонатов порой просто впечатляет. Достаточно сказать, что усилиями Рейнольда Луиса в стенах музея собрана одна из самых полных библиотек автоспортивной литературы в мире, насчитывающая около

манде Porsche, уместились всего три машины: крошечный карт фон Трипса, а также две "формулы"-Junior (De Tomaso и TCA). Причем шасси TCA с заводским номером 0002, спроектированное когда-то самим Трипсом и воплощенное в металле механиками Ferrari, — вообще единственный в мире автомобиль этой марки, выставленный в музее.

Всего для команды Colotti было построено семь таких машин, но большинство из них после смерти Трипса либо затерялось, либо разошлось по частным коллекциям. Пожалуй, единственным серьезным минусом гоночной экспозиции является отсутствие в ней автомобилей Формулы-1. Нет здесь, разумеется, и той

В последние годы жизни даже на гонках Вольфганг не расставался со своей кинокамерой. Многие отснятые им кадры легли затем в основу фильма Криса Ри "Страсть"

Ferrari 156, на которой Вольфганг угодил в свою последнюю аварию в Монце-61. По словам зрителя музея Кристофа Луиса, кровавая "акула", "сожравшая" 15 жизней, позднее была восстановлена и выкуплена знаменитым гитаристом и поклонником Ferrari Крисом Ри, который затем уступил ее анонимному голландскому коллекционеру. С тех пор об этой "машине смерти" никто больше ничего не слышал.

Кстати, по признанию самого музыканта, от весьма обременительного для его кошелька увлечения коллекционированием автомобилей из Маранелло его излечил снятый им же в 1996 году автобиографический фильм La Passione. "Страсть" повествует об итальянском мальчике-эмигранте, увидевшем однажды по телевизору трансляцию удивительной гонки за Гран При Монако 1961 года и навсегда очарованном



Кабинет фон Трипса со стулом, сделанным из седла



CHRIS REA: LA PASSIONE



красным итальянским автомобилем с немецким графом за рулем. Для съемок этой картины, героем которой наряду с Крисом являлся и фон Трипп, Ри использовал немалую часть кинохроники, отснятой сорок с лишним лет назад самим Вольфгангом. Так что мечта фон Трипса о собственном фильме все же стала реальностью. Через три с половиной десятилетия после его смерти.

Владимир Маккавеев

Гран При Венгрии

ОПОРА НА ВОЗДУХ

Раскаленный, пыльный, а местами и "горбатый" асфальт "Хунгароринга" не оставил инженерам соперничающих команд другого выбора, кроме как искать опоры в воздухе.

Ferrari

Переднее антикрыло представляло собой гибрид: плоскости образца Гран При Монако и торцевые пластины того же типа, что на "Сильверстоуне". Изменения претерпела конфигурация нижней плоскости заднего антикрыла в зоне соединения с боковинами. На машине Баррикелло устанавливались тормозные диски толщиной 28 мм с круглыми (диаметром 8 мм) отверстиями вентиляционных каналов, тогда как Шумахер отдал предпочтение дискам с овальными и более крупными теплоотводящими отверстиями. Всего же фирма Brembo предоставила в распоряжение шести команд (Ferrari, Sauber, BAR, Jaguar, Toyota и Jordan) тормозные диски пяти различных типов: толщиной от 25 до 28 мм и диаметром отверстий вентиляционных каналов от 8 до 10 мм.

Williams

Использовались "миниканделябры" нового, четвертого типа, причем на левом боковом понтоне их объединили с "дымоходами". С этой же стороны на машинах в квалификационной и гоночной конфигурации размещались увеличенные обтекатели терминалов выхлопной системы. Заднее антикрыло было такое же, как и в Монако.

Renault

Изменилась конфигурация торцевых пластин переднего антикрыла. Профилиро-

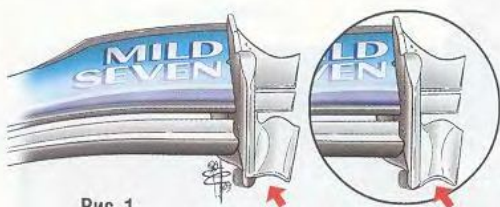


Рис. 1

ванную наружную ножевидную зону (рис. 1) приподняли примерно на 10 мм над нижней кромкой боковины (на врезке торцевая пластина прежнего образца). Кроме того, в передней части этот дефлектор приобрел более спрямленную форму, что теоретически должно увеличить эффективность антикрыла, когда на прямой оно слегка изгибается вниз в периферийных зонах. Сзади устанавливалось антикрыло образца Гран При Монако.

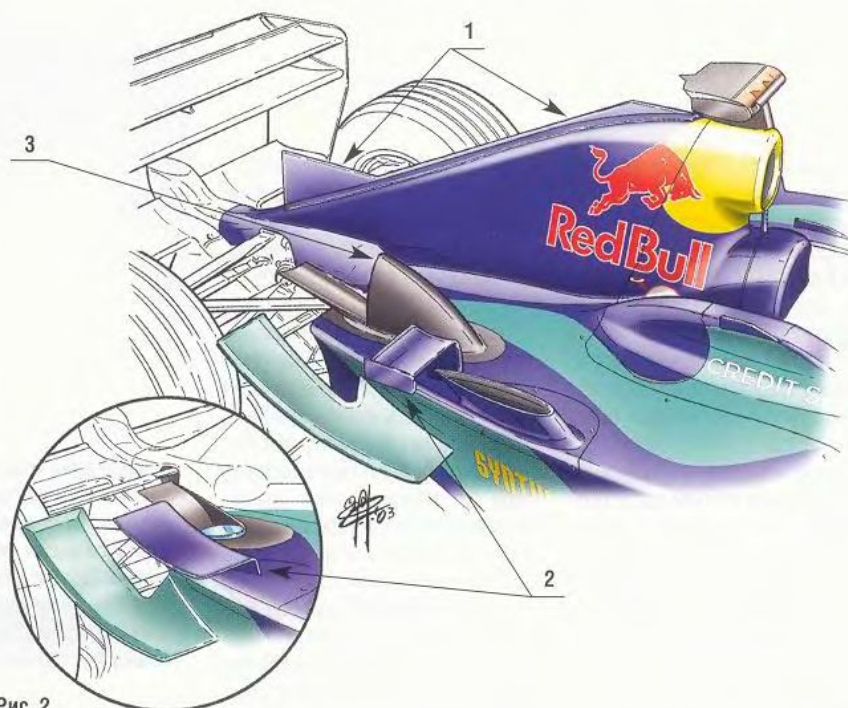


Рис. 2

Sauber

Команда Петера Заубера в наибольшей степени скорректировала аэродинамику своих машин к гонке в Венгрии. Переднее антикрыло получило вспомогательную плоскость в стиле Ferrari. На кожухе двигателя (рис. 2), как и на Williams FW25, появился небольшой хребет (1) с треугольным килем в задней части, призванным упорядочить воздушную струю, набегающую на антикрыло. В ходе пятничных тренировок вместо традиционных лоткообразных дефлекторов (см. врезку) использовались "миниканделябры" (2). На машинах в квалификационной конфигурации их заменили "дымоходы" увеличенного размера, тогда как обтекатели (3) терминалов выхлопной системы были сохранены.

Jordan

Переднее антикрыло получило новые торцевые пластины с измененным расположением двух наружных дефлекторов. "Дымоходы" стали больше и имели вырез с внутренней стороны. Причиной отрыва заднего антикрыла на машине Ральфа Фермана оказались трещины в узлах крепления (рис. 3) нижней плоскости к торцевым пластинам.

BAR

Единственная команда, которая экспериментировала с дополнительной плоскостью (1 на рис. 4), установленной над задней осью. В пятницу оба пилота испытывали машину в такой конфигурации, с утра в субботу — только Вильнев. Выяснилось, что дополнительная

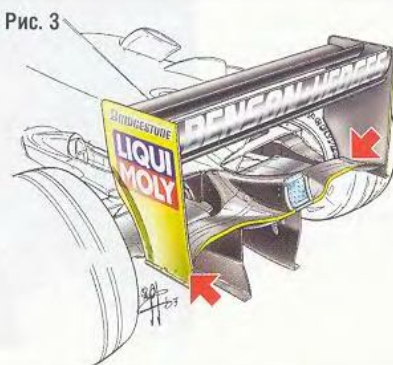


Рис. 3

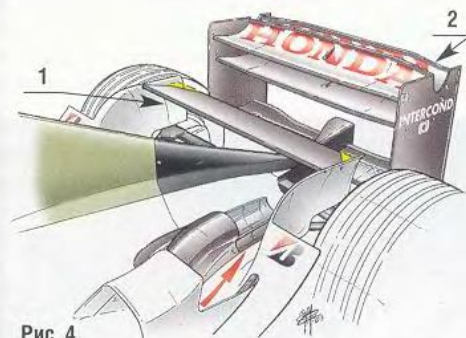


Рис. 4

плоскость слишком изгибается, поэтому от ее дальнейшего использования отказались. Машины, подготовленные для гонки, получили новый кузов с асимметричным аэродинамическим пакетом и большими теплоотводящими отверстиями в зоне "бутылочного горлышка". Стоит отметить, что на торцевых пластинах заднего антикрыла имелись треугольные вырезы (2), практически идентичные тем, что появились на Toyota TF103.

Toyota

Заднее антикрыло (рис. 5) с сильно изогнутыми верхней основной и вспомогательной плоскостями (2), а также с треугольными вырезами (1) на верхней кромке боковин выполнено в стиле BAR. Изменилась конфигурация воздухозаборников, предназначенных для охлаждения передних тормозных механизмов.

Джорджо Пиола
Рисунки автора

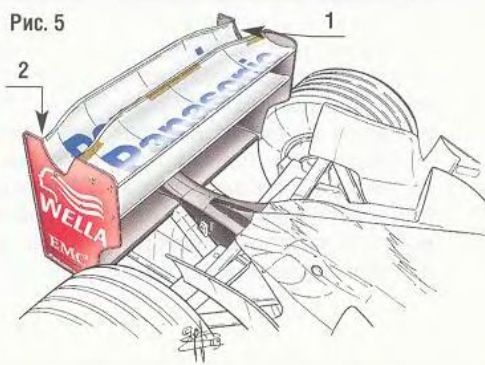


Рис. 5

ВЕРШИНА ЭВОЛЮЦИИ

Автомобилями те устройства, которые выходят на старт гонок Формулы-1, называют, скорее, по привычке. На самом деле это сверхдорогие продукты высоких технологий со сроком службы в несколько часов, имеющие крайне мало общего с теми машинами, которыми мы пользуемся в повседневной жизни. Здесь, куда, как говорится, ни плюнь – очередное ноу-хау или революционное техническое решение. Потребовавшее на свою разработку несколько сотен тысяч и, как правило, совершенно бесполезное за пределами гоночных трасс. Одним словом, автомобиль (традиции – великая сила!) Формулы-1 – вершина эволюции. И его отдельные узлы и агрегаты, разумеется, тоже.

Одним из наглядных подтверждений изложенной выше теории можно считать используемое в Ф-1 рулевое колесо. Оно весит всего 700 граммов, сделано из углеволокна и буквально напичкано электронными устройствами. С помощью “баранки” гонщик может изменять десятки параметров настройки автомобиля прямо по ходу гонки. Поделиться некоторыми секретами обращения с этим устройством согласился пилот ко-

манды Renault Ярно Трулли: “Прежде всего, поскольку руль – важнейший орган управления автомобилем, мы принимаем непосредственное участие в его проектировании. Он просто не может быть неудобным, ведь когда несешься со скоростью 300 км/ч, любое неправильное действие может иметь печальные последствия. Я использую руль инстинктивно, примерно так, как пианист-виртуоз клавиши во время концерта – ни разу не взглянув на них”. Итак, вот из чего состоит “баранка” на машинах французской команды:

1. Этой кнопкой можно отключить противобуксовочную систему на первой передаче. Например, чтобы стартовать с дымом из-под колес. Применяется, когда нужно быстро развернуться на трассе после ошибки, вроде той, что Ярно допустил в Малайзии '03.

2. Кнопка разблокировки дифференциала. Если гонщик хочет изменить его настройки для лучшей реализации мощности двигателя, эту операцию можно осуществить при помощи кнопок 2 и 10, а также тумблера 6.

3. Нажав на эту кнопку, можно по очереди выводить на ЖК-дисплей (9) самые разные данные о состоянии автомобиля. Если есть время, можно узнать очень много интересного – всего в памяти компьютера хранится более 700 различных параметров.

4. Система контроля старта. Нужно нажать один раз, чтобы активировать ее, и затем снова, когда погаснут стартовые огни. Потом на протяжении примерно четырех секунд гонщик практически полностью отстраняется от управления работой двигателя и трансмиссии.

5. Радиосвязь с командой. Одна из важнейших кнопок, поэтому она красная и расположена обособленно. Работает, как и прибор связи с машинистом в поездах метро: “Говорите при нажатой кнопке”.

6. Тумблер регулировки чувствительности дифференциала. Можно выбрать один из четырех вариантов настройки. Дифференциал определяет, насколько могут отличаться скорости вращения задних колес в повороте. Чем он жестче, тем стабильней ведет себя машина и меньше изнашиваются покрышки. Если же позволить колесам вращаться с чуть разной

скоростью, умелый гонщик сможет преодолеть поворот быстрее.

7. “Педал” сцепления. Ярно пользуется одной из двух подрулевых клавиш в зависимости от угла поворота руля.

8. “Тахометр”, отображающий обороты двигателя. По мере того, как мотор раскручивается, по одному загораются светодиоды (слева направо). Когда загорается последний, пора переходить на более высокую передачу. Как правило, электроника делает это без участия пилота.

9. Жидкокристаллический дисплей. “Я обычно вывожу на него число оборотов двигателя, время последнего круга и номер включенной передачи, – говорит Трулли. – Но иногда я также поглядываю за различными температурами и давлениями. В квалификации также можно вывести на дисплей лучшее время, чтобы знать, выигрываешь ты или проигрываешь по ходу круга”.

10. Эта кнопка блокирует дифференциал после изменения его настроек.

11. Кнопка перевода КП на нейтральную передачу. Используется во время пит-стопа.

12. С помощью этой кнопки можно менять чувствительность гидроусилителя руля. На трассах с множеством медленных поворотов требуется большая чувствительность рулевого управления, а на скоростных автодромах можно дать рукам чуть-чуть отдохнуть.

13. Обычно КП переключается “наверх” в автоматическом режиме. Если гонщик почему-либо хочет выполнять эту операцию самостоятельно, ему нужно нажать на эту кнопку.

14. Многофункциональный переключатель. С его помощью пилот может изменять самые разнообразные параметры, если возникнет такая необходимость. В частности, можно изменить баланс тормозов (BRK), состав воздушно-бензиновой смеси, поступающей в цилиндры (MIX), и многое другое.

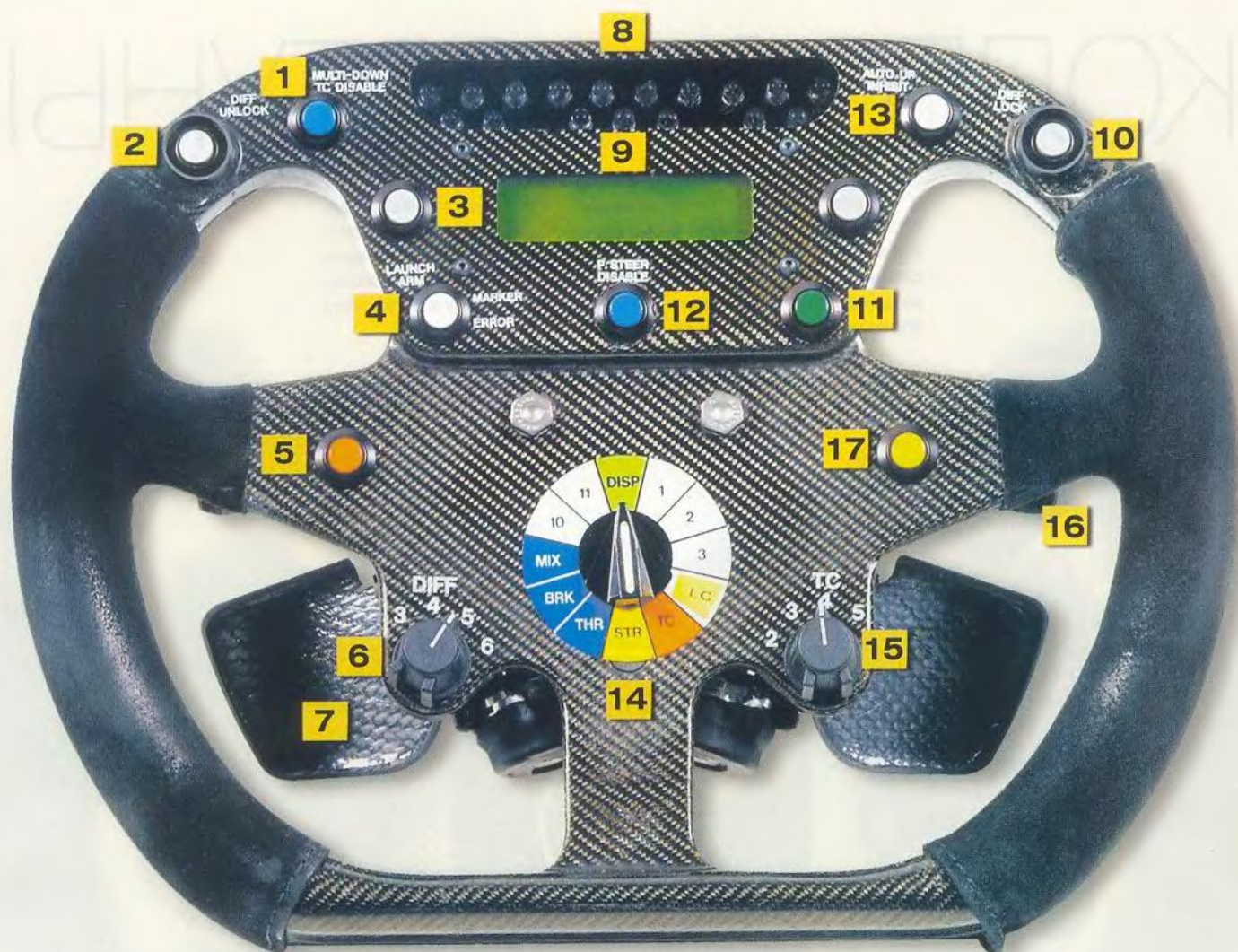
15. Регулятор чувствительности противобуксовочной системы. “В зависимости от того, сколько топлива на борту и как сильно изношены шины, я выбираю один из запрограммированных вариантов настройки”, – поясняет гонщик. Как правило, по ходу трени-



На виде сзади видны подрулевые клавиши



Модернизированный руль Renault образца '03 года



ровок электроника настраивается таким образом, что система контроля тяги в разной степени помогает пилоту в отличающихся друг от друга поворотах.

16. Подрулевые клавиши переключения передач. Правая переключает КП вверх, левая – вниз. И та, и другая операция при желании может выполняться автоматически.

17. Еще одна очень важная кнопка – ограничитель скорости на пит-лейн. Также при ее нажатии открывается крышка люка, под которым скрыта заправочная горловина.

Фактически, в руках гонщиков находится уже не рулевое колесо, а весьма мощный компьютер, который, среди множества про-

чих функций, позволяет еще и поворачивать передние колеса. И только об одном порой жалеют гонщики – что в его центре не нашлось места для клаксона, а с помощью подрулевых переключателей нельзя помогать неуступчивым соперникам дальним светом фар. Что ж, и у эволюции есть свои недостатки.

Александр Кабановский

Технический регламент Формулы-1

Статья 10: Подвеска и рулевое управление

10.4 Рулевое управление

10.4.1 Любая рулевая система, управляющая более чем двумя колесами, запрещена.

10.4.2 Усилитель рулевого управления не может контролироваться электроникой или использовать электроэнергию в качестве источника питания. Эта система может использоваться лишь с целью уменьшения физической нагрузки на гонщика при управлении автомобилем.

10.4.3 Никакая часть рулевого колеса, колонки или детали, установленная на них, не может находиться ближе к гонщику, чем плоскость, проходящая через переднюю кромку рулевого колеса.

10.4.4 Рулевое колесо, колонка и рулевой механизм должны выдержать испытания на безопасность, описанные в статье 16.5.

Статья 13: Кокпит

13.1 Пространство кокпита

13.1.4 Гонщик, одетый в гоночную экипировку и пристегнутый ремнями безопасности, должен быть в состоянии за 5 секунд снять рулевое колесо и покинуть кокпит, а за 10 – еще и установить колесо обратно.

После этого рулевая система должна сохранять работоспособность.

13.2 Рулевое колесо

Рулевое колесо должно быть оснащено быстросъемным механизмом, который приводится в действие при помощи фланца, установленного на рулевой колонке непосредственно позади колеса.



Рули Sauber и BAR (у заголовка) не слишком схожи

КОЛЕСО ФОРТУНЫ

В “сокровищнице” музея West McLaren Mercedes хранится немало ценных экспонатов. Например, “подлинники” рулевых колес, с помощью которых гонщики команды приводили к финишу свои автомобили. Именно эти “исторические реликвии” позволяли великим пилотам крепко держать в руках судьбу и когда надо поворачивать колесо Фортуны в свою сторону.



МИКА ХАККИНЕН



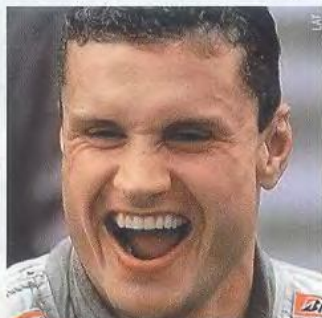
**Бельгия, 2000 год,
McLaren MP4/15**

Эту гонку еще долго будут вспоминать благодаря маневру, который за четыре круга до финиша предпринял Мика Хаккинен при обгоне Михаэля Шумахера. Обладая значительным преимуществом в скорости, Мика преследовал Михаэля, но немец успешно защищался от атак финна. Наконец на прямой перед поворотом Les Combes два претендента на титул нагнали кругового – BAR Рикардо Зонты. Шумахер решил обойти его слева, по середине трассы, а Хаккинен направил свой McLaren в узкое пространство между BAR и обочиной. Выскочил из этой “теснины” Мика уже лидером гонки. Этот маневр справедливо считается одним из самых красивых обгонов десятилетия. Совершая его, гонщик McLaren держался именно за эту “баранку”.





ДЭВИД КУЛТХАРД



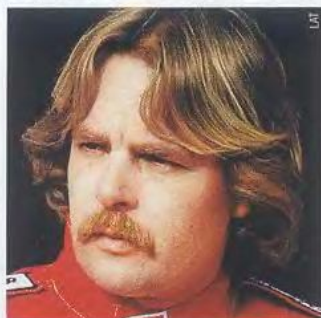
**Монако, 2000 год,
McLaren MP4/15**

Есть гонки, которые Дэвид Култхард считает особыми. Победы в них являются самыми желанными для шотландца. Это этапы в Спа, Монце, Сильверстоуне и, конечно, в Монте-Карло. Люди, победившие здесь, навсегда остаются в истории автоспорта. Из этой четверки Гран При Монако дольше всех не давался Дэвиду. Но в 2000 году он сумел, стартовав третьим, преодолеть все 78 кругов "гонки вокруг Казино" и финишировать первым. Гонщик был счастлив. "Есть только одна цель выше победы здесь. Это титул чемпиона мира", — заявил тогда Дэвид. Хочется верить, что когда-нибудь сбудется и эта его мечта.





КЕКЕ РОСБЕРГ



**Монако, 1986 год,
McLaren MP4/2C**

Один лишь год чемпион мира 1982 года провел за рулем McLaren, и вершиной этого сезона стал Большой Приз Монако. Во всяком случае, если говорить о результате. В той гонке финн не смог сравниться в скорости с лидером команды Аленом Простом. Но, стартовав девятым, Кеке сумел выйти на второе место, что позволило команде сделать дубль. Вторым запоминающимся моментом последнего для Росберга сезона в Ф-1 стал Гран При Австралии в Аделаиде, где финн сошел, лидируя.





СТЕФАН ЮХАНССОН



**Бельгия, 1987 год,
McLaren MP4/3**

В то время как Ален Прост благодаря своей 27-й за карьеру победе сравнялся по числу выигранных Гран При с рекордным достижением Джеки Стюарта, второй гонщик команды – швед Стефан Юханссон – спокойно делал свою скромную работу по поддержке лидера. Его второе место в Бельгии дополнило картину абсолютного триумфа команды. Единственный год, проведенный в McLaren, потребовал от шведа не только трудолюбия, но и мужества. Произшедшее на огромной скорости столкновение с оленем во время квалификации в Австрии превратило его автомобиль в бесформенную груду обломков. Однако швед вернулся за руль гоночного автомобиля и финишировал в очках в четырех из шести последних гонок сезона.





НИКИ ЛАУДА



**Австрия, 1984 год,
McLaren MP4/2**

Эта гонка стала единственной "домашней" победой за всю карьеру австрийца. Лауда квалифицировался четвертым, на две позиции позади своего товарища по команде Алена Проста. Но Прост совершил редкую для него ошибку и вылетел с трассы, открыв Лауде дорогу к победе. Быть может, именно этот результат предопределил исход борьбы за титул между австрийцем и французом. В тот год все решилось лишь в последней гонке сезона – в Португалии. Лауда опередил Проста на пол-очка!



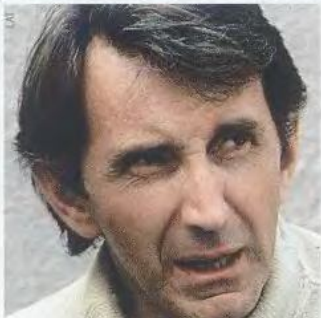


Хенри Хоуп-Фрост

Фото Мэтью Шейва

По материалам и с согласия журнала Racing Line
компания TAG McLaren Group (www.mclaren.com)

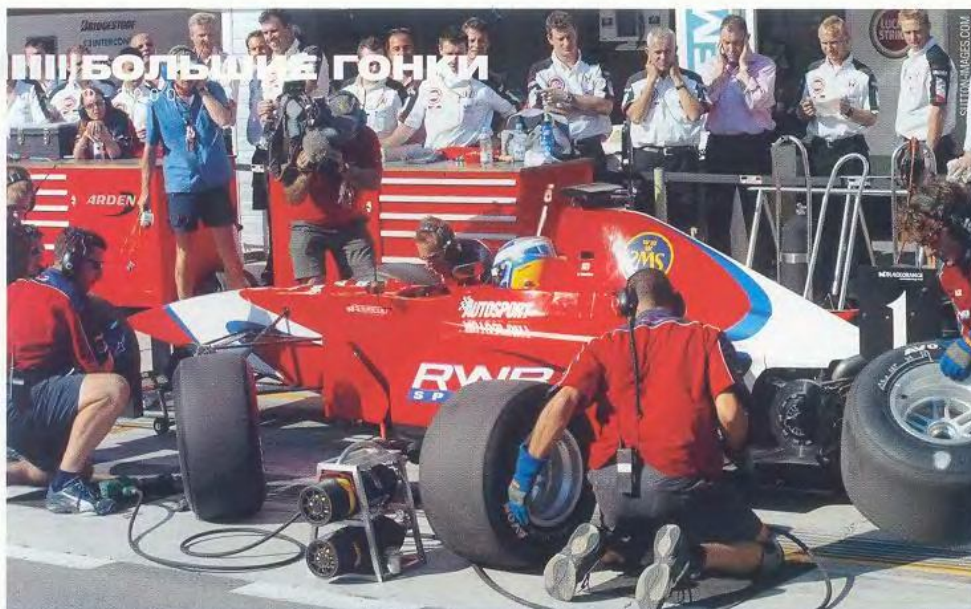
ДЖОН УОТСОН



**Европа, 1985 год,
McLaren MP4/2B**

Это был последний старт ирландца в гонках Гран При. После двух лет отсутствия в Формуле-1 Джон откликнулся на призыв McLaren заменить получившего травму действующего чемпиона мира Ники Лауду. И Уотсон с готовностью воспользовался шансом вновь продемонстрировать свои магические способности. Квалифицировавшись лишь 21-м, он финишировал в шаге от очковой зоны, в какой-то степени повторив "чудо" гонки в Лонг-Биче '83. Тогда ирландец с 22-го места на старте прорвался на первое на финише. Но главным образом эта гонка памятна для McLaren тем, что именно в ней Алан Прост обеспечил себе первый из трех чемпионских титулов, которые француз завоевывает вместе с командой.





ЛУЧШЕ ПОЗДНО, ЧЕМ НИКОГДА

Наблюдать за перипетиями борьбы на предпоследнем этапе международного первенства Ф-3000 в Венгрии было откровенно грустно и обидно. Обидно от осознания того, что мы могли стать свидетелями одного из самых ярких чемпионатов Ф-3000 в истории, окажись чиновники FIA чуть прозорливее и внесли они в начале сезона в правила изменения, самостоятельно принятые командами за две гонки до финиша соревнований, уже после того как стало известно имя нового чемпиона. Но лучше поздно, чем никогда!

Впервые идея введения в Ф-3000 обязательных пит-стопов для смены резины, вновь озвученная недавно Чарли Уайтингом, обсуждалась в кулуарах еще три года назад, но так и не была воплощена в жизнь. И только в этом году на волне всеобщего упадка чемпионата о ней вспомнили вновь. "Мы обсудили эту тему с руководителями команд и пришли к единодушному выводу: смена резины во время гонки не только повысит зрелищность, но и позволит пилотам приобрести опыт пит-стопов, что, безусловно, пригодится им в будущем", — прокомментировал шеф чемпионской команды Arden Кристиан Хорнер принятые с венгерского этапа новшества. Причем предполагается, что правилами FIA пит-стопы будут регламентироваться только со следующего сезона. На заключительных же этапах 2003 года в силу вступит лишь джентльменское соглашение боссов команд, в соответствии с которым каждый пилот должен заехать на замену шин во время специального "окна пит-стопов" с восьмого по предпоследний круг. Если же гонщик посещает боксы на первых кругах, остановка не засчитывается как обязательная и затем пилот обязан вновь свернуть на пит-лейн. Восьмикруговая "мертвая зона" введена из тех соображений, что на старте гонщики час-



Лиuzzi и Фризахер возглавляют гонку

то попадают в аварии или прокалывают шины, поэтому считать вынужденный пит-стоп плановым было бы несправедливо по отношению к другим пилотам.

Правда, в отличие от Формулы-1, в Ф-3000 обслуживать автомобиль на пит-стопах разрешено всего шестерым механикам, по одному на каждое колесо и домкрат, поэтому на смену резины здесь будет уходить не 4-5 секунд, а почти в два раза больше времени. К тому же в венгерском пaddocke было заметно, что механики пока еще не совсем уверенно чувствуют себя с гайковертом в руках, когда над ухом щелкает секундомер. Накладок в их работе было хоть отбавляй, но это сделало гонку еще более непредсказуемой, даже несмотря на то что еще до старта состав ее участников сократился до рекордно

низкого количества в 13 человек. Накануне квалификации с этапа снялись Майкл Кеун и Янник Шредер, а уже перед самой гонкой — и Золт Баумгартнер, заменивший в Jordan Ф-1 попавшего в аварию Ральфа Фермана.

Всеобщее внимание, естественно, было приковано к Вирдхайму. Но в квалификации новоиспеченный чемпион на этот раз не блистал. Похоже, мыслями долговязый швед уже в "большом цирке". По крайней мере, на "Хунгароринге" он не преминул примерить на себя кокпит BAR, на тесты которого Бьорна и его партнера Таунсенда Белла пригласили в сентябре. Да и Кристиан Хорнер большую часть гоночного уик-энда провел не в боксах своей команды, а в пaddocke Ф-1. Особенно долгие переговоры шеф Arden вел в Minardi, где просидел все утро пятницы. Не исключено, что в одной из вышеперечисленных команд Ф-1 мы и увидим Вирдхайма в следующем году. Пока же в Arden размышляли о будущем Бьорна, тон в квалификации задавал бесспорно лучший новичок сезона Витантонио Лиuzzi, опередивший показавшего второе время Пантано почти на полсекунды, при том что плотность результатов на этот раз была такова, что шесть пилотов, занявших места со второго по седьмое, уместились в 0,1 секунды (!).

Правда, уже на старте Вирдхайм попытался показать, кто в доме хозяин, однако в рискованной атаке во втором повороте лишь подрезал Пантано, из-за чего оба откатились на несколько позиций назад. Пелотон же возглавили два гонщика Red Bull. Но Вирдхайм с Пантано все же обхитрили австрийскую команду. Не желая терять время за более медленными машинами, они свернули на пит-стопа уже на девятом и десятом кругах соответственно, и затем на свежих шинах оба развили такую скорость, что совершившие визит в боксы в середине гонки пилоты Red Bull после смены покрышек остались позади. И все же победа досталась "конюшне" из Граца. Ближе к финишу Фризахер, которого механики "переобули" гораздо быстрее Лиuzzi, смог-таки на свежей резине расправиться с уже плохо державшими трассу Lola Пантано и Вирдхайма и впервые за три года победил в гонках международного чемпионата, продемонстрировав тем самым все выгоды нового джентльменского соглашения команд, не только привнесшего в Ф-3000 лотерею пит-стопов, но и добавившего в гонки шинный фактор, напрямую связанный с выбором стратегии на этап.

Владимир Маккавеев

9-й этап 22-23/08/2003

Автодром "Хунгароринг", Будапешт, Венгрия
Дистанция: 35 кругов/153,328 км

Гонщик	Команда	СП	Время
1 П. Фризахер	Red Bull Jr.	3	58'02.294
2 Б. Вирдхайм	Arden	5	+23.745
3 Т. Белл	Arden	4	+24.306
4 Дж. Пантано	Durango	2	+26.440
5 Я. Яниш	Superfund-ISR	7	+27.081
6 Р. Джанмария	Durango	10	+32.089
7 Э. Токкачело	Super Nova	8	+37.500
8 Т. Шмидт	Astromega	9	+39.963
9 В. Лиuzzi	Red Bull Jr.	1	+51.899
10 Дж. Бертон	BCN	11	+1 круг
11 С. Хэнкок	Super Nova	12	+1 круг
НК Ф. Монфардини	BCN	13	НФ (авария)
НК Р. Спериано	Coloni	6	НФ (авария)

Положение в личном зачете:

Пилот	Очки
1 Б. Вирдхайм	68
2 Дж. Пантано	41
3 Р. Спериано	37
4 В. Лиuzzi	34
5 Э. Токкачело	29

Положение в командном зачете:

Команда	Очки
1 Arden International	85
2 Red Bull Jr Team F3000	62
3 Durango	55
4 Coloni Motorsport	43
5 Super Nova Racing	34

ПП: В. Лиuzzi — 1'36.092; БК: П. Фризахер — 1'36.809/20; СП — стартовая позиция



Тихая победа и громкий юбилей

Без чудес

Лидер сезона Пол Трейси, в третий раз за последний месяц прибыв в Канаду, не скрывал, что мечтает сделать домашний хет-трик, победив и в Монреале. Слабые попытки выиграть промежуточный поул в первой квалификации кем-либо другим решительно им пресекались. Лишь Ориоль Сервия раз за разом пытался помешать Полу набрать очередное бонусное очко. И в конце концов настырный испанец смог это сделать в последней попытке. При этом он еще и ухитрился помешать Бруно Жункейре, заблокировав машину бразильца на быстром круге. Судьи сочли инцидент случайным и не стали наказывать Ориоля.

Вторая квалификация принесла Трейси еще большее разочарование — лишь восьмой

результат. С мечтами о третьей канадской победе Пол, похоже, расстался, но нашел для себя хорошее оправдание: "Нельзя же выигрывать все гонки. Что мне сейчас нужно, так это побеждать Бруно".

Уже на старте канадец легко опередил Джимми Вассера и Себастьяна Бюрду и сел на хвост напарнику по команде Патрику Карпентье. Этот тандем сразу вызвал взрыв активности у едущего впереди Мишеля Журдена, который в свою очередь начал давить на Жункейру. И Бруно занервничал. Первый раз он ошибся на 12-м круге — в "шпильке" Casino бразильца занесло. Справившись с машиной, Бруно вернулся на трассу восьмым. Но это было лишь началом злоключений команды Newman/Haas Racing. Проблемы нача-

лись и у Бюрды. Сначала во время пит-стопа француз подрезал Марио Домингеса, за что судьи оштрафовали его проездом по пит-лейн. Басти в итоге и свернул туда, но лишь для того, чтобы остановиться у своего бокса — на его машине отказал дифференциал. Потеряв напарника, Жункейра какое-то время пытался переломить неудачный ход гонки, но на 45-м круге его опять развернуло в том же злосчастном Casino, к тому же еще и заглох двигатель. Когда команда безопасности растолкала его автомобиль, Бруно уже проигрывал круг. Так что финишировать в очках бразильцу не удалось, хотя он и был близок к этому: после схода Джимми Вассера Бруно занимал 13-е место. Однако до финиша больше никто не сошел.

А ведь шанс набрать хотя бы очко за 12-е место у него был. И этот подарок ему чуть было не сделал главный конкурент в чемпионате Пол Трейси. Команда намудрила с последней дозаправкой машины канадца, залив меньше топлива, предполагая, что Трейси сумеет обогнать более тяжелых соперников. Последние круги он ехал "на парах" и лишь чудом пересек финишную линию: с десятка метров его Lola шла накатом, когда бак совсем опустел.

Проблемы с топливом испытал и лидер гонки Алекс Тальяни (фото слева), выбрав стратегию ранних дозаправок. Третий и последний пит-стоп ему приходилось делать раньше остальных гонщиков, и перед финишем он думал больше об экономии топлива, чем о победе. Последний шанс порадовать



24/08/2003

Монреаль, Квебек, Канада

Дистанция: 4,380x75-327 км,
Автодром им. Жюль Вильнева

земляков Алекс потерял, когда пошел на риск, немного прибавив в скорости и совершив ошибку в одном из поворотов. Первая победа в карьере опять ускользнула от канадца.

Выигравший же гонку Мишель Журден (на фото в начале статьи) назвал свою победу "тихой". Ему действительно не пришлось совершать чудес. Просто он делал все в своем стиле — правильно и вовремя, что позволило ему сократить отставание в личном зачете от Трейси и Жункейры.

Подарок к юбилею

Неудачу в Монреале Жункейра сполна компенсировал на следующем этапе в Денвере. Дождь, зарядивший в Колорадо, опять стал доброй приметой для бразильца. Свою первую и до этой гонки единственную победу в сезоне Бруно завоевал в Элкарт-Лейке также под дождем. Хотя городская трасса в Денвере совсем не похожа на автодром "Роуд Америка", пилот Newman/Haas Racing сумел показать класс и здесь. Да и кому же, как не победителю прошлогоднего этапа в Денвере, не знать эту трассу лучше всех.

Руководство CART накануне гонки ввело новый формат квалификации на этапы в Денвере и Майами: гонщики проходили лишь один зачетный круг. Жункейра в первый же день поднял планку очень высоко, установив рекорд трассы. В субботу близкий результат показал лишь Ориоль Сервия. Ис-



панец был быстрее во второй квалификации, но уступил несколько сотых пятничному времени Бруно и занял лишь второе место. Это позволило бразильцу даже не покидать боксов. Усердно пытались заработать более высокие места Патрик Карпентье и Пол Трейси. Это усердие в дни тренировок и квалификаций вылилось в шесть вылетов и несколько разбитых аэродинамических элементов. Ничего, кроме лишнего хлопота механикам, это не принесло — шестое и девятое места на узких улочках Денвера оставляли мало шансов на успех.

В Колорадо среди пилотов серии появился новичок, хорошо нам знакомый. Место ветерана Макса Паписа в PK Racing занял столь же заслуженный гонщик Мика Сало. Увы, результат финна разочаровал: безумный Макс хотя бы регулярно приносил очки, а недавний пилот Формулы-1 не смог даже доехать до финиша. После очередного пит-



31/08/2003

Денвер, Колорадо, США

Дистанция: 2,651x106=281,006 км

стопа привыкший в Ф-1 к уже прогретой запасной резине Сало не справился с управлением и зацепил барьер из шин. Мика сумел привести машину в боксы, где на ней заменили носовой обтекатель. Попытка вернуться на трассу обернулась для экс-пилота Ferrari столкновением с Монтэйру и окончательным сходом.

Наученные горьким опытом ранних дозаправок в Монреале, гонщики на этот раз заезжали на пит-стоп все вместе как по команде. Первое же посещение боксов принесло смену лидера. Пока по просьбе Жункейры, которому казалось, что машина имеет недостаточную поворачиваемость, меняли настройки переднего крыла, вперед проскочил Сервия. Правда, испанец слишком погорячился, сократив время пребывания на пит-лейн и получив меньше топлива. Ко второму заезду в боксы он вынужден был сбросить скорость и экономить метанол. Тут уже Жункейра и его партнер по команде Себастьян Бюрда провели дозаправку удачнее и обошли Ориоля. Под конец так удачно проводящий последние гонки пилот Patrick Racing в борьбе с Полом Трейси едва не потерял и третье место. Но это было бы уже несправедливо.

Хотя Трейси, может быть, ничуть не меньше заслужил место на подиуме. Со старта он прорвался с девятого места сразу на шестое.

Впереди оказался Карпентье, но с отрывом в несколько секунд. Почти половину дистанции этот промежуток сохранялся неизменным, пока на 47-м круге уже испытывавшего проблемы с машиной Патрика не попросили из боксов пропустить своего напарника на пятое место. Подчинившись, Карпентье проехал еще десяток кругов, а затем допустил глупую ошибку, расколов свою Lola о защитный барьер. Трейси, выйдя на оперативный простор, начал выдавать на-гора, как исправный стахановец, один лучший круг за другим и быстро сократил четырехсекундное отставание от Марио Домингеса. На последнем пит-стопе уже вовсе постаралась команда — четкая и быстрая дозаправка и смена резины позволили канадцу выйти на четвертое место. Впереди оставался Сервия, но лишиться испанца второго подиума подряд у Трейси сил не хватило.

Жункейра перед финишем слегка коснулся бетонной стенки в одном из поворотов, но последствий это не имело. Опасность могла исходить только от Бюрды, но француз, похоже, как и Карпентье в Forsythe Racing, теперь лишь помогает партнеру выиграть чемпионат. Победный дубль гонщиков стал отличным подарком к юбилейной 350-й гонке команды Пола Ньюмана и Карла Хааса.

Дмитрий Ситник

Molson Indy Montreal

СП	Пилот	Команда	Время	
1	4	М. Журден	Team Rahal	1:54'23.210
2	2	О. Сервия	Patrick Racing	+ 1.277
3	5	П. Карпентье	Player's Forsythe	+ 2.099
4	1	А. Тальяни	Rocketsports	+ 7.219
5	10	М. Домингес	Herdez Competition	+ 10.010



Centrix Financial Grand Prix of Denver

СП	Пилот	Команда	Время
1	3	Б. Жункейра	Newman/Haas Racing 2:03'10.259
2	1	С. Бюрда	Newman/Haas Racing + 0.335
3	2	О. Сервия	Patrick Racing + 12.495
4	9	П. Трейси	Player's Forsythe + 13.318
5	4	А. Фернандес	Fernandez Racing + 17.715



Положение в чемпионате после 15-го этапа

Пилот	Очки	Пилот	Очки	Пилот	Очки
1 П. Трейси	204	9 М. Домингес	81	17 Р. Лавин	12
2 Б. Жункейра	186	10 Д. Маннинг	81	18 П. Лемарье	8
3 М. Журден	165	11 М. Хабберфельд	60	19 Эн. Каматиас	6
4 С. Бюрда	142	12 Р. Морено	51	20 А. Йонг	4
5 П. Карпентье	128	13 Дж. Вассер	46	21 Г. Салеш	3
6 О. Сервия	108	14 Р. Хантер-Рей	41	22 Б. Херта	2
7 А. Фернандес	92	15 М. Папис	25	23 Дж. Босс	1
8 А. Тальяни	91	16 Т. Монтэйру	20		

НАИБОЛЬШИЕ ГОНКИ

17/8/2003

Спарта, Кентукки, США

Автодром "Кентукки Спидвей"
Дистанция: 2,414x200=482,800 км

ВОЙНА МОТОРОВ

ЗА ДВЕ ГОНКИ ДО КОНЦА СЕЗОНА ПОЛОЖЕНИЕ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ ЧЕМПИОНАТА INDYCAR НАПОМИНАЕТ САМИ ГОНКИ НА ОВАЛАХ: СОПЕРНИКИ ИДУТ БУКВАЛЬНО БОК О БОК

Первая победа чемпиона

По прошествии 11 гонок сезона-03 в серии IndyCar сложилась поистине парадоксальная для любого гоночного первенства ситуация: действующий чемпион Сэм Хорниш-младший не выиграл ни одной гонки. При этом американец продолжал выступать за ту же команду Panther Racing, где завоевал два подряд титула в 2001 и 2002 годах. Загадочные неудачи Сэма объясняются просто: с самого начала сезона двигатель Chevrolet на его автомобиле был абсолютно

неконкурентоспособен. В конце июля на этапе в Мичигане Хорнишу дали на пробу новый мотор, и американец едва не одержал победу. Менее чем через месяц не уступающий продукции Toyota и Honda двигатель получили все клиенты Chevrolet. И чемпионат словно начался заново. "Думаю, вместе с этим движком мы обрели и шансы на титул", — заявил Хорниш перед гонкой в Кентукки.

Уже на тренировках пилоты Chevrolet ехали ничуть не медленнее своих соперников с японскими моторами. Определить, чей же двигатель лучше, должна была квалификация, борьба в которой получилась невероятно острой. 20 пилотов "упаковались" в 0,537 секунды, поставив новый рекорд IndyCar. Победителем вышел Хорниш, опередивший "тойотовца" Скотта Диксона, который непрестанно ругал руководство IRL за то, что Chevrolet разрешили заменить двигатель посреди сезона. Если бы новозеландец знал, какой разгром Сэм устроит ему и всем соперникам в гонке, он бы, наверное, лишился дара речи от негодования.

"Можно разогнаться хоть до 300 миль в час на прямой, но без хороших настроек для поворотов гонку не выиграть", — говорил американский пилот. И в Panther Racing безупречно настроили его машину для не слишком ровного дорожного покрытия Кентукки. С самого старта (на фото сверху) Хорниш отрывался от Диксона на одну-две десятых секунды за круг. Когда позади было чуть больше сотни кругов, желтый автомобиль чемпиона успел обогнать на круг всех соперников кроме Диксона и

шедшего третьим Херты. В этом ему помог невероятно спокойный ход гонки без каких-либо происшествий. Лишь на 147-м круге загоревшаяся машина Брака заставила marshалов расчехлить флаги и таким образом спрессовать пелотон. Но и после этого Хорниш уверенно ушел в отрыв, который порой достигал 15 секунд. Довести гонку до победного конца не составляло особой сложности.

Скучный этап в Кентукки ознаменовался целым фейерверком рекордов, которые стали возможны именно благодаря отсутствию событий на трассе. Дистанцию в 300 миль победитель Хорниш проехал с рекордной средней скоростью 197,897 миль в час (318,5 км/ч). Сэму не хватило самой малости, чтобы установить абсолютный рекорд для гонок автомобилей с открытыми колесами, который принадлежит "картовскому" пилоту Джимми Вассеру. Вдобавок к этому еще никогда в истории IndyCar пилоты не проезжали в режиме зеленых флагов 146 кругов, тем более сразу после старта. Для самого Хорниша эта победа стала уже девятой в его карьере, что также является рекордом серии. Но, что важнее, успех в Кентукки убедил двукратного чемпиона в возможности завоевать третий титул подряд: он начал стремительно настигать группу лидеров личного зачета, которую по-прежнему возглавлял Тони Канаан.

Команда будущего

Уже на следующий день после своей надеждавшей немало шума победы в Кентукки Сэм Хорниш вновь попал в заголовки новостей



американских спортивных газет, объявив, что по окончании сезона покинет команду Panther Racing. "Это было самое тяжелое решение в моей жизни, ведь с этими ребятами я выиграл два чемпионата", — признался Сэм. Несколько дней болельщики находились в неведении, ведь в свое время Хорниш намекал на то, что может и вовсе уйти из IRL в NASCAR. Но все встало на свои места, когда стало известно, что в конце сезона завершит свою гоночную карьеру Жиль де Ферран. Освободившееся место в лучшей гоночной команде Америки, Penske, досталось американцу Хорнишу. "Я решил остановиться, пока нахожусь на пике формы, — объяснил свое решение де Ферран. — Я объявил об этом сейчас, а не в конце сезона, чтобы у команды была возможность взять на мое место лучшего пилота. Думаю, с Сэмом они не прогадали". Напарником Хорниша в 2004 году будет Хелиу Каштру-Невеш. По иронии судьбы именно между этими двумя пилотами завязалась борьба на этапе серии IndyCar в Назарете. Хотя о том, что в следующем сезоне они будут выступать за одну команду, было официально объявлено уже после гонки.

Впрочем, начало гоночного уик-энда на треугольном овале в Назарете имело других героев, а точнее — героя. Скотт Диксон в пятый раз за сезон завоевал поул-позицию, подтвердив свое превосходство над соперниками на коротких овалах. "Мне нравятся такие трассы, они веселее, — поделился довольный победитель квалификации. — А этот овал вообще особенный, здесь есть перемена высот и три очень не похожих друг на друга поворота". Позади новозеландца квалифицировались еще два претендента на титул — Каштру-Невеш и Тони Канаан. Схватка между ними непременно должна была решить, останется ли Канаан лидером чемпионата или его потеснят с первого места. Но схватки не получилось...

Период между квалификацией и гонкой был омрачен неприятным происшествием.



Авария Сары Фишер кажется безобидной лишь на первый взгляд. Ей понадобилось несколько минут, чтобы выбраться из кокпита при помощи судей

На последней тренировке в субботу угодила в тяжелую аварию Сара Фишер. Ее Dallara занесло в повороте и бросило в стену. Удар пришелся в заднюю левую часть автомобиля. Сара находилась в сознании, но с болями в спине была отправлена в больницу.

Оставшись без единственной представительницы прекрасного пола, в воскресенье пелотон вышел на старт. Диксон уверенно пролидировал первые 50 кругов, но был вынужден распрощаться с надеждами на победу вскоре после планового визита в боксы. На его автомобиле обнаружили проблемы с полуосью, на устранение которых механики потратили уйму времени. Впоследствии Скотт предпочел сойти с дистанции, так как был не в силах не то что догнать лидеров, но даже добраться до "очковой зоны".

Следующим на 120-м круге выбыл из борьбы Канаан. Из-за желания сразу нескольких пилотов выбрать оптимальную траекторию в одном из поворотов возникла толчея, и Томас Шектер влетел в "корму" машины Тони. "Он вдарил по тормозам, чтобы лучше пройти поворот, мне некуда было деваться", — оправдывался южноафриканец, лишивший Канаана лидерства в чемпионате.

За 80 кругов до финиша пелотон возглавляли Каштру-Невеш и поднявшийся с седьмой

позиции на старте Сэм Хорниш. Американец держался на отдалении от лидера, экономя топливо для решающей атаки. На последнем круге желтый автомобиль сел "на хвост" красно-белой Penske, но Хелиу успешно закрывал "калитку" сопернику на узкой трассе. "Он пробовал атаковать меня с обеих сторон, я то и дело смотрел в зеркала", — рассказывал бразилец после своего победного финиша (на фото внизу). Победного, потому что решающий рывок Хорнишу просто-напросто не удалось совершить. "На задней прямой у меня практически закончилось топливо, двигатель начал давать сбои, — развел руками Сэм. — Хорошо хоть смогли дотянуть до финиша".

Победа Каштру-Невеша в Назарете вывела его в лидеры чемпионата, а компании Toyota принесла досрочную победу в соревновании мотористов. Но Сэм Хорниш и Chevrolet не оставили надежд одолеть "тойотовцев" и "хондовцев" в личном зачете.

Случайности и закономерности

Этап чемпионата IndyCar на D-образном овале близ Чикаго (на "Чикагсине", если перевести на русский первое слово в названии автодрома "Чикаголенд Спидвей") подарил болельщикам явления противоположного



24/8/2003

Назарет, Пенсильвания, США

Автодром "Назарет Спидвей"
Дистанция: 1,609х225=362,025 км

7/9/2003

Джолиет, Иллинойс, США

Автодром "Чикаголенд Спидвей"
Дистанция: 2,414x200=482,800 км

порядка. Началось со случайностей. Поул-позицию неожиданно для всех завоевал Ричи Хирн, подписавший контракт на одну-единственную гонку с командой Team Menard. На двух предыдущих этапах этой "конюшне" катастрофически не везло: оба раза ее автомобиль некому было вывести на старт, так как в Кентукки в аварию на тренировке попал Виктор Миера, а в Назарете — сменивший его Жак Лазье. Хирн тоже не принадлежит к числу особо удачливых "индикаровцев": выступая в серии с ее основания в 1996 году, он не добивался серьезных успехов, а в этом сезоне выбыл из строя после аварии в Индианаполисе. "В последнее время я смотрел гонки по телевизору, и только это напоминало мне, что я тоже умею ездить на этих машинах", — шутил Ричи. Рядом с ним квалифицировался еще один представитель "второго эшелона" — Томас Шектер, а третий результат показал пришедший в себя после июльской аварии в Канзасе Фелипе Жиаффоне. Герои Назарета Каштру-Невеш, Хорниш и де Ферран оказались на рубеже первого и второго десятка.

Непосредственно перед стартом гонки бывшему лидеру чемпионата Тони Канаану пришлось свернуть в боксы для замены колес: в кокпите загорелась сигнальная лампочка падения давления в шинах. Похоже, в конце сезона фортуна решила отвернуться от бразильца. Недолго она играла и на стороне обладателя поула Хирна — приятными для него были только первые тридцать с небольшим кругов. После этого на него всерьез наехал Шектер, а затем, когда южноафриканец вышел в лидеры, Ричи пропустил вперед и отыгравшегося за полную квалификацию Хорниша.

Большую часть 200-круговой гонки на трассе происходила типичная для IndyCar неразбериха с постоянной сменой лидера и попытками переиграть соперников за счет стратегии пит-стопов. Однако в итоге практически всем претендентам на победу пришлось побы-

вать в боксах за несколько кругов до финиша, чтобы не остаться без топлива. После этого гонку возглавил Брайан Херта, за которым расположились Роджер Ясукава, Хорниш, Дэн Уилдон, Шектер, Диксон и Канаан. В соответствии с законами индикаровского жанра все они имели шанс выиграть гонку. Но реальная борьба завязалась между Хорнишем, который легко разделался с Ясукавой, и Хертой.

Сэм решил не дожидаться последнего круга и опередил соперника на предпоследнем, оставив тому возможность для контратаки. Брайан ею воспользовался: к третьему повороту ему удалось поравняться с машиной чемпиона, и бок о бок они устремились к четвертому виражу. Тем временем к ним "подкрался" по нижней части полотна Скотт Диксон. В результате финишную линию практически одновременно пересекли сразу три автомобиля (на фото сверху), уложившись в одну сотую долю секунды (новый рекорд IRL). Первым оказался Хорниш. Вторым, к своему собственному удивлению, Диксон. А третьим — расстроенный Херта, который лидировал на

протяжении девяти из последних 11 кругов гонки. Такой исход был вполне закономерным, ведь Сэм Хорниш считается признанным мастером фотофинишей: на его счету победы в трех самых плотных "дублях" и двух самых плотных "тройках" IndyCar. "Если честно, для меня важнее всего было не попасть в аварию, поэтому я ехал по верхнему радиусу", — раскрыл свой "секрет" американец. Такой же стратегии он намерен придерживаться и в оставшихся двух гонках сезона, чтобы все-таки побороться за чемпионскую корону. "Ставки очень высоки, уверен, теперь многие будут рисковать сверх меры, — прогнозирует защищающийся чемпион. — Я же постараюсь избежать неприятностей". В том, что неприятности случаются, в Чикаго убедился лидер чемпионата Каштру-Невеш: после успехов на предыдущих этапах в этот раз он оказался на вторых ролях, а потом и вовсе сошел с дистанции из-за отказа трансмиссии. Но своего лидерства в личном зачете не упустил.

Максим Бордунов

Belterra Casino Indy 300

СП	Пилот	Команда	Время
1	1	С. Хорниш-мл.	Panther Racing 1:29'44.612
2	2	С. Диксон	Chip Ganassi Racing + 1.171
3	13	Б. Херта	Andretti Green Racing + 14.980
4	8	Эл Анзер-мл.	Kelley Racing + 1 круг
5	3	Х. Каштру-Невеш	Team Penske + 1 круг

Firestone Indy 225

СП	Пилот	Команда	Время
1	2	Х. Каштру-Невеш	Team Penske 1:42'07.137
2	7	С. Хорниш-мл.	Panther Racing + 0.170
3	5	Б. Херта	Andretti Green Racing + 8.602
4	8	Ж. де Ферран	Team Penske + 9.946
5	8	К. Брак	Team Rahal + 10.771

Delphi Indy 300

СП	Пилот	Команда	Время
1	8	С. Хорниш-мл.	Panther Racing 1:38'58.331
2	5	С. Диксон	Chip Ganassi Racing + 0.0099
3	7	Б. Херта	Andretti Green Racing + 0.0100
4	10	Д. Уилдон	Andretti Green Racing + 0.124
5	2	Т. Шектер	Chip Ganassi Racing + 0.206

Пилот	Очки
1 Х. Каштру-Невеш	439
2 С. Диксон	427
3 Т. Канаан	425
4 Ж. де Ферран	422
5 С. Хорниш-мл.	398
6 Эл Анзер-мл.	330
7 К. Брак	318
8 Т. Шектер	309
9 С. Шарп	299
10 Т. Такаги	279
11 Р. Ясукава	255
12 Д. Уилдон	245
13 Б. Херта	239
14 Б. Райс	229
15 Р. Бул	224
16 Г. Рэй	213
17 Б. Лазье	201
18 А. Баррон	186
19 С. Фишер	182
20 Эй Джей Фойт-IV	177
21 Ф. Жиаффоне	174



ВТОРАЯ ЛИГА



В последние годы через европейское первенство Ф-3000 прошло немало талантливой молодежи, включая Фелипе Массу, выигравшего серию в 2001 году



Роман Русинов, дебютировавший в Евро-3000 в этом сезоне, стал уже третьим после Виктора Маслова и Сергея Злобина российским пилотом, попробовавшим свои силы в этом первенстве

Мировой автоспорт — живой и постоянно меняющийся организм. Одни гоночные серии процветают, другие сходят на нет, возникают новые чемпионаты. В результате этих процессов система европейских автогонок в последние годы до некоторой степени утратила свою стройность. И несколько месяцев назад FIA заявила о намерении ввести более или менее четкую градацию признанных ею Формул, а возможно, и жесткую "систему образования" пилотов путем запрещения молодым гонщикам "экстерном" перескакивать, скажем, из Ф-3 в Ф-1, минуя Формулу-2.

Но если Формула-1 и Формула-3, скорее всего, сохраняют свои названия и позиции, а международная Ф-3000 будет переименована обратно в Ф-2, то будущее гоночных классов, составляющих "вторую лигу" европейского автоспорта, весьма туманно. И в первую очередь это касается европейской Ф-3000.

Дочерние чемпионаты у международной Формулы-3000 появились почти сразу после возникновения серии в 1985 году. Первыми новое название позаимствовали японцы, уже в 1987 году по примеру европейцев переименовавшие свою Формулу-2 в Ф-3000. Немногим дольше раздумывали над сменой вывески и англичане: британская Ф-3000 родилась в 1989 году также из Ф-2. Но если японский чемпионат, хоть и под другой вывеской (с 1996 года класс называется Формула-Nippon), живет и процветает по сей день, то английский давно почил в бозе. Собственно британская Ф-3000 просуществовала лишь три года, после чего консервативные англичане вновь переименовали ее в Ф-2. До середины 90-х

это был достаточно сильный чемпионат, в котором в разные годы выступали Гэри Брэбэм, Роланд Ратценбергер, Филипп Адамс, Перри МакКарти и даже Дэмон Хилл. Там же в 1996 году пробовал свои силы россиянин Алан Берков. Однако всеобщее омоложение автоспорта постепенно сделало эту ступеньку гоночного "образования" лишней. С каждым годом престиж первенства падал и число участников неумолимо сокращалось. В 1997 году организаторы попытались спасти соревнования за счет повторного присвоения ему ранга британской Ф-3000, но было уже поздно. На старте первого этапа в "Брэндс-Хэтче" удалось собрать всего трех пилотов, и чемпионат пришлось прикрыть.

Два года спустя он, правда, едва не возродился из пепла. В 1999 году в международном чемпионате шло плановое обновление парка гоночных машин, и более трех десятков Lola T96/50 оказались не у дел. А тут еще и FIA объявила о сокращении с 1999 года числа участников международного первенства. Многие стесненные в средствах команды тут же решили отказаться от покупки новых машин и заявиться со старыми Lola на британскую Ф-3000. Но в последний момент, дабы не лишать Lola солидного дохода, FIA все же отложила сокращение числа участников еще на год. Таким образом большинство команд вернулись обратно в международный чемпионат, и британскую серию возобновить не удалось. А вот на Апеннингах возникшей ситуацией сумели воспользоваться.

В отличие от Британии в Италии нашлось немало команд, с готовностью выкупивших подержанные Lola T96/50 и выставивших их на

только что образованный итальянский чемпионат Формулы-3000. К ним также присоединились и многие "кошюшны" международного первенства, решившие подстраховаться на случай проблем с участием в МЧ 2000 года. В числе последних, кстати, оказались и все три нынешних лидера международной Ф-3000: Coloni, Arden и Durango. В итоге набралось целых 14 команд, и первый семиэтапный чемпионат Италии (одна из гонок которого состоялась, правда, в английском Донингтоне) прошел на ура. Более того, в 2000 году итальянская Ф-3000 по сути стала третьей по рангу гоночной серией Европы и с 2001 года даже получила статус уже не национального, а континентального первенства. А когда на следующий год первый же чемпион европейской Ф-3000 Фелипе Массу, минуя международные состязания, прямиком попал в Формулу-1, казалось, серию ждет еще более яркий расцвет! Но рождение в Европе сразу двух сильных конкурентов: Renault V6 и Super Nissan — сильно ослабило позиции европейской Ф-3000, число участников которой стало стремительно сокращаться. Так что сегодня, накануне грядущей со стороны FIA реорганизации структуры мирового автоспорта, будущее европейской Ф-3000 выглядит весьма неопределенно. Конечно, вряд ли она исчезнет совсем, как некогда исчезло британское первенство. Ведь нужно же куда-то девать отработавшие свое в международном чемпионате, но вполне боееспособные машины. Но вот свой высокий статус первенства континента Евро-3000 вполне может потерять и стать рядовой серией "второй лиги" мирового автоспорта.

Владимир Маккавеев

