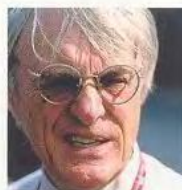




WWW.FORMULA-ONE.RU

Берни Экклстоун

Человек, который
с полным основанием
может сказать:
"Моя Формула!"



ноябрь 2003

**Женщины
в их жизни**

Лучшая половина Ф-1

**Полный
финиш**

Итоги сезона-2003

ГП Италии

Фанаты ликуют

ГП США

Замочили всех

ГП Японии

Так вершится история

ISSN 1560-3571
9 771560 357002

Михаэль Шумахер

ШЕСТОЙ ТИТУЛ!

эксклюзивный спонсор

Continental®

официальные спонсоры

Mobil 1

**SIEMENS
mobile**



ВЫБЕРИ ЛУЧШИЙ!

АВТОМОБИЛЬ ГОДА В РОССИИ

С 1 НОЯБРЯ 2003 г. ПО 1 ФЕВРАЛЯ 2004 г.

ВЫИГРАЙ ПРИЗ!

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 Маккаев
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
pr1@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 17.10.2003 г.

Тираж 85000 экз.

Цена свободная

Редакция не несет
ответственности за содержание
рекламных материалов

Мнение редакции не всегда
совпадает с мнением
авторов статей

Перепечатка без разрешения
редакции запрещена

СОДЕРЖАНИЕ

4 ПАРАД

10 НОВОСТИ

ГРАН ПРИ

ИТАЛИЯ

20 Победа в приказном порядке

США

32 Мокрое дело

ЯПОНИЯ

44 Последняя драка сезона

56 Итоги сезона-2003

Статистика чемпионата мира Ф-1 2003 года

60 КАЛЕЙДОСКОП

ИНТЕРВЬЮ

62 Формула Берни

"Берни Экклстоун никогда никого не грабил"

ТЕМА

72 Женщины в их жизни

Помогает ли брак в работе гонщиков?

80 Все гонщики чемпионатов мира Ф-1

ТЕХНИКА

НОВИНКИ ГРАН ПРИ ИТАЛИИ

84 Безудержная скорость

НОВИНКИ ГРАН ПРИ США

86 Принципиальные мелочи

БОЛЬШИЕ ГОНКИ

Ф-3000

88 Прощальный бал

CART

90 Буйство лидеров

IRL

92 Триумф воли

96 Статистика мирового автоспорта



ПАРАД



Эмоции!

Вот что переполняет сейчас любителей Формулы-1 при мысли об этом феноменальном достижении – Михаэль Шумахер в шестой раз стал чемпионом мира. Пора для осознания этого события как свершившегося факта еще не пришла. Впрочем, времени для этого будет предостаточно. Годы и десятилетия пройдут, прежде чем кто-то повторит достижение Михаэля. Если вообще это когда-нибудь случится. Вечный рекорд Фанхио пал. Вечный рекорд Шумахера состоялся.



ПАРАД

Без борьбы нет победы
Так говорил немецкий гонщик Вольфганг фон Браухич. Его соотечественнику Михаэлю Шумахеру в последние годы не раз удавалось опровергнуть это утверждение. Но победа в чемпионате мира 2003 года досталась гонщику Ferrari в самой бескомпромиссной борьбе.

ПАРАД



Фото на память

Участники Гран При Японии – последнего этапа чемпионата мира Ф-1 2003 года. Сидят: Ральф Шумахер, Хуан-Пабло Монтоя (Williams), Рубенс Баррикелло, Михаэль Шумахер (Ferrari), Кими Райкконен, Дэвид Култхард (McLaren). Второй ряд: Жан-карло Физикелла, Ральф Ферман (Jordan), Ярно Трулли, Фернандо Алонсо (Renault), Николас Кьеза, Йос Ферстаппен (Minardi), Такума Сато, Дженсон Баттон (BAR). Третий ряд: Марк Уэббер, Джастин Уилсон (Jaguar), Оливье Панис, Кристиано да Матта (Toyota), Ник Хайдфельд, Хайнц-Харальд Френтцен (Sauber).

ВИЛЬНЕВ УВОЛЕН!

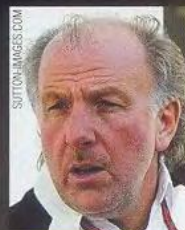
Безработный чемпион

После пяти сезонов в составе команды BAR Жак Вильнев оказался выставленным на улицу. Вот как это произошло. Через несколько дней после Гран При Соединенных Штатов личному менеджеру Вильнева Крейгу Поллоку позвонил руководитель BAR Дэвид Ричардс. Позвонил, чтобы сообщить, что команда не будет подписывать с канадским пилотом контракт на 2004 год. Спустя несколько дней, уже в Японии, куда BAR прибыла почти за неделю до Гран При, было объявлено о том, что напарником Дженсона Баттона в следующем сезоне станет Такума Сато. На кандидатуре японского тест-пилота настояла компания Honda, которая теперь не только поставляет BAR свои двигатели, но и все активнее участвует в работе над другими узлами машины.

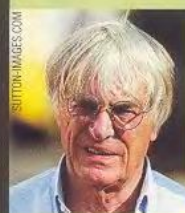
Сценарий с приходом Сато был разработан еще год назад, когда японец после "боевого" сезона в Jordan вернулся на испытательную работу в BAR. У Вильнева была возможность воспрепятствовать реализации этого сценария, но за весь нынешний сезон чемпион мира 1997 года не смог сде-

лать ровным счетом ничего, что могло бы убедить команду продлить его контракт. Свою негативную роль сыграли и денежные аппетиты канадца: получая 20 миллионов долларов в год по соглашению, заключенному в бытность Поллока шефом BAR, Жак не хотел мириться со снижением зарплаты в несколько раз. Как считает сам Вильнев, против него был настроен лично Дэвид Ричардс, сделавший "примадонной" команды своего соотечественника Баттона.

Самым прискорбным во всей этой истории является то, что из BAR Вильнев ушел в никуда: ни в одной из ведущих "конюшен" свободных мест нет, а команды "второго эшелона" после пяти беспросветных лет в BAR канадца вряд ли интересуют. За день до начала гоночного уик-энда в Японии Жак демонстративно отказался участвовать в Гран При, выразив таким образом свою обиду на BAR. На момент подписания этого номера в печать никаких известий о планах безработного эс-чемпиона на будущее не поступило. Не исключено, что сентябрьский Гран При США стал для него последней гонкой Формулы-1.



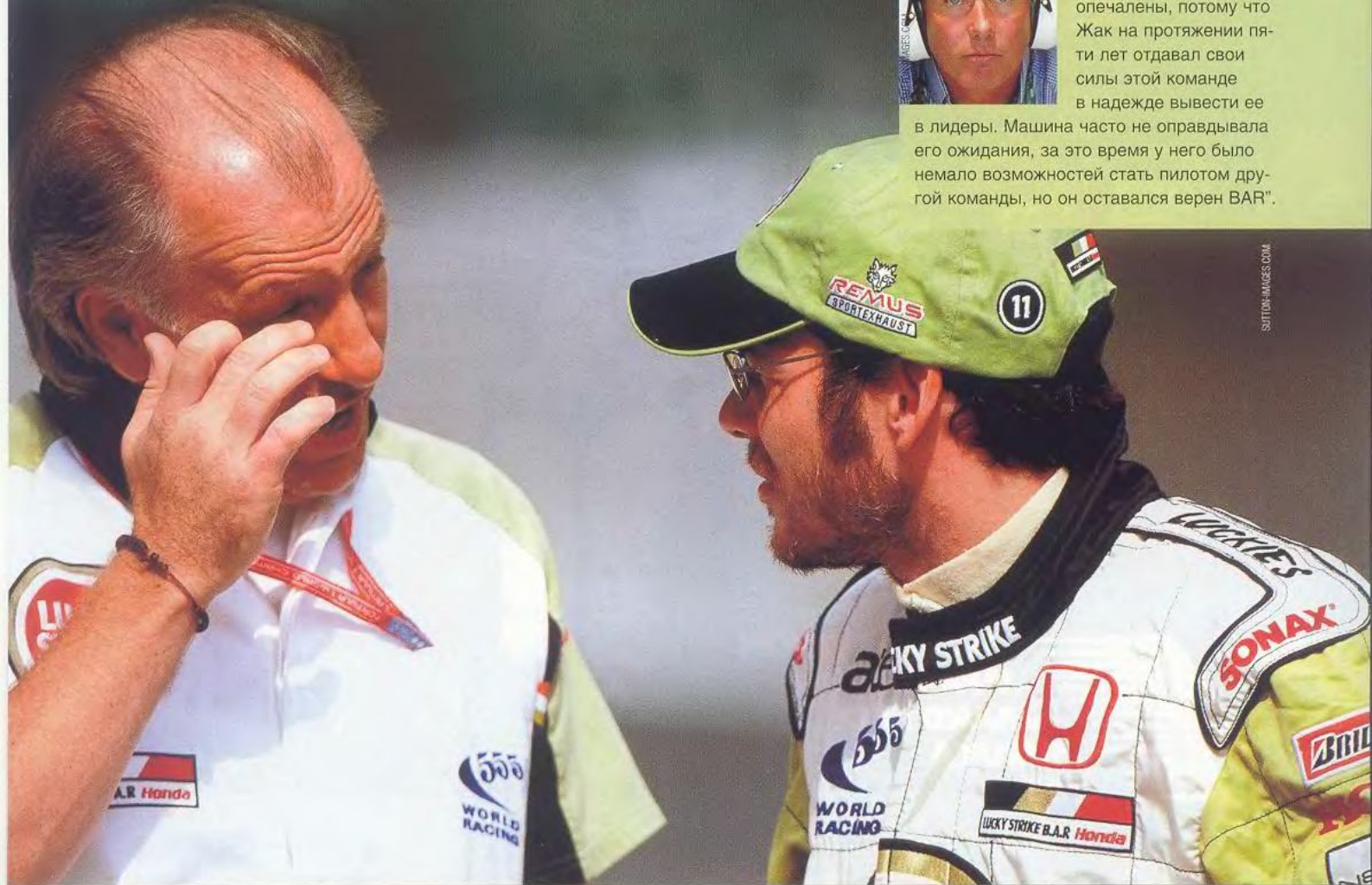
Дэвид Ричардс: "Не правы те, кто говорит, что уход Жака был предрешен с самого начала. Это решение далось нам нелегко, мы долго взвешивали все "за" и "против".



Берни Экклстоун: "Я по-прежнему считаю его великим гонщиком, но ему нужна команда, которая даст ему дополнительную мотивацию. Я говорил со многими командами, но ничего не получилось, он никому не нужен. Я считаю, что Жак неправильно выстроил свою карьеру".



Крейг Поллок: "Мы очень расстроены и опечалены, потому что Жак на протяжении пяти лет отдавал свои силы этой команде в надежде вывести ее в лидеры. Машина часто не оправдывала его ожидания, за это время у него было немало возможностей стать пилотом другой команды, но он оставался верен BAR".





Жак Вильнев: "В этом году у меня всего пять раз (в первых 14 гонках) была надежная машина, но со стороны все выглядит так, как будто бы я весь сезон плохо делал свою работу. Honda не хотела, чтобы я оставался в команде, а когда люди настроены против тебя, то они видят только плохое".

САТО СНОВА В СТРОЮ

Honda продвигает своего протеже

Если увольнение Вильнева и стало для кого-то неожиданностью, то уж точно не для Такумы Сато. "Целый год я работал на тестах, только и думая о том, чтобы заслужить место в основном составе", — признался 26-летний японец.

"Мы помним его блестящие выступления в прошлом году, когда он гонялся за Jordan, — подбадривает Такуму шеф BAR Дэвид Ричардс. — После года работы испытателем в BAR он заслужил возможность реализовать свой талант в стабильно высоких результатах в гонках".

Кстати, в сезоне-03 Сато "намотал" на тестах 7,5 тысяч километров: пожалуй, это даже больше, чем проехал в гонках Вильнев, которого постоянно преследовали поломки.



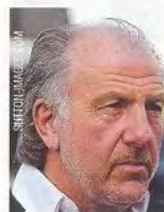
КОРОТКО



У Лауды новый бизнес

Трехкратный чемпион мира Ф-1 Ники Лауда решил заняться прокатом автомобилей в столице Австрии Вене. Компания LaudaMotion предлагает взять в аренду микроавтомобиль Smart всего за 1 евро в день. Столь низкая цена объясняется тем, что машина украшена рекламными наклейками. От водителя требуется проехать за день не менее 30 км по улицам Вены.

Жизнь по плану



Дэвид Ричардс не намерен надолго задерживаться у руля команды BAR, кото-

рую он возглавляет без малого два года. "Я вполне четко представляю, чего мне нужно добиться в Ф-1, а по окончании 2006 года намерен заняться чем-нибудь еще", — поделился он планами на будущее.



Бергер уходит

Гран При Италии стал последним рабочим уик-эндом в Ф-1 для шефа BMW Motorsport Герхарда Бергера. "Что-то я устал, — сказал австриец, прощаясь с пaddockом. — Но может быть, я соскучусь и вернусь". В прошлый раз Герхард соскучился за два года: в 1997 году он завершил карьеру пилота Ф-1, а с 1999 года начал работать на BMW.

КОРОТКО



Месть по-французски

Недавний скандал со слишком широкими покрышками Michelin заставил французских шинников задаться очевидным вопросом: а насколько соответствует регламенту резина их конкурентов Bridgestone? В "лагере" Michelin заподозрили японцев в использовании разных составов резины для передних и задних покрышек, что запрещено правилами. Эксперты FIA провели тщательный анализ резины, но не обнаружили нарушений.



Шумахера послали

В начале сентября Михаэль Шумахер стал почетным послом республики Сан-Марино — крошечного государства на территории Италии. А перед Гран При США пилот Ferrari вместе с еще одним послом Сан-Марино, шефом команды Жаном Тодтом, дебютировал в своем новом дипломатическом статусе, посетив детскую больницу в Индианаполисе.

Стань пилотом Ф-1

Идея телевизионных шоу "Стань звездой" добралась и до Формулы-1. Команда Jordan планирует организовать подобный конкурс, в рамках которого телезрители смогут выбрать пилота этой "конюшни" на сезон-07.



Корректировка правил Пятничных квалификаций больше не будет

Команды Формулы-1 решили с 2004 года отказаться от пятничных квалификационных заездов на этапах чемпионата мира. Комиссия Формулы-1 при Международной автомобильной федерации (FIA) определила изменения в расписании уик-энда Гран При, которые вступят в силу со следующего сезона. Теперь пятница будет посвящена исключительно тренировкам: две часовые сессии планируется проводить с 11 до 12 и с 14 до 15 часов. От тестов в пятницу утром, в которых в этом году участвовали отдельные команды "второго эшелона", также отказались. Но зато "конюшни", занявшие места ниже четвертого в предыдущем Кубке конструкторов, смогут использовать в пятницу три автомобиля. Причем раскраска третьего автомобиля может отличаться от раскраски боевых машин.

В субботу утром по-прежнему будут проводиться две 45-минутные тренировки. Время с 14:00 до 15:30 зарезервировано за единственной квалификацией, которая будет проходить по новым правилам. Каждый пилот сможет проехать по два зачетных круга: сначала участники будут покидать боксы в соответствии с результатами предыдущей гонки (победитель — первым), а затем — в зависимости от времени первого круга (пилот, показавший лучшее время, должен выезжать последним). При этом учитываться будут оба результата.

Что касается тестов, то все попытки маленьких команд ограничить их определенным количеством дней потерпели фиаско, натолкнувшись на полное неприятие Ferrari, которая привыкла заниматься испытаниями, ни в чем себя не ущемляя.

Чисто ирландская команда

Отныне команда Jordan находится под полным контролем ирландцев: группа бизнесменов из этой страны выкупила 49,9 процентов акций "конюшни" у инвестиционной компании Warburg Pincus. В конце 1998 года ирландец Эдди Джордан продал долю в своей команде немецким финансистам, но теперь они пожелали избавиться от акций команды Ф-1. "Я благодарю Warburg Pincus за их поддержку в течение последних пяти лет, за которые мы выиграли четыре гонки и смогли занять третье место в чемпионате (в 1999 году), — подчеркнул Джордан, сох-

ранивший в своих руках контрольный пакет. — Уверен, что вместе с нашими новыми партнерами мы сможем достичь еще более впечатляющих высот и ирландский флаг будет гордо развеваться в мире Ф-1".

Сумма сделки не разглашается, однако Warburg Pincus вряд ли удалось заработать на продаже акций Jordan: ведь они были куплены, когда дела команды шли гораздо лучше. А вот ирландские инвесторы, которых представляет инвестиционная компания Merrion Capital, вполне довольны своим приобретением.



Новый и старый календарь Вторая редакция

15 октября в Париже на мировом совете FIA был принят обновленный предварительный календарь сезона-2004. Новое расписание включает в себя не 17, а 18 этапов. FIA вернула Гран При Канады (правда, с оговоркой, что его проведение еще должны одобрить команды Ф-1), из-за чего пришлось изменить сроки проведения Гран При Европы и Сан-Марино. Проведение еще трех гонок пока также под вопросом, но если Бахрейну и Китаю нужно лишь дожидаться инспекции трасс, то организаторов Гран При Франции ждет куда более волнительный процесс подписания нового контракта с FIA.

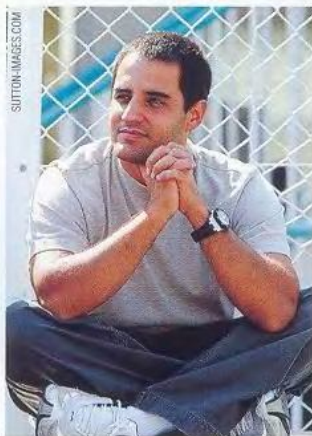
Предварительный календарь чемпионата мира Ф-1

7 марта	ГП Австралии (Мельбурн)	4 июля	ГП Великобритании (Сильверстоун)
21 марта	ГП Малайзии (Сепанг)	11 июля	ГП Франции (Маньи-Кур)*
4 апреля	ГП Бахрейна (Бахрейн)**	25 июля	ГП Германии (Хоккенхайм)
25 апреля	ГП Сан-Марино (Имола)	15 августа	ГП Венгрии (Будапешт)
9 мая	ГП Испании (Барселона)	29 августа	ГП Бельгии (Спа-Франкоршам)
23 мая	ГП Монако (Монте-Карло)	12 сентября	ГП Италии (Монца)
30 мая	ГП Европы (Нюрбургринг)	26 сентября	ГП Китая (Шанхай) **
13 июня	ГП Канады (Монреаль)***	10 октября	ГП Японии (Сузука)
20 июня	ГП США (Индианаполис)	24 октября	ГП Бразилии (Сан-Паулу)

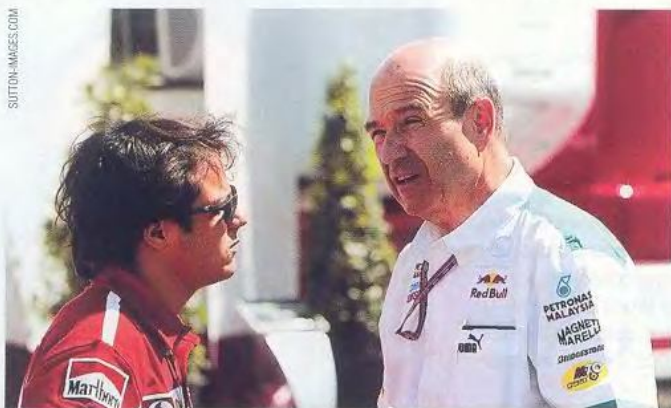
* необходимо подписание контракта, ** необходима инспекция трассы, *** необходимо одобрение команд из-за запрета табачной рекламы

Тяжелый удар Монтоя приходил в себя два дня

Хуану-Пабло Монтою стоило немалых усилий смириться с тем, что на Гран При Японии он едет в качестве безучастного зрителя борьбы за чемпионский титул. Напомним, что пилот Williams лишился шансов на победу в чемпионате после своего фиаско в Индианаполисе. "Я был вне себя, для меня это стало очень тяжелым ударом, — рассказал темпераментный колумбиец. — Я сразу же уехал с автодрома, потому что боялся по-



горячиться, сказать какую-нибудь глупость и попасть в неприятности. Мне понадобилось два дня, чтобы прийти в себя и смириться с тем, что все кончено".



Масса возвращается

На Гран При Японии команда Sauber официально подтвердила, что Фелипе Масса будет выступать за нее в 2004 году. "После года работы тест-пилотом в Ferrari

он прибавил по всем параметрам, особенно в плане технической подготовки", — отметил Петер Заубер, в команде которого бразилец дебютировал в Ф-1 в сезоне-02.

FOSTER'S®

1

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

Выиграй поездку в Австралию

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. Заморенова, д. 40

ВИДЕО ПРОКАТ

RIP CURL

КОРОТКО

Мотоциклисты боятся "Сузуки"

Международная мотоциклетная федерация (FIM) отказалась от проведения этапа чемпионата мира по мотогонкам на японском автодроме в 2004 году. Поводом для такого решения стала смерть в результате аварии на "Сузуке" японского мотогогонщика Даиджиро Като. Теперь мотоциклисты считают трассу, где проходит Гран При Японии Ф-1, слишком опасной.



Алчность по-японски

Болельщики, решившие посетить Гран При Японии, столкнулись с небывалой алчностью владельцев отелей в Стране восходящего солнца. Понадеявшись, что развязка чемпионата состоится на "Сузуке", японцы заломили дикие цены: в самые скромные номера фанатам предлагается селиться не менее чем на пять дней и платить за сомнительное азиатское гостеприимство более 700 долларов.



Бахрейн открывает границы

Желающие посетить первый Гран При Ф-1 на Бахрейне в апреле 2004 года могут не беспокоиться насчет визы в эту ближневосточную страну. Разрешение на въезд можно будет приобрести по минимальной цене прямо в аэропорту при предъявлении билетов на гонку.

Йос расстроен

"Моя Minardi разваливается от старости"

Под конец сезона Йос Ферстаппен обрушился с уничижительной критикой на команду Minardi, в которой ему так и не удалось набрать ни одного очка. "Я выступал за разные команды, но Minardi переплюнула всех, — разоткровенничался голландский гонщик. — Многие детали машины ломаются от старости, из-за никудышной электроники постоянно барахлит антипробуксовочная система. Лучше остаться дома, чем продолжать выступать в таких условиях. Поймите меня правильно, я уважаю Minardi и ее шефа Пола Стоддарта, но я спортсмен, и поэтому невозможность добиться результата меня расстраивает".

31-летний Ферстаппен надеется провести следующий сезон в Jaguar или Jordan. Обе команды могут рассчитывать на Йоса не только как на опытного гонщика, но и как на хороший источник денег: голландец обладает солидным спонсорским пакетом, который в этом году достался Minardi.



Третьим будет француз

Франк Монтаньи вместо Аллана Мак-Ниша

Со следующего сезона француз Франк Монтаньи станет официальным третьим пилотом команды Renault, сменив на этой позиции Аллана Мак-Ниша. "В этом году Франк участвовал в некоторых наших тестах, мы довольны его работой и хотим, чтобы он развивался как пилот, — говорит шеф команды Флавио Бриаторе. — Его ждет блестящее будущее". По всей видимости, под будущим понимается место в основном составе Renault. Свои способности гонщика 25-летний Монтаньи продемонстрировал в этом году, выиграв престижный чемпионат World Series by Nissan. В сезоне-2004 Франку придется сосредоточиться на испытательной работе, но уже в 2005 году он вполне может занять место Ярно Трулли.

Что касается Мак-Ниша, который трудился на пятничных тестах в этом сезоне, то с ним во французской команде решили распрощаться после года сотрудничества. "Аллан внес весомый вклад в наши успехи, — подчеркнул Бриаторе. — Мы надеемся, что его достижения в нынешнем сезоне позволят ему сделать шаг вперед в своей карьере". Правда, сам шотландец на это особо не надеется: найти работу в Ф-1 экс-пилоту Toyota вряд ли удастся.



Jaguar купила трубу

Железобетонный аргумент

Команда Jaguar приобрела аэродинамическую трубу, которая отличается от аналогичных конструкций других "конюшен" Ф-1 тем, что сооружена из железобетона. "Дикая кошка" выложила за испытательную установку в британском Бэдфорде около пяти миллионов долларов. Точнее, команда купила право долгосрочной аренды полигона, который был построен для нужд министерства обороны, но оказался не по карману военным. Jaguar уже подступалась к этой трубе пару лет назад, пытаясь купить ее у впоследствии разорившейся ко-



манды Arrows. Тогда руководство "конюшни" цена показалась слишком высокой, а сейчас трубу удалось купить "по дешевке" на распродаже активов Arrows.

Аэродинамическая труба из железобетона считается более надежной с точки зрения достоверности испытаний, однако даже ведущие команды Ф-1 не могут позволить себе с нуля строить подобные сооружения из-за их дороговизны.



Монтоя на выданные Шеф McLaren охмуряет колумбийскую звезду

Уже который месяц продолжается эпопея с переходом Хуана Пабло Монтои из Williams в McLaren. Перед гонкой в Индианаполисе появились слухи о том, что Фрэнк Уильямс отпустит колумбийца, несмотря на контракт на 2004 год, если он завоюет ему чемпионский титул. Но в паддоке еще не успели как следует "обсосать" очередную сплетню, как Хуан Пабло досрочно лишился шансов на победу в чемпионате.

Между тем шеф McLaren Рон Деннис, который якобы уже заручился услугами Монтои на 2005 год, весьма образно рассказал о том, как он собирается увести колумбийского пилота у Williams. "Наши отношения с Фрэнком Уильямсом я

бы назвал дружескими, но у каждой дружбы есть свои правила, — говорит британец. — Тебе может нравиться девушка твоего приятеля, и ты можешь тем или иным способом показывать, что она тебе нравится. Но вопрос в том, насколько далеко ты готов зайти в этом деле, что ты готов предпринять, чтобы твой приятель ей разонравился? В нашей дружбе с Фрэнком мы придерживаемся определенных правил, но это не означает, что мы не можем предлагать работу его людям. Но если мы делаем это, то делаем открыто, безо всяких "котов в мешке". Мы ведем переговоры, я никогда не поставлю Фрэнка перед свершившимся фактом".

F FOSTER'S®

2

Получи карточку
с призовым
номером
или найди его
на бутылке

Выиграй
поездку
в Австралию

СОТРИ
И ПОЛУЧИ
ПРИЗ

СОТРИ
И ПОЛУЧИ
ПРИЗ

www.fostersbeer.ru



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

КОРОТКО

Ральф торгуется

Ральф Шумахер никак не может подписать новый контракт с командой Williams. Нынешнее трудовое соглашение немца с командой истекает в конце 2004 года. Продлить контракт до 2006 года не удастся из-за разногласий по зарплате: Williams хочет понизить гонорары Ральфа с нынешних 16 млн долларов до уровня его напарника Монтой, то есть сократить их в два раза.



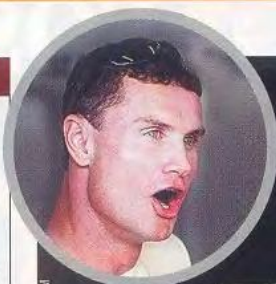
Ф-1 на диване

Пропустивший Гран При Италии "по состоянию здоровья" Ральф Шумахер признался, что он был не в силах смотреть гонку со стороны. "Меня хватило только на старт, после этого я выключил телевизор, — говорит немец, которого в Монце заменил Марк Жене. — Хотя раньше я выходил на старт, понимая, что ни при каком раскладе не выиграю гонку, и тогда мне представлялось, что лучше уж сидеть дома на диване".



Новозеландец в Ф-1

Ставший чемпионом серии IndyCar новозеландец Скотт Диксон надеется в 2005 году стать пилотом Ф-1. Еще за месяц до своей победы в IndyCar Скотт побывал на Гран При Италии, где "засветился" перед всеми руководителями "формульных" команд.



Роскошь в порядке общей очереди

Мечта Дэвида Култхарда



Попытка пилота команды McLaren Mercedes Дэвида Култхарда "по блату" получить новейший спортивный автомобиль Mercedes-Benz SLR не увенчалась успехом. Когда шотландец обратился к руководству немецкой компании с просьбой срочно выделить для него одну машину, ему посоветовали записаться в очередь из богачей, же-

лающих выложить за новинку почти 400 тысяч долларов. Дэвид так и сделал, полный решимости рано или поздно пополнить свою коллекцию спортивных дорожных автомобилей последним шедевром от Mercedes-Benz, который меньше месяца назад был представлен на автосалоне во Франкфурте.



Arrows превращается в Minardi

"Продажная формула"

В сентябре Minardi провела первые тесты автомобилей Arrows, купленных на распродаже имущества этой разорившейся команды. Машины образца 2002 года, перекрашенные

в цвета Minardi и переименованные из A23 в PS04, оказались на секунду быстрее модели PS03. По слухам, команда рассматривает возможность использовать их в гонках сезона-04.



100% картинга на Щелковском шоссе

В том, что прокатный картинг в последнее время стал популярным и модным развлечением, сомневаться не приходится. Любителям гонок на микромашинах в одной только Москве можно найти не меньше десятка мест для состязаний. Недавно число картодромов пополнил и еще один, получивший название "Картинг-центр 100%". Он стал самой большой крытой площадкой в столице – площадь центра, расположенного на Щелковском шоссе, составляет 4000 м². Любителям картинга наверняка понравится новая трасса, которая получилась не слишком "накрученной", зато широкой – позволяющей развивать высокие скорости и – что очень важно – обгонять.

Высокий гость



15 октября гостем редакции журнала "Формула" стал гонщик команды Jordan Ральф Ферман, посетивший Москву с трехдневным визитом. Ральф рассказал о своих впечат-

лениях о минувшем сезоне, о планах на будущее, о том, не мешает ли ему высокий рост выступать в автогонках и многом другом. Читайте в декабрьском выпуске "Формулы".

Из Руси – в Европу \$100 000 на карьеру

В конце сентября завершился сезон Формулы-Русь. Чемпионский титул уверенно выиграл 17-летний Юрий Байбородов, на заметном удалении от которого расположились Александр Тюрюмин и Дэвид Маркозов. Очень приятно отметить, что большинство участников чемпионата составляли молодые спортсмены, большинству из которых нет еще и 20 лет. Победитель серии кроме чемпионского титула получил и Кубок Юрия Кима – \$100 000, которые можно потратить лишь на продолжение гоночной карьеры. По всей видимости, в следующем сезоне Юра будет вместе с Михаилом Алешиным выступать в европейских гонках Ф-Renault при поддержке компании Лукойл.

Direct Mail



Панорама-Медиа издательский дом

- Распространяет вместе со своими изданиями «Автопанорама» и «Формула» 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®

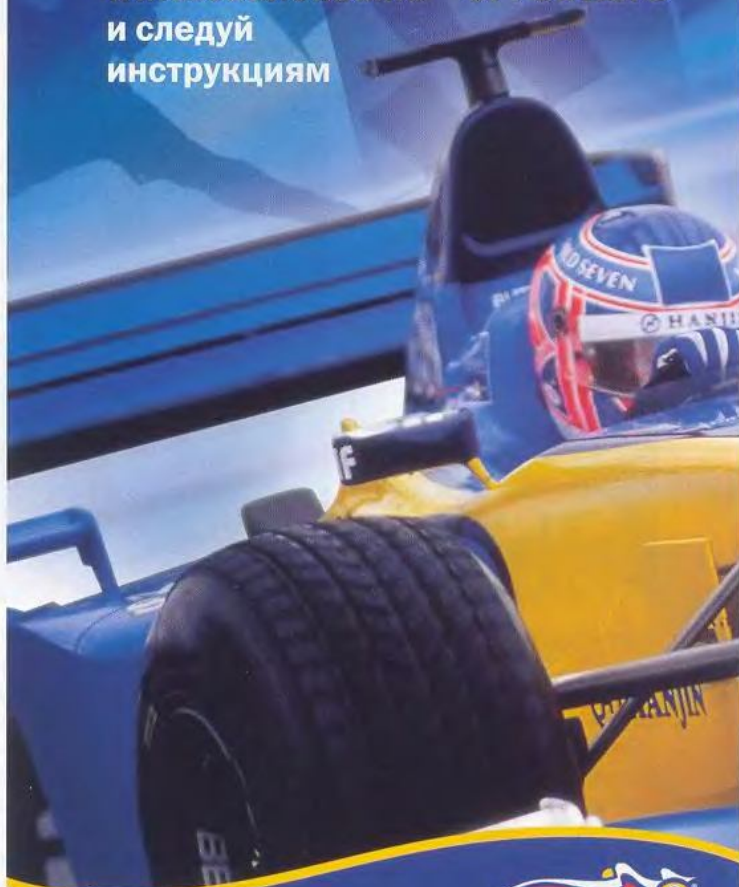


3

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



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

КОРОТКО

Преемник Берни

Как стало известно, на встрече с руководителями команд Ф-1 после Гран При США Берни Экклстоун объявил, кого бы он хотел видеть своим преемником на посту распорядителя коммерческими правами на Ф-1. Это вице-президент FIA по спорту Марко Пиччинини. Итальянец отлично разбирается в денежных вопросах: его семья владеет одним из банков в Монако.



Магия имени

Берни Экклстоун пока не выполнил своего обещания (данного еще в июне) купить часть акций Minardi за несколько миллионов долларов, чтобы помочь многострадальной команде деньгами. Но ее шеф Пол Стоддарт не в обиде на "хозяина" Ф-1: одно упоминание имени Экклстоуна в связи с Minardi привлекло к "конюшне" небывалое внимание спонсоров.

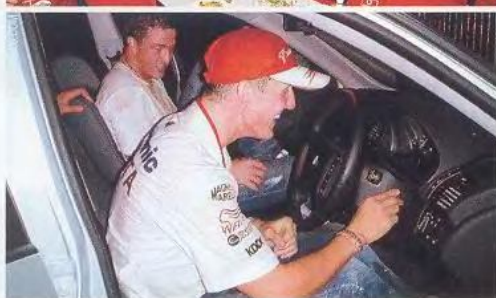
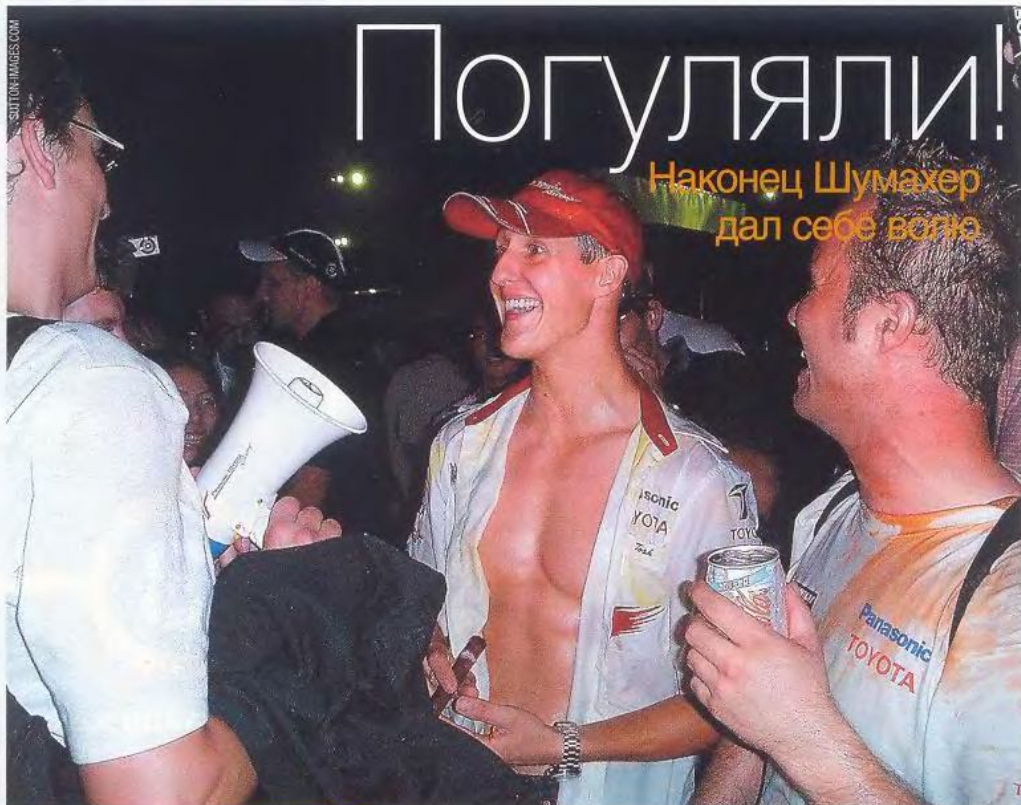


Антиреклама

...правда, не все спонсоры Minardi спешат осчастливить команду деньгами. Например, итальянский производитель электроинструмента Stayer задолжал Стоддарту несколько сотен тысяч долларов. И австралиец решил пристыдить недобросовестных партнеров, сделав им антирекламу: в Японии поверх логотипов Stayer на машинах Minardi появились надписи "Не оплачено".

Погуляли!

Наконец Шумахер дал себе волю



Празднования шестого чемпионского титула Михаэля Шумахера обернулись небывалым загулом в пaddockе автодрома "Сузука", продолжавшимся до глубокой ночи. Сразу после изнурительной гонки пилот Ferrari признался, что он "опустошен и изможден". Но через некоторое время обычно сдержанный на разного рода гулянках Михаэль словно обрел второе дыхание и, что называется, отпустил тормоза. Шампанское и другие горячительные напитки лились в пaddockе рекой. Будучи уже изрядно навеселе, чемпион строго пригрозил японцам из Bridgestone, что если они и в следующем году предоставят ему такие же никудышные шины, то он уйдет из Формулы-1.

В течение всего вечера немец, почему-то облачившийся в рубашку и кепку Toyota, рвался за руль различной техники. Сначала он опробовал

погрузчик-электрокар, чем изрядно повеселил грузчиков, собиравших оборудование команд для отправки в аэропорт. Затем Михаэль сел в BMW своего брата Ральфа, но расположенный справа руль явно поставил чемпиона в тупик, и он так никуда и не уехал. После этого Шумахер в компании таких же... жизнерадостных журналистов и сотрудников команд отправился в одно из помещений автодрома и зачем-то уронил на пол находившийся там холодильник...

Кому-то такие развлечения 34-летнего обладателя шести чемпионских титулов могут показаться неуместным ребячеством. Но ведь Михаэль, как это ни банально звучит, тоже человек. Человек, приложивший титанические усилия для того, чтобы сделать нечто, что еще недавно казалось невозможным. Так разве он не заслужил право немного расслабиться?



Огромная, многотысячная толпа ликующих tifosi со широким бурным потоком хлынула с трибун на финишную прямую, затопила ее и окрасила в блестящий алый цвет. Словно в бессознательном религиозном экстазе, эти люди устремляли свои сияющие восторгом и обожанием взгляды и ткнули руки к парящей над их головами круглой площадке, на краю которой стоял и улыбался их кумир, их идол, их бог. Монца неистовствовала. "Шу-ми, Шу-ми!" – Монца захлебывалась от радости. "Шу-ми, Шу-ми!" – Монца бурлила и перекатывалась живыми волнами. "Шу-ми, Шу-ми!" – Монца благодарила своего любимца за столь прекрасный подарок – долгожданную и важную как никогда победу. И мало кто знал, что благодарить за это надо, в общем-то, совсем другого человека – человека, сумевшего наилучшим образом применить командно-административные методы.

ГРАН ПРИ ИТАЛИЯ

Победа в приказном порядке

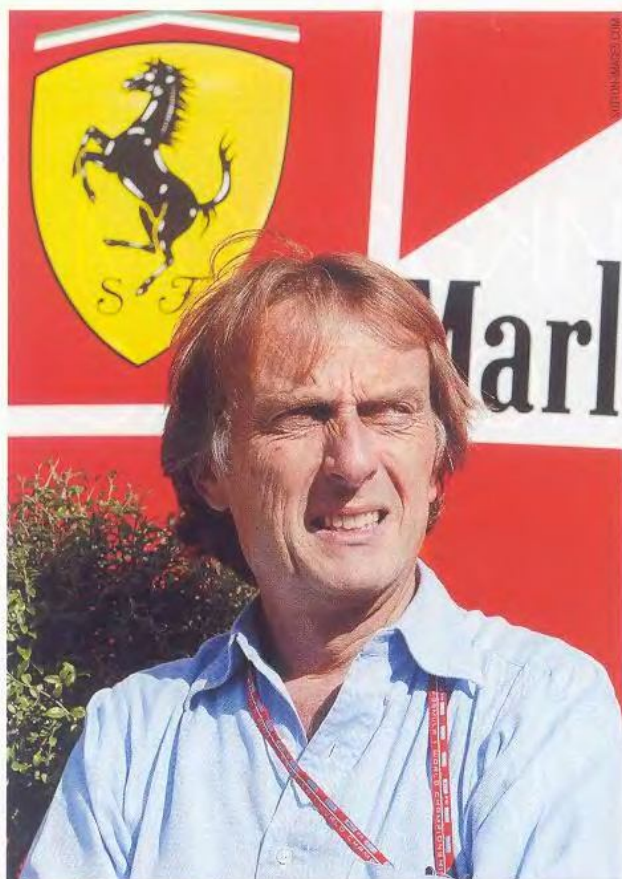
Если не будут приняты героические меры, я лично буду проводить в Совете обороны и в ЦК не только аресты всех ответственных лиц, но и расстрелы.
Владимир Ульянов (Ленин)

Регенерация

Бледное, невыразительное, если не сказать беспомощное, выступление Ferrari в Венгрии, принесшее в копилку команды смахованное по ее меркам одно очко, в то время как оба основных соперника Михаэля Шумахера смаковали шампанское на пьедестале почета, переполнило чашу терпения президента Scuderia. То, что происходило затем за корпоративными стенами в Маранелло, по свидетельству очевидцев, очень смахивало на приспаломленные советские "партизактивные", в ходе которых давалась жесткая установка на требуемый результат. Те же полурезультативные лица руководителей направлений и основных специалистов. Тот же неподдельный ужас в глазах как рядовых работников, так и условного "председателя колхоза". Те же требовательные и далекие от приятности интонации в речи распевающего коллектив "секретаря комитета партии", роль которого в данном случае успешно сыграл Лука ди Монтеземоло. "Вы все совершенно распустились!" – метал громы и молнии грозный руководитель Ferrari. – Дисциплина отвратительная! Одни почивают на чемпионских лаврах и в ус себе не дуют, расслабились до неприличия, другие просто работают спустя рукава. Что это вы себе позволяете? За что вам тут платят такие деньги? Результаты, с которыми мы подходим к концу отчетного периода, больше чем неутешительны. В личном зачете мы держимся на честном слове, а в командном и вовсе уступаем соперникам. Безобразия! В общем, так: тот позор, который команда пережила в Венгрии, совершенно недопустим и больше не должен повториться. И уж тем более это касается нашей домашней гонки – предстоящего Гран При Италии. Я требую немедленно мобилизовать все производственные, технологические и человеческие ресурсы, нацелить их на скорейшую и безоговорочную победу, которая должна стать началом победоносного же завершения чемпионата в целом. Монца должна остаться за нами! И я беру это под свой личный контроль".

К таким крайним репрессиям, как собственноручный расстрел нерадивых подчиненных, не желающих или не способных "принять героические меры", ди Монтеземоло, в отличие от незабвенного Ильича, слава богу, прибегать все же не грозил. Но укус, который он навел на участников прошедшего в Маранелло под девизом "все для фронта, все для победы" своеобразного "заседания Совета обороны", мог бы позавидовать и сам Иосиф Сталин. И люди расходились по своим рабочим местам с четким осознанием ближайшей перспективы: или грудь в крестах, или голова в кустах. Так что не зря затем, одержав триумф в Монце победу, Михаэль Шумахер искренне благодарил всех работников Ferrari, начиная с ведущих инженеров и заканчивая простыми уборщиками. Накача в лучших коммунистических традициях оправдала себя на все сто. Волей-неволей знатный капиталист Лука ди Монтеземоло продемонстрировал миру высочайшую





Вглядитесь в лицо этого человека: оно не оставляет ни малейших сомнений в том, что слово президента Ferrari – безусловный закон для всех его подчиненных, в том числе и для самого великого из них (но, тем не менее, все же подчиненного) – Михаэля Шумахера



Экспертов FIA ни на мякине, ни на резине не проведешь. Если, конечно, они вовремя получат соответствующую "подсказку". И клиенты Michelin на этом, сдается, малость погорели...

Зато на новых шинах Bridgestone Михаэль был неудержим



эффективность пресловутой командно-административной системы, на которой в былые годы строились, к примеру, грандиозные успехи советской космонавтики, всемирно известного балета или того же спорта. Ferrari, словно птица Феникс, возродилась из пепла недавних обескураживающих поражений.

Репетиция

Ближе к концу сезона в силу очевидных причин о Монтое заговорили как о наиболее вероятном чемпионе мира этого года. Более того, пошли слухи о некоем "тайном плане Берни", согласно которому во имя дальнейшего коммерческого процветания Формулы-1 чемпионом должен стать именно колумбиец – вполне, впрочем, этого заслуживающий и без всяких закулисных планов. Уже обсуждалось, будет или не будет Ральф Шумахер помогать своему партнеру по команде в борьбе против его же родного брата. Представители Williams, включая и самого Хуана-Пабло, тоже давали самые радужные для себя прогнозы как на исход чемпионата в целом, так и на Гран При Италии в частности – победа Монтои в Монце казалась всем практически неминуемой.

Настроение в Williams, а также и в McLaren стало, однако, куда менее оптимистичным, а заявления – более осторожными, когда разразившийся очередной "резиновый" скандал вынудил компанию Michelin срочно менять конструкцию своих шин и совместно с командами-клиентами работать над их доводкой в авральном режиме, в то время как шинники из Bridgestone, вдоволь уже сытые упреками со стороны чемпионской "конюшни", значительно улучшили характеристики своей продукции – во всяком случае, той ее части, которая предназначена для Scuderia. Столь же ударно, впечатленные ультиматумом ди Монтеземоло, потрудились за три недели, прошедшие с Гран При Венгрии, мотористы и аэродинамики Ferrari. С соответствующим настроением прибыли в Монцу и ключевые фигуры "конюшни": Росс Браун, Жан Тодт, Михаэль Шумахер и Рубенс Баррикелло. Результат не замедлил сказаться: уже с первой тренировки пилоты Ferrari продемонстрировали, что и сам черт в лице Монтои им не страшен, уступать они ему вовсе не намерены, и для этого у них есть все необходимое. Субботняя поульпозиция Михаэля Шумахера стала последним и самым весомым аргументом в его пользу. В то же время мизерное, всего в пять сотых секунды, отставание от действующего чемпиона основного соперника в борьбе за титул, Хуана-Пабло Монтои, предвещало интереснейшие коллизии в грядущей гонке.

Между тем еще до гонки в ударном составе Williams образовалась серьезная брешь. Ральф Шумахер, еще не оправившийся полностью после аварии на тестах и в пятницу явно не блиставший своими результатами, был признан "временно непригодным" к исполнению своих обязанностей. Брешь залатали, однако, без особых проблем тест-пилотом Марком Жене, который показал прекрасный пятый результат в квалификации. Но для самого Ральфа, который до этого момента номинально все еще числился в претендентах на чемпионскую корону, борьба за нее теперь уже практически закончилась, и ему оставалось лишь наблюдать за этой борьбой со стороны – как и его британскому тезке Ферману, также не пришедшему еще в норму после аварии, вторично уступившему место за рулем своего Jordan венгру Золту Баумгартнеру и прохладившемуся в паддоке в обществе двух обольстительных длинноногих немецких фотомоделей.

Впрочем, Ферман, Баумгартнер и все "второстепенные" гонщики мало кого в тот момент интересовали: всеобщее внимание было приковано к предстоящей дуэли

Ferrari-Williams и Шумахер-Монтой. Кто кого?! Между тем для Scuderia репетиция на домашней трассе прошла успешно. И, как оказалось, предопределила ход воскресного представления: первые пятеро гонщиков, в числе которых находились все, за исключением выбывшего Шумахера-младшего, соискатели чемпионского титула, финишировали в том же порядке, в каком и стартовали. Но это случится в воскресенье, а пока, в субботу вечером, под шатром VIP-клуба в королевском парке Монцы команда Ferrari давала пафосный торжественный ужин для своих партнеров, друзей и представителей прессы, который начался показом великолепно сделанного фильма о чемпионской "конюшне" под возвышенную музыку Вангелиса, а также с небольшой речи Луки ди Монтеземоло, которая не оставляла ни малейших сомнений в том, что завтра в бой будут брошены все имеющиеся в распоряжении Ferrari силы...

Реминисценция

Вероятно, столь велика была сила воздействия президента Ferrari на коллектив команды вообще и на ее гонщиков в частности, что Михаэль Шумахер выиграл Гран При Италии даже не в упорной и поначалу едва ли не безнадежной борьбе, как пару недель спустя в Гран При США, а с той легкостью, уверенностью и, можно сказать, непринужденностью, которая была присуща бесконечной веренице его побед в прошлом сезоне. Лишь очень динамичные и острые события на первом круге породили было надежды на то, что Гран При Италии станет битвой года между основными претендентами на чемпионский титул: стоило отлично стартовавшему Михаэлю Шумахеру допустить небольшую поمارку в прохождении первой "эски", что отразилось затем на его скорости в повороте Curva Grande, как этим тут же воспользоваться начавший гонку ничуть не хуже Хуан-Пабло Монтой. Во второй "эске" он столь стремительно бросился обгонять лидера, причем по внешнему радиусу изгиба, что практически поравнялся с ним, но Михаэль к этому моменту уже вошел, как говорится, в правильную колею, мобилизовал, как было велено, все свои ресурсы и достаточно уверенно отбил атаку колумбийца, уже к первому из поворотов Lesmo вновь оказавшись впереди.

Однако столь бурное начало гонки так и не получило соответствующего продолжения: всю оставшуюся дистанцию действующий чемпион ехал уже фактически наперегонки с самим собой, и никто не сделал даже и попытки побороться с ним за победу.

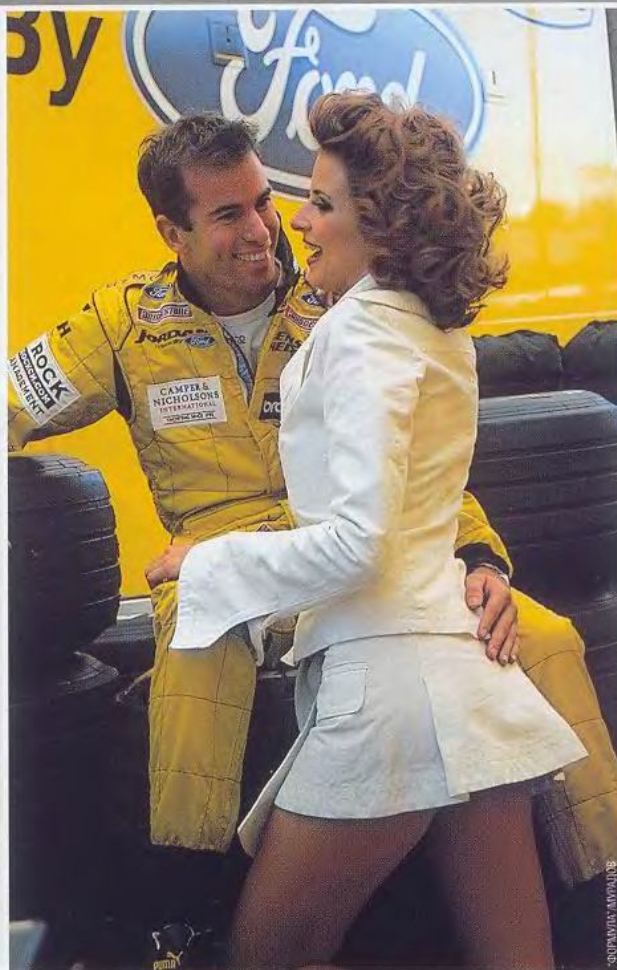
Весьма острая борьба, но также лишь поначалу, развернулась и за вторую позицию. Ярно Трулли в лучших традициях гонщиков Renault проявил на старте такую прыть, что сразу же обошел Жене, Райкконена и Баррикелло, с ходу принялся атаковать Монтой, а там, глядишь, и на пятки самому Шумахеру стал бы наступать, но отказ гидроусилителя руля, а затем и мотора уже в середине первого круга не только свел все его усилия на нет, но и вообще исключил из числа участников гонки.

Тем временем второй автомобиль Renault, и без того стартовавший с последнего ряда, пострадал уже в первые мгновения Гран При Италии. Фернандо Алонсо, горя желанием поскорее компенсировать неудачу в квалификации, бросился в бой с не меньшей прытью, чем его старший товарищ, но тут же был буквально наскочен на преграду в виде Minardi Йоса Ферстаппена, вынужденно пытавшегося объехать застрявший на старте Jaguar Джастина Уилсона, и испанцу пришлось отправляться в боксы для замены носового обтекателя. Таким образом, на итальянской трассе триумфатору венгерского этапа, казалось бы, была уготована прямо противоположная участь, но в итоге он к концу гонки смог все же



Одно неосторожное движение Фернандо Алонсо в квалификационном заезде - и триумфатор предыдущего Гран При оказывается на последнем месте стартовой решетки

Ральфа Шумахера как одного из претендентов на чемпионский титул вряд ли порадовала необходимость уступить свое место запасному пилоту. Зато его ирландский тезка из Jordan, судя по тому, как приятно он проводил время в течение гоночного уикэнда, не очень сожалел о пропущенном Гран При



"Когда меня разбудил телефонный звонок и я услышал, что мне предстоит заменить Ральфа, я подумал, что еще сплю!" - признавался в субботу утром Марк Жене. "Да нет же, это вовсе не сон", - втовковывал ему Хуан-Пабло

ШИПГРАН ПРИ Италия



"В ПЕРВОЙ 'ЭСКЕ' Я ОКАЗАЛСЯ ПОД ТАКИМ ЖЕСТКИМ ПРЕССИНГОМ СО СТОРОНЫ СОПЕРНИКОВ, ЧТО ЕДВА НЕ БЫЛ ВЫНУЖДЕН СРЕЗАТЬ ЕЕ"

Михаэль Шумахер

пробиться на девятое место и, более того, на последнем круге обогнать отчаянно сражавшегося с более быстрыми соперниками Никку Хайнцельда, тем самым заработав-таки хотя бы одно зачетное очко.

Наиболее спорной вплоть до самого финиша оставалась судьба третьего призового места. Все старания McLaren решить дело в свою пользу тактически успехом не увенчались: ни завод Кими Райкконена на первый пит-стоп раньше Баррикелло, ни попытка, наоборот, воспользоваться ранней второй дозаправкой бразильца и "перескочить" его на трассе не изменили "позиционирования" гощиков, однако же позволили финну сократить разрыв с 6,5 с на 30-м круге до 2,4 с на 35-м и всего до 0,5 с на 38-м! Затем отставание McLaren под номером 6 от Ferrari под номером 2 увеличилось до двух секунд, а ближе к финишу вновь сократилось до одной, но максимум, что удалось Райкконену, — это лишь заставить

Чего не хватило Хуану-Пабло Монтоле для обгона Михаэля Шумахера — "хитрой" резины или "доброты" напугавшего большого начальника? Наверное, и того, и другого



Активнейшие атаки друг на друга гощиков топ-команд в первых поворотах после старта предвещали, казалось, острейшую борьбу на протяжении всей дистанции, но это... лишь казалось

Рубенса померивать. Дэвид Култхард же, на старте переместившийся с восьмой позиции на пятую, взятый тем удержать не смог и в итоге свои последние круги проходил в десяти-одиннадцати секундах позади своего молодого и более быстрого партнера, пока из-за отказа мотора не вынужден был съехать на обочину.

Та же участь, но уже из-за отказа тормозов, постигла и Оливье Паниса, который, как и Култхард, отвоёвывал на старте две позиции, хотя затем вновь уступил Марку Жене, а к середине гонки и вовсе откатился далеко назад. Его партнеру по команде, впрочем, пришлось куда более несладко: на скоростной прямой перед виражом Parabolica у автомобиля Кристиано да Матты лопнуло заднее левое колесо, и он, потеряв управление, лишь чудом избежал страшного удара, просто вылетев в гравий. Зато отличился в этой гонке Жак Вильнев, невезение которого и постоянные проблемы с техникой уже давно стали причиной во всем. Оперирив на старте своего партнера Баттона, он провел гонку на очень хорошем уровне и совершенно заслуженно записал на свой счет и счет команды три очка, тем более ценных, что технические неполадки на сей раз прервали бег машины обычно более удачливого Дженсона.

Отдельно стоит отметить то, как выступил в гонке "резервист" Марк Жене. Надо отдать парню должное: проведя в далеких уже 1999-2000 годах всего лишь два сезона за рулем Minardi, испанец продемонстрировал очень приличный класс, показав как в квалификации, так и в гонке пятый результат, причем вовсе не только благодаря отменным характеристикам Williams FW25 образца конца сезона. "Для меня подлинный победитель сегодня — именно Марк, — подчеркнул после гонки спортивный директор BMW Герхард Бергер. — Он оптимистично использовал предоставленный ему шанс и великолепно поработал на команду". Сам Марк похвалил себя более сдержанно, но явно с прищелком на возвращение в ряды призовых пилотов: "Чем больше гонок занимается тестированием, тем лучше он становится".

Не оплошали и двое новоборцев чемпионата — Золт Баумгартнер и Николас Кiesa, вслед за Джанкарло Физикеллой благополучно добравшись до финиша соответственно одиннадцатым и двенадцатым, причем с отставанием всего на два круга, что при нынешнем плачевном положении дел в Jordan и Minardi, согласитесь, сродни почти подвигу.

Вот, собственно, и все. Гонка, начавшаяся на редкость захватывающе и закончившаяся всеобщим праздничным юбилеем, сама по себе прошла, напротив, совершенно скучно, если не сказать нудно, оказавшись бледной реминисценцией большинства Гран При прошлого

“УЧИТЫВАЯ, КАК ТЯЖКО НАМ ДАЛИСЬ ЗДЕСЬ ТЕСТЫ НА ПРОШЛОЙ НЕДЕЛЕ И ПОДГОТОВКА МАШИН К ГОНКЕ, Я НЕ РАССЧИТЫВАЛ ДАЖЕ И НА ЭТИ ДВА ОЧКА”

Марк Уэббер



сезона. Но стала ли от этого меньшей радость собравшейся на автодроме Монцы огромной армии болельщиков Михаэля Шумахера и Ferrari? Да ни в малейшей степени. И в этом еще одна из сторон феномена Шумахера. Трудно, почти невозможно представить, что у кого-либо из нынешних соискателей чемпионского титула будет такое же несметное число поклонников, буквально боготворящих своего любимца. Михаэль Шумахер — это уже давно не просто гонщик и даже не лучший гонщик Формулы-1 и пятикратный чемпион мира. Михаэль Шумахер — это нечто большее, это явление особого рода, целый культ, давно уже вышедший за все и всяческие рамки. И даже не являясь его почитателем, нельзя не признать: уйди он из Формулы-1, это станет невосполнимой потерей. Да, во многом его феноменальная популярность — это результат блестящих пиар-технологий. Да, его бесчисленные победы набили оскомину уже у огромного количества людей, поэтому даже в нынешнем сезоне, когда победами он не так уж и избалован, стоит ему взойти на верхнюю ступень пьедестала, как тут же в голову приходит лишь одно: “Господи, опять Шумахер!” Да, без него борьба между претендентами на титул станет, вероятно, куда более острой и непредсказуемой. Но вряд ли Монто, Райкконену или Алонсо суждено собрать такую несметную армию беззаветно преданных болельщиков, какой располагает Михаэль. Вспомним “доброе старое” Микку Хаккинена: его любили, ему были рады, за него болели тоже очень многие, но культа Хаккинена никогда не существовало даже в его родной Финляндии. В то время как культ Шумахера — одна из неотъемлемых сторон, если вообще не основа, современной Формулы-1. И исчерпывающего объяснения этому феномену, видимо, нет. Это одна из загадок пятикратного чемпиона, вопреки всем прогнозам подбирающегося к рекордному шестому титулу. К величайшему удовольствию его поклонников. И к столь же величайшему неудовольствию его не менее многочисленных ненавистников.

И это, пожалуй, главный итог Гран При Италии 2003 года, если, конечно, не считать эффективности командно-административной системы.

Борис Мурадов

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

Марк Уэббер, в который уже раз финишировав седьмым, вновь подтвердил полученное им в этом сезоне прозвище “Мистер 2 очка”. Ник Хайдфельд же на самом последнем круге не удержал свое восьмое место под натиском молодого пилота Renault



Одержав победу, Михаэль продемонстрировал, что у него все в порядке не только со скоростью, но и с прыгучестью



ГРАН ПРИ ИТАЛИИ

Gran Premio Vodafone d'Italia

12/09–14/09

Автодром "Аутодрома Национале", Монца

Количество кругов53
Длина круга.....5,793 км
Общая длина306,764 км
Финиш/старт0,265 км
Старт гонки (Москва)16:00
Расположение15 км к северу от Милана

www.monzanet.it

На этом Гран При...

...Хуан-Пабло Монтойя в 20-й раз поднялся на пьедестал почета. В активе колумбийца три победы, 12 вторых мест и пять третьих в 48 проведенных Гран При Формулы-1.

Внутрикомандные противоборства в квалификации

М. Шумахер	10:4	Р. Баррикелло
Х.-П. Монтойя	4:9	Р. Шумахер
Х.-П. Монтойя	1:0	М. Жене
Д. Култхард	5:9	К. Райкконен
Я. Трулли	8:6	Ф. Алонсо
Н. Хайдфельд	7:7	Х.-Х. Френтцен
Дж. Физикелла	2:0	З. Баумгартнер
М. Уэббер	3:0	Дж. Уилсон
Ж. Вильнев	7:7	Дж. Баттон
Н. Кьеца	0:3	И. Ферстаппен
К. да Матта	2:12	О. Панис

14

- V – место замера скорости
- 20 – место вылета с трассы машины № 20
- 20 – место схода с трассы машины № 20

Победитель 2002 г.Рубенс Баррикелло/ Ferrari F2002: 1'16"19.982
Рекорд круга в квалификации1'20.264 (2002 г., Х.-П. Монтойя/Williams FW24)
Рекорд круга в гонке1'23.657 (2002 г., Рубенс Баррикелло/Ferrari F2002)

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



ТЕСТЫ. ПЯТНИЦА

Солнечно. Сухо		Воздух: 16–20 °C	
8.30–10.30		Асфальт: 16–23 °C	
№	Пилот	ЛК/Всего	+с
1	7 Я. Трулли	1'22.083/44	–
2	8 Ф. Алонсо	1'22.507/40	0.42
3	4 А. Мак-Нэш	1'22.533/40	0.45
4	14 М. Уэббер	1'23.191/45	1.10
5	15 Дж. Уилсон	1'23.541/35	1.45
6	19 И. Ферстаппен	1'23.999/28	1.91
7	11 Дж. Физикелла	1'24.026/39	1.94
8	39 Дж. Бруни	1'24.318/27	2.23
9	36 З. Баумгартнер	1'25.210/34	3.12
10	18 Н. Кьеца	1'26.296/11	4.21
V ср. поб.: 254.070 км/ч			

V ср. поб.: 254.070 км/ч

ТРЕНИРОВКА. ПЯТНИЦА

Солнечно. Сухо		Воздух: 21–24 °C	
11.00–12.00		Асфальт: 28–30 °C	
№	Пилот	ЛК/Всего	+с
1	Р. Баррикелло	1'21.001/18	—
2	М. Шумахер	1'21.152/15	0.151
3	К. Райкконен	1'21.318/19	0.317
4	Х.-П. Монтойя	1'21.556/22	0.555
5	Д. Култхард	1'21.675/24	0.674
6	К. да Матта	1'21.881/24	0.880
7	Дж. Баттон	1'21.913/27	0.912
8	Ф. Алонсо	1'22.100/18	1.099
9	Р. Шумахер	1'22.312/22	1.311
10	Я. Трулли	1'22.335/17	1.334
11	М. Уэббер	1'22.368/22	1.367
12	О. Панис	1'22.584/20	1.583
13	Н. Хайдфельд	1'22.821/16	1.820
14	Х.-Х. Френтцен	1'22.929/13	1.928
15	Ж. Вильнев	1'23.151/13	2.150
16	Дж. Уилсон	1'23.478/11	2.477
17	Дж. Физикелла	1'23.794/16	2.793
18	И. Ферстаппен	1'24.652/14	3.651
19	З. Баумгартнер	1'25.278/22	4.277
20	Н. Кьеца	1'26.903/3	5.902
Упр. поб.: 257,463 км/ч			

V ср. поб.: 257.463 км/ч

КВАЛИФИКАЦИЯ. ПЯТНИЦА

Солнечно, сухо		Воздух: 26–27 °C		
14.00–15.02		Асфальт: 35–38 °C		
№	Пилот	П	Время	+с
1	Х.-П. Монтойя	2	1'20.656	0.000
2	Р. Баррикелло	6	1'20.784	0.128
3	М. Шумахер	1	1'21.268	0.612
4	К. да Матта	12	1'21.829	1.173
5	К. Райкконен	3	1'21.966	1.310
6	М. Уэббер	9	1'21.966	1.310
7	Я. Трулли	8	1'22.034	1.378
8	Ф. Алонсо	5	1'22.103	1.447
9	Х.-Х. Френтцен	13	1'22.203	1.547
10	О. Панис	14	1'22.372	1.716
11	Дж. Баттон	10	1'22.495	1.839
12	Н. Хайдфельд	16	1'22.547	1.891
13	Ж. Вильнев	15	1'22.858	2.202
14	Д. Култхард	7	1'23.154	2.498
15	Дж. Уилсон	18	1'23.609	2.953
16	Дж. Физикелла	11	1'24.179	3.523
17	З. Баумгартнер	20	1'24.872	4.216
18	Н. Кьеца	19	1'26.299	5.643
19	Р. Шумахер	4	1'21.965	1.309
20	И. Ферстаппен	17	—	—

* – результат аннулирован за срез "эски"; V ср. поб.: 258.564 км/ч; рекордные сектора: 26.144 (да Матта), 27.602 (Баррикелло), 26.815 (Монтойя); V макс.: 355.7 км/ч (Баррикелло)

00–30 Утренние тесты перед Гран При Италии, быть может, не столь значимы – ведь почти неделю команды проводили в Монце испытательные заезды. Тем не менее 10 машин вновь на трассе. Баумгартнер хоть и управляет Jordan под № 36, выступает в роли второго пилота команды. На первых минутах лучше всех выглядит Трулли (1'23.605), а вот Кьеца из-за проблем с тормозами приходится неспешно возвращаться в боксы. Алонсо – 1'23.064. Пилоты Renault вновь быстрее всех. Пока Мак-Нэш (1'22.533), Трулли (1'22.705) и Алонсо накручивают круг за кругом, остальные пилоты сталкиваются с трудностями – Кьеца, наскочив на бордюр, повредил днище своей Minardi, Ферстаппен отделался

испорченным носовым обтекателем, а на машине Уилсона в течение четверти часа приводили в порядок трансмиссию. Алонсо не успевает погасить скорость перед Roggia, и его автомобиль разворачивает. Испанец сворачивает в боксы, а вернулся на трассу, тут же улучшает собственный результат – 1'22.846 (3-й). Прибавляет и Трулли: 1'22.593, 2-й. Под конец сессии пилоты традиционно ускоряются, хотя Renault по-прежнему впереди. Трулли, правда, ошибается на выходе из Roggia, но затем показывает 1'22.083. У Алонсо – 1'22.507. Уэббер же, даже слив большую часть топлива, проходит круг лишь за 1'23.191. Неожиданно быстр Ферстаппен (1'23.999; 6-й).

00–15 Пользуясь выгодным расположением боксов, первым на трассу отправляется да Матта, и хотя длинные прямые итальянской трассы подходят моторам Toyota, вперед выходит Р. Шумахер – 1'22.829. В погоне за ним Монтойя срывает первую "эску", а М. Шумахер глубоко выскакивает на гравий в Parabolica, после чего отправляется в боксы. Колумбиец после короткой паузы все же выходит вперед, заодно устанавливая рекорд уик-энда: 1'21.880. Пока не покидали пит-лейн представители Renault и Minardi, а также Уилсон.

15–30 Впрочем, трое из них вскоре появляются на трассе, хотя и не могут сразу войти в число лидеров. Продолжает тренировку на приведенной в порядок машине и М. Шумахер, показывая второй результат (1'22.572). Лишь оба пилота команды Пола Стардарт по-прежнему не проехали ни одного круга по домашней трассе. Вильнева крутит на выходе из "эски" Roggia, а Уэббер вылетает на гравий на выходе из второго Lesmo, но оба сохраняют контроль над ситуацией и продолжают тренировку. Вновь не удерживаются на асфальте Монтойя – колумбийцу приходится срезать "эску".

30–45 Кьеца и Ферстаппен наконец показываются на трассе, приветствуемые не слишком многочисленными почитателями малень-

кой команды из Фазнцы. Однако молодой датчанин тут же вынужден вернуться в боксы – отказала коробка передач. За три часа тренировок Николасу удалось в общей сложности преодолеть лишь 14 кругов! Р. Шумахер устанавливает новый рекорд первого сектора, но теряет на двух оставшихся и не опережает напарника по итогам всего круга – 1'22.312 (2-й). А вот Райкконен становится новым лидером тренировки, остановив стрелку секундомера на отметке 1'21.704. В спор двух фаворитов сезона не может не вмешаться и третий – результат Михаэля 1'21.152! А вот для Вильнева тренировка уже закончена – на BAR канадца возникли проблемы в электросистеме.

45–60 Ситуация в лидирующей тройке в точности соответствует положению в чемпионате – М. Шумахер впереди, Монтойя вышел на второе место (1'21.556), Райкконен следом. Возвращается в боксы Уилсон – не в порядке двигателя. В последние минуты тренировки ситуация, как обычно, меняется калейдоскопически. В группе лидеров тоже происходят изменения – сначала Райкконен опережает Монтойю (1'21.318) и выходит на второе место, затем их обоих, а также и лидера сессии оставляет не у дел Баррикелло. Бразильцу не хватает совсем чуть-чуть, чтобы разменять рубеж 1'21, – у Рубенса 1'21.001.

11–15 В надежде добиться достойного результата на домашней трассе Физикелла пересаживается в запасную машину, но уступает Монтойе 3.5 с! А вот мастер гонок по оврагам в Монце чувствует себя отлично – да Матта с рекордом первого сектора показывает четвертое время, опередив Райкконена и обе Renault. Френтцен чуть широко выходит из Parabolica, но в целом его результат выглядит очень неплохим. Во всяком случае, выехавший на трассу следом Панис (также на запасной машине) уступает немцу. Проблемы по ходу тренировки не позволили Вильневу отыскать точные квалификационные настройки – Жак лишь 12-й. Инженеры Sauber также не смогли нащупать верные регулировки – Хайдфельд за пределами первого десятка. Следующим по очереди должен был покинуть пит-лейн Ферстаппен, но из-за банального разрыва одного из проводов механикам Minardi не удалось запустить двигатель, и голландец так и не выехал на трассу. Его недавний товарищ по команде Уилсон заканчивает свой круг, но далеко позади Уэббера. Кьеца логично оказывается медленнее всех, а замыкающий квалификацию Баумгартнер уступает своему опытному напарнику всего-то 0.7 с.

ТРЕНИРОВКА. СУББОТА

Небольшая обл. Сухо				Воздух: 16-19 °C			
9.00-11.11				Асфальт: 21-27 °C			
	№	Пилот	ЛК/Всего				+с
1	3	Х.-П. Монтойя	1'21.468/29				
2	1	М. Шумахер	1'21.586/26				0.118
3	4	М. Жене	1'21.928/36				0.460
4	6	К. Райкконен	1'22.091/27				0.623
5	2	Р. Баррикелло	1'22.108/29				0.640
6	5	Д. Култхард	1'22.134/26				0.666
7	20	О. Панис	1'22.321/18				0.853
8	7	Я. Трулли	1'22.333/32				0.865
9	17	Дж. Баттон	1'22.378/37				0.910
10	8	Ф. Алонсо	1'22.399/34				0.931
11	16	Ж. Вильнев	1'22.906/34				1.438
12	21	К. да Матта	1'23.195/29				1.727
13	14	М. Уэббер	1'23.294/39				1.826
14	10	Х.-Х. Френтцен	1'23.461/37				1.993
15	9	Н. Хайдфельд	1'23.846/27				2.378
16	15	Дж. Уилсон	1'23.955/37				2.487
17	11	Дж. Физикелла	1'24.688/27				3.220
18	19	И. Ферстаппен	1'25.749/30				4.281
19	12	З. Баумгартнер	1'25.916/31				4.448
20	18	Н. Кьеза	1'26.160/19				4.692

У ср. поб.: 255.988 км/ч

КВАЛИФИКАЦИЯ. СУББОТА

Солнечно. Сухо				Воздух: 24-25 °С			
14.00-15.01				Асфальт: 35-37 °С			
	№	Пилот	Время		№	Пилот	+с
1	1	М. Шумахер	1'20.963	-			
2	3	Х.-П. Монтойя	1'21.014	0.051			
3	2	Р. Баррикелло	1'21.242	0.279			
4	6	К. Райкконен	1'21.466	0.503			
5	4	М. Жене	1'21.834	0.871			
6	7	Я. Трулли	1'21.944	0.981			
7	17	Дж. Баттон	1'22.301	1.338			
8	5	Д. Култхард	1'22.471	1.508			
9	20	О. Панис	1'22.488	1.525			
10	16	Ж. Вильнев	1'22.717	1.754			
11	14	М. Уэббер	1'22.754	1.791			
12	21	К. да Матта	1'22.914	1.951			
13	11	Дж. Физикелла	1'22.992	2.029			
14	10	Х.-Х. Френтцен	1'23.216	2.253			
15	15	Дж. Уилсон	1'23.484	2.521			
16	9	Н. Хайндфельд	1'23.803	2.840			
17	19	И. Ферстаппен	1'25.078	4.115			
18	12	З. Баумгартнер	1'25.881	4.918			
19	18	Н. Кьеза	1'26.778	5.815			
20	7	Ф. Алонсо	1'40.405	19.442			

У ср. поб.: 257.584 км/ч; рекордные сектора: 25.992, 27.720 (оба — Монтойя), 27.175 (М. Шумахер); V макс.: 362.5 км/ч (М. Шумахер)

ГОНКА. ВОСКРЕСЕНЬЕ

Солнечно. Сухое				Воздух: 25-27 °C			
14.00				Асфальт: 39-42 °C			
№	Пилот	К	Время	ЛК/№	В ср.	№	Пилот
1	1	М. Шумахер	53	1:14'19.838	1'21.833/14	247.585	1
2	3	Х.-П. Монтойя	53	+5.294	1'22.126/31	247.292	2
3	2	Р. Баррикелло	53	+11.835	1'22.197/13	246.930	3
4	6	К. Райкконен	53	+12.834	1'22.032/32	246.875	4
5	4	М. Жене	53	+27.891	1'22.413/12	246.046	5
6	16	Ж. Вильнев	52	+1 круг	1'23.039/13	242.351	6
7	14	М. Уэббер	52	+1 круг	1'23.778/10	241.457	7
8	8	Ф. Алонсо	52	+1 круг	1'23.197/47	241.316	8
9	9	Н. Хайдфельд	52	+1 круг	1'24.225/9	241.208	9
10	11	Дж. Физикелла	52	+1 круг	1'25.133/52	238.725	10
11	12	З. Баумгартнер	51	+2 круга	1'25.549/38	236.323	11
12	18	Н. Кьеза	51	+2 круга	1'26.127/49	234.772	12
13	10	Х.-Х. Френтцен	50	НФ	1'23.518/14	241.611	13
НК 5	Д. Култхард	45	НФ	1'22.427/10	245.495	НК 5	Д. Култхард
НК 20	О. Панис	35	НФ	1'23.303/10	234.620	НК 20	О. Панис
НК 19	И. Ферстаппен	27	НФ	1'25.816/22	220.508	НК 19	И. Ферстаппен
НК 17	Дж. Баттон	24	НФ	1'23.225/13	239.243	НК 17	Дж. Баттон
НК 21	К. да Матта	3	НФ	1'26.148/3	230.092	НК 21	К. да Матта
НК 18	Дж. Уилсон	2	НФ	1'59.265/2	130.551	НК 18	Дж. Уилсон
НК 8	Я. Трулли	0	НФ	—	—	НК 8	Я. Трулли

У ср. лк: 254.849 км/ч; рекордные сектора: нет данных; V макс.: 368.8 км/ч (М. Шумахер)

ЧЕМПИОНАТ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ

Пилот	Очки	Пилот	Очки
1 М. Шумахер	82	13 Х.-Х. Френтцен	7
2 Х.-П. Монтойя	79	14 О. Панис	6
3 К. Райкконен	75	15 Ж. Вильнев	6
4 Р. Шумахер	58	16 М. Жене	4
5 Р. Баррикелло	55	17 Н. Хайдфельд	2
6 Ф. Алонсо	55	18 Р. Ферман	1
7 Д. Култхард	45	19 А. Пиццония	0
8 Я. Трулли	24	20 И. Ферстаппен	0
9 М. Уэббер	17	21 Дж. Уилсон	0
10 Дж. Баттон	12	22 З. Баумгартнер	0
11 Дж. Физикелла	10	23 Н. Кьеза	0
12 К. да Матта	8		

КУБОК КОНСТРУКТОРОВ

Команда	Очки	Команда	Очки
1 Williams	141	6 Jaguar	17
2 Ferrari	137	7 Toyota	14
3 McLaren	120	8 Jordan	11
4 Renault	79	9 Sauber	9
5 BAR	18	10 Minardi	0

РАЗМИНКА. СУББОТА

Солнечно. Сухое				Воздух: 24-25 °C			
13.30-13.45				Асфальт: 34-36 °C			
№		Пилот	ЛК/Всего			+с	
1	2	Р. Баррикелло	1'21.633/4			—	
2	3	Х.-П. Монтойя	1'21.819/5			0.186	
3	17	Дж. Баттон	1'22.462/7			0.829	
4	16	Ж. Вильнев	1'22.472/7			0.839	
5	5	Д. Култхард	1'22.480/5			0.847	
6	6	К. Райкконен	1'22.512/4			0.879	
7	4	М. Жене	1'22.534/4			0.901	
8	7	Я. Трулли	1'22.581/4			0.948	
9	8	Ф. Алонсо	1'22.591/6			0.958	
10	20	О. Панис	1'23.095/5			1.462	
11	11	Дж. Физикелла	1'23.270/7			1.637	
12	14	М. Уэббер	1'23.378/6			1.745	
13	10	Х.-Х. Френтцен	1'23.382/6			1.749	
14	21	К. да Матта	1'23.467/6			1.834	
15	15	Дж. Уилсон	1'23.601/6			1.968	
16	9	Н. Хайдфельд	1'24.157/6			2.524	
17	12	З. Баумгартнер	1'26.363/7			4.730	
18	18	Н. Кьеза	1'27.384/4			5.751	
19	1	М. Шумахер	1'27.906/4			6.273	
20	19	И. Ферстаппен	1'30.800/3			9.167	

У ср. поб.: 255.470 км/ч

00-15 мин. И вновь субботнее утро пелотон начинает не в том составе, в каком завершил пятнич- ный день, — на этот раз замена в Williams. Место так и не оправившегося от послед- ствий недавней аварии Р. Шумахера занял дождавшийся-таки своего часа Жене. Вме- реди пока та же тройка, что и накануне, — пара Ferrari и Монтойя. М. Шумахер дейст- вительный (1'22.323), но вновь цепляет гравийную обочину и отправляется в боксы.

15-30 мин. Монтойя в который уже раз срезает первую "эску", а Михаэль, напротив, еще прибавля- ет — 1'21.992. Баррикелло также улучшает собственный результат (1'22.146), следом два британца — Култхард и Баттон. Монтойя лишь пятый.

30-45 мин. Френтцен теряет управление на входе в первый поворот, и Sauber разворачивает. М. Шумахер продолжает оказывать давле- ние (в том числе и психологическое) на со- перников: 1'21.623. Панис не проехал за 45

минут ни одного быстрого круга — неполад- ки в электросистеме. Жене, напротив, со- вершил больше всех "витков" — 21.

45-60 мин. В Toyota разобрались с техникой, и Панис накручивает по трассе круг за кругом, в один из моментов француз приходится срезать "эску". Впереди же три претендента на титул и прикнувшийся к ним Баррикелло поочередно занимают верхнюю строчку.

60-75 мин. Впрочем, даже у вышедшего временно впе- ред Райкконена результат пока хуже, чем у М. Шумахера в первой части тренировки — 1'22.091. И лишь чуть позже Монтойя удаст- ся новый рекорд дня: 1'21.468.

75-90 мин. Между тем Михаэль и не думает сдаваться, но пока лишь второй (1'21.586). Взрыв дви- гателя на машине Паниса вынуждает судей на 10 минут вывесить красные флаги — трасса залита маслом. За оставшийся отрезок времени Жене показывает третий результат — 1'21.928.

ный результат. Френтцен же вынужден беречь покрышки от быстрого износа, да и баланс его Sauber не идеален — немец вряд ли удержится в первой десятке. Но еще хуже приходится Алонсо, Renault которого из-за сбоя в системе контроля тяги раз- ворачивает в первом же повороте. Молодой испанец будет завт- ра стартовать последним. У Трулли дела складываются получ- шие, но даже новая версия двигателя не позволяет итальянцу опередить Жене. Замыкает группу Уэббер, который, уж и не со- считать в какой раз, теряет в субботу добрый десяток мест по от- ношению к пятничному результату.

16-20 Три четверти часа фамилия Жене красовалась на первой строч- ке мониторов. Испанец гарантировал себе шестую позицию, од- нако поула у него уже точно не будет — Райкконен проходит свой круг за 1'21.446. Да Матта не выдерживает прессинга, допуска- ет несколько ошибок и откатывается назад, а вот тройка лиде- ров уже привыкла к накалу борьбы на последних минутах. М. Шумахер показывает 1'20.963. Инженеры Баррикелло чуть ошиблись с регулировками тормозов, и Рубенс уступает напар- нику. Монтойя же идет по секторам лучше Михаэля, но растрати- вает все преимущество на третьем секторе и уступает лидеру сезона совсем чуть-чуть.

Jordan Физикеллы не успевает вовремя покинуть стар- товое поле из-за сбоя в электросистеме. Команда при- нимает решение начинать гонку не с последнего места, а с пит-лейн, предварительно дозаввазив машину (это можно сделать, лишь когда погаснут стартовые огни).

1 К первому повороту на третье место прорывается Трул- ли, Ярно едва не опередил в Lesmo и Монтойю, но еще до конца круга выбыл из борьбы. Позади у Уилсона на первых же метрах возникают проблемы с КП, и при по- пытке разминуться с еле ползущим Jaguar британца Алонсо налетает сзади на машину Ферстаппена. Renault лишается носового обтекателя и взмывает в воздух, на Minardi прокололо заднее колесо. Обоим при- ходится отправиться в боксы, а невольный виновник этого происшествия вскоре сходит окончательно. Перед Roccia Монтойя атакует М. Шумахера, но немец удержи- вает лидерство. Далее следуют Баррикелло, Райкко- нен, Култхард, Панис, Жене и Вильнев.

2 Жене (7-й) опережает Паниса перед Roccia.

3 Френтцен (15-й) обходит хорошо стартовавших Кьезу и Баумгартнера.

4 Прокор заднего левого колеса перед Parabola выну- ждает закончить борьбу да Матту (12-й).

11 Порядок расположения пилотов не претерпел измене- ний. На плановые пит-стопы первыми отправляются Култхард (5-й; 10.3) и Панис (7-й; 9.3), откатываясь на 11-е и 12-е места соответственно.

13 Также останавливаются Райкконен (4-й; 9.4), Жене (5-й; 9.1), Уэббер (8-й; 9.3), Хайдфельд (9-й) и Кьеза (14-й). Пит-лейн спортсмены покидают седьмым, девятым, 11-м, 13-м и 16-м соответственно.

14 Посещает боксы и Баррикелло (3-й; 8.2), пропуская дво- их соперников.

15 М. Шумахер сворачивает на пит-стоп (8.6) и уступает ли- дерство Монтойе. На второе и четвертое места поднялись представители BAR, однако Баттон также в боксах. Гон- ку он продолжает девятым. Останавливаются и Френт- цен (8.6), опускаясь с шестой на 10-ю позицию, Алонсо (15-й) ошибается в Roccia, машина скачет по "лежащим полицейским", теряя аэродинамические элементы.

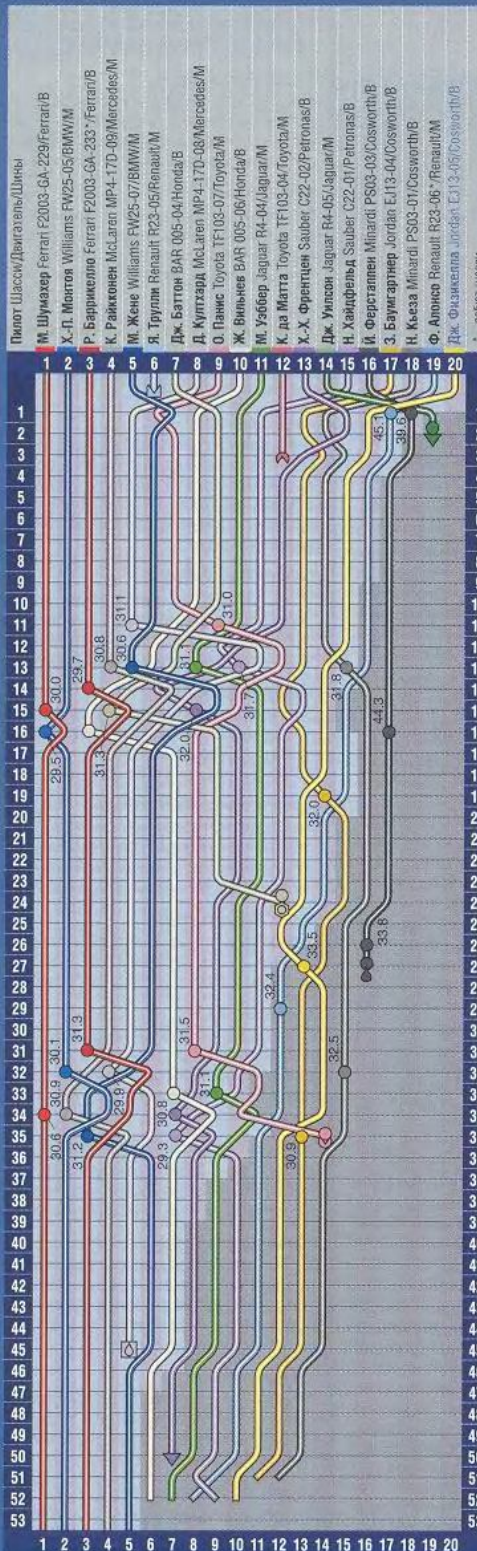
16 Волну дозаввазив завершают Монтойя (1-й; 8.4), Виль- нев (2-й) и замыкающий гонку Ферстаппен (17-й). Хайд- фельд опережает Баумгартнера в борьбе за 12-е место. После первых остановок в группе лидеров ситуация не- изменна, лишь Панис уступил седьмое место Вильне

КВАЛИФИКАЦИЯ 1

1'20.656	Х.-П. Монтойя
1'21.268	М. Шумахер
1'21.966	К. Райкконен
1'22.034	Я. Трулли
1'22.203	Х.-Х. Френтцен
1'22.495	Дж. Баттон
1'22.858	Ж. Вильнев
1'23.609	Дж. Уилсон
1'24.872	З. Баумгартнер
1'21.965	Р. Шумахер
1'26.299	И. Ферстаппен
1'21.966	К. да Матта
1'22.103	Ф. Алонсо
1'22.372	О. Панис
1'22.547	Н. Хайдфельд
1'23.154	Д. Култхард
1'24.179	Дж. Физикелла
1'26.299	Н. Кьеза
1'21.965	И. Ферстаппен

КВАЛИФИКАЦИЯ 2

1'20.963	М. Шумахер
1'21.242	Р. Баррикелло
1'21.834	М. Жене
1'22.301	Дж. Баттон
1'22.488	О. Панис
1'22.754	М. Уэббер
1'22.992	Дж. Физикелла
1'23.484	Дж. Уилсон
1'25.078	И. Ферстаппен
1'26.778	Н. Кьеза
1'21.014	Х.-П. Монтойя
1'21.466	К. Райкконен
1'21.944	Я. Трулли
1'22.471	Д. Култхард
1'22.717	Ж. Вильнев
1'22.914	К. да Матта
1'23.216	Х.-Х. Френтцен
1'23.803	Н. Хайдфельд
1'25.881	З. Баумгартнер
1'40.405	Ф. Алонсо



● — пит-стоп
 ■ — штраф
 ✕ — вылет
 ▲ — двигатель
 ▼ — тормоза
 ◆ — масло
 ⚡ — прокол
 ⚙ — подвеска
 ⚡ — столкновение
 ⚙ — механическое повреждение
 ⚙ — коробка передач
 ⚙ — трансмиссия
 ⚙ — электроника
 ⚙ — топливная система
 ⚙ — гидравлика

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

Примечание:
 1) если пилот посещает боксы ("п"), то отрыв следующего за ним указывается относительно предыдущего.
 Например, если на пит-лейн гошник, 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 гошника от лидера на круг и более

Отрыв от преследователя	Время лидера	Лучший круг	Пилот
1-2	0,7	1'28.148	М. Шумахер
2-3	1,2	1'23.268	Х.-П. Монтойя
3-4	0,3	1'23.558	М. Шумахер
4-5	0,7	1'22.673	М. Шумахер
5-6	0,6	1'22.646	Р. Баррикелло
6-7	0,4	1'22.540	Р. Баррикелло
7-8	0,5	1'22.444	Р. Баррикелло
8-9	0,2	1'22.542	Р. Баррикелло
9-10	0,2	1'22.365	К. Райкконен
10-11	0,6	1'22.126	М. Шумахер
11-12	0,2	1'22.083	М. Шумахер
12-13	1,2	1'22.069	М. Шумахер
13-14	1,2	1'21.866	М. Шумахер
14-15	1,2	1'21.832	М. Шумахер
15-16	1,2	1'26.386	Х.-П. Монтойя
16-17	1,2	1'27.198	Р. Баррикелло
17-18	1,2	1'22.949	М. Шумахер
18-19	1,2	1'22.221	Х.-П. Монтойя
19-20	1,2	1'22.429	Х.-П. Монтойя
20-21	1,2	1'22.711	Х.-П. Монтойя
21-22	1,2	1'22.556	Х.-П. Монтойя
22-23	1,2	1'22.567	Р. Баррикелло
23-24	1,2	1'22.790	Х.-П. Монтойя
24-25	1,2	1'22.808	Х.-П. Монтойя
25-26	1,2	1'22.798	К. Райкконен
26-27	1,2	1'22.609	Х.-П. Монтойя
27-28	1,2	1'22.702	Х.-П. Монтойя
28-29	1,2	1'23.230	К. Райкконен
29-30	1,2	1'22.636	К. Райкконен
30-31	1,2	1'22.126	М. Шумахер
31-32	1,2	1'22.227	Х.-П. Монтойя
32-33	1,2	1'22.323	К. Райкконен
33-34	1,2	1'22.151	М. Шумахер
34-35	1,2	1'26.844	М. Жене
35-36	1,2	1'23.361	Д. Култхард
36-37	1,2	1'23.266	Х.-П. Монтойя
37-38	1,2	1'23.267	М. Жене
38-39	1,2	1'23.128	М. Жене
39-40	1,2	1'23.200	М. Жене
40-41	1,2	1'23.058	М. Шумахер
41-42	1,2	1'22.793	М. Шумахер
42-43	1,2	1'23.042	М. Жене
43-44	1,2	1'23.525	М. Жене
44-45	1,2	1'22.938	М. Жене
45-46	1,2	1'23.216	Р. Баррикелло
46-47	1,2	1'23.290	К. Райкконен
47-48	1,2	1'23.607	Ф. Алонсо
48-49	1,2	1'23.994	М. Жене
49-50	1,2	1'23.036	М. Шумахер
50-51	1,2	1'23.469	К. Райкконен
51-52	1,2	1'23.794	Р. Баррикелло
52-53	1,2	1'23.972	К. Райкконен
53-54	1,2	1'26.290	К. Райкконен
54-55	1,2	1'23.723	1'22.699



ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИЯ ПОСЛЕ СУББОТНЕЙ КВАЛИФИКАЦИИ



Михаэль Шумахер

Давненько я не присутствовал на субботней пресс-конференции, но думаю, что вернулся сюда как раз вовремя. В последних двух гонках нам не слишком везло, и мы были недостаточно конкурентоспособны. Однако команда приложила громадные усилия, чтобы максимально улучшить аэродинамику машины и характеристики мотора, наши партнеры из Bridgestone тоже внесли свою лепту, и результат не замедлил сказаться — вновь полупозиция!

Хуан-Пабло Монтойа

Первые два сектора я прошел прекрасно, но в повороте Ascari столкнулся с очень сильной недостаточной поворачиваемостью и именно здесь потерял время — примерно пару десятых секунд по сравнению с тем результатом, который я мог бы показать, не возникни эта проблема. Вот и сегодня утром я был быстрее, и это дает основание полагать, что завтра наши машины будут на высоте.

Рубенс Баррикелло

В первом повороте я допустил небольшую ошибку и, входя во второй, потерял скорость. Жаль, поскольку, как и всегда в Монце, машина вела себя отлично и была очень быстрой. Перед квалификацией мы немного изменили настройки тормозов, и уж не знаю, разогрелись они до должной температуры или нет, но перед первым поворотом торможение оказалось недостаточно эффективным, я нажал на педаль посильнее и тем самым заблокировал передние колеса.

ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИЯ ПОСЛЕ ГОНКИ



Михаэль Шумахер

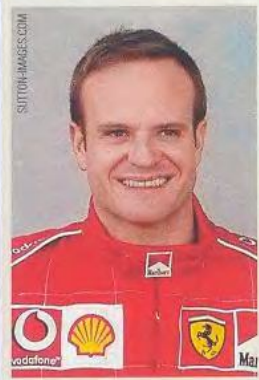
Во-первых, впервые за довольно долгое время мне наконец вновь удалось выиграть гонку. И должен сказать, что это стало возможным благодаря фантастической работе, проделанной за последние дни командой, начиная с ведущих инженеров и заканчивая уборщиками на заводе Ferrari. Вчера я смог хотя бы частично воздать им должное своей полупозицией, а сегодня поистине один из величайших дней в моей карьере! В первом повороте я оказался буквально зажат между соперниками и едва не был вынужден срезать из-за этого "эски". У меня был выбор: либо ехать напрямую, либо все же вписаться в "эску", но далеко не самым идеальным образом. Я предпочел второе, пусть даже и ценой потери позиции, что почти и случилось. Хуан попытался обойти меня снаружи, и в составляющих связку Roggia поворотах мы с ним отчаянно, но честно боролись практически бок о бок, и в конце концов я смог выиграть этот поединок и вновь захватить лидерство, что и привело затем к победе.

Хуан-Пабло Монтойа

Да, неплохо мы поборолось. Михаэль ушел внутрь поворота, я — наружу. Он затормозил немного раньше меня, тем самым предоставив мне возможность для обгона, но на выходе из "эски" я оказался, напротив, в менее выгодном, чем Михаэль, положении и так и не смог его опередить. После первого пит-стопа я поехал быстрее и сумел сократить отставание от лидера, но после второй дозаправки пару раз крепко застрял за круговыми. Сначала это был Френтцен, и если до этого меня от Михаэля отделяло всего около секунды и за круг я отыгрывал по две-три десятых, то тут отставание разом увеличилось до четырех секунд. А затем я уперся в Jordan этого новичка, Баум... как его? — не помню его фамилии, — потерял на этом еще две или три секунды, едва не врезался в него, когда он вдруг почти остановился посреди поворота, и, поняв, что Михаэля мне все равно уже не догнать, решил просто спокойно доехать до финиша.

Рубенс Баррикелло

Я потерял довольно много времени на первом круге из-за Трулли. Он, казалось, был полон решимости обогнать всех скопом, включая даже и Михаэля, и я, чтобы не столкнуться с ним, был вынужден выехать на газон, после чего пришлось защищаться уже от атак Райкконена. Затем в Lesmo у меня появился шанс отвоювать у Ярно свою позицию, но как раз в этот момент он сам бросился обгонять Хуана, и тут его машина неожиданно остановилась. Хуан оказался уже в двух секундах впереди, а на этой трассе, если и удастся сократить отставание, то от силы на две-три десятых за круг, так что догонять его мне пришлось долго. Но тут настало время пит-стопа, второй комплект шин был вовсе не так хорош, как первый, и я потерял темп. Третий же комплект оказался и того хуже, что испортило всю нашу стратегию, и мне уже пришлось защищать свою позицию от Кими. К тому же я тоже застрял позади того же парня, о котором упоминал Хуан, и лишь к концу гонки смог поехать побыстрее.



ГОНКА ГЛАЗАМИ ПИЛОТОВ. ГРАН ПРИ ИТАЛИИ

Кими Райкконен

Полагаю, что сегодня мы сделали все возможное, но были недостаточно быстры, чтобы бороться за призовое место. Я был близок к Рубенсу, но не настолько, чтобы попытаться его обогнать. Теперь я проигрываю в борьбе за титул чемпиона уже семь очков, но впереди еще две гонки, и в них всякое может случиться.

Марк Жене

Это мой лучший результат в Формуле-1, и я очень счастлив. На старте у меня возникла проблема с Ярно Трулли, из-за чего я разом потерял три позиции, но в остальном гонка прошла хорошо, чего и следовало ожидать, выступая на одной из лучших в чемпионате машин. Я постарался не делать ошибок и в результате заработал очки.

Жак Вильнев

Я очень доволен тем, что финишировал сегодня шестым и набрал еще три очка для команды, которая потрудились на славу. Накануне в квалификации мы выступили не так хорошо, как надеялись, но в гонке из машины удалось извлечь максимум, как в плане настроек, так и в плане надежности.

Марк Уэббер

Учитывая, как тяжело нам дались здесь тесты на прошлой неделе и подготовка машин к гонке, я не рассчитывал даже и на эти два очка. К тому же еще в начале гонки я допустил ошибку, забыв включить противобуксовочную систему, из-за чего на выходе из первой "эски" бок о бок с Марком Жене корму моей машины повело в сторону, но затем я все-таки смог запустить систему и войти в ритм, хотя мне и мешала недостаточная поворачиваемость и пугающее поведение резины.

Фернандо Алонсо

Старт с последнего места всегда чреват риском и неудачей, и для меня это обернулось потерей переднего антикрыла: я врезался в машину Йоса, когда он пытался обогнать застрявший на старте Жагуар. На смене носового обтекателя я потерял круг, и затем всю гонку мне оставалось лишь жать на пределе возможностей.

Ник Хайндфельд

В ходе первого пит-стопа мы изменили настройки переднего антикрыла, после чего машина пошла хорошо. Гонка складывалась удачно, но в конце ее я застрял за Баумгартнером, что позволило Алонсо догнать меня, и когда на последнем круге мне пришлось пропускать Жене, Фернандо воспользовался этим и также обошел меня.

Джанкарло Физикелла

На старте прогревочного круга у меня возникли неполадки в электрике, и, чтобы разобраться с этой проблемой, пришлось вернуться в боксы, а заодно и дозаправиться, чтобы затем уже останавливаться лишь один раз. Было довольно непросто управлять тяжелой машиной, но я жал из всех сил и, стартовав последним, в результате финишировал десятым.

Золт Баумгартнер

Я счастлив, что машина проявила надежность и я смог проехать всю дистанцию. Это очень ценный опыт, и я доволен тем, что финишировал одиннадцатым, следом за Джанкарло. Для моей первой полной гонки это, полагаю, хороший результат.

Николас Кьеза

Стратегия, которую мы накануне избрали и которая была нацелена скорее на уверенное поведение в гонке, нежели на наилучший результат в квалификации, оправдала себя. Машиной было легко управлять на протяжении всей дистанции и даже в те моменты, когда приходилось поднажать. Оба пит-стопа тоже прошли отлично, так что в общем я доволен своим выступлением.

Хайнц-Харальд Френтцен

На выходе из "эски" в самом конце гонки я услышал странный шум в области трансмиссии, после чего машина просто потеряла ход. Не знаю, что в ней сломалось, но до этого момента она шла хорошо и позволила мне провести гонку очень достойно.

Дэвид Култхард

Я довольно беззаботно ехал, занимая пятую позицию, пока в моторе не появились какие-то шумы, после чего мой темп упал, что позволило Марку Жене догнать меня. Затем вдруг мотор заглох, и я остановился. Вообще же в течение всей гонки из-за большой излишней поворачиваемости мне было трудно атаковать в поворотах, и регулировки антикрыла в ходе пит-стопов ничего не дали.

Оливье Панис

Я прекрасно стартовал и по ходу первого круга уже продвинулся на шестую позицию. Меня преследовал Марк Жене, но я продолжал уверенно ехать в очковой зоне. И все шло хорошо, пока вскоре после второго пит-стопа не провалилась "в пол" педаль тормоза, и я вынужден был свернуть в боксы.

Йос Ферстаппен

Я сожалею, что машина Алонсо пострадала, когда он врезался в меня на старте. У меня не было намерения блокировать его, поскольку он борется за одно из верхних мест в личном зачете чемпионата, но впереди меня заглох Жагуар, и Фернандо, вероятно, этого со своей позиции просто не видел. Увы, таковы автогонки. Мне же пришлось сойти из-за утечки масла из мотора: оно брызгало на задние колеса и продолжать гонку значило бы подвергать опасности и себя самого, и других гонщиков.

Дженсон Баттон

Еще в начале гонки у машины пропала вторая передача, так что мне оставалось довольствоваться первой. Тем не менее я ехал неплохо и мог удерживаться впереди Паниса и Френтцена, но затем последовательно пропали первая, шестая и седьмая передачи. Очень жаль, поскольку я, как и Жак, вполне мог заработать сегодня очки.

Кристиано да Матта

Я не слишком удачно стартовал, но потом вернул свою позицию, и все было нормально, однако неожиданно я ощутил сильную вибрацию позад, и машина на прямой стала терять управление. Скорее всего, я проколол колесо, наехав на углеволоконный осколок, оставшийся на трассе после столкновения на старте.

Джастин Уилсон

В ходе прогревочного круга у меня возникли проблемы с включением первой передачи. Времени на то, чтобы, связавшись с инженерами в боксах, попытаться решить эту проблему, у меня не было, и не оставалось ничего другого, как стартовать со второй. Но, поскольку в Монце мы используем длинные передачи, я не смог даже тронуться с места.

Ярно Трулли

Я отлично стартовал и в первых нескольких поворотах боролся с Михаэлем и Хуаном-Пабло, но во втором повороте Lesmo я почувствовал, что отказал гидросистема руля, после чего заглох мотор. Жаль, потому что в целом машина сегодня была хороша.

III ГРАН ПРИ
США

Мокрое дело

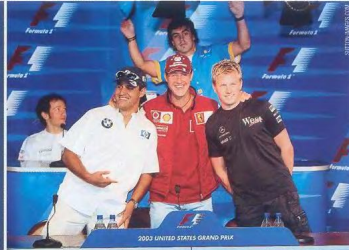
Интрига – это пьеса, в которой главная роль отводится суфлеру.
Эдвард Северус

“Однорукий бандит” тренирует Михаэля Шумахера

Поездки в Индиану обожает почти все население “большого цирка”: от пилотов до журналистов. Одних Америка привлекает атмосферой свободы и вседозволенности, других – бесконечными шумными вечеринками, третьих же – как Михаэля Шумахера – своей удаленностью от мира Ф-1. На этот раз пока еще пятикратный чемпион мира покатался в Штаты аж за неделю до гонки. По приглашению известного в Америке шоу-продюсера Гая Лалиберте чета Шумахеров отправилась на открытие нового шоу в Лас-Вегас, где провела пару незабываемых дней. Незабываемыми они стали прежде всего потому, что Михаэль, едва ли не впервые за последние десять лет, смог почувствовать себя не звездой вселенского масштаба, а обычным человеком. Как оказалось, американцы абсолютно не знают в лицо лучшего гонщика планеты. “Даже в не самом дешевой опеле Лас-Вегаса, где мы жили, меня никто не узнавал”, – искренне удивлялся Шуми. Почувствовав давно забытую свободу, он даже отважился заглянуть в казино, чего в Европе предпочитает не делать, опасаясь вездесущих папарацци. Правда, в игорном доме, по собственному признанию Михаэля, его опознала парочка туристов, но это не помешало чемпиону поослазаться в уединенном “одноруком бандите”. Об итогах финансовых разборок с автоматом Шумахер по приезде в Индианаполис скромно умолчал, зато заявил, что приобрел в казино бесценный опыт. Как потом выяснилось, опыт этот заключался в том, что в Лас-Вегасе Михаэль ухватил за хвост удачу, которая оказалась столь щедра, что едва не позволила немцу покинуть страну ищейкам в ранге шестикратного чемпиона мира. Хотя изначально большинство специалистов склонилось во мнение, что, в отличие от “Сузуки”, где, судя по опыту гонки в Сильверстоуне (британский автодром по своим характеристикам сильно смахивает на японский), преимущество будет на стороне Ferrari, трасса в Индианаполисе гораздо больше подходит как раз Williams и McLaren.

Своим характером автодром Формулы-1, построенный три года назад внутри кольца “старой кирпичницы”, весьма напоминает противоречивый по нраву старый “Хоккенхаймринг”. Гигантская прямая бонинга, на которой гонщики идут, утопив педаль “газа” в пол, целых 23 секунды, соседствует с медленной внутренней секцией, покрытие которой к тому же куда менее абразивное, нежели на овале. – а значит, при малейшем уменьшении угла атаки антикрыльев машина начинает сильно скользить в поворотах. В этом же сезоне ситуация усугубилась еще больше. Прежде мы поступали просто: увеличивали прижимную силу для квалификации, чтобы наш пилот мог уверенно пройти зачетный круг, и уменьшали ее для гонки, дабы его не обгоняли на прямой, – признался технический директор Jordan Гари Андерсон. – Теперь возможности перенастраивать машину перед гонкой у нас

От предпоследнего этапа чемпионата в американском Индианаполисе на самой знаменитой гоночной трассе мира ожидали предельного обострения борьбы за чемпионский титул. И поначалу казалось, Гран При США полностью оправдывает надежды поклонников “королевских гонок”. Если бы три претендента на корону закончили гонку на тех же позициях, что они заработали в квалификации, мы бы получили потрясающий финал сезона: перед последним этапом на “Сузуке” Райкконен опережал бы Шумахера и Монтою всего на одно очко. Но, как говорится, человек предполагает, а Бог располагает. Короткий дождь, который небеса обрушили на столицу Индианы в самый разгар гонки, смешал “королеву автоспорта” все карты, и интрига самого увлекательного сезона последнего десятилетия лопнула за считанные секунды как мыльный пузырь.



“ДОЖДЕВЫЕ ШИНЫ BRIDGESTONE ВЕЛИКОЛЕПНЫ! СЕГОДНЯ МЫ НАКОНЕЦ ИСПОЛЬЗОВАЛИ НАШ ДЖОКЕР, КОТОРЫЙ ДАВНО ЖДАЛ СВОЕГО ЧАСА”
Михаэль Шумахер





В пятницу судьям пришлось на двадцать минут прервать тренировки после того, как взорвавшийся мотор Jordan Физикеллы залил бензин маслом, а вскоре после возобновления заездов над трассой начал накрапывать дождь



В сырую погоду заезды американских гоночных серий на овалах не проводятся, так что в пятницу и воскресенье зрители на трибунах IMS получили уникальную возможность увидеть дождевые гонки на самом знаменитом треке планеты



Из-за дождя у команд, не участвовавших в тестах, практически не осталось времени для настроек машин на трассе, поэтому в боксах работа не затихала до ночи

После блестящего начала уик-энда ошибка Трулли на разминке фактически перечеркнула все надежды итальянца на удачный исход квалификации



нет, придется искать компромисс. Думаю, почти все выберут меньшую прижимную силу, чтобы не проигрывать в гонке. Но это может привести к ошибкам в квалификации". Так оно, в общем-то, и получилось, разве что времени на эксперименты у команд практически не оказалось.

Новый импульс

Мало того, что из-за отсутствия тестов на "Индианаполис Мотор Спидвей" команды каждый раз испытывают острый дефицит времени на настройке своих машин, на этот раз перед гонкой на Индиану обрушились еще и погодные катаклизмы. И хотя к началу гоночного уик-энда буйства стихии почти утихли, в пятницу над трассой то и дело начинался дождь. Так что команды, участвовавшие в утренних тестах, получили огромное преимущество, поскольку лишь эта сессия прошла полностью "посухо". Не удивительно, что вплоть до итоговой квалификации тон на трассе задавал Трулли на Renault. За итальянцем остались четыре из пяти первых сессий, включая и пятничную квалификацию, в то время как команды трех претендентов на титул мучились с настройками своих машин, да с подачи журналистов ломали копыта вокруг пресловутой командной тактики. Причем порой эти заочные перепалки выглядели весьма забавно.

После того как на пресс-конференции в Монце руководители трех лидирующих команд недвусмысленно заявили, что, несмотря на туманный запрет в правилах, не намерены отказываться от командной тактики в борьбе за титул, Макс Мосли выступил с обращением, в котором от лица FIA предупредил смутьянов, что все подобные эпизоды будут подробнейшим образом разбираться судьями Гран При и строжайше пресекаться. Однако, судя по некоторым заявлениям, озвученным уже в Индианаполисе, боссы команд просто посмеялись над Максом. "Вторые пилоты, конечно, не должны вмешиваться в борьбу претендентов, но мы будем выглядеть полными идиотами, если Ральф помешает Хуану выиграть титул. Естественно, если перед финишем Ральф окажется впереди Монтои, он не будет давить на тормоз перед главной трибуной, но, уверен, где-нибудь на задней прямой Хуан-Пабло сумеет его пройти", — откровенно заявил Фрэнк Уильямс. "В борьбе за титул все средства хороши", — заочно поддержал своего соперника Жан Тодт. И только Рон Деннис благоразумно предпочел уклониться от обсуждения столь щекотливой темы. Впрочем, главной бомбой стало заявление Берни Экклстуна. Неожиданно для всех вице-президент FIA встал на сторону команд, прозрачно намекнув, что не видит ничего предосудительного в командной тактике на заключительной стадии чемпионата, когда борьба за титул достигла своего апогея. Причем, это уже не первый случай, когда Берни играет в "доброго следователя" и критикует решения федерации. А вот гонщики, и в первую очередь попавший в весьма двусмысленное положение Ральф Шумахер, напротив, заявили, что постараются избежать вмешательства в схватку за чемпионство. Алонсо же, не связанный ни братскими, ни командными обязательствами, высказался весьма остроумно: "Лучший способ не влезать в борьбу претендентов на титул — финишировать впереди них". Однако повторить блестящую венгерскую гонку испанцу на этот раз не удалось.

На протяжении полутора дней мучившийся с постоянной недостаточной поворачиваемостью Нандо находился в густой тени своего партнера по команде, пока на субботней разминке Трулли неожиданно сам не испортил себе столь блестяще начавшийся уик-энд. В самом начале сессии машину итальянца занесло, она пропахала гравийную зону безопасности и слегка приложилась к отбой-



нику. Удар получился несильным, но, как заметили в Renault, причинил значительные разрушения. В итоге всю квалификацию, благо Ярно должен был уйти на свой быстрый круг последним, во французской команде восстанавливали его машину, но больших дивидендов это не принесло. На своем быстром круге Трулли явно перенервничал, наделал массу ошибок и в результате так и не смог подняться выше десятого места. Героем же квалификации на этот раз стал Оливье Панис. Великолепный мотор Toyota позволил на протяжении 14 минут возглавлявшему протокол французу расположиться в итоге на третьей позиции.

А вот в стане трех топ-команд творилось бог знает что. Не удивил только Култхард, к провалам которого в пaddock стали уже привыкать. Райкконен, которого после весьма бледных тренировок многие списали со счетов, довольно неожиданно завоевал свою вторую пол-позицию в сезоне. Также с положительной стороны зарекомендовал себя показавший второе время Баррикелло. А вот четвертая и пятая позиции Williams, получивших перед этой гонкой новую модификацию мотора BMW, и уж тем более седьмое место Михаэля – откровенно разочаровали. Причем, если относительную неудачу только что восстановившегося после аварии в Монце Ральфа еще можно понять, то провала опростовослившегося перед тысячами собравшихся в Индианаполисе колумбийских болельщиков Монтой, от которого в команде ждали как минимум старта с первой линии, и особенно краха пятикратного чемпиона мира абсолютно никто не ожидал. «Странная квалификация, я даже не понял, в чем причина столь слабого результата, – вылезая из кокпита, Михаэль выглядел почти столь же подавленным, как и месяц назад в Венгрии, где он уступил конкурентам по всем статьям. – Особых ошибок я не допускал, но машина постоянно скользила в поворотах, ей явно не хватало сцепления. Меня, правда, немного успокаивает тот факт, что моя стартовая позиция находится на чистой, прикатанной стороне трассы, а также что мой главный соперник в чемпионате стартует всего на три позиции впереди. Это не такой уж большой отрыв, мне вполне по силам его одолеть. Куда больше меня волнует Кими: он стартует с поула, далеко впереди, и это может придать новый импульс гонке за титул».

Суббота началась для Михаэля хуже некуда: утром, едва покинув боксы, его Ferrari остановилась из-за отказа топливной системы

Сломанный носовой обтекатель – лишь малая толика тех разрушений, которым подвергся Renault Трулли после аварии на разминке



Тысячи собравшихся на трибунах IMS колумбийских болельщиков ждали от Монтой как минимум старта с первого ряда, но Хуан так и не смог оправдать их надежд



А вот Кими Райкконену итоговая квалификация удалась как нельзя лучше: финн выиграл свой второй пол в карьере, чем, как тогда казалось, заметно укрепил свои позиции в борьбе за титул



ГРАН ПРИ США

Одно слово

Когда после пятничной квалификации Уилсона попросили прокомментировать ход гоночного ужаса, британец был весьма остроумен: "Всего одно слово, — отвечал Джастин, — дождь". Пожалуй, если бы англичанин попросили описать ход воскресной гонки, он мог бы сказать то же самое. Дождь, обрушившийся на Индианаполис в самый разгар Гран При, стал главной интригой и главным действующим лицом американского этапа, а может — и всего чемпионата.

Трени начали собираться над автодромом с самого утра. Старт гонки прошел уже при довольно сумрачном небе, но все еще сухом асфальте, и при этом представлял собой довольно необычное зрелище.

Как и предсказывал Михаэль Шумахер, пилоты, стартовавшие с левой, прикатанной стороны трассы, по которой проходит траектория, получили гигантское преимущество, и уже на первых метрах дистанции пятикратный чемпион мира стрелой пронесся мимо находившегося первоначально на три позиции впереди Монтой. Более того, на выходе из первого поворота во главе пелотона оказалось сразу четыре пилота, стартовавших с нечетных мест стартовой решетки, а стоявшие справа Баррикелло, Култхард, Монтаня и Алонсо лишь с огромным трудом смогли пристроиться следом. Разум растерявшийся все еще преимущество перед лидером чемпионата колумбийец тут же бросился в атаку на служившего теперь прослойкой между ним и Михаэлем Баррикелло, уже в начале второго круга уступившего позицию Култхарду. Понимая, что подгоняемый командой Рубиньо вряд ли сдастся без боя, в начале третьего круга Хуан решился на весьма рискованный маневр, ставший почти точной копией его атаки на Михаэля Шумахера в Норбурге. Рубенс, как и Шумахер в Германии, перекрыл внутреннюю траекторию, но Монтой смело бросился атаковать по внешней траектории. Вся разница была в том, что теперь вместо "лилийки" перед Williams и Ferrari была "зюка" первого поворота, и это предопределило исход борьбы. Хотя Рубенс потом утверждал, что оставил Хуану достаточно пространства внутри поворота, Williams чуть подтолкнул своим передним колесом заднее колесо машины бразильца, чего вполне хватило, чтобы Ferrari, развернувшись задом наперед, сползла на полосу безопасности и увязла в гравии. Монтой потерял на этом несколько драгоценных секунд и пропустил вперед обе Renault, но машина осталась цела. И, поскольку на втором месте в тот момент шел, сдерживая Шумахера, потенциально более медленный Панис, у колумбийца еще оставалась надежда достать чемпиона. На пятом круге немец все-таки прошел на главной прямой француз, но одновременно дождь, первые капли которого

Начавшийся посреди гонки дождь полностью смывал карты в копоне "королевы автопорта": на мокрой трассе все козыри оказались в руках команд, использующих резину Bridgestone и, вчерашние середнячки из BAR и Sauber вышли на первый план, легко обставив лидеров лагеря Michelin

На первых метрах дистанции (внизу слева) пилоты, стартовавшие с левой, прикатанной стороны трассы, получили огромное преимущество, и четверо из них возглавили гонку

"Я оставил Монтой достаточно места в первом повороте, но он допустил ошибку, наехав левой колесом на влажный бордюр. Из-за этого Williams заскользнула в мою сторону и развернула меня поперек трассы", — прокомментировал свой инцидент с колумбийцем разстроенный Рубенс Баррикелло



"Я СДЕЛАЛ ВСЕ, ЧТО МОГ, НО НЕБЕСА БЫЛИ ПРОТИВ НАС. ДОЖДЬ РЕШИЛ СУДЬБУ ГОНКИ В ПОЛЬЗУ FERRARI"

Кими Райкконен



Дэвид Култхард продемонстрировал в Индианаполисе весьма необычную стратегию, решив даже в разгар дождя остаться на псевдо-сликах. В итоге несколько раз его McLaren отправлялся в путешествие по обочинам, когда же дождь стих, мучения откатившегося далеко назад шотландца прекратил отказ коробки передач

го упали на трассу еще в конце второго круга, заметно ускорились, и в Индиане начался первый акт водной драмы, фактически решившей в итоге судьбу чемпионата.

Первое действие осталось за Райкконеном и Монтой. Пока дождь шел более-менее слабый и пилоты еще могли оставаться на трассе на псевдо-слике, гонщики Michelin выигрывали у Михаэля, чья Ferrari была "обута" в Bridgestone, по 1,5-2 секунды на круге. В итоге в какой-то момент Монтой даже выбрался на второе, вслед за Райкконеном, место, а чемпион откатился на шестое. Затем, как раз к первой волне дождя, дождь практически стих, результаты выровнялись, а главное, практически все пилоты, заехав на пит-стоппы, "переобулись" в псевдо-слик. Однако небеса словно только этого и ждали. Когда на 20-м круге Михаэль последним из лидеров завернул на пит-лейн, на Индианаполисе обрушился уже настоящий ливень. В принципе в Ferrari еще могли успеть



“ОБИДНО ТАКИМ ДУРАЦКИМ ОБРАЗОМ ЛИШИТЬСЯ ШАНСОВ НА ТИТУЛ”

Хуан-Пабло Монтоя

среагировать и сразу поставить Шумахеру “микст”, но Браун и К° предпочли не рисковать и не создавать суматоху в боксах, а кругом позже вновь позвать немца на смену шин. В другой ситуации эта ошибка могла бы обойтись Михаэлю очень дорого, но в данном случае она уже ничего не решала. На “миксте” машины, “обутые” в Bridgestone, имели просто подавляющее преимущество над автомобилями Michelin, которые один за другим стали откатываться все дальше и дальше. Монтоя, который сразу после возобновления дождя был наказан судьями за столкновение с Баррикелло проездом по пит-лейн и вынужден был еще целый круг “плыть” по трассе на псевдо-сликах, даже сменив шины на “микст”, уступал Михаэлю в лучшем случае по три-четыре секунды и вскоре проигрывал своему основному сопернику в чемпионате целый круг. Ральф на первых же ливневых кругах вылетел с трассы. Култхард, надеясь, что дождь кончится, рискнул и вообще остался на “сухой” резине, но в итоге также прогорел. Единственные из пилотов Michelin, кто мог более или менее поддерживать темп, заданный Шуми, были Трулли, Алонсо и Райкконен, уступавшие чемпиону мира “всего” по паре секунд на круге. В итоге, когда к последней трети дистанции дождь понемногу затих и водяная пыль осела на асфальт, во главе пелотона обнаружили сразу три представителя Bridgestone (Шумахер, Френтцен и Хайдфельд, при том что долгое время лидировавший Баттон к тому моменту уже покинул гонку из-за взрыва мотора) и лишь один пилот Michelin.

На оставшейся, сухой части дистанции Райкконен сделал все, что было в его силах: обогнав Хайдфельда и Френтцена, финн выбрался на второе место, но достать Шумахера уже не смог. Единственное, чего ему удалось в итоге добиться, так это сохранить перед последней гонкой сезона призрачные шансы на титул. Монтоя же не сумел сделать даже этого. Шестое место Хуана в Штатах означало, что перед заключительной гонкой сезона его отставание от Михаэля выросло до десяти очков, что при одной-единственной победе колумбийца (против шести у немца) лишило Монтою даже теоретических надежд на чемпионство. Так, обрушив на столицу Индианы потоки воды, “небесная канцелярия” за полчаса почти начисто смыла с горячего американского асфальта шансы двух претендентов на титул, а вместе с ними фактически убила за гонку до финиша и главную интригу этого фантастического чемпионата. Хорошего – понемногу!

Владимир Маккавеев

Перед стартом многие ожидали, что Шумахер и Монтоя будут бороться колесо в колесо. Но погода превратила их схватку в избивание младенцев: уже на середине дистанции Шуми обогнал Хуана на круг

Отказ мотора положил конец весьма уверенной гонке Алонсо – одного из немногих представителей Michelin, кто на сырой трассе мог более или менее на равных бороться с машинами Bridgestone

Как и Шумахер, Френтцен провел блестящую гонку и по праву поднялся на пьедестал, на котором он в последний раз стоял здесь же в Штатах ровно три года назад

Юбилейная – 70-я – победа Михаэля Шумахера в Ф-1 оказалась одной из самых важных в карьере немца. Благодаря ей Шуми отправился в Японию в ранге безоговорочного фаворита





ГРАН ПРИ США

United States Grand Prix

26/09–28/09

Автодром "Индианаполис" Мотор Спидвей", Индианаполис

Количество кругов73
Длина круга4,192 км
Общая длина306,016 км
Финиш/старт0,000 км
Старт гонки (Москва)22:00
РасположениеИндианаполис
www.usgpindy.com

На этом Гран При...

...Дженсон Баттон впервые в своей карьере лидировал в Гран При Формулы-1. Всего же в нынешнем сезоне хоть раз гонку возглавляли уже 13 пилотов. Лишь пятерым из них не удавалось победить.

Внутрикомандные противоборства в квалификации

М. Шумахер	10:5	Р. Баррикелло
Х.-П. Монтойя	5:9	Р. Шумахер
Д. Култхард	5:10	К. Райкконен
Я. Трулли	9:6	Ф. Алонсо
Н. Хайдфельд	8:7	Х.-Х. Френтцен
Дж. Физикелла	12:1	Р. Ферман
М. Уэббер	4:0	Дж. Уилсон
Ж. Вильнев	7:8	Дж. Баттон
Н. Кьеца	0:4	Й. Ферстаппен
К. да Матта	2:13	О. Панис

15



- V – место замера скорости
- 20 – место вылета с трассы машины № 20
- 20 – место схода с трассы машины № 20

Победитель 2002 г.Рубенс Баррикелло/Ferrari F2002: 1:31'07.934
Рекорд круга в квалификации1'10.790 (2002 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F2002)
Рекорд круга в гонке1'12.738 (2002 г., Рубенс Баррикелло/Ferrari F2002)

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

ТЕСТЫ. ПЯТНИЦА

Облачно. Сухо		Воздух: 10–14 °C	
8.30–10.30		Асфальт: 10–17 °C	
№	Пилот	ЛК/Всего	+с
1	Я. Трулли	1'10.986/43	
2	Ф. Алонсо	1'10.987/50	0.001
3	А. Мак-Нис	1'11.253/47	0.267
4	М. Уэббер	1'11.586/49	0.600
5	Дж. Уилсон	1'12.142/55	1.156
6	Дж. Физикелла	1'12.263/17	1.277
7	Р. Ферман	1'12.762/46	1.776
8	Дж. Бруни	1'13.129/33	2.143
9	Й. Ферстаппен	1'13.198/23	2.210
10	Н. Кьеца	1'13.655/39	2.669
11	Б. Вирдхайм	1'13.678/44	2.692

У ср. поб.: 212.594 км/ч

V ср. поб.: 212.594 км/ч

ТРЕНИРОВКА. ПЯТНИЦА

Обл.-дождь. Сухо-сыро		Воздух: 14-16 °С	
11.00-12.19		Асфальт: 13-18 °С	
№	Пилот	ЛК/Всего	+С
1	Я. Трулли	1'11.153/18	-
2	Р. Шумахер	1'11.339/22	0.186
3	О. Панис	1'11.388/20	0.235
4	Р. Баррикелло	1'11.499/22	0.346
5	М. Шумахер	1'11.656/22	0.503
6	Ф. Алонсо	1'11.692/24	0.539
7	М. Уэббер	1'11.794/21	0.641
8	Х.-П. Монтойя	1'11.842/19	0.689
9	К. Райкконен	1'11.876/26	0.723
10	Д. Култхард	1'11.967/27	0.814
11	К. да Матта	1'12.084/23	0.931
12	Дж. Баттон	1'12.331/28	1.178
13	Дж. Уилсон	1'12.387/18	1.234
14	Ж. Вильнев	1'12.656/29	1.503
15	Дж. Физикелла	1'12.849/8	1.696
16	Р. Ферман	1'13.167/19	2.014
17	Н. Кьеца	1'13.537/19	2.384
18	Н. Хайдфельд	1'13.601/20	2.448
19	Х.-Х. Френтцен	1'13.881/22	2.728
20	Й. Ферстаппен	1'18.255/15	7.102

V ср. поб.: 212.095 км/ч

КВАЛИФИКАЦИЯ. ПЯТНИЦА

Обл.-дождь. Сухо-сыро		Воздух: 14-18 °С		
14.00-15.00		Асфальт: 13-20 °С		
№	Пилот	П	Время	+с
1	Я. Трулли	8	1'09.566	-
2	Р. Баррикелло	5	1'09.935	0.269
3	М. Уэббер	9	1'10.081	0.515
4	Р. Шумахер	4	1'10.222	0.656
5	Х.-П. Монтойя	2	1'10.372	0.806
6	Д. Култхард	7	1'10.450	0.884
7	Ф. Алонсо	6	1'10.558	0.990
8	М. Шумахер	1	1'10.736	1.170
9	К. Райкконен	3	1'10.756	1.190
10	Дж. Баттон	10	1'11.847	2.281
11	К. да Матта	12	1'11.949	2.383
12	Дж. Физикелла	11	1'12.227	2.661
13	Х.-Х. Френтцен	13	1'13.541	3.975
14	О. Панис	14	1'17.666	8.100
15	Н. Хайдфельд	16	1'17.768	8.202
16	Ж. Вильнев	15	1'18.547	8.981
17	Р. Ферман	17	1'19.383	9.817
18	Дж. Уилсон	19	1'19.491	9.925
19	Н. Кьеца	20	1'21.973	12.407
20	Й. Ферстаппен	18	-	-

V ср. поб.: 216.933 км/ч; рекордные сектора: 21.617, 28.251 (оба – Трулли), 19.477 (Баррикелло); V макс.: 353.9 км/ч (Р. Шумахер)

00–30 мин. Нет в мире Ф-1 ничего более непостоянного, чем состав участников пятничных тестов. Хотя у каждой из команд уже успел сформироваться собственный стиль участия в этих заездах. Так, тройка пилотов Renault работает не только на грядущую гонку, но и на более далекую перспективу – в этот раз Алонсо, Трулли и Мак-Ниш испытывают покрышки с прицепом на ГП Японии.

30–60 мин. Jaguar остается единственной командой, так и не использовавшей на тестах третьего гонщика. Тем временем Мак-Ниш проходит круг за 1'11.253, что уже на 1.5 с быстрее рекорда трассы в гонке (Баррикелло, 1'12.738). На Jordan Физикеллы проблемы с системой охлаждения КП – итальянец в боксах. Там же и Уилсон – механики меняют усилитель руля и силовой агрегат.

60–90 мин. Jordan продолжает "катать" молодых спортсменов, пополняя бюджет, – в Америке это швед Вирдхайм. Похвастать высоким результатом на незнакомой трассе ему пока не удается. Трулли выкачивает на траву в первом повороте. Как оказалось, он наехал на резиновый уплотнитель, выбившийся из щели в асфальте. Заезды прерывают, а резину удаляет судья совковой лопатой. Останавливается Ферстаппен – проблемы с подачей топлива.

90–120 мин. За Minardi вновь выступает Бруни – именно его результат оказывается лучшим среди троицы пилотов команды из Фазенцы. Впереди же Трулли и Алонсо проходят круг практически с одним временем – Ярно быстрее всего на 0.001 с! Причем до абсолютного рекорда трассы (1'10.790) итальянец не дотянул совсем чуть-чуть.

00–15 мин. С первых минут тренировки пилоты почти сразу показывают время, очень близкое к лучшим результатам тестов. У Р. Шумахера, вернувшегося в строй после проблем со здоровьем во время Гран При Италии, 1'11.716. Гонщика Williams почти тут же на неуловимые 0.004 с опережает Алонсо (в отличие от прошлых гонок, Фернандо на этот раз не стал долго сидеть в боксах, хотя Трулли на трассу совершенно не торопится), а у Баррикелло третий результат – 1'11.741.

15–30 мин. Становится понятно, что в этот раз борьба пойдет даже не за десятые, а за сотые доли секунды – Р. Шумахер вновь выходит вперед, улучшив собственное время всего-то на 0.015 с! Старший брат гонщика Williams еще чуть-чуть сбрасывает с этого результата – у Михаэля 1'11.656. В последнем повороте взрывается мотор на Jordan Физикеллы. Весь профилированный вираж легендарной трассы залит маслом, и, чтобы привести покрытие в порядок, тренировку приходится остановить почти на 20 мин. На трассе к этому моменту так и не показались Трулли и Ферстаппен, а хуже всего дела пока обстоят у представителей Sauber – немецкие гонщики лишь 16-й и 17-й. После возобновления заездов на трассе наконец появляется Трулли и сразу же проходит круг за 1'11.153. Прибавляют и остальные – над "ста-

рой кирпичницей" собираются тучи, и гонщики уже не ждут последних минут, чтобы слить излишки топлива. Р. Шумахер, Панис и Баррикелло один за другим улучшают результат Михаэля, но ни один из них не в состоянии опередить Ярно.

30–45 мин. Уилсона крутит в восьмом повороте, но Jaguar после краткого пребывания на траве вновь оказывается на асфальте, и австралиец продолжает тренировку. Начинает накрапывать дождь, что тут же провоцирует ошибки и других пилотов. Williams Ральфа крутит в том же восьмом повороте, а Ферман увязает в гравии на выходе из десятого, ставя таким образом точку в этой сессии для Jordan.

45–60 мин. Тем временем дождь усиливается, и хотя пилоты по-прежнему на трассе, "переобувшись" в подходящие покрышки, результаты, конечно же, много хуже "сухих". Несмотря на то что на заключительных минутах сессии погода вновь изменилась – дождик стих, и трасса начала подсыхать, – лишь Ферстаппену удается улучшить собственный результат. Но опытный голландец так и остался последним, уступив Трулли более семи секунд. Итальянец же выиграл вторую сессию подряд, правда, из-за проделок погоды так и не смог превзойти по ходу тренировки собственный результат, показанный на утренних тестах.

11–15 За время паузы дождь только усилился – Физикелла заканчивает свой круг уже в брызгах, и в сочетании с установленным на его Jordan новым и менее мощным двигателем это приносит невысокий результат. Да Матта покидает боксы, едва на въезде с пит-лейн загорается зеленый сигнал, и успевает опередить итальянца. Спешит и Френтцен, но скорости неумолимо падают – слики уже не справляются на втором и особенно третьем секторах. Но лишь с выездом Паниса дождь обретает настоящую силу – француз разом отстает на четыре секунды. Вильнев уступает еще секунду – BAR канадец уже "обут" в "промежуточные" покрышки.

16–20 Еще один перерыв – и Хайдфельду удается опередить Вильнева, так как механики успели чуть изменить регулировки "под дождь" и "переобули" Sauber молодого немца в дождевые шины. Ферман уступает лучшему времени уже почти десять секунд. Еще медленнее Уилсон, а Ферстаппен и вовсе вынужден припарковать машину на обочине еще до начала быстрого круга – неполадки в электросистеме. Его товарищу по команде до этого не приходилось пилотировать машину Формулы-1 под дождем, поэтому Кьеца уступает Трулли более 12 секунд. Таким образом, Ярно выигрывает в пятницу все сессии, в которых участвует.

ТРЕНИРОВКА. СУББОТА

Перем. обл. Сыро-сухо Воздух: 13-17 °C
8.00-10.02 Асфальт: 14-23 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+с
1	Р. Баррикелло	1'11.12/32	0.012
2	Я. Трулли	1'11.124/29	0.012
3	М. Шумахер	1'11.139/31	0.027
4	Х.-П. Монтойя	1'11.232/32	0.120
5	Д. Култхард	1'11.355/21	0.243
6	К. Райкконен	1'11.493/23	0.381
7	О. Панис	1'11.758/31	0.648
8	М. Уэббер	1'11.800/41	0.686
9	Р. Шумахер	1'12.060/26	0.948
10	Ф. Алонсо	1'12.135/24	1.023
11	Дж. Баттон	1'12.186/29	1.074
12	Н. Хайдфельд	1'12.380/28	1.268
13	К. да Матта	1'12.671/32	1.559
14	Х.-Х. Френтцен	1'12.680/24	1.568
15	Ж. Вильнев	1'12.931/26	1.819
16	Дж. Уилсон	1'13.275/35	2.163
17	Дж. Физикелла	1'13.458/19	2.346
18	Р. Ферман	1'14.739/23	2.637
19	И. Ферстаппен	1'14.345/19	3.223
20	Н. Кьеца	1'14.493/27	3.381

V ср. поб.: 212.217 км/ч

КВАЛИФИКАЦИЯ. СУББОТА

Солнечно. Сухо Воздух: 20-22 °C
13.00-14.00 Асфальт: 25-30 °C

№	Пилот	Время	+с
1	К. Райкконен	1'11.670	—
2	Р. Баррикелло	1'11.794	0.124
3	О. Панис	1'11.920	0.250
4	Х.-П. Монтойя	1'11.948	0.278
5	Р. Шумахер	1'12.078	0.408
6	Ф. Алонсо	1'12.087	0.417
7	М. Шумахер	1'12.194	0.524
8	Д. Култхард	1'12.297	0.627
9	К. да Матта	1'12.326	0.656
10	Я. Трулли	1'12.566	0.896
11	Дж. Баттон	1'12.695	1.025
12	Ж. Вильнев	1'13.050	1.380
13	Н. Хайдфельд	1'13.083	1.413
14	М. Уэббер	1'13.269	1.599
15	Х.-Х. Френтцен	1'13.447	1.777
16	Дж. Уилсон	1'13.585	1.915
17	Дж. Физикелла	1'13.798	2.128
18	Р. Ферман	1'14.027	2.357
19	И. Ферстаппен	1'15.360	3.690
20	Н. Кьеца	1'15.644	3.974

V ср. поб.: 210.565 км/ч; рекордные сектора: 22.128 (Баррикелло), 29.411 (Райкконен), 19.821 (Р. Шумахер); V макс.: 350.3 км/ч (Монтойя)

ГОНКА. ВОСКРЕСЕНЬЕ

Облачно, кратк. дожди. Сухо-сыро-сухо Воздух: 13-17 °C
13.00 Асфальт: 16-20 °C

№	Пилот	К	Время	ЛК/№	V ср.
1	М. Шумахер	73	1:33:35.997	1'11.47/13	196.164
2	К. Райкконен	73	+18.258	1'11.61/9	195.528
3	Х.-Х. Френтцен	73	+37.964	1'13.338/71	194.847
4	Я. Трулли	73	+48.329	1'12.075/14	194.490
5	Н. Хайдфельд	73	+56.403	1'13.085/13	194.213
6	Х.-П. Монтойя	72	+1 круг	1'11.59/9	191.159
7	Дж. Физикелла	72	+1 круг	1'13.630/13	191.114
8	Дж. Уилсон	71	+2 круга	1'13.324/12	189.631
9	К. да Матта	71	+2 круга	1'13.231/13	188.372
10	И. Ферстаппен	69	+4 круга	1'15.257/68	185.384
11	Н. Кьеца	69	+4 круга	1'14.737/67	183.863
НК 16	Ж. Вильнев	63	НФ	1'13.538/62	186.668
НК 12	Р. Ферман	48	НФ	1'14.687/11	178.412
НК 5	Д. Култхард	45	НФ	1'12.009/12	180.640
НК 8	Ф. Алонсо	44	НФ	1'11.525/9	187.711
НК 17	Дж. Баттон	41	НФ	1'13.038/10	192.623
НК 20	О. Панис	27	НФ	1'13.340/12	178.005
НК 14	М. Уэббер	21	НФ	1'13.099/12	200.418
НК 4	Р. Шумахер	21	НФ	1'11.655/13	199.076
НК 2	Р. Баррикелло	2	НФ	1'13.905/2	193.782

V ср. лк.: 211.145 км/ч; рекордные сектора: 22.172 (М. Шумахер), 29.218, 19.573 (оба – Монтойя); V макс.: 358.9 км/ч (Монтойя)

ЧЕМПИОНАТ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ

Пилот	Очки	Пилот	Очки
1 М. Шумахер	92	13 К. да Матта	8
2 К. Райкконен	83	14 Н. Хайдфельд	6
3 Х.-П. Монтойя	82	15 О. Панис	6
4 Р. Шумахер	58	16 Ж. Вильнев	6
5 Р. Баррикелло	55	17 М. Жене	4
6 Ф. Алонсо	55	18 Р. Ферман	1
7 Д. Култхард	45	19 Дж. Уилсон	1
8 Я. Трулли	29	20 А. Пиццония	0
9 М. Уэббер	17	21 И. Ферстаппен	0
10 Х.-Х. Френтцен	13	22 З. Баумгартнер	0
11 Дж. Физикелла	12	23 Н. Кьеца	0
12 Дж. Баттон	12		

КУБОК КОНСТРУКТОРОВ

Команда	Очки	Команда	Очки
1 Ferrari	147	6 BAR	18
2 Williams	144	7 Jaguar	18
3 McLaren	128	8 Toyota	14
4 Renault	84	9 Jordan	13
5 Sauber	19	10 Minardi	0

РАЗМИНКА. СУББОТА

Солнечно. Сухо Воздух: 21-22 °C
12.30-12.45 Асфальт: 26-29 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+с
1	Ф. Алонсо	1'12.079/7	—
2	Х.-П. Монтойя	1'12.083/4	0.004
3	О. Панис	1'12.127/5	0.048
4	К. Райкконен	1'12.177/4	0.098
5	Р. Баррикелло	1'12.537/5	0.458
6	М. Шумахер	1'12.688/4	0.609
7	К. да Матта	1'12.699/5	0.620
8	Д. Култхард	1'12.951/6	0.872
9	Р. Шумахер	1'12.958/3	0.879
10	М. Уэббер	1'13.019/5	0.940
11	Дж. Баттон	1'13.203/6	1.124
12	Ж. Вильнев	1'13.600/7	1.521
13	Н. Хайдфельд	1'13.612/4	1.533
14	Х.-Х. Френтцен	1'13.925/4	1.846
15	Дж. Уилсон	1'13.982/6	1.903
16	Дж. Физикелла	1'14.347/8	2.268
17	Р. Ферман	1'14.508/7	2.429
18	И. Ферстаппен	1'14.985/6	2.906
19	Н. Кьеца	1'15.258/5	3.179
20	Я. Трулли	-/3	—

V ср. поб.: 209.370 км/ч

00-15 В Индианаполисе хмурое утро. Тренировка проходит на час раньше (в угоду европейским телезрителям), и на сырую и холодную (лишь около 10 °C) после ночного шквального ливня трассу никто не спешит. Едва покинув боксы, останавливается Ferrari Шумахера – перебои с подачей топлива. Лучшее время у Физикеллы – всего лишь 1'18.267.

15-30 Скорости растут, но очень медленно. Лишь семеро пилотов прошли только один быстрый круг, хотя позади почти полчаса сессии.

30-45 Под конец первой части пилоты все-таки покинули боксы. Быстрее всех прошел круг Ярно Трулли, но в 0.1 с следом уместился еще трое гонщиков. А вот представители McLaren и Ферман так и не прошли ни одного быстрого круга.

45-60 Однако минут полчасика, и из облаков выглядывает солнце. На первом же круге Райкконен показывает 1'11.941 – лучшее время

дня. В боксах Ferrari приводят в порядок машину Шумахера, а Баррикелло тем временем проходит круг за 1'11.800. Физикеллу крутит в девятом повороте – барахлит коробка передач, и гонщик отправляется в боксы для ее замены.

60-75 У Трулли – 1'11.483, но итальянца вскоре обгоняют Монтойя и Култхард (1'11.355). В десятом повороте ошибается Алонсо – Renault вылетает на траву, но возвращается обратно. Гораздо хуже приходится Р. Шумахеру – Williams выскакивает с трассы, попадает в глубокую лужу и ударяется о барьер на выходе из девятого поворота.

75-90 Трулли не желает уступать и вновь выходит вперед: 1'11.124. Однако продолжить замечательную победную серию и на субботу итальянцу все же не удается. В последний момент Баррикелло, установив новые шины, на неуловимое мгновение опережает Ярно – 1'11.112.

делает это уверенно – 1'11.670. Казалось бы, и этому результату не суждено пробыть на первой строчке долго, однако проехать быстрее не удается ни М. Шумахеру (немец ошибся в первом повороте), ни Алонсо (инженеры команды так и не смогли найти верный баланс – машина избавилась от недостаточной поворачиваемости в одних поворотах, зато в других возникла избыточная), ни Култхарду (Дэвид допустил несколько небольших оплошностей).

16-20 Рекордный первый сектор не помог Монтойе – избыточная поворачиваемость на двух последующих оставила колумбийца лишь третьим. Еще хуже проехал Р. Шумахер (к аварии на тренировке Ральф добавил и разворот во время разминки). Уэббер, блиставший накануне, на этот раз оказался в середине второго десятка, по всей видимости из-за большого количества топлива в баках. Баррикелло лишил Toyota первого в истории команды старта с первого ряда, но до Райкконена не дотянулся. Но самые интересные события разворачивались по ходу квалификационного часа в боксах Renault – Трулли разбил машину на разминке, и механики спешно восстанавливали ее. В результате Ярно совершил круг, но лишь с десятым временем. Выиграв до этого почти все, в самый важный момент Ярно остыл.

1 Четверо пилотов, начинающих гонку "с траектории", выходят вперед. В 10-м повороте сталкиваются Ферстаппен и Ферман: Ральфу приходится менять "нос" Jordan.

2 Баррикелло (5-й) пропускает Култхарда в первом повороте. Ферстаппен также отправляется на пит-лейн.

3 В первом повороте Р. Шумахер (3-й) обгоняет Паниса, а Баррикелло (6-й) и Монтойя (7-й) сталкиваются – Рубенс сходит. Хауна-Пабло позже признают виновным, а пока опережают гонщики Renault. Начинается дождь.

4 Монтойя (8-й) отыгрывает позицию, обойдя Трулли.

5 М. Шумахер (4-й) опережает Паниса в первом повороте, а Алонсо (6-й) – Култхарда в седьмом. Дождь усиливается, и Ферман (18-й) первым "переобувается" в "микст".

6 Панис (4-й), Вильнев (15-й) и Кьеца (17-й) останавливаются. Алонсо (5-й) ошибается и пропускает Култхарда и Монтойя, а Френтцен (12-й) – обоим пилотам Jaguar.

7 М. Шумахера (3-й) обходят Култхард, Монтойя и Алонсо. Баттона (9-й) опережают Хайдфельд и Уэббер, а да Матта (8-й) на пит-лейн, хотя дождь прекратился!

8 Пятеро неудачников вынуждены возвращаться к сликам. Все они, в том числе и Панис, замыкают гонку.

12 Оливье обгоняет Вильнева, но оказывается лишь 15-м.

15 Монтойя (4-й) и Алонсо (5-й) один за другим опережают Култхарда. Р. Шумахер (2-й) отправляется на плановый пит-стоп (9.0) и опускается на 12-ю позицию.

17 Сворачивают в боксы Монтойя (2-й; 15.6 – возникла заминка с заправочной машиной), Култхард (4-й; 10.6), Хайдфельд (7-й) и – в третий уже раз – Панис (15-й).

18 Останавливается Алонсо (2-й; 8.6), теряя 7 мест. Р. Шумахер обходит Френтцена в споре за седьмое место.

19 Дождь возобновляется! Райкконен (1-й; 10.9), Френтцен (8-й), Ферстаппен (16-й) и Ферман (17-й) в боксах. Лишь в Sauber разобрались в ситуации, остальным пилотам поставили слики. Ральфу и вовсе пришлось вернуться на трассу – команда обслуживала Физикеллу.

20 Лидирующие М. Шумахер и Трулли свернули в боксы... также за сликами. Остановились да Матта (14-й), Вильнев (15-й), Кьеца (16-й) и Ферман (19-й; в пятый раз!).

21 Баттон (2-й) вылетает в восьмом повороте, пропускает четверых соперников и отправляется "переобуаться". Также поступают и Уилсон (2-й), М. Шумахер (7-й; 4.3), Физикелла (11-й) и Хайдфельд (12-й).

22 Оставшиеся на сликах Уэббер (1-й) и Р. Шумахер (2-й) разбавляют машины. Ставшие лидерами Райкконен и Алонсо бросились в боксы (6.1 и 6.9 соответственно), и гонку возглавил Култхард. Монтойя (4-й) проезжает по пит-лейн, отбывая штраф. В боксах и Трулли (5-й).

23 Култхард (1-й; на сликах!) вылетает с трассы и откатывается на пятое место, а Баттон обгоняет Френтцена и выходит в лидеры. Монтойя выскакивает с асфальта, меняет шины (7.8) и опускается на 11-ю позицию.

24 Култхард уже седьмой, пропускает Алонсо и – с контактом – М. Шумахера.

25 Райкконен (4-й) опережает Уилсона, а позади Хайдфельд (8-й) обходит Култхарда. Панис (13-й) посещает боксы – нужно заменить носовой обтекатель.

26 М. Шумахер (6-й) обгоняет Уилсона и Алонсо. Отстает Култхард (8-й), пропуская и Трулли с Физикеллой.

27 Алонсо (6-й) обгоняет Уилсона в седьмом повороте.

28 М. Шумахер (4-й) – Райкконена в восьмом, Монтойя (11-й) – Култхарда (в круге позади лидеров). Вылетает и врезается в барьер Панис (13-й).

29 Дождь стихает. Култхард все дальше, пропустив и да Матту (12-й), Вильнев (14-й) обгоняет Ферстаппена.

30 Уилсон уже лишь седьмой, уступил натиску Хайдфельда. Култхард (12-й) ошибается в 8-м повороте и останавливается-таки в боксах. Ему вновь ставят слики.

32 Посещают боксы Уилсон (7-й) и да Матта (11-й). Ферстаппен (14-й) также обгоняет Култхарда.

33 М. Шумахер (3-й) обгоняет Френтцена перед восьмым поворотом. Поскальзывается да Матта (11-й).

35 Хайдфельд (6-й) обгоняет Алонсо в 8-м повороте. Там же синхронно ошибаются Монтойя (9-й) и Уилсон (10-й). Култхард (14-й) вновь в боксах. Дождь стихает.

36 Алонсо (6-й) останавливается, теряя две позиции.

37 Да Матта (11-й) обгоняет Уилсона.

38 В 1-м повороте М. Шумахер дожимает Баттона. Уилсон (11-й) пропускает Вильнева, а Монтойя (9-й) дозавраляется до конца гонки и ставит слики.

40 Останавливается да Матта (10-й), превысив скорость.

41 В боксах Райкконен (4-й; 6.7), пропуская Хайдфельда.

42 Не выдерживает двигателя на BAR Баттона (2-й). На пит-стопе Трулли (6-й; 6.2) и Ферман (15-й).

43 Ферстаппен (11-й) теряет на пит-лейн три позиции.

44 Череду остановок продолжает Физикелла (5-й; 20.4 – подвала заправочная машина), пропуская Трулли.

45 Алонсо (7-й) выбывает из гонки – отказ двигателя.

46 Вильнев (8-й) и да Матта (10-й) в боксах (бразилец отбывает штрафной проезд по пит-лейн). Сходит Култхард (12-й) – отказ КП.

47 Кьеца (11-й) наливает в бак недостаточно топлива.

48 М. Шумахер меняет "микст" на слики (8.8), выпуская в лидеры Френтцена. Вновь в боксах Кьеца (12-й).

49 Хайнц-Харальд тоже на пит-лейн (8.3), теряя две позиции. Ферман (13-й) ошибается и разбивает машину.

51 В боксах и Хайдфельд (2-й), опускаясь на два места.

55 Райкконен (3-й) обгоняет Френтцена в 1-м повороте.

63 Sauber теряет очки: Трулли (5-й) обгоняет Хайдфельда.

64 Сходит второй BAR – Вильнева (9-й) подвел мотор.

67 Монтойя (7-й) опережает в 1-м повороте Физикеллу.

73 М. Шумахер выигрывает в нужный момент и оказывается в шаге от титула. Но точку поставит "Сузука".

КВАЛИФИКАЦИЯ 1

1'09.566	М	Я. Трулли
1'10.081	М	Р. Баррикелло
1'10.222	М	М. Уэббер
1'10.372	М	Р. Шумахер
1'10.556	М	Х.-П. Монтойя
1'10.736	М	Ф. Алонсо
1'10.756	М	М. Шумахер
1'11.847	М	К. Райкконен
1'11.949	М	К. да Матта
1'12.227	М	Х.-Х. Френтцен
1'13.541	М	Дж. Физикелла
1'17.666	М	Дж. Физикелла
1'17.768	М	Н. Хайдфельд
1'19.383	М	Ж. Вильнев
1'21.973	М	Р. Ферман
1'21.973	М	Дж. Уилсон
1'21.973	М	И. Ферстаппен
1'21.973	М	И. Ферстаппен

КВАЛИФИКАЦИЯ 2

1'11.670	М	К. Райкконен
1'11.920	М	О. Панис
1'12.078	М	Р. Шумахер
1'12.194	М	Х.-П. Монтойя
1'12.297	М	Ф. Алонсо
1'12.326	М	М. Шумахер
1'12.566	М	К. да Матта
1'12.695	М	Дж. Баттон
1'13.050	М	Я. Трулли
1'13.083	М	Ж. Вильнев
1'13.269	М	Н. Хайдфельд
1'13.447	М	Х.-Х. Френтцен
1'13.798	М	Дж. Физикелла
1'13.798	М	Дж. Уилсон
1'14.027	М	Р. Ферман
1'15.644	М	И. Ферстаппен
1'15.644	М	И. Ферстаппен

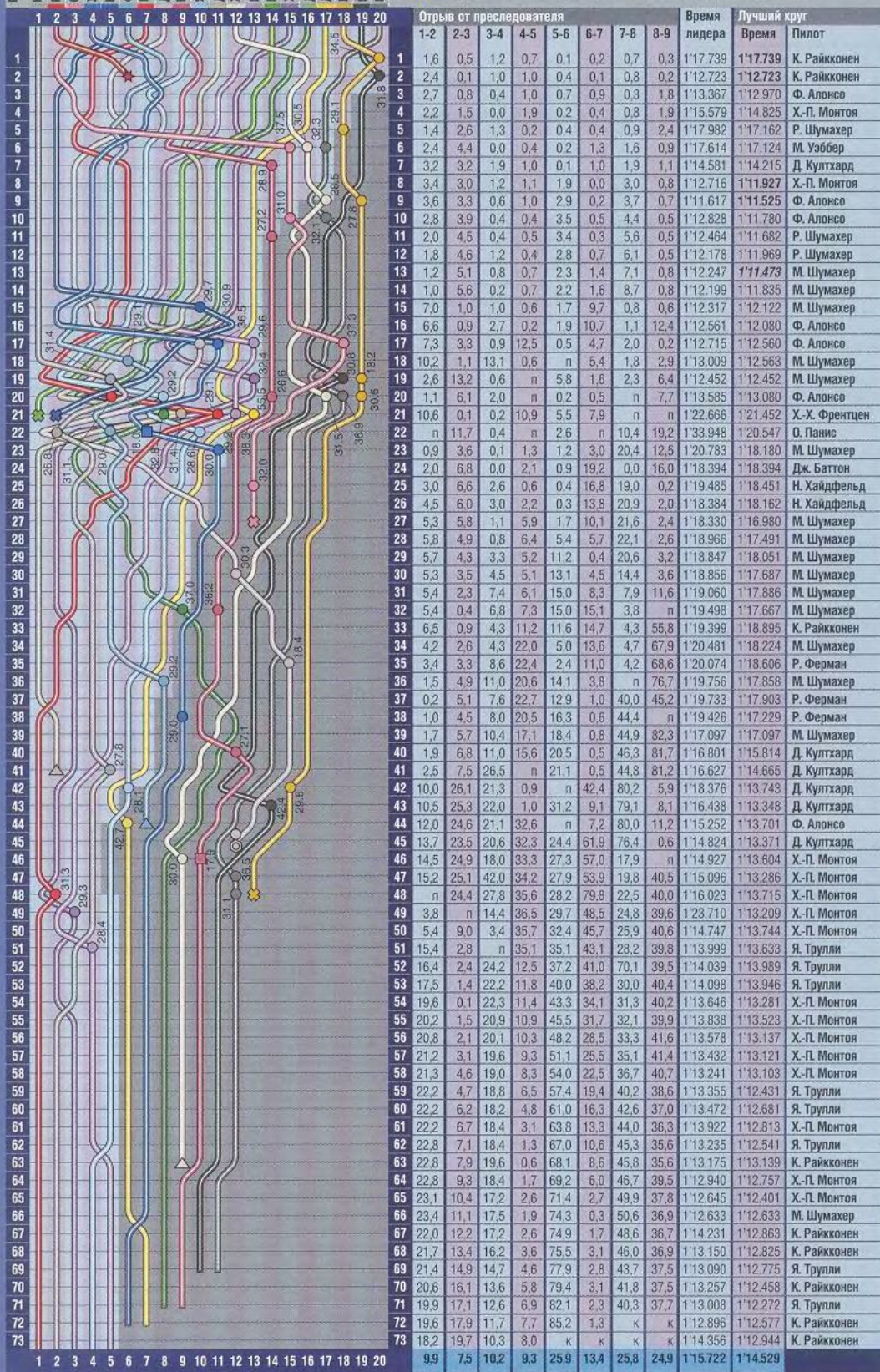
Пилот Шасси/Двигатель/Шины

К. Райкконен	McLaren MP4-17D	08/Mercedes/M
Р. Баррикелло	Ferrari F2003 GA	233/Ferrari/B
О. Панис	Toyota TF103-08	Toyota/M
Х.-П. Монтойя	Williams FW25-07	BMW/M
Р. Шумахер	Williams FW25-07	BMW/M
Ф. Алонсо	Renault R23	06/Renault/M
М. Шумахер	Ferrari F2003 GA	229/Ferrari/B
Д. Култхард	McLaren MP4-17D	08/Mercedes/M
К. да Матта	Toyota TF103-04	Toyota/M
Я. Трулли	Renault R23-05	Renault/M
Дж. Баттон	BAR 005-04	Honda/B
Ж. Вильнев	BAR 005-06	Honda/B
Н. Хайдфельд	Sauber C22-07	Petronas/B
М. Уэббер	Jaguar R4-03	Jaguar/M
Х.-Х. Френтцен	Sauber C22-03	Petronas/B
Дж. Уилсон	Jaguar R4-05	Jaguar/M
Дж. Физикелла	Jordan EJ13-05	Cosworth/B
Р. Ферман	Jordan EJ13-04	Cosworth/B
И. Ферстаппен	Minardi PS03-03	Cosworth/B
Н. Кьеза	Minardi PS03-01	Cosworth/B

- пит-стоп
- штраф
- вылет
- двигатель
- тормоза
- масло
- прокол
- подвеска
- столкновение
- механическое повреждение
- коробка передач
- трансмиссия
- электроника
- топливная система
- гидравлика

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

Примечание:
1) если пилот посещает боксы ("п"), то отрыв следующего за ним указывается относительно предыдущего. Например, если на пит-лейн гошник, 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 гошника от лидера на круг и более



ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИЯ ПОСЛЕ СУББОТНЕЙ КВАЛИФИКАЦИИ



Кими Райкконен

С самого начала уик-энда нам так и не удалось толком поехать по сухой трассе. Регулировки не нравились мне ни вчера, ни сегодня, но перед квалификацией мы внесли правильные изменения, и одного нормального круга мне хватило для завоевания поула-позиции. Мои соперники в споре за титул позади, так что после этой победы мои шансы на завоевание титула даже увеличились. Впрочем, впереди длинная гонка, и всякое еще может произойти.

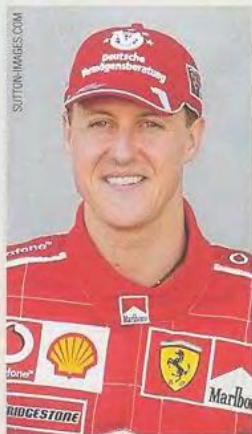
Рубенс Баррикелло

Во время разминки изменилось направление ветра, и машина стала вести себя чуть иначе. Мы слегка подправили регулировки, и той отточности, которой удалось добиться с утра, уже не было. Машина по-прежнему оставалась очень хорошей, но уже не отличной. Также мы внесли небольшие изменения после того, как совершил свою попытку Михаэль. Я рассчитывал на поул. Что ж, теперь надеюсь, что выиграю гонку.

Оливье Панис

Мне не доводилось стартовать со второго ряда после ГП Аргентины 1997 года. С тех пор я постарел, но все равно счастлив. Машина здорово смотрелась на протяжении всех двух дней. Вчера в квалификации мне не повезло с погодой — пошел дождь. Но сегодня с утра я опять оказался в тройке, и, внося окончательные изменения в настройку после разминки, мы получили очень хороший результат. Хотелось бы и в дальнейшем выступать столь успешно.

ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИЯ ПОСЛЕ ГОНКИ



Михаэль Шумахер

Замечательная и очень важная победа. После неважного выступления в квалификации я хорошо принял старт, затем откатился назад — наши «сухие» шины, видимо, не столь хорошо показывают себя на мокрых и быстрых участках, как Michelin. «Переобуться» тогда было бы неправильно — воды на трассе оказалось не так уж много. Потом, уже въезжая на пит-лейн, я понял, что дождь усилился, и даже сказал по радио, что нужно установить «микст», а не слики, как мы первоначально планировали. Но было уже слишком поздно — пришлось возвращаться в боксы и после этого вновь пробиваться наверх. Впрочем, из всех пилотов, пожалуй, лишь один Хайнц-Харальд сделал все абсолютно правильно. А все лидеры сезона допустили ту же ошибку, что и мы, поэтому на трассе пилоты по-прежнему оставались близко друг к другу. Но мы знали о великолепных качествах наших покрышек. К тому же я постоянно находился на радиосвязи и прекрасно представлял, как складывается гонка для моих главных соперников и какой темп мне необходимо поддерживать. Эта победа, одержанная в решающий момент чемпионата, значит для меня очень много.

Кими Райкконен

Погода сегодня играла не на нас, поэтому мы и уступили в гонке. Что я мог сделать? Только лишь пилотировать так быстро, как могу. Во всяком случае, я по-прежнему остаюсь в споре за титул, хотя Михаэль, как обычно, сделал все, чтобы осложнить нам жизнь. К тому же шины сегодня тоже сыграли свою роль. Наши слики отлично смотрелись в любых условиях, даже когда заморосил дождь, поэтому начало гонки оказалось для меня удачным. Но вот «микст» сегодня явно уступал Bridgestone. Хотя Michelin и стал намного лучше, чем в прошлом году и даже в начале этого сезона. Вообще же гонка сложилась непросто. Очень упорный вышел поединок с Ральфом, который закончился его ошибкой и вылетом с трассы. Когда дождь стих, шины стали очень быстро изнашиваться. Мы до последнего оттягивали пит-стоп, ведь погода могла вновь перемениться, и в боксы я приехал уже практически на сликах.

Хайнц-Харальд Френтцен

Сегодня нам выпал джокер. Ведь попадание на пьедестал мы даже не считали своей целью в этом сезоне. Но все сегодня сложилось в нашу пользу. Правда, когда дождь только-только начался, я не смог противостоять атакам Уэббера — в тех условиях он был сильнее. Я сам принимал решение о том, какие же шины ставить на первом пит-стопе. Первоначально мы, как и все, предполагали использовать слики. Но уже на подъезде к боксам, когда на принятие решения оставалось очень мало времени, я взглянул на небо. Оно выглядело так, как будто дождь должен усилиться за минуты на минуту, — и я решил выбрать «микст». Полагаю, мы сделали это первыми, и такой шаг дал отличные результаты. Под конец гонки, помня о том, как в Монце на последних кругах у меня отказала коробка передач, я старался вообще не думать о финише, а просто как можно лучше делал свое дело. Полагаю, сегодняшний результат стоит того, чтобы пригласить всю команду на вечеринку.



ГОНКА ГЛАЗАМИ ПИЛОТОВ. ГРАН ПРИ США

Ярно Трулли

С каждым новым кругом машина вела себя все лучше и лучше и к концу стала просто фантастической. Гонка сегодня сложилась непросто, но наша работа в том и состоит, чтобы в любую погоду пилотировать как можно быстрее. Мы были быстры и на сухой, и на мокрой трассе, но моя ошибка на вчерашней разминке дорогого стоила — если бы не она, я бы стартовал с поула и добился бы в гонке лучшего результата.

Ник Хайдфельд

Прежде всего хочу поздравить Хайнца-Харальда. Сам я хорошо стартовал, и хотя в четвертом повороте мы с Баттоном соприкоснулись, поврежденная машина не получила. Во время первой остановки мне поставили слики, так что пришлось вскоре возвращаться в боксы. Но сегодня удача была на нашей стороне, а шины отлично работали в любых условиях.

Хуан-Пабло Монтоя

Я разочарован, главным образом из-за наложенного на меня штрафа, а точнее — того момента, когда он был наложен. Сильный дождь начался именно в тот момент, когда мне «навесили» проезд по пит-лейн. И вместо того, чтобы сразу «переобуться», мне пришлось проехать на сликах еще круг. Очень обидно проигрывать чемпионат — ведь сегодня нужно было приехать хотя бы пятым, чтобы сохранить надежду.

Джанкарло Физикелла

Мы и не ожидали, учитывая стартовую позицию и скорость, что сегодня удастся заработать очки, так что мой результат, безусловно, хорош. И если бы не заминки, возникшие во время обоих пит-стопов, я бы наверняка финишировал сегодня шестым.

Джастин Уилсон

Последние месяцы сложились для меня очень непросто, но я знал, что рано или поздно удача повернется ко мне лицом. Для меня эта гонка оказалась несложной. Старт прошел чисто, а в дальнейшем я прикладывал все усилия, чтобы удержаться на трассе и набрать свои первые очки. Жаль лишь, что их оказалось так мало.

Кристиано да Матта

Когда в начале гонки пошел дождь, мы рискнули сменить шины. К сожалению, трасса высохла гораздо быстрее, чем мы рассчитывали, поэтому пришлось «переобуться» обратно. После этого я оказался в круге от лидеров, и гонка была фактически проиграна. Позже мне еще присудили штраф за превышение скорости на пит-лейн, но к тому моменту я уже отставал так сильно, что он практически ни на что не повлиял.

Йос Ферстаппен

На первом круге Ральф Ферман стукнул меня сзади и пробил левую покрышку, после чего пришлось отправляться в боксы. Я уверен, что именно это обстоятельство и не позволило нам набрать сегодня очки, ведь стратегию я бы назвал почти правильной, да и машина проявила себя весьма неплохо.

Николаас Къеза

Я хорошо стартовал, а когда на первом круге развернулся поединок между Йосом и Ральфом, сумел опередить их обоих. Затем мне удавалось держаться вплотную за Jordan и BAR и вести с ними борьбу. Мы не угадали с моментом смены шин, и пришлось заезжать в боксы вновь. После этого случилось историческое для меня событие — впервые в Ф-1 я совершил обгон, оставив позади Ральфа Фермана. Затем пришлось два раза подряд посещать боксы — не удалось сразу залить нужное количество топлива.

Жак Вильнев

Поначалу машине катастрофически не хватало сцепления с трассой, но затем ситуация выправилась, а на мокром асфальте я поехал действительно быстро. С началом дождя мы решили рискнуть и «переобуться», но ожидания не оправдались. Ближе к финишу я находился на девятой позиции, и проблемы у кого-то впереди могли помочь нам заработать очки. Но отказал мой собственный двигатель.

Ральф Ферман

Сегодня было сыро и скользко, и я, к сожалению, задел другую машину и повредил переднее антикрыло. Когда пошел дождь, я направился в боксы за «микстом», но там уже находился Джанкарло, и мне пришлось вернуться на трассу и проехать еще круг. Гонка для меня закончилась, когда я слишком глубоко заехал на бордюр, и машину закрутило. Моя ошибка.

Дэвид Култхард

Я хорошо начал гонку, отыграв пару позиций, а затем в какой-то момент даже вышел в лидеры. Когда пошел дождь, мы приняли решение остаться на сликах, но результата это не принесло — управлять машиной было очень трудно. Затем возникли проблемы с коробкой передач, и мне пришлось остановиться.

Фернандо Алонсо

Всего лишь в четвертый раз в этом сезоне мне не удается закончить гонку, но именно этот сход особенно обиден — ведь Рубенс и Ральф выбыли еще раньше, и я мог выйти на четвертое место в чемпионате. Мы выглядели сегодня конкурентоспособно, но машиной было сложно управлять с самого начала уик-энда.

Дженсон Баттон

Лидируя в Гран При, я испытывал замечательные ощущения, это просто фантастический для меня момент. К огромному сожалению, я лишился отличного шанса впервые в моей карьере подняться на пьедестал. Еще за несколько кругов меня предупредили, что начало падать давление в гидросистеме, но подлатать с этим в команде ничего не могли.

Оливье Панис

Старт удался мне великолепно, и из первого поворота я вышел вторым. Изначально мы планировали остановиться на 19-м круге, но начался дождь, и было решено рискнуть и установить промежуточные шины. Это решение оказалось неправильным. Позднее кто-то зацепил мой автомобиль, повредив переднее антикрыло, а вскоре после этого машину закрутило.

Марк Уэббер

Хорошо стартовав, после двадцати кругов в непростых условиях я совершил такой скачок вперед, что вышел в лидеры гонки. Правда, сам я об этом даже не подозревал, а узнав, был приятно шокирован. Когда погодные условия резко ухудшились, я уже собирался свернуть в боксы и «переобуться», но, к сожалению, вылетел в восьмом повороте и уже не смог восстановить контроль над машиной.

Ральф Шумахер

Когда полил дождь, я на протяжении всего лишь одного лишнего круга оставался на трассе — это произошло из-за недопонимания с моим инженером на командном мостике. Но этого оказалось достаточно, чтобы я поскользнулся и ударился о барьер. Очень жаль, тем более что с самого старта я находился среди лидеров, опережая Михаэля и Кими.

Рубенс Баррикелло

На старте не захотела включиться вторая передача — электроника дала сбой, — и мне пришлось делать все самому. Время, а с ним и позиции, было потеряно. Затем мы оказались борт о борт с Монтой. Я полагаю, что оставил ему достаточно пространства, но он задел мой автомобиль, и меня закрутило.

III ГРАН ПРИ
Япония

Последняя драка сезона

Не почитай неудачно то, что еще поправимо.
Джонни Катон

"КОГДА В НАЧАЛЕ СЕЗОНА НАС СПИСАЛИ СО СЧЕТОВ, МЫ НЕ СДАЛИСЬ. МЫ ПРОДОЛЖАЛИ СРАЖАТЬСЯ! ЭТО БЫЛ ТРУДНЫЙ ГОД. ТРУДНОЕ ОКОНЧАНИЕ ЧЕМПИОНАТА И ОДНА ИЗ САМЫХ ТРУДНЫХ ДЛЯ МЕНЯ ГОНОК"

Михаэль Шумахер

Давненько уже в Формуле-1 не было такого, чтобы судьба чемпионского титула решалась в заключительной гонке сезона. Последний раз нечто подобное имело место в 1999 году, когда перед финальным Гран При Эдди Ирвайна и Микку Хакинену разделяли всего четыре очка. Затем наступила эра абсолютного господства Красного барона, достигшая своего апогея в позапрошлом и прошлом сезонах, когда в итоге по очкам в личном зачете он превосходил вице-чемпиона без малого вдвое. И вот — о чудо! Спортивная интрига чемпионата мира Формулы-1, и без того закручиваемая в течение всего сезона на редкость напряженно, сохранилась до самой последней его гонки. И пусть разрыв между всего двумя оставшимися претендентами на звание чемпиона составлял почти непреодолимую пропасть в девять очков, возможность побороться с Шумахером за титул у Райкконена оставалась. И, как показала гонка, эта возможность была отнюдь не такой уж и гипотетической.



Кто кого? И как?

Собственно, ничтожно малыми шансы Кими Райкконена завоевать чемпионский титул были лишь с математической точки зрения. Все остальные говорили, напротив, как раз в его пользу. В то время как Михаэль Шумахер в этом году был явно не в ударе по сравнению с блестящими прошлыми сезонами (из-за проблем с техникой, из-за утраты ли мотивации, или же по каким-то иным причинам — это еще предстоит проанализировать и понять), Кими, наоборот, продемонстрировал подлинный класс: он был значительно стабильнее в результатах, и, будучи у него автомобиль чуть быстрее имеющегося (а прошлогодний, пусть и максимально обновленный McLaren все же значительно уступал Ferrari), его многочисленные вторые места на пьедестале почта вполне могли стать первыми — при том, что он и без того лидировал в личном зачете почти всю первую половину сезона, и для чемпионства ему не хватало всего трех очков! Не будем забывать и Хуана-Пабло Монтою (даже если и не брать во внимание Ральфа Шумахера): будь Williams FW25 столь же хорош в начале сезона, как и в его середине и конце, и действующему чемпиону, и Ferrari в целом пришлось бы ой как туго.

С другой стороны, что касается Михаэля Шумахера — очень неудачные первые гонки чемпионата: весьма сомнительные четыре очка, полученные на "Норбургринге" (слабко расстроенному трактористу-авантютеру, выполнявшему забуксовывающую в гравии Ferrari обратно на трассу); совершенно неожиданная, в том числе и для самого Михаэля, но очень много решающая победа в Гран При США, ставшая возможной главным образом благодаря "аллергии" шин Michelin на дождь, — все это вызвало ощущение, что пятикратный чемпион не уверенно и стремительно, как обычно, летит к очередному рекордному титулу, а с громким топотом пробивается к нему полком. В то время как его основные соперники при всех технических и прочих неурядицах, напротив, шагают в том же направлении весьма бодро и твердо чеканя шаг.

Неудивительно, что подобная ситуация породила в пaddock'e самые фантастические (в чем-то, впрочем, основанные на прецедентах недалекого прошлого) слухи. Предполагали, что Михаэль Шумахер устроит, как это уже бывало, аварию с участием Райкконена, дабы зафиксировать свое лидерство в личном зачете. Поговаривали, что та же миссия будет возложена на его партнера Рубенса Баррикелло, которому будто бы руководством было поручено вынести основного соперника (тогда им был Монтоя) с трассы еще в Гран При США — и, надо же, весьма странное столкновение этих гонщиков имело место! Утверждали, что в свое очередь руководство McLaren и Williams вступило в "преступный сговор", коварно намереваясь совместными усилиями тем или иным образом заблокировать Михаэля и тем самым обеспечить чемпионский титул Кими Райкконену, а Кубок конструкторов — команде Фрэнка Уильямса. Одним словом, версий чего-то

SUTTON-IMAGES.COM



SUTTON-IMAGES.COM



Противостояние Кими и Михаэля было главной темой разговоров в пaddocke. Финн демонстрировал стабильно высокий результат, но очковый расклад не в его пользу, да и Михаэль набрал хороший темп под занавес чемпионата

От Жака Вильнева на Гран При Японии остался только шлем. Однако и ему в BAR нашли достойное применение

“Так вот вокруг чего вертится свет!” – восклицали болельщики, глядя на рекламу BMW в центре колеса обозрения на обочине трассы. Однако в автогоночной “карусели” BMW.Williams в Японии явно не были “гвоздем программы”. Хотя шансы команды на Кубок конструкторов были весьма неплохими

подобного было предостаточно, и кое-кому пришлось даже выступать с официальными опровержениями.

А тут еще случилось нечто, что, казалось бы, почти никак на исход чемпионата повлиять не могло, но однако же едва не определило как результат Гран При Японии, так и судьбу чемпионского звания. Просто поначалу, когда это событие произошло, подумалось совсем о другом, никак с борьбой за титул не связанным. Разоженный на руководство команды BAR, в последний момент отказавшее ему в продлении контракта на следующий сезон, Жак Вильнев в свою очередь не пожелал выступать в предстоящем Гран При Японии и, едва прибыв в Токио, улетел обратно домой. Подобного, собственно, давно все ждали, но все же резонанс оказался большим. Ужасно жаль было самого Жака, и не менее жаль, что на старт Гран При выйдет теперь лишь единственный чемпион мира. И вряд ли кто-то при этом мог предположить, что Такума Сато, которому предстояло заменить Жака Вильнева на последнем этапе завершающегося первенства, станет одним из его главных действующих лиц и едва не решит судьбу чемпионского титула...

Водораздел

Сообщения об очередном изменении в будущем году регламента квалификации появились еще до последнего этапа сезона. Но, надо полагать, капли дождя, пролившиеся по ходу субботней квалификации перед Гран При Японии, стали последними каплями, переполнившими чашу терпения всех, кто был недоволен введенным с начала этого года новым форматом квалификационных заездов, во многом превратившихся в своеобразную лотерею. И розыгрыш этой лотереи в Японии, несомненно, существеннейшим образом повлиял на итоги как самой гонки, так и чемпионата в целом. Поэтому не стоит даже как-то анализировать прошедшие перед этим тренировки – в субботу после обеда их результаты, равно как во многом и результаты пятничной квалификации, просто потеряли смысл, смытые тем самым дождем. (Разве что надо упомянуть о том, что, разбив в начале субботней тренировки свой McLaren, Райкконен затем, а также и на саму гонку пересел в машину Дэвида Култхарда, что, вероятно, тоже не лучшим образом сказалось на результатах обоих пилотов.)

Дождь попросту разделил главных действующих лиц предстоящего Гран При на тех, кто успел и кто не успел реализовать весь свой потенциал. Таким образом выступившие в пятничной квалификации довольно неудачно и появившиеся на трассе до начала дождя Баррикелло и Монтойа оказались, соответственно, на первой и второй позициях стартовой решетки, в то время как выехавшие позже Михаэль и Ральф Шумахеры, обладатель пятничного поула Ярно Трулли и, главное, Кими Райкконен "хлебнули" воды сполна и остались далеко позади: Кими на восьмой позиции, лидер чемпионата аж на четырнадцатой, Ральф вообще не смог квалифицироваться из-за разворота на скользкой трассе, а Ярно не стал даже и пытаться показать зачетное время. Зато успевшие вовремя Кристиано да Матта, Оливье Панис, Фернандо Алонсо и Марк Уэббер оказались в первых рядах стартовой решетки, заняв соответственно с третьей по шестую позицию.

На волоске

Пожалуй, не будет преувеличением сказать, что гонка на трассе "Сузука", завершившая крайне противоречивый сезон 2003 года, стала если не наиболее острой, то уж точно самой непредсказуемой как по своему ходу, так и по результатам.

Уже в самом ее начале Фернандо Алонсо, стартовав, по обыкновению, на манер пушечного ядра и сев на хвост Монтойе, дал понять, что и он не прочь побороться за победу на японской трассе – ту самую победу, что, по сути, нужна была лишь Райкконену, но на которую уже и без того претендовали Баррикелло и тот же Монтойа. Рубенс тем самым мог обезопасить лидирующее положение в личном зачете своего партнера, а Хуан-Пабло горел желанием принести команде Кубок конструкторов. И в этом противостоянии уже на первом круге победил колумбиец, обогнав бразильца "как стоячего" перед поворотом

Отчаяние на лице обычно столь хладнокровного Кими Райкконена – это реакция на начавшийся во время квалификации дождь

А вот Toyota "дождь-соотечественник" пришелся как нельзя кстати, обеспечив команде старт со второй линии

Баррикелло на пресс-конференции не только рассказал, но и с удовольствием показал, каким образом он завоевал поул

Выступления Ferrari в сезоне-2003 напоминали американские гонки – то взлеты, то падения. Но к последнему этапу итальянская команда явно подошла на подъеме



ГРАН ПРИ

Япония

Спон (Гложа) и тут же устремившись в отрыв: шины Bridgestone, несмотря на местное происхождение, явно "не дружили" со слегка влажной местами трассой. Те же проблемы, судя по всему, одолевали и Михаэля Шумахера: так же бойко стартовав, он затем довольно надолго застрял на двенадцатой позиции, в то время как, например, Ярно Трулли к этому же моменту пробился с последнего места на тринадцатое, как раз за Михаэлем. Младший же Шумахер, тоже провалявшийся было с самого конца пелотона на четырнадцатую позицию, ошибся и после разворота и вылета с трассы вновь вернулся назад.

Между тем на пути Михаэля к рекордному шестому титулу чемпиона мира возникла неожиданная и едва не ставшая роковой преграда в виде хорошо квалифицировавшегося накануне Такумы Сато. Мнения этих двух гонщиков на происшедшее между ними на самом деле расходятся противоположным образом. "В Формуле-1, если уж гонщик протыкает калитку, то просто обязан затем дать сопернику в нее проскочить. Сато же почему-то в самый последний момент ее захлопнул", — недоумевал по этому поводу впоследствии шестизвездный уже Шумахер. "Ничуть не бывало, — не соглашался с ним Сато. — Я следовал обычной траектории, а он явно пересек линию возможности". Так или иначе, но при попытке немца обогнать японца нос Ferrari угодил под заднее колесо BAR и был таков, в то время как невозмутимый Такума благополучно продолжил гонку.

Случилось, казалось бы, невероятное, и в один миг, ошарашенный миллионами зрителей по всему миру обескураженным возгласом, ситуация изменилась радикальным образом: теперь, если застрявшему пока на пятнадцатом месте за да Маттой Кими урвется выйти в лидеры гонки и удержаться в этом качестве до ее финиша, то...

И тут, как по мановению волшебной палочки один за другим начинают сходить с дистанции соперники, как раз таки и отделяющие настырного финна от победной лидирующей позиции. Сначала у Монтой отказывает гидравлика, затем у Алонсо — мотор, и Кими становится уже третьим, а после звезда на пил-топ обокл передвинувшихся бразильцев и вовсе первым! Теперь все зависело от разницы тактик: доздравки, и Райкконен вполне мог одержать столь необходимую ему победу.

Но не тут-то было. "Борьба Шумо" продолжалась! Действующий чемпион и не думал сдаваться, вовсе не сошел с дистанции, а после заезда в боксы и замены нового обтекателя хвост и последний, но все же вернулся на трассу и вновь стал отчаянно прорываться вперед, а то время как его верный партнер по команде делал все, чтобы подстраховывать его, стремясь упрочить свое лидерство. В этом ему немало способствовало подсыхание

Даже с учетом "низкого старта" шансы Михаэля Шумахера попасть в зачетную восьмерку и тем самым гарантировать себе чемпионский титул выглядели практически стопроцентными. Но столкновение с "самураем" Сато мгновенно сделало положение крайне шатким. Исход чемпионата, извешенный после Гран При США чуть ли не предсказанным, вновь стал неопределенным. Все висело на волоске

"Размытые" дождем стартовое поле (внизу слева) с первых секунд стало стремительно выплывать. Баррикелло сохранил позицию, Монтой — второе место. Гонщики Toyota расступились, пропустив Алонсо и пару пилотов McLaren. Братья Шумахеры начали свой парад с задворков гонки

Шумахер-младший так торопился наверстать упущенное в квалификации, что едва не вышиб, поскользнувшись в одном из виражей, Sauber Френтцена



"АВАРИЯ ВЫБИЛА МЕНЯ ИЗ КОЛЕИ. Я ДАЖЕ НЕМНОГО РАСТЕРЯЛСЯ ПОСЛЕ СТОЛКНОВЕНИЯ. МОНТОЙ СОШЕЛ, ДВА MCLAREN ШЛИ ЗА СПИНОЙ РУБЕНСА. Я НАЧАЛ ДУМАТЬ О САМОМ ХУДШЕМ" Михаэль Шумахер



Такума Сато с шумом захлопнул "калитку", едва только Михаэль сумел туда нос своего автомобиля. Для немца, привыкшего в такой ситуации открывать дверь ногой, это стало полной неожиданностью

трассы, благодаря чему обе Ferrari значительно прибавили в скорости. И к концу первой трети дистанции Райкконен оказался уже в двадцати секундах от Баррикелло, а Михаэль Шумахер вновь пробился в начало второго десятка. И надо же — спустя несколько кругов перед ним вновь оказывается Такума Сато, отделенный на сей раз лишь усиленно преследовавшим его Ральфом Шумахером! Казалось, весь мир Формулы-1 замер в ожидании самой драматичной развязки! Но опытные братья Шумахеры предпочли уйти от греха подальше и отправились на синхронный пил-топ.

Вторая серия пил-топов не изменила положения лидеров: попытка McLaren использовать для Кими тактику двух остановок и за счет этого вырвать у Баррикелло заветное лидерство закончилась безуспешно — бразилец все равно остался впереди, более того, теперь уже с преимуществом в 16 секунд, и после третьего пил-топа



продолжил свой путь ко второй за сезон победе. Теперь Райкконена даже при условии схода Михаэля могло спасти лишь чудо. Но чуда не произошло, хотя немец, действительно, вновь едва не сошел. На сей раз в роли Такумы Сато выступил Кристиано да Матта. В отличие от пилотов BAR, уверенно закрепившихся в середине очковой зоны и сражавшихся там с Трулли, гонщики Toyota в силу менее удачной тактики, наоборот, постепенно откатывались из нее назад, и Кристиано отчаянно сопротивлялся попыткам братьев Шумахеров выжать его оттуда. Кончилось все вновь плачевно, на сей раз, правда, для и без того многострадального Шумахера-младшего. Ральф надумал обойти старшего брата, когда Михаэль вознамерился обогнать да Матту, но тут бразилец слишком рано и резко затормозил перед поворотом, и Михаэль, пытаясь избежать столкновения, не менее резко и неожиданно для Ральфа вывернул в сторону, фактически подрезав того. В результате переднего антикрыла на сей раз лишился уже пилот Williams. При этом на одной из шин Ferrari по причине очень интенсивного торможения с блокировкой колес образовалась весьма серьезная проплешина и, мало того, что она того и гляди могла привести к разрыву покрышки, так еще и вызывала столь сильную вибрацию, что Михаэль, по его словам, на прямых буквально не мог толком ничего разглядеть. Но, как бы то ни было, к этому моменту пятикратный чемпион занимал уже то самое восьмое место, которое приносило ему всего одно очко, необходимое для того, чтобы стать шестикратным. И он им стал! Стал-таки, поскольку трудяга и молодчина (сам по себе, а не в привязке к Шумахеру) Баррикелло продержался и так и не уступил победу Райкконену, как тот ни старался.

Ну а неформально Гран При Японии и чемпионат мира в целом завершились на очень "высокой" ноте. По утверждению очевидцев, Кими, проходя после столь досадной для него гонки мимо Михаэля, сказал тому что-то обидное, и Михаэль, недолго думая, съездил обидчику по зубам. Мгновенно вспыхнувшую драку разняли объединенными усилиями механиков двух команд. После чего Шумахер-старший в компании с братом Ральфом и Оливье Панисом предались безудержному веселью и изрядно побузили, буквально разгромив одно из помещений команды Toyota. А что, сезон-то ведь закончился — можно и побузить...

Борис Мурадов

Одной трассы двум Шумахерам оказалось мало. Уворачиваясь от притормозившего да Матты, Михаэль подрезал Ральфа. На этот раз в боксы с разбитым носом отправился младший брат

Култхард без вопросов пропустил Райкконена и до самого финиша прикрывал тылы партнеру. Но этого оказалось недостаточно. Командная тактика, запрещенная, но неистребимая, не помогла McLaren

Полный финиш гонки и сезона в исполнении Михаэля Шумахера. Можно ли вспомнить, когда еще Ferrari так радовалась восьмому месту своего лидера?





ГРАН ПРИ ЯПОНИИ

Fuji Television Japanese Grand Prix

10/10-12/10

Автодром "Сузука Интернэшнл", Сузука

Количество кругов53
Длина круга5,807 км
Общая длина307,573 км
Финиш/старт0,196 км
Старт гонки (Москва)09:30
Расположение50 км к юго-западу от Нагоя

www.suzukacircuit.co.jp

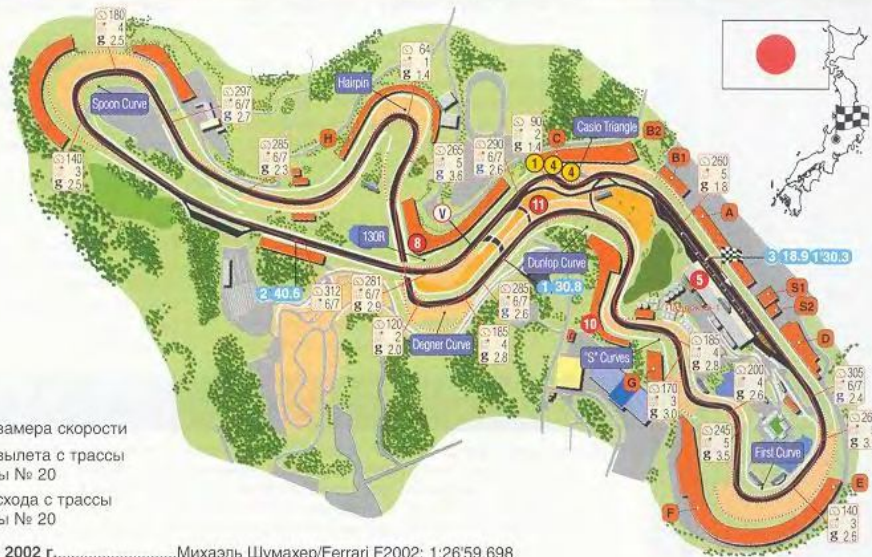
На этом Гран При...

...в 50-й раз вышел на старт этапа ЧМ Формулы-1 Хуан-Пабло Монтойя. За три сезона в Ф-1 колумбиец набрал 163 очка и записал в свой актив 11 полупозиций и 9 быстрых кругов.

Внутрикомандные противоборства в квалификации

М. Шумахер	10:6	Р. Баррикелло
Х.-П. Монтойя	6:9	Р. Шумахер
Д. Култхард	6:10	К. Райкконен
Я. Трулли	9:7	Ф. Алонсо
Н. Хайдфельд	9:7	Х.-Х. Френтцен
Дж. Физикелла	12:2	Р. Ферман
М. Уэббер	5:0	Дж. Уилсон
Т. Сато	0:1	Дж. Баттон
Н. Кьеза	0:5	И. Ферстаппен
К. да Матта	3:13	О. Панис

16



- V – место замера скорости
- 20 – место вылета с трассы машины № 20
- 20 – место схода с трассы машины № 20

Победитель 2002 г.Михаэль Шумахер/Ferrari F2002: 1:26'59.698
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 Воздух: 17-22 °C
8.30-10.30 Асфальт: 17-25 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+с
1	А. Мак-Ниш	1'32.170/38	—
2	Ф. Алонсо	1'32.367/45	0.197
3	Я. Трулли	1'32.891/24	0.721
4	Дж. Физикелла	1'33.497/35	1.327
5	М. Уэббер	1'33.897/40	1.727
6	Р. Ферман	1'34.054/40	1.884
7	Дж. Уилсон	1'34.297/41	2.127
8	С. Мотояма	1'35.044/40	2.874
9	И. Ферстаппен	1'35.579/24	3.409
10	Дж. Бруни	1'35.695/27	3.525
11	Н. Кьеза	1'36.558/32	4.388

V ср. поб.: 226.811 км/ч

ТРЕНИРОВКА. ПЯТНИЦА

Солнечно. Сухо Воздух: 22-24 °C
11.00-12.05 Асфальт: 26-28 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+с
1	Я. Трулли	1'30.727/15	—
2	М. Шумахер	1'31.009/18	0.282
3	Д. Култхард	1'31.019/21	0.292
4	Р. Баррикелло	1'31.217/19	0.490
5	Ф. Алонсо	1'31.276/19	0.549
6	К. Райкконен	1'31.303/21	0.576
7	Х.-П. Монтойя	1'31.654/9	0.927
8	М. Уэббер	1'31.977/23	1.250
9	О. Панис	1'32.011/21	1.284
10	К. да Матта	1'32.133/25	1.406
11	Р. Шумахер	1'32.208/18	1.481
12	Т. Сато	1'32.295/20	1.568
13	Х.-Х. Френтцен	1'32.422/18	1.695
14	Н. Хайдфельд	1'32.694/17	1.967
15	Дж. Уилсон	1'32.735/21	2.008
16	Р. Ферман	1'33.306/18	2.579
17	Дж. Физикелла	1'33.956/17	3.229
18	Дж. Баттон	1'34.445/9	3.718
19	И. Ферстаппен	1'35.180/13	4.453
20	Н. Кьеза	1'35.900/14	5.173

V ср. поб.: 230.419 км/ч

КВАЛИФИКАЦИЯ. ПЯТНИЦА

Солнечно. Сухо Воздух: 24-25 °C
14.00-15.05 Асфальт: 28-32 °C

№	Пилот	П	Время	+с
1	Я. Трулли	8	1'30.281	—
2	Р. Шумахер	4	1'30.343	0.062
3	М. Шумахер	1	1'30.464	0.183
4	Д. Култхард	7	1'30.482	0.201
5	К. Райкконен	2	1'30.558	0.277
6	Ф. Алонсо	6	1'30.624	0.343
7	Р. Баррикелло	5	1'30.758	0.477
8	Х.-П. Монтойя	3	1'31.201	0.920
9	М. Уэббер	9	1'31.305	1.024
10	Н. Хайдфельд	14	1'31.783	1.502
11	Т. Сато	20	1'31.832	1.551
12	Х.-Х. Френтцен	10	1'31.892	1.611
13	О. Панис	15	1'31.908	1.627
14	К. да Матта	13	1'32.256	1.975
15	Дж. Уилсон	17	1'32.291	2.010
16	Дж. Баттон	12	1'32.374	2.093
17	Р. Ферман	16	1'33.057	2.776
18	Дж. Физикелла	11	1'33.313	3.032
19	И. Ферстаппен	18	1'34.836	4.555
20	Н. Кьеза	19	1'36.181	5.900

V ср. поб.: 231.557 км/ч; рекордные сектора: 30.736 (М. Шумахер), 40.472 (Р. Шумахер), 18.743 (Райкконен); V макс.: 313.9 км/ч (М. Шумахер)

00-30 мин. Последние, по всей видимости, в истории Формулы-1 пятничные частные тесты начинаются, когда над трассой еще висит утренний туман. Сквозь него японские поклонники автогонок, сидящие на трибунах, могут разглядеть своего соотечественника Мотояму, лидера Формулы-Nippon, который сидит за рулем третьего автомобиля Jordan.

30-60 мин. Тройка гонщиков Renault задает тон. Мак-Ниш сначала с непривычки выбирает "мотоциклетный рукав" перестроенной "эски" Casio (эту же ошибку позже допускают впервые оказавшийся в Японии "тестер" Minardi Бруни, а также привыкший к старой конфигурации Ферстаппен), но затем становится лидером сессии – 1'32.170.

00-15 мин. Первым боксы покидает – не больше не меньше – М. Шумахер! Правда, сначала пилот Ferrari запомнил лишь тем, что также "перепутал дорожку" в "эске" (эту ошибку в пятницу допустит примерно каждый третий пилот), а на первой строчке один за другим побывали Монтойя, Уэббер, Култхард, но лишь Алонсо, прошедшему круг за 1'32.768, удалось задержаться там подольше. Следом за испанцем расположился М. Шумахер, а третий результат пока у действующего чемпиона Формулы-Nippon Фермана. Еще одним гонщиком, не разобравшимся на "развилке" в Casio, оказывается Панис.

15-30 мин. Хайнц-Харальд Френтцен также проскакивает перестроенную "эску", а вот проблемы у Баттона куда серьезней – на выходе из последнего поворота на BAR молодого британца отказывает двигатель, и Дженсону остается лишь припарковать машину возле стены пит-лейн. Рубенс Баррикелло отодвигает товарища по команде со второй строчки, а последний среди всех гонщиков показавшийся на трассе Трулли тем временем ставит новый рекорд уик-энда (а следовательно, и трассы): 1'31.981. Не выдерживает мотор и на Toyota да Матты. Правда, это происходит на пит-лейн, и механики команды тут же закатывают машину в гараж.

1-5 Квалификацию в этом сезоне, начиная с ГП Европы, открывает М. Шумахер. Немец улучшает личный рекорд уик-энда более чем на полсекунды – 1'30.646. Прибавляет и Райкконен, но потеря нескольких десятых на первом секторе не позволяет финну взять верх в принципиальном споре. Монтойя, которому из-за потери времени не удалось отыскать полностью верные регулировки, проигрывает недавним соперникам в споре за титул. Зато Р. Шумахер демонстрирует потенциал Williams во всей красе – 1'30.343. Замыкающий группу Баррикелло перетормаживает в "эске" Casio и оказывается лишь четвертым.

6-10 Всего лишь во второй раз оказавшийся в Японии Алонсо не может поспорить за места впереди, хотя и обходит Баррикелло и Монтойю. Непривычно быстр, даже несмотря на небольшую ошибку в "шпильке", Култхард (лишь 0.017 с от М. Шумахера). Трулли же подтверждает неофициальный "титул" "чемпиона пятницы" – итальянец вновь оказывается быстрым из пилотов "Большой четверки" – 1'30.281. Следом круг начинает Уэббер. К концу сезона Jaguar поутраит былую прыть, но Марк по-прежнему быстр. Монтойя он уступает совсем чуть-чуть. А вот Френтцену уже не удается удержаться близко к лидерам – даже австралийцу Хайнц-Харальд проигрывает более полсекунды.

60-90 мин. Трулли ошибается на торможении перед "треугольником" Casio и вынужден совершить прогулку по гравию. У Мак-Ниша перед "шпилькой" взрывается мотор – для Аллана сезон-2003 на этом завершен. Проблемы и у Трулли – на машине итальянца в боксах меняют сцепление.

90-120 мин. Алонсо проходит круг за 1'32.367 (2-й), а Minardi Ферстаппена не удерживается на асфальте в Degner, но голландцу удается вернуться на трассу. Превзойти время Мак-Ниша так никому и не удалось, и шотландский ветеран поставил таким образом громкую точку. Хороший круг удался под конец сессии Мотояме – 32-летний японец показал восьмой результат, опередив тройку представителей Minardi.

30-45 мин. Баррикелло здорово начинает круг, но запаздывает с торможением перед Casio. Бразилец пытается вписаться в "эску" и едва не "теряет" заскользившую машину. Монтойя сидит в боксах – механики меняют на Williams колумбийца отказавшую коробку передач. М. Шумахер тренирует старт на выезде с пит-лейн, а его соперник в споре за титул тем временем выходит вперед – у Райкконена 1'31.588. Да Матта покидает боксы на запасной машине. Выезжает на трассу и Кьеза, однако молодой датчанин в силу отсутствия опыта пересекает ограничительную белую линию – позднее за этот проступок придется выложить \$1000. Скачет по гравию Jordan Физикеллы.

45-60 мин. Трулли вновь впереди – 1'31.046. Пытаясь догнать итальянца, Баррикелло и Алонсо один за другим пересекают линию финиша, но остаются позади. Фернандо чуть быстрее Рубенса (1'31.276; 2-й), однако уже пару минут спустя Renault молодого испанца, поднимая клубы пыли, вылетает с трассы в Spoon и увязает в гравии. Алонсо остается только наблюдать, как на последних минутах соперники один за другим опережают его. Утешаться Фернандо может лишь тем, что в итоге быстрее всех оказалось его товарищ по команде – у Трулли 1'30.727. Все остальные так и не смогли проехать круг быстрее 1'31.

11-15 Jordan Физикеллы катастрофически не хватает прижимной силы, да и сам итальянец ошибается в "эске" – Джанкарло вряд ли удастся блеснуть в своей последней гонке за ирландскую команду. Нелегко приходится и Баттону – потеря времени с утра приводит к двум с лишним секундам отставания от Трулли. Да Матте пришлось за час вывезти трассу и попытаться подыскать настройки – бразилец неплохо удалось это. Автомобиль Хайдфельда проявляет избыточную поворачиваемость в быстрых поворотах, но Нику удастся привести его в первую десятку. Группу замыкает Панис – опытный француз в очередной раз быстрее своего напарника, хотя и имеет на своем счету поменьше очков.

16-20 Зато есть небольшая повод для радости у Фермана – Ральф проходит круг по знакомой трассе быстрее товарища по команде. Уилсон не допускает явных ошибок, но и только – долговязый британец пока лишь 14-й. Два представителя Minardi, хоть и выбрали разный состав резины, все равно оказываются слишком далеко даже от Jordan (Кьеза к тому же ошибся на торможении перед "эской"). Последним боксы покидает Сато. Японский дебютант, почти год просидевший в "запасе", показывает, что потратил это время отнюдь не зря – 11-й результат!

ТРЕНИРОВКА. СУББОТА

Облачно. Сухое
9.00–11.00

Воздух: 22–24 °C
Асфальт: 25–26 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+с
1	Р. Шумахер	1'31.149/25	–
2	Х.-П. Монтойя	1'31.422/28	0.273
3	М. Шумахер	1'31.705/26	0.556
4	Я. Трулли	1'32.343/32	1.194
5	Р. Баррикелло	1'32.796/26	1.647
6	К. Райкконен	1'32.900/14	1.781
7	О. Панис	1'33.082/30	1.933
8	Ф. Алонсо	1'33.107/30	1.958
9	К. да Матта	1'33.133/36	1.984
10	Дж. Баттон	1'33.411/39	2.262
11	Т. Сато	1'33.662/18	2.513
12	Х.-Х. Френтцен	1'33.694/29	2.545
13	Н. Хайндфельд	1'33.749/38	2.600
14	М. Уэббер	1'33.807/35	2.658
15	Дж. Уилсон	1'33.952/35	2.803
16	Д. Култхард	1'34.309/15	3.160
17	Дж. Физикелла	1'35.476/25	4.327
18	Р. Ферман	1'35.620/28	4.471
19	И. Ферстаппен	1'37.379/19	6.230
20	Н. Кьеза	1'37.884/32	6.735

В ср. поб.: 229.352 км/ч

КВАЛИФИКАЦИЯ. СУББОТА

Обл.—дождь. Сухое—сыро
14.00–15.04

Воздух: 22–23 °C
Асфальт: 25–26 °C

№	Пилот	Время	+с
1	Р. Баррикелло	1'31.713	–
2	Х.-П. Монтойя	1'32.412	0.699
3	К. да Матта	1'32.419	0.706
4	О. Панис	1'32.862	1.149
5	Ф. Алонсо	1'33.044	1.331
6	М. Уэббер	1'33.106	1.393
7	Д. Култхард	1'33.137	1.424
8	К. Райкконен	1'33.272	1.559
9	Дж. Баттон	1'33.474	1.761
10	Дж. Уилсон	1'33.558	1.845
11	Н. Хайндфельд	1'33.632	1.919
12	Х.-Х. Френтцен	1'33.896	2.183
13	Т. Сато	1'33.924	2.211
14	М. Шумахер	1'34.302	2.589
15	Р. Ферман	1'34.771	3.058
16	Дж. Физикелла	1'34.912	3.199
17	И. Ферстаппен	1'34.975	3.262
18	Н. Кьеза	1'37.226	5.513
19	Я. Трулли	–	–
20	Р. Шумахер	–	–

В ср. поб.: 227.942 км/ч; рекордные сектора: 31.414, 41.271 (оба – Баррикелло), 18.968 (Райкконен); V макс.: 309.2 км/ч (Култхард)

ГОНКА. ВОСКРЕСЕНЬЕ

Облачно. Сухое
14.30

Воздух: 22–23 °C
Асфальт: 25–26 °C

№	Пилот	К	Время	ЛК/№	В ср.
1	Р. Баррикелло	53	1:25'11.743	1'33.703/18	216.611
2	К. Райкконен	53	+11.085	1'34.488/12	216.142
3	Д. Култхард	53	+11.614	1'33.416/14	216.120
4	Дж. Баттон	53	+33.106	1'34.605/14	215.217
5	Я. Трулли	53	+34.269	1'34.546/26	215.169
6	Т. Сато	53	+51.692	1'35.290/28	214.443
7	К. да Матта	53	+56.794	1'35.192/16	214.231
8	М. Шумахер	53	+59.487	1'33.553/14	214.119
9	Н. Хайндфельд	53	+1'00.159	1'34.991/31	214.091
10	О. Панис	53	+1'01.844	1'35.023/53	214.022
11	М. Уэббер	53	+1'11.005	1'34.635/24	213.643
12	Р. Шумахер	52	+1 круг	1'33.409/43	212.496
13	Дж. Уилсон	52	+1 круг	1'35.014/11	211.230
14	Р. Ферман	51	+1 круг	1'36.662/15	208.064
15	И. Ферстаппен	51	+2 круга	1'37.869/51	206.477
16	Н. Кьеза	50	+3 круга	1'38.754/6	203.960
НК 11	Дж. Физикелла	33	НФ	1'35.824/33	212.113
НК 8	Ф. Алонсо	17	НФ	1'34.255/8	215.467
НК 10	Х.-Х. Френтцен	9	НФ	1'36.601/7	204.453
НК 3	Х.-П. Монтойя	9	НФ	1'33.830/2	202.918

В ср. лк.: 224.460 км/ч; рекордные сектора: V макс.: нет данных

ЧЕМПИОНАТ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ

Пилот	Очки	Пилот	Очки
1 М. Шумахер	93	13 К. да Матта	10
2 К. Райкконен	91	14 Н. Хайндфельд	6
3 Х.-П. Монтойя	82	15 О. Панис	6
4 Р. Баррикелло	65	16 Ж. Вильнев	6
5 Р. Шумахер	58	17 М. Жене	4
6 Ф. Алонсо	55	18 Т. Сато	3
7 Д. Култхард	51	19 Р. Ферман	1
8 Я. Трулли	33	20 Дж. Уилсон	1
9 Дж. Баттон	17	21 А. Пизцония	0
10 М. Уэббер	17	22 И. Ферстаппен	0
11 Х.-Х. Френтцен	13	23 Н. Кьеза	0
12 Дж. Физикелла	12	24 З. Баумгартнер	0

КУБОК КОНСТРУКТОРОВ

Команда	Очки	Команда	Очки
1 Ferrari	158	6 Sauber	19
2 Williams	144	7 Jaguar	18
3 McLaren	142	8 Toyota	16
4 Renault	88	9 Jordan	13
5 BAR	26	10 Minardi	0

РАЗМИНКА. СУББОТА

Облачно. Сухое
13.30–13.45

Воздух: 22–23 °C
Асфальт: 25–27 °C

№	Пилот	ЛК/Всего	+с
1	Х.-П. Монтойя	1'33.211/5	–
2	К. да Матта	1'33.481/5	0.270
3	Р. Баррикелло	1'33.963/7	0.752
4	Ф. Алонсо	1'33.972/4	0.761
5	Т. Сато	1'34.138/6	0.927
6	М. Уэббер	1'34.504/5	1.293
7	Р. Шумахер	1'34.750/5	1.539
8	Дж. Баттон	1'34.757/6	1.546
9	Д. Култхард	1'34.790/6	1.579
10	Дж. Физикелла	1'34.869/5	1.658
11	Н. Хайндфельд	1'35.405/4	2.239
12	Дж. Уилсон	1'35.778/6	2.567
13	И. Ферстаппен	1'35.853/5	2.642
14	Р. Ферман	1'36.515/4	3.304
15	Н. Кьеза	1'38.929/4	5.718
16	Х.-Х. Френтцен	1'47.062/5	13.851
17	О. Панис	1'52.400/4	19.189
18	Я. Трулли	1'53.200/3	19.989
19	М. Шумахер	1'54.300/6	21.089
20	К. Райкконен	–/2	–

В ср. поб.: 224.278 км/ч

00–15 Уже на пятой минуте тренировки Монтойя проходит круг за 1'33.415, выходя вперед. Баррикелло слишком поздно тормозит перед "эской" Casio Triangle и в очередной раз срезает ее. Его товарищ по команде тем временем становится лидером – 1'32.989. Ральф опережает брата (1'32.931), а вот Райкконен в погоне за соперниками ошибается в послестартовой связке – McLaren финского гонщика с трудом вписывается в первый поворот, но во втором соскальзывает с асфальта, проскакивает полосу безопасности и бьется об отбойник. Баррикелло – 1'33.350 (3-й).

30–45 В боксах BAR Сато – механики устраняют неполадки в гидравлической системе. На последних минутах первой половины сессии блеснул лишь Уилсон, показавший седьмое время (1'34.119).

45–60 Разбитый автомобиль Райкконена доставили в боксы, но его повреждения слишком

серьезны – оба пилота команды не покидают пит-лейн на протяжении четверти часа, также как и Сато. Разворачивает Sauber Френтцена, но Хайнц-Харальд продолжает тренировку.

60–75 Монтойя выходит вперед – 1'31.422. Тем временем Райкконен покидает пит-лейн... на боевой машине Култхарда. Чуть позже на трассе и Сато, а вот Ферстаппен, напротив, в боксах – на Minardi голландца возмущили неполадки с гидравликой. М. Шумахер: 1'31.705 (2-й).

75–90 Вновь демонстрирует серьезность намерений Р. Шумахер – у немца 1'31.149. Мотор Renault Алонсо взрывается во втором Degner – асфальт залит маслом. Идущих по трассе следом Монтойя и Уэббера разворачивает – обоим гонщикам с трудом удается избежать столкновения и удара о барьер из шин. Култхард же в итоге так и не проехал ни одного круга.

11–15 Дождик усиливается, однако пока асфальт остается сухим. Хайндфельд не ошибается и опережает двух пилотов, выступавших до него. Уэббер уже чуть осторожничает, особенно в Casio, и оказывается за спиной пилотов Toyota. Инженерам Williams не удалось добиться идеального баланса машины Монтойя – кolumbia лишь на ничтожные 0.007 с опережает да Матту! А вот Баррикелло хорош – три лучших сектора и закономерный промежуточный поул – 1'31.713. Алонсо же уступает не только пилотам "Большой четверки", но и двум Toyota.

16–20 Состояние покрытия в конце концов начинает портиться. Сцепление колес с трассой падает, и на богатой скоростными поворотами японской трассе это существенно сказывается на времени круга. Гонщики McLaren (Култхард начиная с разминки выступает на запасной машине) уже в полутора секундах от Баррикелло, показав седьмой и восьмой результаты. Еще труднее приходится М. Шумахеру – Ferrari скользит в Spoon, и немец лишь 14-й, к радости трибун даже позади Сато. Но Михаэль смог хотя бы закончить круг. А вот его брату не удалось и того – Williams закрутило в Casio, и Ральф предпочел вернуться в боксы. Трулли же вновь катастрофически не везет – итальянец и вовсе не пошел на быстрый круг по окончательно намокшей трассе.

Ферстаппен после установочного круга сворачивает на пит-лейн.

- Баррикелло поначалу сохраняет первую позицию, но перед Spoon Монтойя опережает бразильца. Панис откатывается на 7-е место, Трулли и Р. Шумахер отыгрывают по пять. Положение в конце круга: Монтойя, Баррикелло, Алонсо, да Матта, Култхард, Райкконен, Панис, Баттон.
- Перед "эской" Сато (11-й) обгоняет Уилсона, а Р. Шумахер (14-й) ошибается и откатывается на 19-е место.
- Командная тактика в McLaren: Култхард (5-й) пропускает Райкконена.
- Поднимаются вверх Шумахеры: Михаэль (12-й) обходит Уилсона (в первом повороте), Ральф (19-й) – Кьезу.
- А вот гонщики Jaguar теряют позиции: Уэббер (9-й) пропускает Сато, Уилсон (12-й) – Трулли.
- М. Шумахер (11-й) обгоняет Уэббера в первом повороте и атакует Сато перед Casio, но эгоистичный японец сносит Ferrari переднее антикрыло – немец вынужден отправиться в боксы, где команда проводит пит-стоп. Гонку Михаэль продолжает 20-м (!). Позади Трулли (12-й) также обходит Уэббера, а Р. Шумахер (18-й) – Фермана.
- Немец из Williams уже 15-й, опередив Физикеллу.
- Его брат из Ferrari также отыгрывает одну позицию, оставив позади Ферстаппена (19-й).
- Монтойя (1-й) теряет скорость и возвращается в боксы – отказ гидравлики. Также сворачивают на пит-лейн Уилсон (12-й) для планового пит-стопа и Френтцен (14-й), на котором в Casio налетел Р. Шумахер.
- На пит-лейн отправляются да Матта (3-й; 7.0) и Уэббер (10-й). Гонку они продолжают 13-м и 14-м. Френтцен (17-й) сходит окончательно – немца подвел мотор.
- В боксах Панис (5-й; 7.1), Трулли (9-й) и Кьеза (16-й), опускаясь на 12-е, 14-е и 18-е места соответственно.
- Останавливаются и лидеры: Баррикелло (1-й; 6.8), Алонсо (2-й; 7.1) и Култхард (4-й; 7.5). Рубенс и Фернандо теряют по три, Дэвид – четыре позиции. В борьбе за десятое место да Матта опережает Фермана.
- Райкконен (1-й) также сворачивает на пит-лейн (9.2), откатываясь на восьмое место. Там же и Ферман (11-й).
- Поднявшийся было до шестого места Р. Шумахер совершает пит-стоп и опускается на 13-е. Физикелла перемещается с девятого на 15-е. Лидируют два BAR!
- Сато (2-й) останавливается (8.5) и откатывается на 10-ю позицию. Хайндфельд (6-й) – на 13-ю.
- Р. Шумахер (13-й) обгоняет Уилсона перед Casio. Волну пит-стопов завершает Баттон (1-й; 8.5), опускаясь на пять строчек вниз. После первой остановки Култхард выигрывает, а да Матта проигрывает два места, Баттон опережает Паниса, Трулли попадает в очки. Но разных пилотов ждет разное число остановок.
- М. Шумахер (14-й) в "эске" обгоняет Хайндфельда.

- Сходит Алонсо (2-й) – отказ двигателя. Райкконен теперь всего в одном шаге от победы в гонке.
- Ферстаппен (15-й) посещает боксы, не теряя мест.
- Уилсон сворачивает на пит-лейн и перемещается с 11-й на 13-ю позицию.
- Следом за напарником пит-стоп (второй из трех запланированных) совершает и Уэббер (7-й), гонку австралиец продолжает 12-м.
- В боксы сворачивают да Матта (4-й; 7.4) и замыкающие десятку братья Шумахеры. Кристиано опускается на 9-ю строчку, Ральф и Михаэль теперь 11-й и 12-й.
- Останавливаются Панис (5-й; 7.4) и Ферман (15-й). Француз опускается на десятое место, британец не теряет позиций.
- Следом пит-лейн посещают лидеры – Баррикелло (7.0) удерживает первое место, Култхард (7.6) перемещается со второго на пятое.
- Р. Шумахер (11-й) обгоняет Паниса.
- М. Шумахер также оставляет француза позади в споре за 11-ю позицию (в Casio).
- Замыкающий гонку Кьеза (16-й) совершает пит-стоп.
- Близятся две трети дистанции – останавливаются Трулли (4-й; 9.7) и Сато (6-й; 9.9). Оба опускаются на шесть позиций – так плотно идут пилоты по трассе.
- Настает черед Райкконена (2-й; 9.1), Баттона (3-й; 9.5) и Хайндфельда (4-й) отправиться на пит-лейн. Гонку они продолжают третьим, седьмым и 12-м соответственно. Уэббер (9-й) пропускает обоих Шумахеров.
- Физикелла (14-й) выбывает из гонки – кончилось горючее! Уилсон (13-й) в боксах.
- Следом в третий раз останавливается и Уэббер. С восьмого Марк перемещается на 12-е место.
- В боксах М. Шумахер (6-й; 7.6), которого опережают четверо соперников, а также Ферстаппен (15-й).
- Синхронно сворачивают на пит-лейн да Матта (4-й; 7.0) и Р. Шумахер (5-й; 7.1). Кристиано выезжает на трассу восьмым, а Ральф – десятым, позади брата.
- Пит-стопы продолжает Панис (6-й), теряя пять мест.
- Баррикелло (1-й) в боксах (6.6), пропуская Култхарда.
- Дэвид также отправляется в боксы и оказывается третьим. Позади да Матта, братья Шумахеры (7-й, 8-й и 9-й) не могут втроем войти в "эску" – бразилец делает это первым, Михаэль экстренным торможением повреждает покрышки, Ральф и вовсе лишается переднего антикрыла и сворачивает в боксы на последний пит-стоп чемпионата. Гонку он продолжает 13-м.
- Немец отыгрывает одну позицию, опередив Уилсона.
- Победа у Баррикелло. Это приносит титулы М. Шумахеру и Ferrari. Оба пилота McLaren на пьедестале, но команда все равно остается третьей. Финишный рыбок принес успех BAR в споре за пятую позицию.

КВАЛИФИКАЦИЯ 1

1'30.281	Я. Трулли
1'30.464	Р. Шумахер
1'30.558	Д. Култхард
1'30.758	Ф. Алонсо
1'31.305	Х.-П. Монтойя
1'31.832	Н. Хайндфельд
1'31.908	Х.-Х. Френтцен
1'32.291	О. Панис
1'32.291	К. да Матта
1'32.374	Дж. Уилсон
1'33.057	Дж. Баттон
1'33.313	Р. Ферман
1'34.836	И. Ферстаппен
1'36.181	Н. Кьеза

КВАЛИФИКАЦИЯ 2

1'31.713	Р. Баррикелло
1'32.419	К. да Матта
1'33.044	Ф. Алонсо
1'33.137	Дж. Култхард
1'33.474	Дж. Баттон
1'33.632	Н. Хайндфельд
1'33.924	Х.-Х. Френтцен
1'34.771	Т. Сато
1'34.975	Р. Ферман
1'37.226	И. Ферстаппен
1'37.226	Я. Трулли
1'37.226	Р. Шумахер

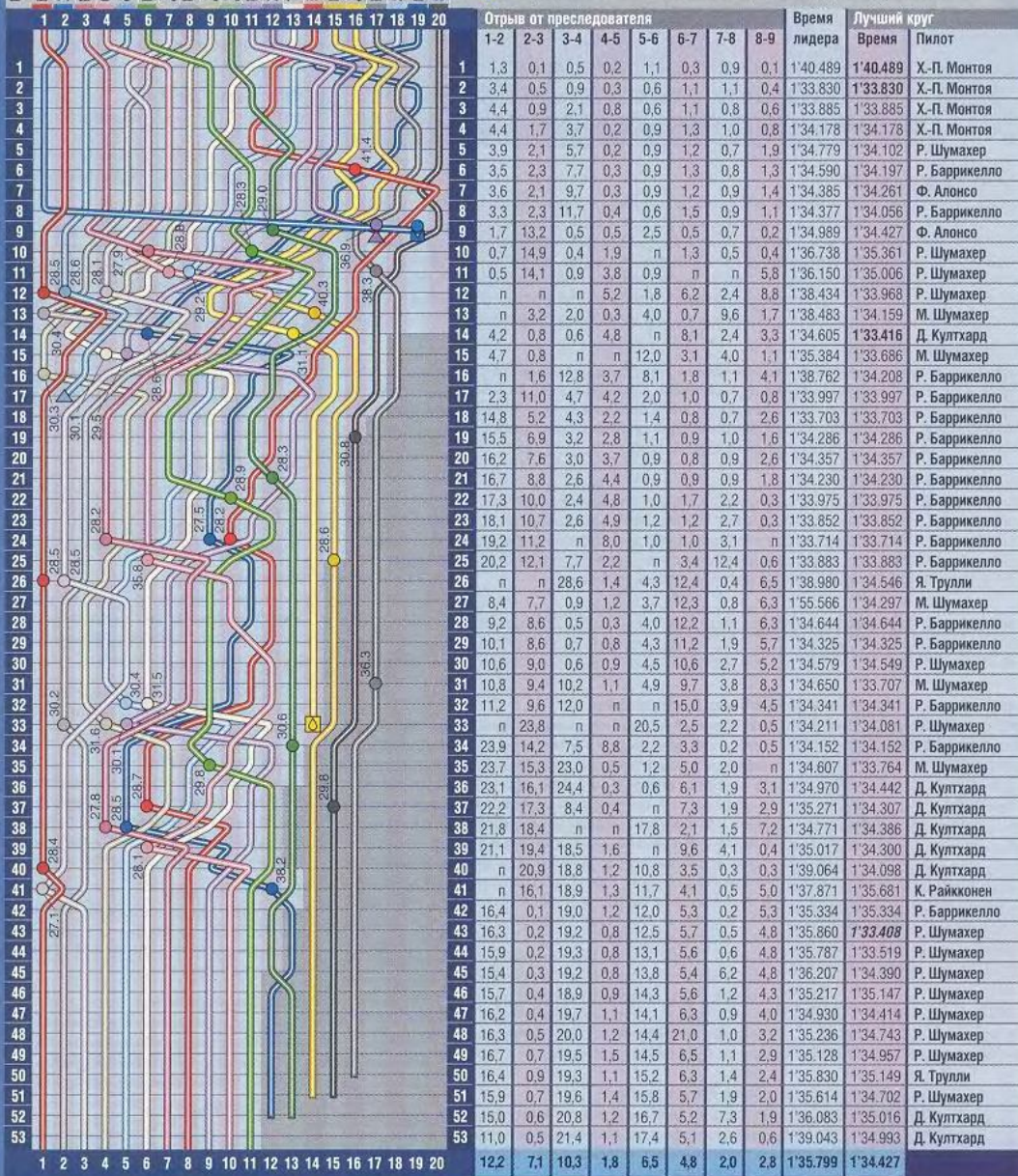
Пилот Шасси/Двигатель/Шины

Р. Баррикелло	Ferrari F2003-GA-233/Ferrari/B
Х.-П. Монтойя	Williams FW25-06/BMW/M
К. да Матта	Toyota TF103-07/Toyota/M
О. Панис	Toyota TF103-08/Toyota/M
Ф. Алонсо	Renault R23-06/Renault/M
М. Уэббер	Jaguar R4-03/Jaguar/M
Д. Култхард	McLaren MP4-17D-06/Mercedes/M
К. Райкконен	McLaren MP4-17D-06/Mercedes/M
Дж. Баттон	BAR 005-04/Honda/B
Дж. Уилсон	Jaguar R4-05/Jaguar/M
Н. Хайндфельд	Sauber C22-01/Petronas/B
Х.-Х. Френтцен	Sauber C22-03/Petronas/B
Т. Сато	BAR 005-06/Honda/B
М. Шумахер	Ferrari F2003-GA-229/Ferrari/B
Р. Ферман	Jordan EJ13-04/Cosworth/B
Дж. Физикелла	Jordan EJ13-05/Cosworth/B
Я. Трулли	Renault R23-05/Renault/M
Р. Шумахер	Williams FW25-07/BMW/M
И. Ферстаппен	Minardi P503-02/Cosworth/B
Н. Кьеза	Minardi P503-02/Cosworth/B

- пит-стоп
- штраф
- вылет
- двигатель
- тормоза
- масло
- прокол
- подвеска
- столкновение
- механическое повреждение
- коробка передач
- трансмиссия
- электроника
- топливная система
- гидравлика

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

Примечание:
1) если пилот посещает боксы ("п"), то отрыв следующего за ним указывается относительно предыдущего.
Например, если на пит-лейн гонщик, занимающий 4-е место, то в графе "4-5" указан отрыв 5-го пилота от 3-го; 2) жирным шрифтом в графе "Время лучшего круга" 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



Рубенс Баррикелло

Самостоятельные поиски верных настроек по ходу тренировки оказались безуспешны, и мне пришлось воспользоваться настройками Михаэля, после чего в квалификации машина показала себя замечательно. Правда, когда я был на быстром круге, в третьем секторе уже стало моросить, так что мне даже пришлось тормозить перед "эской" с некоторой осторожностью. Затем дождь усилился, но гонщикам McLaren в столь скверных условиях удалось проехать очень хорошо, а Михаэль ехал уже по такой мокрой трассе, что шансов на успех у него не было. Так что реальное соотношение сил из-за дождя осталось не вполне ясным.

Хуан-Пабло Монтойа

Да, нам действующая система квалификации из-за дождя оказалась на руку, а нашим партнерам — наоборот. Но тут уж ничего не поделаешь. Сам я, впрочем, не слишком доволен своим результатом, поскольку мне помешала очень большая избыточная поворачиваемость. Однако утром машина продемонстрировала свой огромный потенциал и стабильность, так в гонке, я надеюсь, удастся выступить в полную силу.

Кристиано да Матта

Конечно, я не обольщаюсь на счет своей третьей позиции на стартовой решетке, но полагаю, что, даже если бы дождь не пошел, мы все равно оказались бы в первой восьмерке. В любом случае по сравнению со вчерашним днем мы достигли очень большого прогресса, и это наш с Оливье лучший совместный результат в квалификации, что особенно приятно для персонала Toyota, поскольку он достигнут здесь, в Японии.

ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИЯ ПОСЛЕ ГОНКИ



Рубенс Баррикелло

Мне было нелегко на протяжении всей гонки, так как погодные условия, на мой взгляд, играли на руку нашим соперникам: в некоторых поворотах поверхность трассы была немного влажной, а шины прогревались медленно. В частности в правом повороте перед Spoon машину очень болтало, и я с трудом ее удерживал. Особенно в самом начале гонки, когда меня обогнал Монтойа. Я молился, чтобы не пошел дождь. Если бы он пошел, но оказался не настолько сильным, чтобы сменить покрышки на дождевые, я растерял бы все свое преимущество. У меня и без того постоянно запотевало стекло шлема, и его приходилось периодически протирать. Ближе к финишу я чуть сбросил, чтобы, не дай бог, чего-нибудь не случилось, но все равно старался проходить круги быстрее 1'34. Так или иначе, я очень горжусь этой победой, поскольку одержал ее на "Сузукэ" — по длинной "пилотской" трассе, и тем самым уже четвертый раз способствовал завоеванию командой Кубка конструкторов.

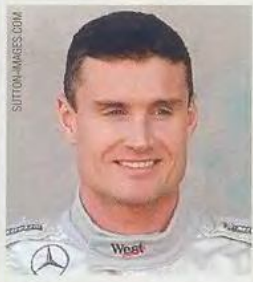


Кими Райкконен

Мы испытывали проблемы с настройками на протяжении всего уик-энда и так и не смогли найти оптимальный вариант. Несомненно, не лучшим образом сказалась на конечном результате и моя вчерашняя авария, но спасибо Дэвиду, позволившему мне воспользоваться его автомобилем. Я постарался вернуть ее обратно, ничего не сломав. Однако в любом случае мне в числе тех, кто в ходе субботней квалификации попал под дождь, немного не повезло. Кроме того, на втором комплекте шин у меня возникли большие проблемы со сцеплением с трассой. Но все же я закончил гонку вторым. Правда, постоянно финишировать вторым не так уж и здорово, но, по крайней мере, причина здесь не в плохом пилоте, а в недостаточной скорости машины.

Дэвид Култхард

Из-за погодных условий, в которых проходила квалификация, у нас не было возможности точно определить, насколько запасная машина соответствует по уровню основной, но должен сказать, что в гонке, за исключением той ее части, которая прошла на втором комплекте шин, баланс был довольно хорошим. Второй комплект шин почему-то вызвал сильную избыточную поворачиваемость, что очень осложнило управление машиной на первых восьми или девяти кругах после замены, но в то же время у меня была возможность ехать по свободной трассе и выжимать из машины и стратегии трех пит-стопов максимум возможного. Круговых сегодня было не так и много, а моя машина, полагаю, была даже быстрее, чем у Кими.



ГОНКА ГЛАЗАМИ ПИЛОТОВ. ГРАН ПРИ ЯПОНИИ

Дженсон Баттон

Я прекрасно стартовал, обогнав по наружной траектории Уэббера, что было для нас очень важно, так как мы не знали, какую он избрал стратегию. Мы отлично провели оба пит-стопа, и затем оставалось лишь сохранить полученное преимущество. В результате, приехав сюда, чтобы побороться за два необходимых нам очка, мы набрали восемь!

Ярно Трулли

В субботу, если бы не дождь, я вполне мог бы завоевать полу-позицию. Стартуя же с последнего ряда, я и не надеялся на какие-либо очки, но если бы не круговые после моего второго пит-стопа, я мог бы финишировать и четвертым.

Такума Сато

Участие в этой гонке стало для меня приятным сюрпризом, но еще приятнее было финишировать шестым и тем самым помочь команде занять пятое место в Кубке конструкторов — да еще на моей домашней трассе, перед земляками! Я отлично стартовал, выиграв две позиции, а затем опередил Уилсона и Уэббера, что было весьма значимо для нашей команды. В "эске" мы столкнулись с Михаэлем, но я следовал по обычной траектории, а он меня подрезал изнутри.

Кристиано да Матта

Благодаря высокому результату в квалификации и, соответственно, старту с выгодной позиции, мне удалось заработать в домашней для Toyota гонке два очка. Полагаю, однако, что удерживая довольно долго четвертую позицию, я мог бы заработать и больше, если бы вперед не вырвались соперники, использовавшие стратегию двух пит-стопов.

Михаэль Шумахер

После замены носового обтекателя мне пришлось жать изо всех сил, поскольку я знал, что Монтойа сошел, а позади Рубенса — два McLaren. Рубенс лидировал, но в Формуле-1 никогда нет уверенности в том, что машина дойдет до финиша, поэтому мне пришлось буквально продираться вперед, чтобы обеспечить себе восьмую позицию. Но затем из-за инцидента с Райфом и да Маттой я сильно протер одно из колес и думал уже о том, как бы вообще добраться до финиша, пока оно не лопнуло.

Ник Хайндфельд

Стартовал я хорошо, но между первым и вторым поворотами Уилсон несколько раз ударил меня и в конце концов вытолкнул с трассы, что стоило мне нескольких позиций. Потом я круг за кругом наверстывал упущенное, но, к сожалению, смог финишировать лишь девятым, так и не заработав важных для команды очков.

Оливье Панис

Мы запланировали три пит-стопа, чтобы извлечь максимальное преимущество из высокой стартовой позиции, но в результате не смогли угнаться за командами, которые выбрали стратегию двух дозаправок. Но хорошо уже и то, что обе машины финишировали перед нашими японскими болельщиками.

Марк Уэббер

С балансом машины было все в порядке, но в течение практически всего уик-энда ей, как это случается, изрядно не хватало сцепления с трассой, и мы на протяжении всей гонки ничего не могли с этим поделать, как ни старались.

Ральф Шумахер

Я стартовал с трудной последней позиции и мог обогнать достаточно машин, чтобы оказаться в очковой зоне, но в конце концов все мои старания оказались напрасны. Конечно, я очень разочарован.

Джастин Уилсон

Сцепление колес с трассой оказалось не столь хорошим, как мы предполагали, и наши противники благодаря этому получили преимущество. К тому же после третьего пит-стопа я столкнулся с неполадками в моторе, но поскольку я и так был далеко за пределами очковой зоны, это не очень повлияло на исход гонки для меня. Мне очень понравились пять проведенных за Jaguar кругов, и я очень рассчитываю остаться в команде на следующий сезон.

Ральф Ферман

Увы, сезон завершился неудачно. По мере расходования топлива обнаружились проблемы с его забором из бака, и на вторую часть дистанции топлива пришлось залить больше, чем планировалось первоначально. А по ходу пит-стопа к тому же возникла заминка с дозаправочным устройством.

Йос Ферстаппен

Гонку удалось провести достаточно уверенно, хотя на протяжении всей дистанции сцепление колес с трассой было весьма слабым. После прогревочного круга я заехал на дозаправку, поскольку в квалификации накануне мы безуспешно попытались достичь преимущества, залив в баки совсем немного топлива.

Николас Кьеза

Сегодняшняя гонка и так была тяжелой физически, да к тому же еще примерно после десяти первых кругов у меня возникли проблемы с аэродинамикой, что еще больше осложнило ситуацию — машина утратила должное сцепление с трассой в скоростных поворотах, и в повороте Spoon ее заносило — а ведь скорость там достигала 280 км/час! Но все же здорово финишировать во всех пяти гонках, в которых я участвовал. Спасибо всем в Minardi. Невежливо, как команда со столь скромными ресурсами обеспечивает такую высокую надежность своих машин!

Джанкарло Физикелла

Поначалу все было неплохо, гонка проходила удачно, на баланс машины я не жаловался, но потом она просто заглохла — надо полагать, закончилось топливо. Жаль, что не удалось завершить гонку, ведь это было моим последним выступлением за Jordan.

Фернандо Алонсо

Было ужасно жаль сойти с дистанции, ведь я реально боролся за победу, особенно с учетом того, что мы собирались провести на один пит-стоп меньше, чем Рубенс. После отличного сезона очень обидно упускать вполне возможную победу в финальной гонке.

Хайнц-Харальд Френтцен

Ральф Шумахер ударил мою машину сзади довольно сильно, так что мне пришлось ехать в боксы, где обнаружилась течь в поврежденном радиаторе. Ну а затем взорвался мотор, на чем гонка для меня и закончилась.

Хуан-Пабло Монтойа

Я хорошо стартовал и, хотя трасса была сыровата, обошел Рубенса на первом же круге, пусть и со второй попытки. Рубенс, пытаясь защитить свою позицию, слегка задел, видимо, белую линию, его повело в сторону, и он вынужден был приподнять ногу с педали "газа", чем я и воспользовался. И все затем было отлично, пока на девятом круге не отказало управление машиной.



СЕЗОН-2003: ИТОГИ

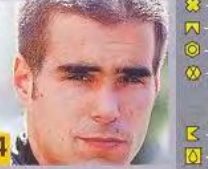
ПРЕЖДЕ ЧЕМ 54-Й ЧЕМПИОНАТ МИРА
СТАНЕТ ИСТОРИЕЙ, СТОИТ ВСПОМ-
НИТЬ, КАК ОН СКЛАДЫВАЛСЯ ДЛЯ
КОМАНД И ПИЛОТОВ.

ИТОГОВАЯ ТАБЛИЦА ЧЕМПИОНАТА МИРА. СЕЗОН-2003: личный зачет

ГП/Пилот	М. Шумахер		Х.-П. Монтойя		Р. Шумахер		Д. Култхард		Дж. Баттон		Х.-Х. Френтцен	
	 1 Scuderia Ferrari Marlboro		 3 BMW.WilliamsF1 Team		 5 BMW.WilliamsF1 Team		 7 West McLaren Mercedes		 9 Lucky Strike BAR Honda		 11 Sauber Petronas	
Австралия	1/4	15/3	3/2	2/c ✱ (2) 5	9/8	10/7	11/1	12/5	8/10	14/c ✱ (6) 15	4/6	13/12* ✱ (9) 52
Малайзия	3/6	7/1	8/12	5/2	17/4	1/3	4/c ✱ (2) 2	2/5	9/7	16/c ✱ (8) 35	13/9	14/c ✱ 0
Бразилия	7/c ✱ (3) 26	4/2	9/c ✱ (5) 24	1/c ✱ (1) 46	6/7	10/3	2/4	5/8	11/c ✱ (5) 32	3/9* ✱ (7) 53	14/5	8/1
Сан-Марино	1/1	6/2	4/7	3/3	2/4	8/6	12/5	16/13	9/8	5/c ✱ (15) 54	14/11	17/15* ✱ (12) 57
Испания	1/1	20/c ✱ 0	9/4	2/3	7/5	3/2	8/c ✱ (9) 17	4/c	5/9	12/7	10/c ✱ (12) 38	17/c ✱ (11) 43
Австрия	1/1	2/2	3/c ✱ (7) 32	5/3	10/6	19/c ✱ (8) 44	14/5	6/8	7/4	17/7	15/HC	9/c ✱ (10) 60
Монако	5/3	2/2	3/1	7/8	1/4	8/5	6/7	4/6	НСК/НС	9/c ✱ (15) 16	15/c ✱ 0	12/10
Канада	3/1	20/6	2/3	5/5	1/2	4/4	11/c ✱ (6) 47	8/c ✱ (16) 22	17/c ✱ (10) 51	6/7	10/c ✱ (16) 6	16/c ✱ (6) 20
Европа	2/5	1/c ✱ (1) 25	4/2	5/3	3/1	8/4	9/15* ✱ (5) 56	6/c ✱ (5) 37	12/7	11/6	15/9	13/12
Франция	3/3	4/4	2/2	8/7	1/1	7/c ✱ (6) 43	5/5	6/c ✱ (9) 45	14/c ✱ (12) 21	9/6	16/12	17/c ✱ (16) 42
Великобритания	5/4	3/3	7/2	1/1	4/9	8/c ✱ (9) 52	12/5	2/6	20/8	11/14	14/12	15/c ✱ (19) 44
Германия	6/7	5/c ✱ 0	1/1	3/c 11 0	2/c ✱ 0	8/4	10/2	4/3	17/8	11/11* ✱ (9) 64	14/c ✱ (16) 1	12/13* ✱ (13) 60
Венгрия	8/8	7/2	4/3	5/c ✱ (5) 19	2/4	1/1	9/5	6/7	14/10	3/6	17/c ✱ (10) 47	13/c ✱ (13) 28
Италия	1/1	4/4	2/2	3/3	НСК/НС	20/8	8/c ✱ (5) 45	6/c 14 0	7/c ✱ (12) 24	11/7	14/13* ✱ (7) 50	13/10
США	7/1	1/2	4/6	2/c ✱ (6) 2	5/c ✱ (2) 21	6/c ✱ (7) 44	8/c ✱ (12) 45	10/4	11/c ✱ (2) 41	14/c ✱ (1) 21	15/3	17/7
Япония	14/8	8/2	2/c ✱ (19) 9	1/1	20/12	5/c ✱ (2) 17	7/3	19/5	9/4	6/11	12/c ✱ (17) 9	16/c ✱ (14) 33
ОЧКИ	93	91	82	65	58	55	51	33	17	17	13	12
Легенда	К. Райкконен		Р. Баррикелло		Ф. Алонсо		Я. Трулли		М. Уэббер		Дж. Физикелла	
В числителе – позиция пилота по итогам суботней квалификации; жирный шрифт – старт из боксов, курсив – пилот не показал времени. В знаменателе – позиция пилота на финише гонки; * – классифицирован, но не финишировал; с – сход (✱ (12) 34 – из-за столкновения после 34 кругов гонки, когда занимал 12-ю позицию). Бельем выделен автор лучшего круга	 2 West McLaren Mercedes		 4 Scuderia Ferrari Marlboro		 6 Mild Seven Renault F1 Team		 8 Mild Seven Renault F1 Team		 10 Jaguar Racing		 12 Jordan Ford	

ИТОГОВАЯ ТАБЛИЦА ЧЕМПИОНАТА МИРА. СЕЗОН-2003: зачет Кубка конструкторов

ГП/Команда	Scuderia Ferrari Marlboro		West McLaren Mercedes		Lucky Strike BAR Honda		Jaguar Racing		Jordan Ford	
Австралия	5 (4+НФ)	9 (2+8)	16 (1+3)	6 (5+7)	0 (9+10)	3 (6+НФ)	0 (НФ+13)	0 (НФ+НФ)	0 (12+НФ)	0 (НФ+11)
Малайзия	11 (6+2)	5 (12+4)	10 (НФ+1)	10 (5+3)	2 (НФ+7)	1 (8+9)	0 (НФ+НФ)	0 (НФ+11)	0 (НФ+10)	0 (НФ+13)
Бразилия	0 (НФ+НФ)	2 (НФ+7)	13 (4+2)	7 (8+3)	3 (6+НФ)	4 (НФ+5)	0 (9+НФ)	0 (НФ+10)	10 (1+НФ)	0 (НФ+НФ)
Сан-Марино	16 (1+3)	7 (7+4)	12 (5+2)	3 (13+6)	1 (НФ+8)	0 (10+11)	0 (НФ+15)	0 (9+12)	0 (15+НФ)	0 (НФ+НФ)
Испания	16 (1+3)	9 (4+5)	0 (НФ+НФ)	8 (НФ+2)	0 (НФ+9)	0 (10+НФ)	2 (7+НФ)	3 (НФ+6)	1 (НФ+8)	0 (11+12)
Австрия	16 (1+3)	3 (НФ+6)	12 (5+2)	1 (8+НФ)	5 (12+4)	0 (НФ+НФ)	2 (7+9)	0 (НФ+10)	0 (НФ+11)	0 (13+НФ)
Монако	7 (3+8)	15 (1+4)	10 (7+2)	7 (6+5)	0 (НФ+НФ)	0 (11+НФ)	0 (НФ+НФ)	0 (13+9)	0 (10+12)	0 (НФ+НФ)
Канада	14 (1+5)	14 (3+2)	3 (НФ+6)	5 (НФ+4)	0 (НФ+НФ)	0 (НФ+НФ)	2 (7+10)	1 (8+11)	0 (НФ+НФ)	0 (НФ+9)
Европа	10 (5+3)	18 (2+1)	0 (15+НФ)	5 (НФ+4)	2 (НФ+7)	1 (8+9)	3 (6+10)	0 (НФ+НФ)	0 (12+11)	0 (13+14)
Великобритания	8 (3+7)	18 (2+1)	9 (5+4)	0 (НФ+НФ)	0 (9+НФ)	0 (12+13)	3 (6+10)	1 (8+11)	0 (НФ+15)	0 (14+16)
Франция	15 (4+1)	8 (2+9)	10 (5+3)	3 (6+НФ)	1 (10+8)	0 (12+17)	0 (14+НФ)	2 (11+7)	0 (НФ+13)	0 (16+15)
Германия	2 (7+НФ)	10 (1+НФ)	8 (2+НФ)	11 (3+4)	1 (9+8)	0 (10+НФ)	0 (11+НФ)	7 (5+6)	0 (13+НФ)	0 (12+НФ)
Венгрия	1 (8+НФ)	11 (3+4)	12 (2+5)	12 (7+1)	0 (НФ+10)	0 (9+НФ)	3 (6+НФ)	0 (11+НФ)	0 (НФ+НФ)	0 (13+12)
Италия	16 (1+3)	12 (2+НФ+5)	4 (5+НФ)	1 (НФ+8)	3 (6+НФ)	0 (9+13)	2 (7+НФ)	0 (НФ+НФ)	0 (10+НФ)	0 (12+НФ)
США	10 (1+НФ)	3 (6+НФ)	8 (НФ+2)	5 (4+НФ)	0 (НФ+НФ)	10 (5+3)	1 (НФ+8)	0 (НФ+9)	2 (7+НФ)	0 (11+10)
Япония	11 (8+1)	0 (НФ+12)	14 (3+2)	4 (5+НФ)	8 (4+6)	0 (9+НФ)	0 (11+13)	2 (10+7)	0 (НФ+14)	0 (16+15)
ОЧКИ	158	144	142	88	26	19	18	16	13	0
ГП/Команда	BMW.WilliamsF1 Team		Mild Seven Renault F1 Team		Saubert Petronas		Panasonic Toyota Racing		European Minardi Cosworth	

К. да Матта		О. Панис		М. Жене		Р. Ферман		А. Пиццония		Н. Кьеза		Примечание: В таблице Кубка конструкторов звездочкой (*) отмечены случаи, когда команда производила замену пилота по ходу гоночного уик-энда
												
13	15	17	19	21	23							
Panasonic Toyota Racing		BMW.WilliamsF1 Team		Jordan Ford		Jaguar Racing		European Minardi Cosworth				
16/c ☼ (11) 7 11/11	7/c ☼ (13) 20 6/8	5/c ☼ (11) 31 10/c ☼ (6) 12	6/9 12/HC	—	—	17/c ☼ (8) 6 20/10	20/c ☼ (13) 16 19/c ☼ (13) 41	18/13* ☼ (12) 52 15/c ☼ (12) 42	19/11 18/13	—	—	Мельбурн, Альберт-парк
18/10	12/c ☼ (11) 8	15/c ☼ (16) 17	13/6	—	—	16/c ☼ (18) 17	20/c ☼ (12) 15	17/c ☼ (7) 24	19/c ☼ (8) 30	—	—	Сан-Паулу, "Интерлагос"
13/12	11/10	10/9	7/c ☼ (13) 19	—	—	19/c ☼ (16) 51	18/c ☼ (18) 23	15/14	20/c ☼ (17) 38	—	—	Имола, автодром им. Энцо и Дино Феррари
13/6	14/10	6/c ☼ (7) 41	11/c ☼ (17) 12	—	—	15/8	18/11	16/c 11/0	19/12	—	—	Барселона, "Каталунья Монтмело"
13/10	4/c ☼ (14) 46	11/c ☼ (17) 6	12/12	—	—	16/11	18/13	8/9	20/c ☼ 0	—	—	Шпильберг, "А1-Ринг"
10/9	14/11	17/13	11/c ☼ (9) 63	—	—	16/12	19/c ☼ (14) 29	13/c ☼ (14) 10	18/c ☼ (12) 28	—	—	Монако, Монте-Карло
9/11* ☼ (8) 64	12/c ☼ (12) 47	7/8	14/c ☼ (17) 14	—	—	19/c ☼ (13) 20	18/c ☼ (10) 60	13/10* ☼ (10) 66	15/9	—	—	Монреаль, автодром им. Жилья Вильнева
10/c ☼ (12) 53	20/8	7/c ☼ (13) 37	17/c ☼ (15) 51	—	—	14/11	19/13	16/10	18/14	—	—	Нюрбург, "Нюрбургринг"
13/11	15/13	10/8	12/9	—	—	18/15	20/14	11/10	19/16	—	—	Невер, "Маньи-Кур"
6/7	16/17	13/11	9/10	—	—	17/13	18/16	10/c ☼ (16) 32	19/15	—	—	Сильверстоун, "Сильверстоун"
9/6	15/10	7/5	13/9	—	—	18/c ☼ 0	16/c ☼ (15) 6	19/c ☼ (12) 23	20/12	—	—	Хоккенхайм, "Хоккенхаймринг"
15/11	11/9	10/c ☼ (9) 33	16/c ☼ (17) 14	—	—	НСК/НС	12/c ☼ (11) 42	18/12	20/13	19/c ☼ (13) 34	—	Будапешт, "Хунгароринг"
12/c ☼ (12) 3	16/9	9/c ☼ (14) 35	10/6	5/5	—	—	15/c ☼ (19) 2	17/c ☼ (16) 27	19/12	18/11	—	Монца, "Аутодромо Национале"
9/9	13/5	3/c ☼ (13) 27	12/c ☼ (9) 63	—	—	18/c ☼ (13) 48	16/8	19/10	20/11	—	—	Индианаполис, "Индианаполис Мотор Спидвей"
3/7	11/9	4/10	—	—	13/6	15/14	10/13	17/15	18/16	—	—	Сузука, "Сузука"
10	6	6	6	4	3	1	1	0	0	0	0	
Н. Хайдфельд		Ж. Вильнев		Т. Сато		Дж. Уилсон		Й. Ферстаппен		З. Баумгартнер		Причины сходов: ☼ - вылет ☼ - подвеска ⚙ - КП ⚙ - механическое повреждение ☼ - радиатор ☼ - топливная система ☼ - электроника ☼ - масло ☼ - тормоза ☼ - состояние пилота ☼ - столкновение ☼ - двигатель ☼ - трансмиссия ☼ - гидравлика ☼ - прокол
												
14	16	18	20	22	24							
Saubert Petronas		Lucky Strike BAR Honda		European Minardi Cosworth/Jaguar Racing		European Minardi Cosworth		Jordan Ford				



СЕЗОН-2003: ЦИФРЫ И ФАКТЫ

ЧЕМПИОНАТ МИРА 2003 ГОДА ОЗНАМЕНОВАЛСЯ ЦЕЛЫМ ФЕЙЕРВЕРКОМ РЕКОРДОВ

Безусловно, главным и самым значимым итогом года стал шестой чемпионский титул Михаэля Шумахера. Еще недавно казавшийся вечным рекорд Хуана-Мануэля Фанхио, выигравшего пять чемпионатов мира, пал. Михаэль повторил и другое достижение аргентинского Маэстро, выиграв четвертый чемпионат подряд. Кроме того, немец записал на свой счет еще несколько достаточно значимых и любопытных рекордов. В частности, в Монце Михаэль стал самым быстрым победителем в истории мировых первенств: дистанцию Большого Приза Италии он преодолел со средней скоростью 247,585 км/ч (предыдущий рекорд, установленный в 1971 году здесь же на "Аутодромо Национале" (правда, в другой конфигурации) Питером Гетингом, равнялся 242,615 км/ч). В Нюрбурге Михаэль стал первым пилотом "большого цирка", преодолевшим рубеж в 1000 очков за карьеру. Всего же к концу сезона он довел их число до 1038. В Испании Шуми обошел Сенну по числу стартов с первого ряда (сейчас — 91 против 87). Теперь из более или менее значимых рекордов Шумахеру осталось перекрыть лишь достижения Патресе (по числу проведенных Гран При: 195 у Михаэля и 257 у Рикардо, числу кругов — 10 719 и 11 346 и пройденных в гонках километров — 50 746 и 52 129 соответственно). Кроме того, остается непревзойденным еще одно великое достижение Сенны: по количеству выигранных поулов — 55 у немца против 65 у бразильца. Скорее всего, чтобы обновить все эти рекорды, Михаэлю придется задержаться в "большом цирке" еще на четыре года до конца сезона-2007. Хотя по числу пройден-

ных кругов и километров Шумахер может достать Патресе уже в следующем году, ведь в 2003-м Михаэль уже третий раз подряд и в четвертый раз в своей карьере стал самым надежным пилотом сезона, преодолев в общей сложности 987 из 1018 кругов чемпионата (96,95%). Правда, до своего феноменального стопроцентного достижения прошлого сезона, когда немец проехал все 1090 кругов суммарной протяженности ГП, из-за схода в Бразилии и отставаний на круг в Малайзии, Германии и Венгрии он, конечно, недотянул. Среди команд же наибольшую надежность продемонстрировала Williams, чьи автомобили преодолели в общей сложности 1800 из 2036 кругов (88,40%) суммарной дистанции (Ferrari проехали на 46 кругов меньше).

Еще одним "знатным рекордсменом" сезона стал Фернандо Алонсо. Блестяще дебютировав в Renault, юный испанец побил сразу два рекорда, державшихся в Ф-1 уже довольно давно. После победы в квалификации Большого Приза Малайзии, одержанной Нандо в возрасте 21 года и 237 дней, испанец опередил Рубенса Баррикелло, выигравшего в 1994 году первый поул в Спа в 22 года и 97 дней. Венгерский же Большой Приз сделал Алонсо самым молодым обладателем Гран При: свою историческую победу в Мадьяроде Фернандо одержал в возрасте 22 лет и 28 дней, перекрыв предыдущее достижение Брюса Мак-Ларена, установленного новозеландцем аж на Гран При США 1959 года, сразу на 76 дней.

Небезынтересны и результаты так называемых неофициальных первенств. Так, к примеру, в зачете шинников Michelin наконец-то впервые смог одолеть Bridgestone, причем с весьма солидным очковым превосходством (408/216), а "чемпионом мира" в квалификациях стал... Рубенс Баррикелло, набравший в общей сложности 95 условных очков. На три очка меньше оказалось на счету Михаэля Шумахера, а вот "тре-

тий призер" этого зачета Монтея наскреб всего 83 очка.

Впервые с 1985 года победы в 16 гонках сезона одерживали сразу восемь пилотов из пяти разных команд. Всего же такое многообразие обладателей Гран При встречалось в истории чемпионатов мира пять раз: в 1975, 1977, 1982, 1983 и 1985 годах. Очень близко к рекорду сезон-2003 подобрался и по числу лидеров Гран При. В общей сложности в прошедшем чемпионате гонки возглавляли 13 пилотов из девяти команд (во главе пелотона ни разу не отметились лишь гонщики Minardi). Не считая 50-х годов, когда в зачет мирового первенства шли гонки Indy 500, в которых лидеры менялись довольно часто, лишь раз в истории Ф-1 — в 1975 году — число пилотов, возглавлявших Гран При, превысило 13 человек (15). Причем Джанкарло Физикелла сумел одержать победу в Бразилии, пролидировав в гонке всего несколько сотен метров дистанции.

Новая система начисления очков привнесла весьма существенные различия в расстановку сил в итоговой таблице чемпионата мира. Так, если бы в этом сезоне действовала прежняя система подсчета очков, когда очки в каждой гонке получали не восемь, а шесть пилотов, вице-чемпионом мира вместо Райкконена стал бы Монтея, а Михаэль Шумахер обеспечил бы себе шестой чемпионский титул уже после Гран При США, не дожидаясь последней гонки сезона в Стране восходящего солнца.

Всего в 54-м чемпионате мира приняли участие 24 пилота из 15 стран мира, из них 20 набрали зачетные очки (при старой системе начисления очки получили бы всего 18 гонщиков). Больше всего представителей в Ф-1 было у Великобритании и Германии (по 4), последняя, набрав 170 очков, и стала в очередной раз обладательницей неофициального Кубка наций. Еще шесть пилотов из пяти стран принимали участие в пятничных тестах накануне Гран При.

Владимир Маккавеев

САМЫМ ЗНАЧИМЫМ ИТОГОМ ГОДА СТАЛ ШЕСТОЙ ТИТУЛ МИХАЭЛЯ ШУМАХЕРА





- Эх, послали нас с тобой на три буквы!



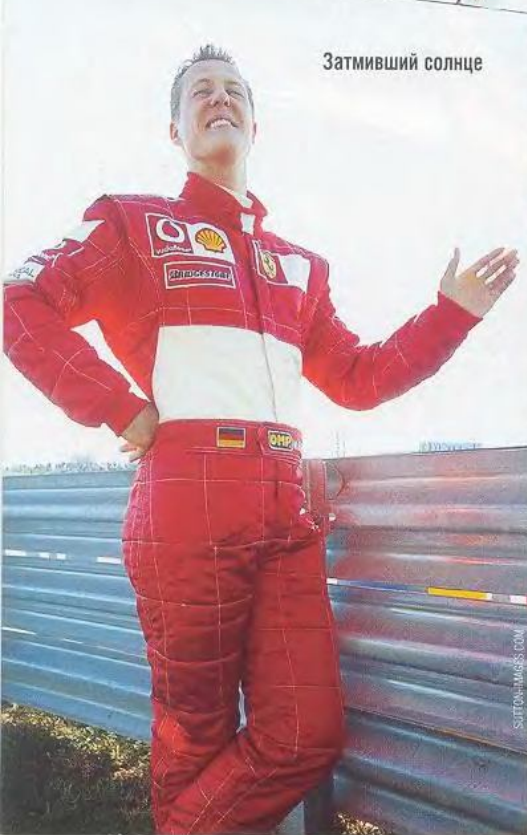
Судя по цвету лица, девушка серьезно болеет



Дай порулить, Берни! Еще чего! Тоже мне, Стирлинг Moss нашелся!



Интереснейшая точка зрения!



Затмивший солнце



Отработка командной тактики

1

Vodafone

Vodafone

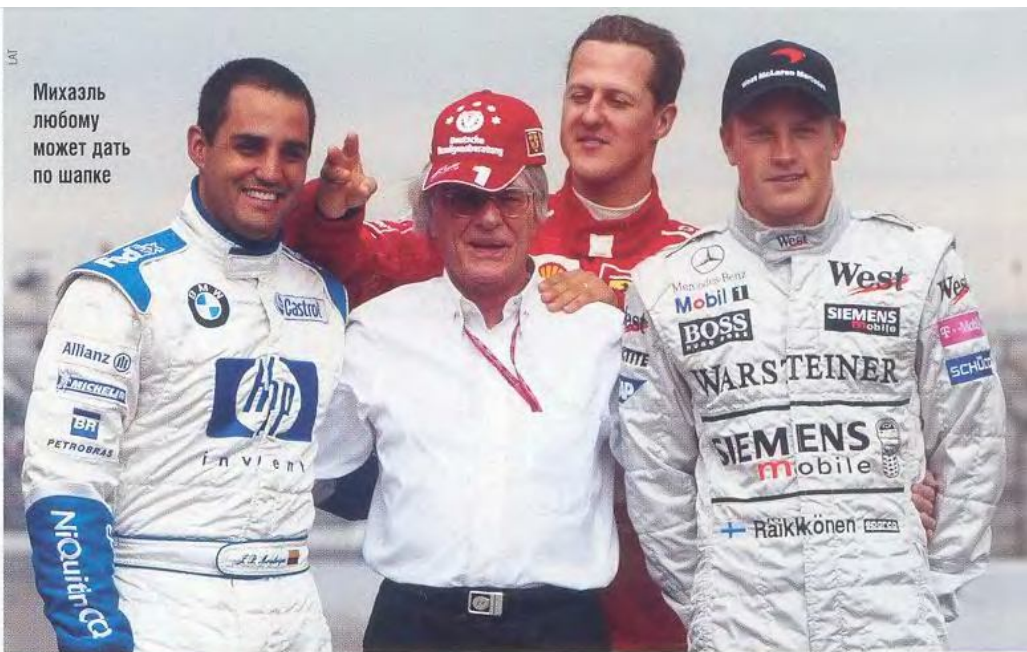
Vodafone



SUTTON-IMAGES.COM LAT

Михазль
любому
может дать
по шапке

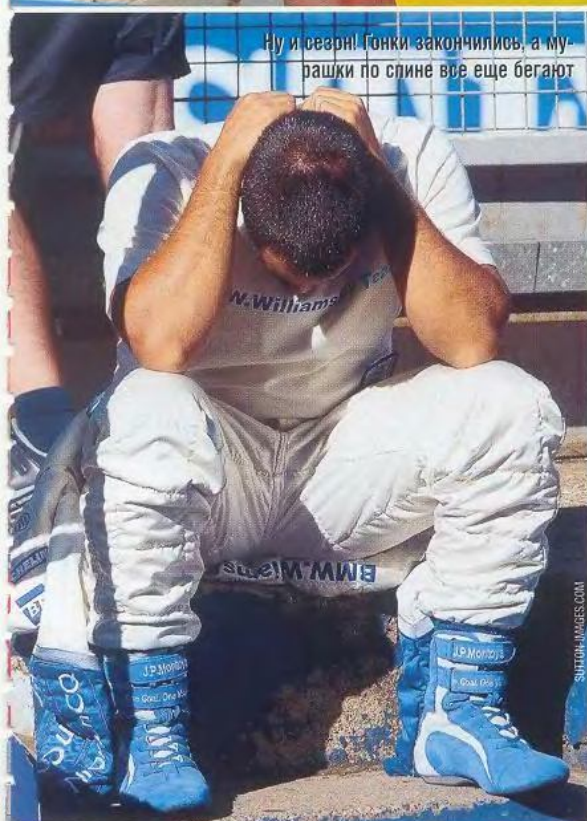
Дэвид готовит
кому-то горя-
чий прием



- Да, Эдди, красота -
страшная сила!



Такие девчонки, а он дуется!



SUTTON-IMAGES.COM

Ну и сезон! Гонки закончились, а му-
рашки по спине все еще бегут



Завел шапочное знакомство с Михаэлем

BEISS RÖTER HAI!
WORLD CHAMPION



DP

Фотография на память... о Формуле-1
Рябиков Альберт, Россия, Тюмень

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

DP



Линия судьбы Гран При
Бахрейна просматри-
вается весьма четко

ИНТЕРВЬЮ
Берни Экклстоун

ФОРМУЛА БЕРНИ



БЕРНИ ЭККЛСТОУН – ЕДИНСТВЕННЫЙ ИЗ ВСЕХ, ЧЕЙ ROLLS ROYCE, MERCEDES ИЛИ, ПО ПОСЛЕДНЕЙ МОДЕ, MAYBACH МОЖЕТ ВЪЕЗЖАТЬ НЕПОСРЕДСТВЕННО НА ТЕРРИТОРИЮ ПАДДОКА И ПАРКОВАТЬСЯ ПРЯМО У ДВЕРИ ЕГО ПЕРСОНАЛЬНОГО МОТОРХОУМА

Нечто подобное можно увидеть у входа в пaddock любого автодрома из числа тех, на которых проходит Гран При Формулы-1. На металлической решетке, отделяющей paddock и пит-лейн от внешнего мира, белеют, к примеру, пять табличек. На двух обозначены должности местных автодромных "шпишек", еще на двух написано "Чемпион мира" и "Президент FIA". Имен нет ни на одной из этих четырех табличек. И лишь на пятой всего одно, совершенно самодостаточное имя – Bernie. И более ничего. В этой своеобразной "табели о рангах" – своя логика: чемпионы и президенты меняются, а Берни Экклстоун неизбывно как скала. Но парковка под табличкой с именем этого могущественного человека неизменно пустует. Берни Экклстоун – единственный из всех, чей Rolls Royce, Mercedes или, по последней моде, Maybach может въезжать непосредственно на территорию paddock и парковаться прямо у двери его персонального моторхоума.

"Хозяин "большого цирка" – один из богатейших людей Великобритании, его совместное с женой Славикой состояние превышает 3 млрд фунтов. По свидетельству его ближайшего товарища и сподвижника, президента FIA Макса Мосли, "его величайший талант в том, что он может извлечь больше потенциала из сделки, нежели большинство людей. Там, где все имеют 80%, а кое-кто и 90, Берни получит почти все 100. Это ценнейшая способность в бизнесе, подобном Формуле-1, где никто не знает, что сколько стоит".



Живет г-н Экклстоун с супругой и дочерьми Тамарой и Петрой в фешенебельном лондонском районе Челси в доме, оцениваемом в 2 млн фунтов. В его гараже достаточно самых пафосных автомобилей, включая Ferrari и Rolls Royce, но он предпочитает совершать καθηдневные поездки на обычных седанах или даже универсалах.

28 октября Берни Экклстоуну исполняется 73 года, хотя благодаря своей исключительной подвижности и почти по-мальчишески вихрастой стрижке выглядит он лет на двадцать моложе, а живет и работает и вовсе в ритме 40-летнего. В его глазах, которым порой, когда необходимо, не чужда и стальная решимость, чаще все же пляшет озорная и добродушная искорка (совсем как у нашего незабвенного Ильича, как можно было судить по детским книжкам прошлых лет). И всегда в них безграничное внимание к собеседнику: уже через пару минут общения с ним начинает казаться, что в этот момент ты — самое важное в его жизни.

И еще это глаза очень умного и, без сомнения, чрезвычайно влиятельного человека. Очень маленького роста, от силы 160 см, но очень большого человека. Тот же Макс Мосли, гораздо более высокий, нежели Экклстоун, отмечает: "Всякий раз, когда я говорю с Берни, у меня возникает ощущение, что мы одного роста".

После смерти 90-летнего Энцо Феррари и недавно Кена Тиррелла и Роба Уокера он — фактически последний из патриархов "королевы автоспорта", последний из могиан. И первый по значению в течение уже многих лет. Мы говорим "Берни", подразумеваем — "Формула-1", говорим "Формула-1", подразумеваем — "Берни". Не так давно руководство ряда команд, главным образом Ferrari, всполошилось: "А что, если вдруг Берни умрет?! Надо бы как-то подстраховаться", — и инициировало против Экклстоуна "крестовый поход" Еврокомиссии, вооруженной грозным оружием — антимонопольным законодательством. Цель была дерзкой: формульного самодержца хотели заставить выбросить акции его холдинга на Лондонскую фондовую биржу. Но в 2001 году Берни одержал убедительную победу в этой битве титанов, добившись продления своих прав на "королевские гонки" еще на 100 лет. "Утверждают, что Формула-1 — это рыночное образование, но она не может быть таковым. Наш рынок независим, это спорт", — заявил тогда Экклстоун, человек, превративший в свое время нищий, в общем-то, автоспорт в процветающий мегабизнес.

Журналисты именуют его "благодущным деспотом", "маленьким Цезарем", "крестным отцом", "драчуном", Наполеоном, Макиавелли... Какой же он на самом деле — Берни Экклстоун?

Узнать это довелось благодаря большому эксклюзивному интервью, которое господин Экклстоун на одном из недавних Гран При любезно дал "Формуле" не где-нибудь, а в своем персональном моторхоуме — большом серебристом автобусе с темными стеклами, где в дни гонок и вершится большая политика Формулы-1. Удобная, обитая кожей мягкая мебель, скрадывающее шаги ковровое покрытие, большой рабочий стол с телефоном, факсимильным аппаратом и множеством телемониторов, на один из которых выведен канал биржевых новостей и сводок, — это святая святых, куда, по свидетельству приглашенного мною на встречу с "хозяином" Формулы-1 английского фотографа Марка Саттона, не ступала еще нога журналиста!

Скромное обаяние буржуа

Г-н Экклстоун, в 50-е годы вы начали свою карьеру в автоспорте в качестве гонщика. Что подвигло вас на это?

Что подвигло? Понятия не имею. Что движет мальчишками, которые мечтают стать гонщиками? Сначала я несколько лет гонялся на мотоциклах, потом пересел в машину. Я демонстрировал не очень профессиональный уровень, но лидировал в большинстве гонок, в которых стартовал, и либо выигрывал, либо вылетал, либо у машины взрывался мотор.

Почему же тогда вы вдруг перестали гоняться?

Потому что, попав как-то в аварию, решил побереечь свою жизнь и сконцентрироваться на том, что, как я к тому времени уже понял, у меня получается гораздо лучше — на бизнесе.

Разного рода предпринимательством вы занимались уже с самых ранних лет. Думали ли вы в то время, начиная, что однажды станете такой крупной фигурой в мировом бизнесе?

Конечно, нет. У меня никогда не было подобных амбиций. Я просто день за днем работал, и мне везло в том, что я, как говорится, всегда оказывался в нужное время в нужном месте и мне помогали выдающиеся люди. Я начал и гоняться, и заниматься коммерцией в 11 лет. Сначала покупал и продавал авторучки и велосипеды, потом мотоциклы, автомобили — все подряд. Не помню даже, что вписал в 16 лет в паспорт. Кажется, "директор компании". Тем же самым фактически я занимаюсь и поныне. И вовсе не считаю себя крупной фигурой в бизнесе. Я всего лишь обычный парень, который день за днем напряженно трудится. Я реалист.





Берни Экклстоун
(№ 9) за рулем
Cooper-JAP 500.
Брэндс-Хэтч,
9 сентября
1951 года (слева
вверху)

Экклстоун, Кен
Тиррелл и Фрэнк
Уильямс. Гран

При Нидерландов,
Зандфорт,
28 августа
1983 года
(слева)

Берни и его гон-
щики Карлос
Рейтеманн и
Грэм Хилл.
Гран При Вели-

кобритании,
Брэндс-Хэтч,
17 июля
1972 года
(вверху)

Не всяк вхож
в передвижную
обитель "хозяи-
на" "большого
цирка" (справа)

Вы действительно продолжаете очень активно работать, хотя давно уже могли выйти на заслуженный отдых. Что вами движет теперь? Вы еще недостаточно заработали?

Нет, деньги здесь вовсе не главное. Наверное, если бы я работал на занудном сборочном конвейере, то не стремился бы стоять за ним часами, но я люблю делать то, что делаю, и не знаю, что случится через минуту, а это прекрасно! Люди, которые думают, что мне пора остановиться, заблуждаются. Остановить меня может либо болезнь, либо смерть. А работа — это как раз жизнь. Хочешь ускорить свой конец, можешь отправиться на покой. Когда всю жизнь работал очень напряженно, прекращать и предаваться безделью нельзя. Как только перестаешь активно чем-то заниматься, мыслить и созидать, сразу начинаешь угасать. А я сейчас делаю больше, чем 20–30 лет назад. Вашего имени нет в британском справочнике "Кто есть кто".

А телефонов принадлежащих вам компаний FOA и FOCA не найти в телефонных справочниках. Говорят, что шеф английской разведки и то более публичная фигура, нежели Берни Экклстоун. Почему вы стремитесь остаться в тени?

Потому что сам я знаю, кто я есть. И если кто-то не знает, то меня это не волнует. Да, это издание — "Кто есть кто в Великобритании" — присылало мне свои глупые анкеты, но чего ради мне рваться на его страницы? Ведь я, как уже говорил, всего лишь парень, делающий свою работу.

Ваш заокеанский коллега, президент CART Крис Пук, как-то заметил: "Когда имеешь дело с Берни, расслабляться нельзя. Если в какой-то момент он одерживает над тобой верх, то уже окончательно". Верна ли эта оценка?

Искусство бизнеса заключается в использовании возможностей. Когда я получаю возможность, я использую ее. Моя цель — совершить удачную сделку, и, добившись этого, я уж, конечно, не пойду на попятную. Сделка есть сделка.

О вас вообще говорят многое: Берни такой, Берни сякой... Что касается моего личного впечатления по опыту нашего общения на протяжении уже трех лет, то я неизменно встречаю в вас очень уважаемого джентльмена, с которым, разумеется, надо поддерживать определенную дистанцию, но всегда дружелюбного, корректного, вежливого и готового к общению и сотрудничеству. А что вы сами думаете о Берни Экклстоуне? Можете описать себя?

Я бы не стал описывать себя. Все, к чему я стремлюсь в своей жизни, — это делать то, что я умею, что у меня получается лучше всего. И делать честно и добросовестно, никого не обманывая. Это главный и абсолютный принцип моей жизни, и именно так я всегда и поступал. И если совершаю сделку, мне незачем подписывать договор, достаточно просто ударить по рукам. Все знают, что я не нарушу обязательства, даже если завтра достигнутая накануне договоренность

станет мне вдруг невыгодна. Я человек слова. И я радуюсь за тех, кто, совершая со мной сделки, обогащается. А кто говорит, будто я что-то вроде бездушного монстра, готового на все ради денег, тот просто не знает меня, никогда не встречался со мной и, может быть, даже не видел воочию.

А что за история со знаменитым "ограблением века"? Говорили, что это именно вы задумали и организовали в свое время грабёж почтового поезда "Лондон-Глазго".

Конечно же, я не грабил этот поезд и вообще не имел к этому ни малейшего отношения, потому и благополучно выиграл суд против оговаривших меня изданий. Просто один из банды грабителей, Рой Джеймс по прозвищу Ласка, бывший автогонщик, писал из тюрьмы Грэму Хиллу, когда тот за пару лет до своей гибели выступал в составе моей команды. По освобождении Джеймс хотел бы вернуться в автоспорт и обратился ко мне, а я ответил, что после 12 лет, проведенных в заключении, его мечта неосуществима. Я спросил, чем он занимался до того, как попал за решетку, и он ответил, что был серебряных дел мастером. Ему нужны были деньги, и я нанял его изготовить нам призовой кубок. Вот и все. И затем неожиданно мне приписали участие в этом ограблении. Нет, Берни Экклстоун никогда никого не грабил.

Формула-1, как я понимаю, не единственный ваш бизнес. Какого рода предпринимательством вы еще занимаетесь? Каков ваш рецепт успешного дела?

Я занимаюсь бизнесом как таковым, чего бы он ни касался. И в конечном счете любой бизнес сводится к одному и тому же: выгодно купить, выгодно продать, извлечь прибыль. Это и есть суть бизнеса, в какой бы области он ни делался. Купите дешево, продайте дорого, добейтесь снижения расходов — и достигнете успеха.

Как вы проводите время, свободное от бизнеса?

Все свободное от бизнеса время я стараюсь по мере возможности проводить с семьей, хотя это нелегко при том, чем я занимаюсь. **Чем отличается повседневный образ жизни семьи миллиардера вроде вас от жизни обычного человека? Помимо наличия частного самолета, разумеется...**

Жизнь моей семьи — меня самого, жены, детей — совершенно не отличается от жизни любой другой семьи среднего класса, в ней нет ничего особенного. Что касается частного самолета, это вовсе не

**ЖИЗНЬ МОЕЙ
СЕМЬИ СОВЕРШЕННО
НЕ ОТЛИЧАЕТСЯ
ОТ ЖИЗНИ СЕМЬИ
СРЕДНЕГО КЛАССА**





Эти два фото (слева) разделяют 30 лет. Персонажи постарели, изменились прически и одежда, но характер взаимоотношений, судя по тем же жестам, остался прежним. Макс Мосли и Берни Экклстоун в 1973 году, и они же в 2003 году

Что бы ни утверждал Берни, но карты ему не чужды. Говорят, что в этой партии с шефом Техасо Джоном Гуссенсом решалось, быть ли логотипам этой компании на машинах Brabham

Жан-Мари Балестр стал одним из тех, над кем Берни одержал верх в своем восхождении на вершину Ф-1



роскошь, а необходимость. Учитывая мою профессиональную деятельность, это единственная возможность везде успеть и оставить еще немного времени как раз таки на семью. И я не завидую тем, у кого самолет больше моего. Единственный же, пожалуй, предмет роскоши, который у меня есть, это яхта, но за весь прошлый год, к примеру, я использовал ее в течение всего двух недель.

Когда вы обычно просыпаетесь по утрам и ложитесь спать?

Встаю в шесть утра, ложусь в полночь, а то и позже.

Как бы вы ни старались преуменьшить величину своего статуса, вы все же чрезвычайно успешны в своем бизнесе, в управлении (в том числе и в политическом смысле) столь огромной империей как Формула-1. Почему бы вам в таком случае не податься в политику, как это сплошь и рядом делают богатые новые русские, в том числе и известные лично вам? Наверное, вы могли бы стать прекрасным премьер-министром...

Нет, нет и нет. Ни в коем случае! Если политик делает свою работу хорошо, этого никто не ценит, никто не скажет спасибо. Зато стоит где-то дать промашку, тебя готовы сожрать. Да и вообще это не по мне, я по своей натуре куда более практический человек, предпочитаю заниматься более конкретным делом, нежели политика. Мне не по нутру все эти хитросплетения и дрязги.

Хозяин "большого цирка"

Когда и как вам пришла в голову идея трансформировать Формулу-1 из любительского по существу спорта в то, чем она является сегодня? Вы твердо верили в то, что делали?

Нет, вовсе нет. Я ведь работал в Формуле-1 задолго до того даже, как в 1971 году купил команду Brabham, и в какой-то момент просто стало ясно, что необходимо что-то менять, и это было ясно не одному мне. Но когда я обратился со своими предложениями к группе людей, с которыми в то время работал, то получил ответ: "Мы, как и прежде, будем заниматься своими командами, а ты, если тебе так уж этого хочется, занимайся организацией бизнеса в Формуле-1". Полагаю, тогда просто никто особо не верил в успех такого предприятия. Зато когда все получилось и деньги в Формулу-1 потекли рекой, те же люди стали выказывать недовольство тем, что я зарабатываю на этом слишком много, и потребовали перераспределить доходы более равномерным образом. Это в свое время нашло отражение в До-

говоре согласия, определяющем и регламентирующем деловую сторону Формулы-1 и поныне.

Что было для вас самым трудным за все эти годы?

Каждый день приносит свои сложности. Я не знаю, что случится в следующие десять минут, но готов ко всему.

В чем, на ваш взгляд, самая большая проблема в современной Формуле-1?

В том, что большие команды непомерно наращивают расходы на свое содержание. Необходимо найти способ контролировать их в этом. В прежние времена добиться этого было бы несравненно легче, поскольку тогда я был здесь своего рода диктатором и все мог делать по-своему, но теперь тут расцвела демократия, и, как и в политике, принимать решения стало гораздо сложнее. Любое изменение в регламенте требует одобрения каждого участника Договора согласия. Так что этот договор и помогает, и мешает одновременно.

Что самое приятное для вас в гонках Формулы-1? Что самое неприятное?

Я не склонен применять к Формуле-1 такие категории, как "приятное" и "неприятное". Я просто принимаю ее такой, как она есть. Я люблю ее в целом, это работа, которой я посвятил практически всю свою жизнь, и даже какие-то проблемы не меняют моего к ней отношения. Хотя, конечно же, лучше, когда проблем меньше.

Поставлю вопрос иначе: если бы это зависело только от вас, что бы вы хотели изменить в Формуле-1?

Мне не нравится нынешний формат квалификации. Один зачетный круг не отражает реальной расстановки сил, не выявляет действительно быстрее. Это, скорее, лотерея. Хотелось бы, чтобы квалификация была более зрелищной, чтобы содержала больше реальной борьбы. Прежняя тоже не являлась идеальной, потому ее и изменили, но в этом смысле она была куда более острой.

Какой конкретно Гран При, на ваш взгляд, можно считать образцовым, какой бы вы назвали своим любимым?

Это зависит от того, по каким критериям судить — по самой трассе, по уровню организации и т.д. В целом я бы отметил Гран При Австралии, там все делается на очень хорошем и самом современном уровне. Монако... Монако есть Монако. Я люблю Гран При Монако. Вообще же практически у каждого этапа есть своя изюминка. Взять хотя бы Монцу. Не люблю Гран При Франции, этот этап, по крайней мере для меня лично, очень скучен, ничего привлекательного. Не люблю Гран При Великобритании на "Сильверстоуне": этот автодром — как старая рухлядь посреди пустоши.

Какой период в Ф-1 вы бы назвали "золотой эрой" этих гонок?

Полагаю, тот, который принято называть "добрыми старыми временами". Временами, когда в Формуле-1 работали Колин Чэпмен и мистер Феррари. Замечательные деньки... Мы были очень близки, это были люди другого сорта, нежели сегодня. Тогда не ощущалось



ОДНО, СОВЕРШЕННО САМОДОСТАТОЧНОЕ ИМЯ — BERNIE. И БОЛЕЕ НИЧЕГО

такого огромного влияния спонсоров и прочих далеких от самого спорта факторов, тогда вообще царил совершенно другая обстановка, атмосфера. У большинства команд не было адвокатов и бухгалтеров, и взаимоотношения были куда проще: команды помогали друг другу в тяжелых и порой даже опасных ситуациях, что, кстати, сегодня как никогда актуально. Гонщики в те времена тоже были иными. Они были подобны летчикам-истребителям, победившим в 1940 году в "Битве за Англию" и перед каждым своим воздушным боем на всякий случай заранее прощавшимся с жизнью. Современная же Формула-1 куда безопаснее, но уж этому-то я только рад. Бессмысленный риск автоспорту не нужен. Однако же я скучаю по этим временам, по 70-м, 80-м годам...

Но как раз в начале 80-х разразилась настоящая война между вами и тогдашним президентом Международной федерации автоспорта Жаном-Мари Балестром...

Да не было никакой войны между мной и Балестром! Так называемая "война FISA с FOCA" была всего лишь спором между сторонниками турбонаддува и приверженцами атмосферных моторов (первых представляли мощные заводские команды Ferrari, Renault и Alfa Romeo, выступившие единым фронтом с Балестром, а вторых — куда более ограниченные в средствах команды, главным образом английские, использующие атмосферные моторы Ford Cosworth DVF и объединившиеся вокруг Экклстоуна. — Прим. авт.). Обычное дело. В конце концов мы договорились и — исключительно чтобы довести этот факт до сведения общественности — подписали кое-какие бумаги и провели в Маранелло соответствующую пресс-конференцию под председательством Энцо Феррари.

Кстати, Энцо не любил путешествовать и даже в Италии никогда не присутствовал на гонках, приходил лишь на тренировки, но до самого последнего дня своей жизни знал абсолютно все, что происходит в Формуле-1. Трижды-четырежды в год я посвящал его в спорные вопросы и ситуации в Формуле-1, и он всегда поддерживал меня.

Расскажите о гонщиках, занимавших особое место в вашей жизни, — Йохене Риндте, Нельсоне Пике и Ники Лауде.

С Йохеном у меня были очень близкие отношения... (Сидящий напротив меня седовласый человек выдерживает напряженную паузу, и в его взгляде, направленном в окно, проскальзывает до сих пор не зажившая боль утраты. — Прим. авт.) Я не просто был его менеджером. Мы вместе занимались бизнесом — не столько ради денег как таковых, сколько для продвижения нашей команды в Формуле-2. Да и вообще это был очень дорогой мне человек...

Ники и Нельсон... Мне очень посчастливилось, что за мою команду выступали такие выдающиеся гонщики. И они также стали моими хорошими друзьями. Очень, очень хорошими друзьями — до сей поры. С Нельсоном, правда, мне не слишком часто удается видеться, но зато с Ники мы тесно общаемся на каждом Гран При.

(Что верно, то верно: вот и перед нашим разговором Берни и Ники общались наедине два с лишним часа — обсуждали, надо полагать, нечто очень важное, либо настолько души друг в друге не чают. — Прим. авт.)

Ники — ваш советник в определенных вопросах или же только друг?

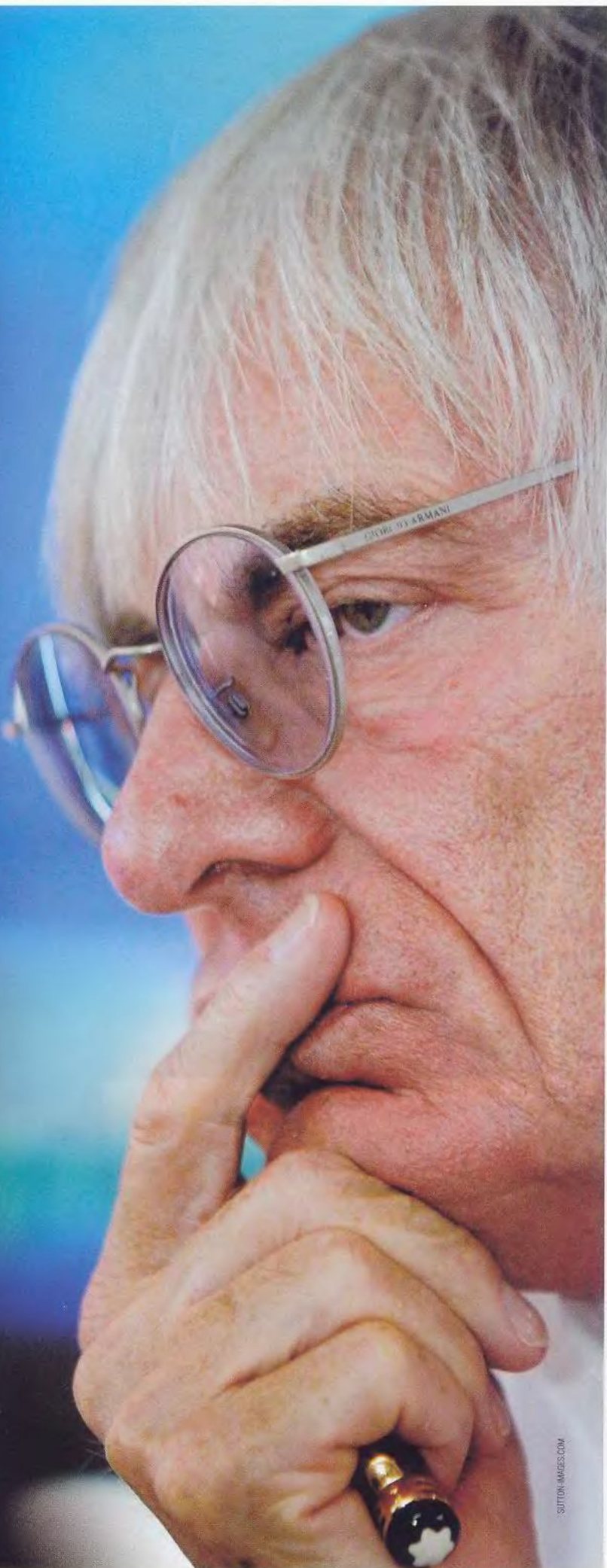
Только друг.

И партнер по азартным играм? Говорят, что Ники входит в число ваших постоянных партнеров по покеру.

Полная чушь. Мы вообще никогда не играем в карты.

Что вы думаете об увольнении Лауды из Jaguar? Хорошо это для Формулы-1 или плохо?

Думаю, Ники — хороший "посол" Формулы-1 и что он был полезен для Jaguar. Проблема в том, что даже большие компании, бывает, переживают трудные времена, и при этом кто-то теряет работу, кто-то должен уйти. Но после его увольнения я не заметил больших перемен в Jaguar. Он собрал команду вместе,



сплотил людей, все стало при нем лучше. Так что не знаю. Время покажет, утратили они что-то с его уходом или приобрели.

Какими рамками вы сами ограничиваете свое участие в делах Формулы-1? Например, волнует ли вас, насколько хорош либо плох тот или иной гонщик, или же вы занимаетесь лишь общими проблемами?

Нет-нет, в этом смысле я всего лишь наблюдатель. Я и за ходом гонки-то, как правило, слежу отсюда, из своего моторхоума, попутно решая совершенно другие вопросы. Ведь сама по себе гонка — это всего лишь 90 минут, всего лишь малая толика того, чем я занимаюсь. И, как я уже говорил, предпочитаю, чтобы проблем, которыми мне приходится заниматься, было меньше, но, конечно, при необходимости я решаю вопросы любого уровня. Я называю это “тушением пожаров”, а себя самого — пожарным, который не живет постоянно в вашем доме, но приходит на помощь, когда без него не обойтись.

Существуют ли у вас какие-то особые отношения с Михаэлем Шумахером?

Наверное, все дело в том, что определенным образом я лично причастен к его успеху. В свое время именно я организовал переход Михаэля в Benetton (добавим попутно, в том числе и в качестве комментатора к предыдущему вопросу, что Экклстоун же выложил деньги на возврат в Формулу-1 Найджела Мэнселла после гибели Айртона Санны и он же посоветовал Фрэнку Уильямсу взять в команду Жака Вильнева. — Прим. авт.), где он и выиграл затем свой первый титул, проложив себе дорогу в Ferrari, к своему нынешнему триумфу. Он суперзвезда, он уникален, и я его очень и очень уважаю.

А вас не тревожило в прошлом году то, что из-за подавляющего превосходства Михаэля Шумахера и Ferrari над всеми остальными интерес зрителей к ходу чемпионата и к Формуле-1 в целом существенно снизился?

Что касается Ferrari, то здесь я не видел никакой проблемы. И звучавшие в прошлом году предложения вроде того, чтобы нагрузить их

машины балластом, потому что они слишком быстры, считаю полным идиотизмом. Нельзя же наказывать людей за то, что они в своей работе достигли выдающихся результатов! Но я за то, чтобы даже в одной команде гонщики по-настоящему сражались между собой, тогда гонку никак не назовешь скучной. Это главное.

Этот сезон куда более интересен, чем прошлый. Причина в новых правилах или в том, что некоторые команды стали сильнее, подтянулись к уровню Ferrari?

В общем, новые правила здесь ни при чем. Разве что в первых гонках было больше аварий, нежели в прошлом сезоне, но, к счастью, никто не пострадал. В Сильверстоуне же гонка была интересной сама по себе, было много событий, пару раз выезжал автомобиль безопасности, в том числе и из-за выбежавшего на трассу фанатика, и это во многом предопределило исход гонки. Так что причина, скорее всего, в самих командах. Williams и McLaren в прошлом году были не слишком конкурентоспособны. Теперь же они борются с Ferrari на равных, а то и превосходят ее. В этом сезоне мы имеем фактически уже четыре топ-команды, считая и Renault, которая тоже явно на подъеме. Отсюда и столько победителей. И если вы спросите, кто выиграет очередную гонку, я скажу, что не знаю. Хотя в прошлом году можно было почти с полной уверенностью предрекать победу Михаэля Шумахера.

Недавняя помощь Minardi в трудный для команды момент — это как раз “тушение одного из пожаров”? Почему же в свое время вы не оказали подобной помощи Prost и Arrows?

Я помогаю командам последние 25–30 лет. Minardi в этом смысле не отличается от любой другой команды. Когда-то я помог ныне процветающему Фрэнку Уильямсу. Помогал я и командам Тома Уокиншоу и Алена Проста. Но наступает момент, когда уже просто невозможно что-то исправить. Если кто-то в очень-очень плохой физической форме, таблетки оказываются уже бесполезны — они лишь продлевают агонию.





Как утверждает Экклстоун, он всегда протягивал руку помощи попавшим в беду командам. Команду Алена Проста, впрочем, это так и не спасло (внизу слева)

Айртон Сenna, Ники Лауда, Михаэль Шумахер – отношения Берни с каждым из этих великих гонщиков можно назвать особыми (верхний ряд)

Есть ли у маленьких команд, вроде Minardi, будущее в Ф-1?

Нет. Потому что при таком положении дел им остается соревноваться лишь самим с собой. Очень жаль.

(Стало быть, вложение денег в Minardi – это не столько “мертвому припарки”, сколько намерение в будущем перепродать команду в хорошие руки в согласии с “формулой Берни”: “купить дешево, продать дорого, получить прибыль”? В таком случае слухи о намерении Романа Абрамовича приобрести Minardi вполне могут соответствовать действительности. – Прим. авт.)

Видели ли вы фильм Сильвестра Сталлоне о гонках CART? Тот ли самый в нем использован сюжет, по которому изначально он намеревался снимать фильм о Формуле-1?

Нет, я не видел этого фильма, и желания такого у меня нет, поскольку я без того могу предположить, какая это ерунда. То, что Слай хотел снять, очень мало совпадало с тем, чего хотел я. Г-ну Сталлоне не стоило за это браться, ему удаются фильмы совсем другого рода. Вообще же всем, кто хочет написать книгу или снять кино о Формуле-1 – а таких очень много, – я всегда говорю, что в этом случае не надо ничего выдумывать. Любой реальный Гран При и Формула-1 в целом полны драмы и без всякого вымысла, это надо лишь уметь отобразить художественными средствами, как это и сделал в свое время Джон Франкхеймер.

Пару лет назад ваши коммерческие права на Формулу-1 были продлены еще на 100 лет...

Верно, но только меня здесь в это время по естественным причинам уже не будет.

Да, к сожалению, нам столько не прожить. И однако же – вы верите, что и через 100 лет Ф-1 будет существовать?

Понятия не имею. Я не уверен даже, что через 100 лет мир вообще будет существовать.

О России – почти с любовью

Г-н Экклстоун, последние несколько лет ознаменованы вашим пристальным интересом к России как к возможной стране проведения одного из этапов чемпионата мира Формулы-1 и соответствующими контактами с российскими официальными лицами. Однако еще более 20 лет назад вы, насколько известно, направили письмо тогдашнему советскому лидеру Леониду Брежневу. Было бы чрезвычайно любопытно услышать эту историю непосредственно от вас.

Нет, я никогда не отправлял письма Брежневу. (Уж чего-чего, а такого ответа я никак не ожидал, тем более что последующие слова моего собеседника говорят, скорее, о совершенно противоположном. – Прим. авт.) В то время, к сожалению, крайне мало людей в руководстве вашей страны хорошо себе представляли, что такое Формула-1 и что она может принести такой могучей державе.

Сейчас, увы, тоже...

Да, отчасти я уже имел возможность в этом убедиться...

Но к тому же в те годы автоспорт вообще не являлся частью советской культуры, и поэтому такая идея просто не могла получить поддержки на соответствующем уровне. Тем не менее во время своего тогдашнего визита в Москву я все же предложил идею организации Гран При Советского Союза. Более того, когда я обеспокоился, увидев, что Красная площадь вымощена брусчаткой, меня стали успокаивать: “Не волнуйтесь, по этой брусчатке в ходе ежегодных парадов ходят тяжелые танки, так что ваши машины ее не повредят”. Я-то, правда, беспокоился о том, что брусчатка повредит машины... Так или иначе, но с тех пор я никогда не оставлял своей мечты провести гонку в России. Хочу этого и поныне.

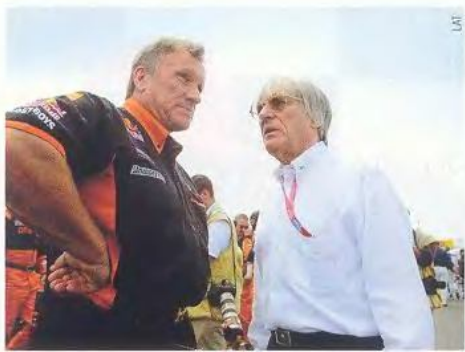
Что ж, тогда самое время рассказать о том, почему, с вашей точки зрения, провалился уже совсем недавний, “нагинский”, проект строительства автодрома для проведения гонок Формулы-1. Должен вам сказать, что было очень печально следить за тем, как вы пытались заключить сделку с московским правительством, поскольку с российской стороны ее подготовкой занимались заведомо некомпетентные люди, не желавшие слушать ничьих советов и в результате подложившие большую свинью мэру Москвы Юрию Лужкову. К сожалению, наихудшие опасения сбылись: обещанной трассы нет ни в этом году, не будет и в следующем, а у мэра сформировалось не слишком позитивное отношение к проекту. Какой эта история видится с вашей стороны?

Я уверен, что лично господин Лужков на 100% поддерживал проект проведения Гран При России и строительства соответствующего автодрома. Такую же поддержку я встретил и со стороны министра спорта. Поэтому не думаю, что проблема изначально была в российской стороне. Она была в мистере Уокиншоу: именно он взялся обеспечить совершение сделки в целом, но в чем-то просчитался, чего-то не учел, в том числе, возможно, и неверно настроил своих российских партнеров. Он-то всех и запутал. Том оказался не способен выполнить то, что обещал. И мы не можем винить кого-либо в московском правительстве.

С другой стороны, да, полагаю, что проект не был представлен ответственными за это лицами правительству Москвы должным

Я НЕ УВЕРЕН ДАЖЕ, ЧТО ЧЕРЕЗ 100 ЛЕТ МИР ВООБЩЕ БУДЕТ СУЩЕСТВОВАТЬ





Том Уокиншоу – человек, на котором, по мнению Экклстоуна, лежит основная вина за срыв сделки с правительством Москвы. В столичном мэре Берни не разочарован



Тамара, Славика и Петра. Этими тремя красавицами Берни гордится не меньше, чем своим главным достоянием – Формулой-1



образом. Надо было учесть, что, как я говорил с самого начала, проект Гран При России не принесет никаких прямых доходов. Только прямые расходы, и немалые. Но при этом косвенные доходы могут быть огромными, и в целом для страны будет очень значительная выгода и польза – за счет большого притока туристов, тратящих огромные деньги, как и во всех странах, где проводятся Гран При. Да, это не “быстрые деньги”, к которым, быть может, привыкли в России.

И еще важный аспект: проблемы возникают тогда, когда имеешь дело с людьми, не являющимися энтузиастами в данной области.

Думаю также, принципиальная ошибка российской стороны заключается в ожидании того, что некие богатые иностранцы за свой счет построят в России автодром и сами все организуют. Должно быть как раз наоборот. Необходимо, чтобы нашлся достаточно состоятельный российский предприниматель (или же группа таковых), кто проинвестирует столь выгодный проект и возьмется за его осуществление. Я бы такой выгоды не упустил. И такие люди в России, насколько мне известно, есть. Наглядное подтверждение этому – недавняя покупка футбольного клуба Chelsea российским предпринимателем.

Стало быть, сейчас в качестве потенциального делового партнера в России вы видите конкретно Романа Абрамовича? Именно это вы обсуждали, когда встречались с ним на “Нюрбургринге” в дни проведения Гран При Европы?

Роман Абрамович – один из таких людей. Он был моим гостем на Гран При Европы (прежде он никогда не был на гонках Формулы-1, и я специально пригласил его), и мы с ним и с одним из его коллег действительно обсуждали этот вопрос, но недолго и в самом общем виде: для более обстоятельного разговора у нас не было достаточно времени, поскольку г-н Абрамович отправлялся в длительную деловую поездку по Америке. По его возвращении я надеюсь продолжить наши переговоры. Он серьезный партнер.

Как вы полагаете, появление российского гонщика в Формуле-1 поднимет интерес в нашей стране к этим гонкам до необходимого уровня?

Несомненно. Так всегда и бывает.

Эмерсон Фиттипальди во время своего визита в Россию на организованной нами встрече с Вячеславом Фетисовым обсуждал возможность проведения на улицах Москвы или Санкт-Петербурга одного из этапов всемирной серии Champ Car. Наш ми-



Я БЫ ТАКОЙ ВЫГОДЫ НЕ УПУСТИЛ. И ТАКИЕ ЛЮДИ В РОССИИ ЕСТЬ

нистр, много лет живший в Детройте, где традиционно проводится подобный этап, проявил большой интерес к этому предложению. Эмерсон также сообщил, что вы в курсе дела и ничего не имеете против, а такую гонку организовать и провести значительно проще и дешевле Гран При Ф-1. Вы полагаете, это поможет привезти в Россию затем и Формулу-1?

Нет, не думаю. Гонки “чампкаров” – это всего лишь одна из многих гоночных серий, популярных в США, где любят вообще любые автотонки. Что-то вроде Ф-3000 в Европе. И уровень этих соревнований, при всем моем уважении к ним, примерно такой же. Россия же, как могучая держава, полагая, заслуживает гонки самого высшего уровня, какой и является Формула-1.

Что же все-таки конкретно Россия должна сделать и какие суммы потратить на организацию своего Гран При? И что может получить затем?

Это зависит от того, кто, как и с какой целью возьмется за осуществление этого проекта. Опыт последних двух-трех лет оказался неудачным и наглядно показал, что такой подход к делу неверен. Если же подойти к нему правильно, то, помимо огромных косвенных доходов для непосредственного организатора и России в целом, о чем я уже говорил, стоит упомянуть и о поднятии престижа страны, как на международном уровне вообще, так, особенно, и на уровне мирового автоспорта. Россия, конечно, и без того сильная и могущественная держава, но в международном автоспорте ее престиж пока, мягко говоря, невелик.

Легко ли быть Экклстоуном?

Г-н Экклстоун, у вас три дочери, но если бы вы имели сына, хотели бы, чтобы он стал гонщиком?

Не знаю, право же. Но думаю, если бы он был достаточно способным, то почему бы и нет?

Чем сейчас занимаются ваши очаровательные молодые дочери, рожденные в браке со Славикой, и кем хотят стать?

Тамаре 19 лет, и она изучала в колледже психологию, но ей стало скучно, начала сотрудничать с журналами. Думаю, сейчас она как раз в поисках своего пути. Младшей – Петре – пока лишь 14, и она хочет стать 18-летней. Но они вовсе не наивные дети, не витают в облаках, а, как говорится, крепко стоят на земле и все понимают, благодаря усилиям главным образом их замечательной матери.

Какую музыку вы любите слушать?

Как правило, когда есть возможность, конечно, Beatles, ранних Bee Gees. Популярная ныне музыка в стиле рэп меня не интересует, я для нее, пожалуй, малость староват.

Легко ли и хорошо быть Берни Экклстоуном?

В этом есть плюсы и есть минусы. Как и во всем.

Борис Мурадов



ТЕМА
Боевые подруги

ЖЕНЩИНЫ В ИХ ЖИЗНИ

ОНИ ДЕЛЯТ С НИМИ НЕ ТОЛЬКО,
А МОЖЕТ, И НЕ СТОЛЬКО СЛАВУ
И РОСКОШЬ, СКОЛЬКО ТРЕВОГУ
И ЕЖЕМИНУТНОЕ ОЖИДАНИЕ
САМОГО ХУДШЕГО



Ярно Трулли, Фернандо Алонсо, Кристиано да Матта, Ральф Ферман и Николас Кьеза. Что объединяет столь разных во всех отношениях гонимцев? Это самые крепкие пары в Формуле-1. Не павшие еще под натиском женского очарования и ведущие холостой образ жизни. Именно поэтому речь пойдет вовсе не о них.

Но и не об остальных как таковых. Речь пойдет об их женах, невестах и просто любимых девушках, поскольку они являются большой и неотъемлемой частью жизни каждого из этих парней, так и, как бы странно это ни звучало, жизни всего пэддока Формулы-1. Ведь многие из них, отказывая себе в домашнем уюте, словно жены декабристов, чуть ли не

круглый год сопровождают своих мужей и ассистентов в их многотрудных и изнурительных "отчаяниях" по этапам чемпионата мира, дела с ними не только, а может, и не столько славу и роскошь, сколько тревогу и ежесекундное ожидание самого худшего.

По Сенкам и шапки?

Так что же они, эти полтора десятка избранных представительниц прекрасного пола? Каково им?

Первое, что приходит в голову: наверное, у таких суперзвезд, каковыми являются гонщики Формулы-1, жены и подруги тоже должны быть звездными. На самом деле "эксклюзивом" в этом смысле обладают лишь пилоты: Ральф Шумахер, Кими Райкконен, Дэвид Култхард, Жак Вильнев и Дженсон Баттон.

Коре Шумахер (урожденная Бринкман) 24 года, и она, как и Ральф, родом из Керпен. Знакомы они чуть ли не с раннего детства, но серьезные отношения между ними возникли лишь в начале 2001 года, после чего Коре очень быстро оказалась беременной и уже к концу сезона стала официальной женой Ральфа. В тот момент про нее, как и про самого Ральфа, недоброжелатели стали распространять весьма и весьма грязные слухи, однако воспроизводить их на страницах приличного издания, право же, нет желания. Воспитанием полупрофессионального сына Дэвида и безбрежные восторги с Ральфом по всему миру не помешали Коре совсем недавно вновь заявить о себе как об очень красивой и сексапильной фотомодели: ее достаточно смелое, с налетом мягкой эротичности фото появилось на обложке немецкого издания известного мужского журнала GQ, что вызвало громкий резонанс в прессе.



У ТАКИХ СУПЕРЗВЕЗД ЖЕНЫ И ПОДРУГИ ТОЖЕ ДОЛЖНЫ БЫТЬ ЗВЕЗДНЫМИ

Длинноногий подруге Кими Райкконена Джени Даллен 21 год. В позапрошлом году она была удостоена титула "Мисс Скандинавия" и действительно очень хороша собой — настолько, что ледяной парень Кими, кажется, просто потерял голову и не раздумывая порвал ради нее со своей не столь эффектной бывшей подругой Ханной — простой студенткой. Джени живет с Кими в его доме в Швейцарии и наскоро опровергает его на все Гран При, как прежде другая финка Эри Хаккинен сопровождала Мiku.

На аналогичное самопожертвование пошла и бразильянка Симоне Абдельнур, 26-летняя подруга Култхарда: ее тоже можно видеть в моторхуле McLaren на каждой гонке. Также бывшая "профессиональная красавица" (как, впрочем, и правдушная подруга шотландца Хайди Вичински), она бросила нынешнюю свою работу, чтобы посвятить всю себя Дэвиду, которого, кстати, в одном из журналов недавно назвали самым энергичным любовником в мире. ("Секс делает меня быстрым", — заявил в этой связи пилот McLaren, но, судя по тому, насколько он медленнее своего более молодого и энергичного партнера по команде, можно предположить, что он и в плане "сексарядки" уступает Райкконену. Или, напротив, чересчур ею злоупотребляет?) Однако же Симоне не согласна с бытующим мнением, что девушки, вступая в отношения или даже брак со звездами такого уровня, как Култхард, становятся для них чем-то вроде красивой игрушки и просто обречены на хоть и "тланивую", но второстепенную роль. "Заморозить карьеру дизайнера интерьеров — это было исключительно мое собственное решение, продиктованное лишь одним желанием — постоянно быть с Дэвидом. Иначе мы с ним никогда бы не виделись. Гонщики так много работают", — поясняет она своим протяжным голосом, изумленно хлопая огромными глазами. А быть может, дело еще и в том, что вокруг такого завидного жениха, как Култхард, всегда слишком много красивых соперниц, и его просто не хочется оставлять с ними наедине? Симоне отрицает и это: "Конечно, гонщики привлекают к себе больше внимания, чем даже футболисты, кроме разве таких, как Бакем. К тому же Дэвид очень привлекателен внешне, так что не удивительно, что он пользуется вниманием девушек, но меня это вовсе не тревожит. Нам хорошо вместе, и это главное".

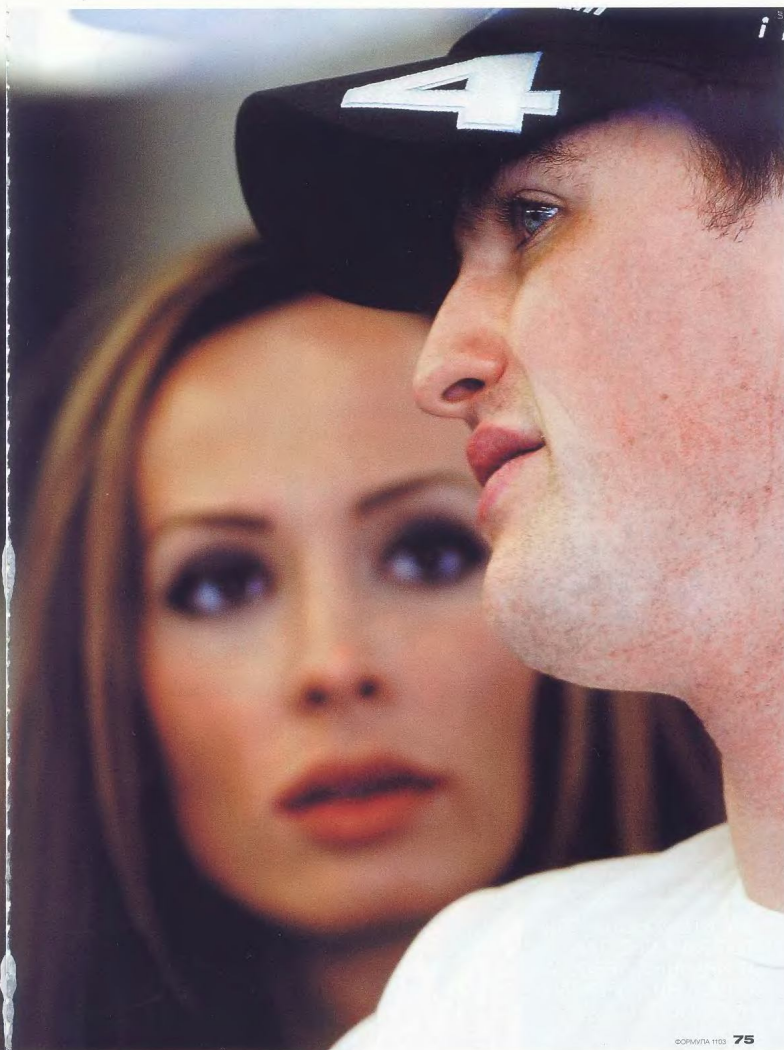
С ней солидарна и подруга Дженсона Баттона, потрясающе озорвателная девушка, 25-летняя англичанка Луиза Гриффитс: "Мне смешно, когда Дженсона называют плейбоем, у него на это просто нет времени. Если он не дома и не на гонках, то непременно ходит в тренажерный зал или катается на велосипеде по горным дорогам, или же гребет на каноэ, или работает на тестах Формулы-1 — это очень серьезное дело, и он полностью сфокусирован на своей карьере, а не на окружающих девушках, и я его отлично понимаю, так как и моя собственная карьера очень для меня важна. Конечно, вокруг него,

словно вокруг поп-звезды, всегда полно привлекательных девушек, и некоторые из них делают все, чтобы завладеть столь лакомым куском, каковым им представляется гонщик Формулы-1. Их даже не волнует, что у него уже есть любимая девушка. Но лично меня соперницы не тревожат. Надо быть уверенной в себе и в своем любимом и не думать о подобной ерунде".

Луиза и Дженсон вместе уже три года и на сегодняшний день являются, пожалуй, самой популярной британской парой наряду с четой Бекхемов. Микушам летом девушка Баттона прославилась тем, что приняла участие в проводившемся на телеканале BBC1 конкурсе молодых исполнителей Fame Academy (аналог нашей "Фабрики звезд") и даже пробилась в число двенадцати финалистов (из-за чего, оказавшись по условиям конкурса в "творческом заточении", не смогла даже присутствовать на Гран При Венгрии), но в последнюю субботу августа стала, увы, шестым участником, отчисленным по итогам голосования. В результате она осталась без главного приза — роскошной квартиры в Лондоне и контракта со звукозаписывающей компанией Polygod, но зато с радостью вернулась в объятия Дженсона и в паaddock Формулы-1. Впрочем, она уже до телеконкурса приобрела известность в мире поп-музыки в качестве участницы девичьей группы ORCHID, а побывавшая победительницей конкурса Razzies, группа GIRLS ALoud в прошлые Рождество заняла в британских чартах первое место с ее песней Sound Of The Underground. На BBC же ее способности оценили так: "Луиза обладает фантастическим голосом и готова ради своей творческой карьеры свернуть горы". Поговаривают, что Дженсон и Луиза скоро поженились, но Баттон на сей счет пока таинит: "Да, вероятно, а почему бы и нет? В конце концов, все стремятся создать семью, не так ли? Так что в принципе было бы здорово стать мужем и женой, но в данный момент мы и без того счастливы".

Не менее счастливы и Жак Вильнев с его подругой Элли Грей, хотя еще пару лет назад он чуть было не женился на австралийской поп-певице Дэнни Миноуг. Элли, "чуждая и удивительная" (качества, не очень характерные для американки), — поистине ангел-хранитель измотанного затянувшейся черной полосой в карьере экс-чемпиона, а помимо этого, в "свободное от Жака время" успевает еще и быть артисткой Королевского детского балета. Официальное место жительства Элли, соответственно, Копенгаген, но она использует малейшую возможность для того, чтобы "погостить" у своего любимого в его квартире в Монако. Ей всего 21 год.

В паaddock Формулы-1 Элли, Луиза и Симоне очень часто можно видеть вместе — как правило, в моторхуле BAR: они дружат и постоянно проводят время втроем, бурливо держатся друг за дружку — так легко унять волнение и переждать те мучительные минуты и часы, которые их возлюбленные отдают своей опасной работе.



Обратная сторона удовольствия

Опасность — постоянная составляющая работы гонщика и основа волнений их жен и девушек, поэтому об этой стороне стоит сказать особо. Та же Луиз пережила в этом году в Монако страшный момент, когда Дженсон во время тренировки на скорости под 300 км/час врезался в ограждение на выезде из тоннеля — в том же самом месте, где девять лет назад едва не расстался с жизнью Карл Вендлингер. Она наблюдала за происходящим на дисплее в боксах BAR, опасаясь самого худшего, и ей оставалось лишь ждать. "Команда была фантастически внимательна ко мне, меня постоянно держали в курсе событий, но все, что я могла видеть, это то, что Дженсон был без движения! И хотя команда всячески меня успокаивала, я ощущала всепоглощающий страх. Мне кажется, я даже не дышала, все во мне словно оборвалось в один миг. И когда он все же пошевелился спустя несколько минут после удара о стену, лишь тогда меня отпустило, и я мысленно воскликнула: "Спасибо, Боже, что он остался жив!" При этом я все равно была уверена, что он как-то покалечился. Однако благодаря безопасности современных машин Формулы-1 Дженсон остался цел и невредим. Он знает, как я была испугана, и первое, что мне сказал, было: "Прости, это больше не повторится". Хотя я знаю, что он не может давать таких обещаний. Но нельзя и думать о том, что нечто подобное может случиться снова, иначе просто сойдешь с ума". А всего за пару дней до аварии Луиз блистала роскошными бриллиантами общим весом 150 карат на устроенной фирмой Steinmetz в пафосном "Отеле де Пари" бриллиантовой вечеринке и восторгалась: "Это восхитительно, и мне приходится то и дело щипать себя, чтобы убедиться, что это не сон. Монако, яхты, частные самолеты — это особый мир, и я то и дело думаю, как я счастлива, что мы с Дженсоном любим друг друга и живем этой фантастической жизнью!"

Не понаслышке знает, каково пережить серьезную аварию, в которую угодил любимый человек, и Коринна Шумахер. 33-летняя жена лидера Ferrari периодически сопровождает супруга в поездках на Гран При (проводя время за вышиванием, пока Михаэль занят), но чаще все же остается дома в Швейцарии с 6-летней Джинной и 4-летним Миком, наблюдая за происходящим на трассе по телевизору. Так было и в тот день, когда четыре года назад на Гран При Великобритании Михаэль в начале гонки попал в серьезную аварию и сломал ногу. Тогда

ТАК КТО ЖЕ ОНИ, ЭТИ ПОЛТОРА ДЕСЯТКА ИЗБРАННЫХ ПРЕДСТАВИТЕЛЬНИЦ ПРЕКРАСНОГО ПОЛА?



Симоне Абдейн



Ник Хампелд и Патриция



Анн Парнис



Конни Монтоя



Луна и Джанкарло Физикелла



Луиз Гриффитс



Эстер Ле Дье



Дженни Далман



Кора Шумахер



Рубенс и Сильвана Баррикелло



Софи и Йос Ферстаппен



Таня Фрейден



Коринна Шумахер



Элли Грин

Коринна немедленно вылетела в Лондон, чтобы как можно быстрее оказаться рядом с мужем, но вообще она уверяет, что в состоянии справиться со страхом перед опасностью, присущей профессии супруга: "На самом деле я не боюсь за Михаэля. Многим людям это трудно понять, и они скажут: "Как она может оставаться спокойной, зная, что ее муж уехал туда, откуда, быть может, никогда не вернется?" Но я смотрю на это иначе. Возможно, если уж быть совсем откровенной, я просто подавляю в себе подобные мысли. Но я изначально знала Михаэля лишь как гонщика и абсолютно уверена в нем. Он всегда будет отважным борцом, сражающимся до конца, но он не игрок с судьбой, не беспечный ездок. Он никогда не рискует понапрасну. Иногда, конечно, бывают дни, когда мысли о гонках меня как-то тревожат. Порой я все же почему-то волнуюсь, но обычно — нет".

Наверное, одновременно и легче, и труднее в этом смысле жене Йоса Ферстаппена Софи. Ведь она, единственная среди жен и подруг пилотов Формулы-1, сама была в юности очень талантливой картингисткой и, более того, единственной девушкой, победившей в свое время в международной гонке, в которой сражалась с Ярно Трулли и Джанкарло Физикеллой! Йос и увидел впервые свою будущую жену на гоночной трассе в Бельгии. "Я уже была более чем наслышана о блестящем молодом голландском гонщике Йосе Ферстаппене, чемпионе немецкой Формулы-3, а потом мы познакомились, он мне очень понравился, и мы стали встречаться, — вспоминает Софи. — Ему тогда было всего 18 лет, а мне и того меньше — 16. Однако наши отношения поначалу продолжались лишь год, после чего мы на три года расстались, а когда встретились вновь, он уже был гонщиком Формулы-1, и я не хотела больше с ним видеться, чтобы он не подумал, что я бегу за ним лишь потому, что он пилот Гран При. Но потом мы оба отправились посмотреть картинговую гонку в Гент и там вновь встретились. Наверное, сама судьба свела нас вместе. Но я рада, что в наших отношениях был длительный разрыв. Ведь Йос был

моей первой любовью, и этот разрыв дал мне возможность набраться жизненного опыта, так сказать, "на стороне". Если бы мы тогда поженились, то затем, вполне возможно, развелись бы, поскольку я не была уверена, подходит он мне как спутник жизни или нет. А тогда, в Генте, я поняла — подходит, и мы вновь стали встречаться. А через два месяца он сделал мне предложение, мы поженились и вот уже семь лет живем счастливо. Правда, это замужество поставило крест на моей собственной весьма успешной гоночной карьере. Но зато я прекрасно понимаю жизнь Йоса и даже пытаюсь советовать ему, как гоняться, хотя он и не всегда это принимает. Мне и самой очень бы хотелось погонять за рулем машины Ф-1. И думаю, что в нашей семье растет еще один гонщик: нашему сыну Максиму только пять, но он уже очень быстро ездит на карте".

Осознание опасности, которая грозит гонщикам, впрочем, далеко не единственная проблема, беспокоящая их жен и подруг. Автоспорт — чрезвычайно дорогое занятие, и Джастин Уилсон, например, уже став пилотом Minardi, вынужден был организовать сбор денег от своих болельщиков под залог доли в своих будущих доходах и до сих пор дает частные уроки гоночного вождения, чтобы свести концы с концами, что, согласитесь, весьма далеко от роскошного благополучия, которым наслаждаются, скажем, Жак Вильнев с Элли или Михаэль Шумахер с семьей. Отсюда и довольно обескураживающие, но вполне объяснимые признания подруги Джастина, менеджера корпоративных мероприятий PalmerSport, 24-летней англичанки Эстер Ле Дье: "Я больше беспокоюсь о финансах, нежели авариях, но стараюсь поменьше об этом думать и наслаждаться моментом". Джастин и Эстер живут в весьма скромном арендованном доме вблизи Нортгемптона.

Некоторые любят попроще

Прямо противоположным образом ту же проблему решает Марк Уэббер со своей подругой, а по совместительству и его бизнес-менеджером Энн Нил, сочетая, так сказать, приятное с полезным. Они познакомились, когда Марк выступал еще в Формуле-Ford в Австралии. "Это вовсе не было потрясением и любовью с первого взгляда, — рассказывает Энн. — Я отвечала за организацию встречи промоутера с нужными людьми, и Марк сказал: "Должно быть, ты очень важная птица". Марк и Энн начали работать вместе в 1995 году, когда она обеспечила спонсорский контракт для восходящей звезды. Затем они вместе сняли дом в Англии, что в конечном итоге и привело к роману. И, несмотря на то что этот роман 27-летнего перспективного гонщика с 37-летней и отнюдь не обладающей привлекательностью топ-модели женщиной у многих в пaddock вызывает большое недоумение, Энн уверяет: "Мы проводили все наше время вместе, поскольку понимали друг друга во всем. Мы очень похожие люди,

прямые и приземленные, реалистичные, и это переросло в отношения, которые связывают нас ныне. Марк всегда ладил с моим 11-летним сыном Люком, так что все в нашей совместной жизни очень удобно и легко. Мы всегда все обсуждаем и принимаем решения сообща". Живут Марк и Энн в Бэкингеме.

Помимо семейных, деловые отношения связывают и Оливье Паниса с женой. 35-летняя французка Анн Панис не только воспитывает троих детей — Орильена, Каролин и Лорен, но и является деловым и финансовым советником Оливье. Серьезная профессия и у молодой жены Хуана-Пабло Монтои Конни — она юрист. Супруга Хайнца-Харальда Френтцена, 27-летняя Таня — медицинский работник, подруга и сверстница Ника Хайдфельда Патриция, с которой он вместе еще со школьной скамьи, — биолог, а вот жена Джанкарло Физикеллы и мать 4-летней Шарлотты и годовалого Кристофера Луна (28 лет) — танцовщица. И лишь бразильянка Сильвана Баррикелло (26 лет) — просто домохозяйка, воспитывающая 2-летнего сына Эдуардо и нежно заботящаяся о своем муже Рубенсе.

Жены Паниса, Френтцена, Физикеллы и Баррикелло время от времени посещают Гран При, но не часто. Подруга Ника Хайдфельда сопровождает его практически на всех Гран При, но и он, и она стараются не привлекать внимания к ее присутствию. И уж кто, напротив, всегда очень заметен в paddockе благодаря своей яркой миловидной внешности, живому характеру и приветливой общительности — так это Конни Монтоя. Ей 23 года, она без ума от Хуана-Пабло, и они, пожалуй, производят впечатление самой влюбленной парочки в paddockе. "Как гонщик, он один из наиболее одаренных и ярких в Формуле-1, — восторгается она своим мужем, будучи горячей его поклонницей еще до знакомства с ним. — А как личность, как мужчина — это принц моей мечты! Он удивительный человек, всегда очень заботится обо мне. И я отвечаю ему тем же. Например, именно я покупаю ему одежду. Это, впрочем, нетрудно, поскольку он любит носить майки, мешковатые штаны и кроссовки". Конни немного скучает по временам, когда Хуан-Пабло выступал в чемпионате CART, потому что "там гонщики более дружны между собой, составляя одну большую веселую компанию, а в Формуле-1 они довольно разобщены", но все равно является страстной любительницей Больших Призов: "Я обожаю Формулу-1 и легко нахожу общий язык с теми, кто здесь работает. Это — жизнь Хуана и моя собственная, и когда я оказываюсь вне этой жизни, то очень скучаю по ней". Но ее жизнь с одним из топ-пилотов Формулы-1 — отнюдь не только яркий праздник. Хуан-Пабло, как и Кими Райкконен, оказывает помощь молодым спортсменам и проблемным детям у себя на родине, в Колумбии, и Конни активно ему в этом помогает.

Борис Мурадов



СИМОНЕ БРОСИЛА СВОЮ РАБОТУ, ЧТОБЫ ОТАДАТЬ ВСЮ СЕБЯ ДЭВИДУ



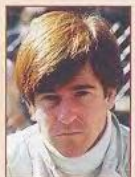
ВСЕ ГОНЩИКИ ЧЕМПИОНАТОВ МИРА Ф-1

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



**Тошио Сузуки/
Toshio Suzuki**
(Япония)
Род. 10.03.55 в Сантаме,
Япония

Один из ветеранов японского автоспорта. Спортивную карьеру начал еще в конце 70-х гг. В 1979 году стал чемпионом японской Ф-3, однако затем на протяжении почти 10 лет участвовал в гонках лишь эпизодически. Вновь громко заявил о себе только в 1990 г., когда выиграл японский чемпионат легковых автомобилей. В 1992 г. дебютировал в японской Ф-3000 и одержал победу за рулем Toyota в "24 часах Дайтоны". На ГП Японии 1993 г. (12-й) дебютировал в ЧМ Ф-1. Провел в составе Larrousse две гонки ЧМ 1993 г. Выступал на автомобиле Larrousse LH93. В 1994 г. продолжил карьеру в японской Ф-3000 и годом позже стал чемпионом Японии. Выступал в Ф-Ниппон до 1997 г. В 1996–2001 гг. стартовал в различных гонках легковых и спортивных автомобилей: японском чемпионате GT, NASCAR, Busch Grand National Stock Cars, "24 часа Ле-Мана" (2-е место в 1999 г.), "24 часа Дайтоны". ГП в Ф-1: 2; гонок в Ф-1: 2; очки: –; лучший рез. в квалификации: 23-е место – ГП Японии 1993 г.; лучший рез. в гонке: 12-е место – ГП Японии 1993 г.; быстрые круги: –
Победы в других гонках: "24 часа Дайтоны" 1992 г.



**Рикардо Суниньо/
Ricardo Zunino**
(Аргентина)
Род. 13.04.49 в Буэнос-Айресе, Аргентина

Карьеру автогонщика начал в середине 70-х гг. В 1976 г. дебютировал в ЧЕ Ф-2, за три сезона набрал лишь 9 очков, лучший результат в ЧЕ – 11-е место в 1978 г. В следующем сезоне дебютировал в британской серии Autograss F1, где в 1979 г., выиграв одну гонку, занял 5-е место в чемпионате. В том же сезоне на ГП Канады (7-й) практически случайно дебютировал в ЧМ Ф-1: после ухода из Brabham Лайуды Берни Экклстоун в срочном порядке искал в пaddock пилота, у которого была лицензия на управление автомобилем Ф-1, и единственным таким человеком оказался Рикардо. Участвовал в 3 ЧМ Ф-1 1979–1981 гг. Выступал на автомобилях: Brabham BT49 (Brabham) в 1979–1980 гг., Tyrrell 010 (Tyrrell) в 1981 г. После ухода из Ф-1 в 1982 г. завершил спортивную карьеру и открыл в провинции Сан-Хуан собственный туристический центр.
ГП в Ф-1: 11; гонок в Ф-1: 10; очки: –; лучший рез. в квал.: 9-е место – ГП США-Восток 1979 г.; лучший рез. в гонке: 7-е место – ГП Канады 1979 г.; ГП Аргентины 1980 г.; быстрые круги: –



**Боб (Роберт) Суэйкерт/
Bob (Robert) Sweikert***
(США)
Род. 20.05.26 в Лос-Анджелесе, штат Калифорния, США. Погиб 17.06.56 во время гонки спринт-каров в Салеме, штат Индиана, США

В серии AAA дебютировал в 1950 г., в 1953 г. одержал свою первую победу в гонках, а в 1955 г. стал чемпионом серии AAA. В 1952–1956 гг. стартовал в 5 выходящих в зачет ЧМ Ф-1 (Ф-2) Indy 500. Выступал на автомобилях: KK2000 (McNamara/Lee Elkins) в 1952 г., Kuzma (Dean Van Lines) в 1953 г., KK4000 (Lutes/Francis Davidson) в 1954 г., KK500C (John Zink) в 1955 г., Kuzma (D-A Lubricants Racing) в 1956 г. В 1950 и 1951 гг. участвовал в тренировках Indy 500, но не прошел квалификацию. Лучший результат в ЧМ – 7-е место в 1955 г. Через полгода после завоевания

чемпионского титула в AAA трагически погиб во время гонки спринт-каров в Салеме, штат Индиана.
ГП в ЧМ: 7; гонок в ЧМ: 5; очки: 8; лучший рез. в квал.: 9-е место – Indy 500 1954 г.; лучший рез. в гонке: 1-е место; быстрые круги: –
Победы в ЧМ: 1 – Indy 500 1955 г.
Победы в других гонках: этапы AAA: в Индиане в 1953 г., Сиракузах в 1954 г., Индианаполисе (Indy 500) и Сиракузах в 1955 г.

**Тораносукэ Такаги/
Toranosuke Takagi**
(Япония)
Род. 12.02.74 в Шизуоке, Япония



Представитель последнего поколения японских гонщиков Ф-1. Карьеру начал в 1986 г. с картинга. В 1989–1990 гг. дважды становился чемпионом Японии по картингу, причем в 1990 г. выиграл все гонки японского первенства. В 1992 г. дебютировал в японской Ф-Toyota (2 победы). В 1993–1994 гг. стартовал в чемпионате Японии в Ф-3 (1 БК, пятое место в первенстве 1994 г.). В 1994–1997 гг. выступал в японской Ф-3000 (Ф-Ниппон): 6 побед, 10 ПП, 3 БК, вице-чемпион Японии 1995 г. В 1997 г. получил место тест-пилота в Tyrrell, а годом позже на ГП Австралии 1998 г. (НФ) в составе этой же команды дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 2 ЧМ Ф-1 1998–1999 гг. Выступал на автомобилях: Tyrrell 026 (Tyrrell) в 1998 г., Arrows A20 (Arrows) в 1999 г. В 2000 г., не найдя себе места в команде Ф-1, покинул "большой цирк" и вернулся в Ф-Ниппон, где в том же году с блеском выиграл чемпионат Японии, одержав 8 побед в 10 гонках. После этого успеха Тора уехал в США, где в 2001–2002 гг. выступал в серии CART (82 очка, лучший результат – 15-е место в 2002 г.).



ГП в Ф-1: 32; гонок в Ф-1: 32; очки: –; лучший рез. в квал.: 13-е место – ГП Австралии, Аргентины 1998 г.; лучший рез. в гонке: 7-е место – ГП Австралии 1999 г.; быстрые круги: –

**Норитакэ Такахара/
Noritake Takahara**
(Япония)
Род. 06.06.51 в Токио, Япония



Карьеру автогонщика начал в 1969 г. с кузовных гонок в Японии. В Европе впервые появился в 1973 г., когда провёл несколько гонок в Формуле-2. У себя на родине довольно быстро пробился в число ведущих пилотов, отметившись в 1974 и 1976 гг. двумя чемпионскими титулами в японской Ф-2000 (Ф-2). В 1976 г. также выиграл национальный чемпионат в гонках спортивных автомобилей. В том же году на ГП Японии (9-й) дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 2 ЧМ Формулы-1. Выступал на автомобилях: Surtees TS19 (Surtees) в 1976 г., Kojima KE009 (Kojima) в 1977 г. После двух не слишком удачных гонок в Ф-1 продолжил карьеру в японской Ф-2, где выступал вплоть до 1979 г. В начале 80-х завершил спортивную карьеру и занял один из постов в администрации японского автоспорта, где работает и по сей день.
ГП в Ф-1: 2; гонок в Формуле-1: 2; очки: –; лучший результат в квалификации: 19-е место – ГП Японии 1977 г.; лучший результат в гонке: 9-е место – ГП Японии 1976 г.; быстрые круги: –

**Кунимитсу Такахаша/
Kunimitsu Takahashi**
(Япония)
Род. 29.01.40 в Токио, Япония



Спортивную карьеру начал в конце 50-х гг. в мотогонках. В 1961 г. выиграл чемпионат мира по шоссейно-кольцевым гонкам в классе 250 см³, однако после тяжелой аварии в следующем году на острове Мэн вынужден был надолго оставить гонки, а вернувшись за руль, предпочел пересечь с двух колес на четыре. На ГП Японии 1977 г. (9-й) единственный раз в карьере принял участие в гонке ЧМ Ф-1. Выступал на автомобиле Tyrrell 007 (Meiritsu). Рассвет же автогонной карьеры Кунимитсу пришлось на 1985–1989 гг., когда он четырежды подряд выигрывал чемпионат Японии в гонках спортпрототипов. Сейчас имеет собственную команду в гонках GT, а также является президентом Японской гоночной ассоциации GT.
ГП в Ф-1: 1; гонок в Ф-1: 1; очки: –; лучший рез. в квал.: 22-е место – ГП Японии 1977 г.; лучший рез. в гонке: 9-е место – ГП Японии 1977 г.; быстрые круги: –

**Майк (Майкл) Такуэлл/
Mike (Michael) Thackwell**
(Новая Зеландия)
Род. 30.03.61 в Окленде, Новая Зеландия



Блестяще зарекомендовав себя в 1979 г. в британской Ф-3, где, одержав пять побед, он с первой же попытки занял 3-е место в чемпионате, уже на следующий сезон Майк получил приглашение выступить в Ф-1. Дебютировал в ЧМ Ф-1 в составе Arrows на ГП Нидерландов 1980 г. (НПК). Майк на тот момент стал самым молодым в истории пилотом "большого цирка". Участвовал в 2 ЧМ Ф-1 1980, 1984 гг. Выступал на автомобилях: Arrows A3 (Arrows) в 1980 г., Tyrrell 010, 012 (Tyrrell) в 1980, 1984 гг., RAM 02 (RAM) в 1984 г. В 1980–1984 гг. участвовал в ЧЕ Ф-2 (9 побед, 9 ПП, 15 БК, 164 очка). Чемпион Европы в Ф-2 1984 г., вице-чемпион Европы 1983 г. В 1985–1986 гг. выступал в европейском и международном чемпионатах Ф-3000 (4 победы, 5 ПП, 4 БК, 55,5 очков). Вице-чемпион Европы в Ф-3000 1985 г. В 1987 г. Такуэлл вернулся на родину, где выиграл Международный новозеландский чемпионат, а в начале 1988 г. после неудачной гонки международной Ф-3000 в По решил завершить спортивную карьеру в возрасте 27 лет.
ГП в Ф-1: 5; гонок в Ф-1: 2; очки: –; лучший рез. в квал.: 24-е место – ГП Канады 1980 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: –



Победы в других гонках: этапы ЧЕ Ф-2: в Сильверстоуне ("Интернэшнл-Трофи") в 1981 г., Хараме в 1983 г., Сильверстоуне ("Интернэшнл-Трофи"), Трактоне ("Иохен Ринд-Трофи"), Валлелунге (ГП Рима), Муджелло, По (ГП По), Мизано и Зина-Пергузе (ГП Средиземноморья) в 1984 г.; этапы ЧЕ и МЧ Ф-3000: в Сильверстоуне ("Интернэшнл-Трофи"), Сна и Зина-Пергузе (ГП Средиземноморья) в 1985 г., По (ГП По) в 1986 г.; этап ЧМ спортпрототипов в Норбурге в 1986 г.



**Патрик Тамбэ/
Patrick Tambay**
(Франция)
Род. 25.06.49 в Париже, Франция

В юности занимался лыжным спортом и считался во Франции весьма талантливым лыжником, однако в начале 70-х гг. оставил лыжи и обратился к автоспорту, в которых также весьма преуспел, став в первой половине 80-х одним из самых сильных французских пилотов. Начав карьеру в школе гонщиков в Ле-Кастелле, в 1972 г. был признан лучшим выпускником и получил право провести оплаченный сезон во французской Ф-Renault, где в 1973 г. стал вице-чемпионом. В 1974–1976 гг. выступал в ЧЕ Ф-2 (2 победы, 6 ПП, 1 БК, 86 очков). Вице-чемпион Европы в Ф-2 1975 г. На ГП Франции 1977 г. (НПК) за рулем Surtees TS19 дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 9 ЧМ 1977–1979, 1981–1986 гг. Выступал на автомобилях: Surtees TS19 (Surtees) в 1977 г., Ensign N177 (Theodore) в 1977 г., McLaren M26, M28, M29 (McLaren) в 1978–1979 гг., Theodore TY01 (Theodore) в 1981 г., Ligier JS17 (Ligier) в 1981 г., Ferrari 126C2, 126C2/B, 126C3 (Ferrari) в 1982–1983 гг., Renault RE50, RE60, RE60B (Renault) в 1984–1985 гг., Lola THL1, THL2 (Haas) в 1986 г. Лучший результат в ЧМ Ф-1 – 4-е место в 1983 г. Параллельно с Ф-1 с блеском выступал в гонках спортпрототипов: двукратный чемпион Can-Am 1977 и 1980 гг. Оставив Ф-1, несколько раз в 1989 и 1997 гг. стартовал в гонках легковых и спортивных автомобилей, работал телекомментатором, позднее занялся политикой.



ГП в Ф-1: 123; гонок в Ф-1: 114; очки: 103; лучший рез. в квал.: 1-е место; лучший рез. в гонке: 1-е место; быстрые круги: 2
Победы в Ф-1: 2 – ГП Германии 1982 г., ГП Сан-Марино 1983 г.
Полу-позиции в Ф-1: 5 – ГП США-Запад, ГП Германии, ГП Австрии, ГП Южной Африки 1983 г., ГП Франции 1984 г.
Победы в других гонках: этапы ЧЕ Ф-2: Ногаро в 1975, 1976 гг.; не входившая в зачет ЧЕ гонка Ф-2 в Ногаро в 1974 г.

**Гай (Персиваль Гай) Танмер/
Guy (Percival Guy) Tunmer**
(Южная Африка)
Род. 01.12.48 в Фиксбург-е, Трансвааль, Южная Африка. Умер 22.06.99 в Сэндтоне, Южная Африка



Южноафриканский гонщик-любитель. В конце 60-х вместе с братом Дерексом начал выступать в кузовных национальных гонках. В 1973 г. пересел за руль гоночной "формулы" (March 722). На ГП Южной Африки 1975 г. единственный раз в карьере принял участие в ГП ЧМ Ф-1 (11-й), пилотировав Lotus 71 (Gunston). В том же году выиграл одну из национальных гонок автомобилей Ф-1 – ГП Фалс-Бей. Годом позже, после выступлений в южноафриканской Ф-Atlantic, завершил спортивную карьеру. В июне 1999 г. неподалеку от Йоханнесбурга попал в тяжелую дорожную аварию на мотоцикле и вскоре умер от ран.
ГП в Ф-1: 1; гонок в Ф-1: 1; очки: –; лучший рез. в квал.: 25-е место – ГП Южной Африки 1975 г.; лучший рез. в гонке: 11-е место – ГП Южной Африки 1975 г.; быстрые круги: –

**Луиджи Тараматццо/
Luigi Taramazzo**
(Италия)



Род. ???.32 в Чеве, Италия
Итальянский гощик-любитель, в 1958 г., после победы за рулем Ferrari в "Милле Милье", на ГП Монако подменил во время тренировок в кокпите Maserati 250F (Ken Kavanagh) Кена Кавану, но так и не проехал ни одного круга.

ГП в Ф-1: 1; гонок в Формуле-1: —; очки: —; лучший результат в квалификации: НСК; лучший результат в гонке: НС; быстрые круги: —



**Габриэле Таркуини/
Gabriele Tarquini**
(Италия)

Род. 02.03.62 в Джулианове, Лидо, Италия

Автогонками начал заниматься в конце 70-х гг. В 1984 г. выиграл чемпионат мира по картингу и уже в следующем сезоне дебютировал в ЧЕ Ф-2. Участвовал в 3 МЧ (ЧЕ) Ф-3000 (Ф-2) 1984–1986 гг. (4 победы (0+1+3), 1 БК, 41 очко), лучший результат — 6-е место в ЧЕ 1985 г. На ГП Сан-Марино 1987 г. (НФ) дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 7 ЧМ Ф-1 1987–1992, 1995 гг. Выступал на автомобилях: Osella FA16 (Osella) в 1987 г., Coloni FC188, FC188B (Coloni) в 1988 г., AGS JH23B, JH24, JH25, JH25B, JH27 (AGS) в 1989–1991 гг., Fomel F1, Fondmetal GR01, GR02 (Fondmetal) в 1991–1992 гг., Tyrrell 023 (Tyrrell) в 1995 г. Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 26-е место в 1989 г. Завершив карьеру в Ф-1, ушел в гонки легковых автомобилей. Выступал в чемпионате: ITC (Italian Touring Cars) в 1993, 1995 гг., BTCC (British Touring Car) в 1994, 1997, 2000 гг. (чемпион Великобритании 1994 г.), ITC в 1996 г., Belgian Procar Championship в 1997 г., GST (German Super Touring) в 1998–1999 гг., ESTC (European Super Touring Championship) в 2000 г., FIA ETCC (European Touring Cars) в 2001–2002 гг. (3-е место в 2001 г.). ГП в Ф-1: 78; гонок в Ф-1: 38; очки: 1; лучший результат в квалификации: 11-е место — ГП Бельгии 1992 г.; лучший результат в гонке: 6-е место — ГП Мексики 1989 г.; быстрые круги: —

**Пьеро (Пьерини) Таруффи/
Piero (Pierino) Taruffi**
(Италия)



Род. 12.10.06 в Альбано-Лациале, Италия. Умер 12.01.88 в Риме, Италия

Серебряный Лис — как называли Таруффи за характерный цвет волос и поистине лисью хитрость на трассе — Пьеро был одним из самых ярких представителей первого поколения итальянских пилотов Ф-1. Гоночную карьеру начал в 1920 г. в мотоциклах, тремя годами позже переселся за руль гоночного автомобиля. В 1923 г. на собственном Fiat 501S выиграл автогонку Рим-Витербо. В 1928 г. стал чемпионом Италии в мотоциклах. В 1932 г. занял 2-е место на автомобильном ГП Рима, а годом позже — 4-е в горнолыжном чемпионате Франции (слалом). В 1937 г. установил абсолютный рекорд скорости для мотоциклов. Параллельно с середины 30-х гг. работал управляющим мотоциклетной команды Gilera. После Второй мировой войны продолжал руководить Gilera, в автогонках первым серьезным успехом Таруффи стало 2-е место на ГП Рима 1949 г. В 1951 г. под псевдонимом Серебряный Лис выиграл гонку Carrera Panamericana. В 1952 г. победил на не входящем в зачет ЧМ Ф-2 ГП Парижа и в гонке Ф-Libre в Сильверстоуне. В 1954 г. занял первое место в "Тарга-Флорио" и "Туре по Сицилии", годом позже еще раз выиграл "Тур по Сицилии". В 1956 г. одержал победу на этапе ЧМ спортпрототипов в Нюрбурге. В ЧМ Ф-1 де-



бютировал на ГП Италии 1950 г. (НФ). Участвовал в 6 ЧМ Ф-1 (Ф-2) 1950–1952, 1954–1956 гг. Выступал на автомобилях: Alfa Romeo 158 (Alfa Romeo) в 1950 г., Ferrari 375F1, 500, 625, 555 (Ferrari) в 1951–1952, 1954–1955 гг., Mercedes-Benz W196 (Daimler-Benz) в 1955 г., Maserati 250F (Maserati) в 1956 г., Vanwall (Vanderwell) в 1956 г. Лучший результат в ЧМ — 3-е место в 1952 г. Перед началом сезона-57 пообещал своей жене Изабелле оставить спорт после гонки "Милле Милье" и сдержал слово, с блеском выиграв свое последнее состязание. Уйдя из соревнований, основал гоночную школу. Умер в Риме зимой 1988 г. ГП в ЧМ: 19; гонок в ЧМ: 18; очки: 41; лучший рез. в квал.: 2-е место — ГП Швейцарии 1952 г.; лучший рез. в гонке: 1-е место; быстрые круги: 1
Победы в Ф-1: 1 — ГП Швейцарии 1952 г.
Победы в других гонках: "Тарга-Флорио" 1954 г.; этапы ЧМ спортпрототипов: "1000 км Нюрбургринга" в 1956 г., "Милле Милье" в 1957 г.

Деннис Тейлор/Dennis Taylor
(Великобритания)



Род. 12.06.21 в Сидкапе, графство Кент, Англия, Великобритания. Погиб 02.06.62 в Монако

Британский гощик-любитель, на ГП Великобритании 1959 г. за рулем личного Lotus 12 Формулы-2 попытался пробиться на старт этапа чемпионата мира, но потерпел неудачу. А тремя годами позже разбился насмерть во время гонки-поддержки Формулы-Junior перед ГП Монако в Монте-Карло. ГП в Ф-1: 1; гонок в Ф-1: —; очки: —; лучший результат в квалификации: —; лучший результат в гонке: НПК; быстрые круги: —

Джон Тейлор/John Taylor
(Великобритания)



Род. 23.03.33 в Лестере, графство Лестершир, Англия, Великобритания. Умер 08.09.66 в госпитале Кобленца, Германия

Карьеру автогонщика начал в 1962 г. в британской Ф-Junior. Будучи протеже Боба Джерарда, в те же годы принял участие в нескольких национальных гонках Ф-1, не входящих в зачет чемпионата мира. В 1964 г. занял 5-е место в 200-мильной гонке в Эйнтри и 7-е — в незазачном ГП Средиземноморья. В том же году на ГП Великобритании (14-й) дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 2 ЧМ Ф-1 1964, 1966 гг. Выступал на автомобилях: Cooper T73 (Bob Gerard) в 1964 г. и Brabham BT11 (David Bridges) в 1966 г. Лучший результат в ЧМ — 17-е место в 1966 г. В 1966 г. Джон занял 6-е место в "Интернашнл-Трофи" и ГП Франции, однако во время ГП Германии на "Нюрбургринге" угодил в страшную аварию: после столкновения с Matra Жаки Икса Brabham Тейлора вылетел на обочину и загорелся. Джон серьезно обгорел и был отправлен в госпиталь Кобленца, где, казалось, пошел на поправку, но несколько недель спустя неожиданно умер от ран.

ГП в Ф-1: 5; гонок в Ф-1: 5; очки: 1; лучший результат в квалификации: 15-е место — ГП Франции 1966 г.; лучший результат в гонке: 6-е место — ГП Франции 1966 г.; быстрые круги: —

**Майк (Майкл) Тейлор/
Mike (Michael) Taylor**
(Великобритания)



Род. 24.04.34 в Вестминстере, Лондон, Англия, Великобритания

Гощик-любитель, в автогонках начал выступать в 1958 г. за рулем спортивного Lotus XI. Годом позже выиграл гонку спортпрототипов за ГП Освобожденных в Шимс. В том же году сел за руль "Формулы-2" и отметился победой в BARC 200 в Эйнтри. На ГП Великобритании 1959 г. за рулем Cooper Формулы-2 дебютировал в ЧМ Ф-1 (НФ). Участвовал в 2 ЧМ Ф-1 1959–1960 гг. Выступал на автомобилях: Cooper T45 (Alan Brown Equipe) в 1959 г., Lotus 18 (Taylor-Crawley Racing) в 1960 г. Во время тренировки перед ГП Бельгии 1960 г. попал в тяжелую аварию, получил серьезные травмы и предпочел навсегда оставить автоспорт. ГП в Ф-1: 2; гонок в Ф-1: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 24-е место — ГП Великобритании 1959 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: —
Победы в других гонках: гонка спортпрототипов ГП Освобожденных в 1959 г.; гонка Ф-2 BARC 200

Тревор Тейлор/Trevor Taylor
(Великобритания)



Род. 26.12.36 в Глэдлесе, графство Йоркшир, Англия, Великобритания

Тревор был одним из самых талантливых британских пилотов 60-х гг., однако на протяжении многих лет находился в тени двукратного чемпиона мира Джима Кларка, с которым соперничал еще в младших Формулах. Отец Тейлора был владельцем автомастерской, и именно на его Triumph TR2 в 1955 г. Тревор начал выступать в автогонках. Уже в 1958 г. он выиграл британский чемпионат Ф-3, а в 1960–1961 гг. завоевал два чемпионских титула в Ф-Junior (в 1960 г. разделив его с Кларком). В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП Великобритании (НПК) 1959 г. за рулем Cooper T51 Формулы-2. Участвовал в 6 ЧМ Ф-1 1959, 1961–1964, 1966 гг. Выступал на автомобилях: Cooper T51 (Ace Garage) в 1959 г., Lotus 18, 24, 25 (Lotus) в 1961–1963 гг., BRP 1, 2, Lotus 24 (British Racing Partnership) в 1964 г., Shannon (Aiden Jones/Paul Emery) в 1966 г. Лучший результат в ЧМ — 10-е место в 1962 г. За свою карьеру Тревор одержал множество побед во всевозможных гонках Ф-1, однако выиграть этап чемпионата мира так и не сумел, зато вошел в историю после своей удивительной аварии на средиземноморском Гран При в 1963 г., когда, вылетев из машины после страшного удара на скорости 160 км/ч и пролетев по воздуху почти 50 метров, совершенно непостижимым образом избежал тяжелых травм, отделавшись лишь синяками и царапинами. В 1972 г. после четырех лет выступлений в Ф-5000 (в 1969 г. он стал в этом классе вице-чемпионом Великобритании) Тейлор завершил спортивную карьеру и занялся бизнесом в Йоркшире. Нажил довольно солидное состояние, но после краха на фондовой бирже в 1987 г. полностью разорился и вынужден был даже продать с аукциона некоторые из своих гоночных трофеев.



ГП в Ф-1: 29; гонок в Ф-1: 27; очки: 8; лучший рез. в квалификации: 3-е место — ГП Бельгии 1962 г.; лучший рез. в гонке: 2-е место — ГП Нидерландов 1962 г.; быстрые круги: —
Победы в других гонках: не входящие в зачет ЧМ ГП Мыса Доброй Надежды в 1961 г., ГП Мексики (в паре с Кларком), ГП Натали в 1962 г.; гонка легковых автомобилей "Турист Трофи" в Олтон-парке в 1969 г.

Хенри Тейлор/Henry Taylor
(Великобритания)



Род. 16.12.32 в Шеффилде, графство Бедфордшир, Англия, Великобритания

Сын британского фермера, в автогонках Хенри начал выступать в 1954 г. за рулем Cooper. Уже на следующий год он выиграл первенство Ф-Junior от приза журнала Autosport. В 1957 г. на Jaguar D-Type Хенри занял 3-е место в Гран При Бельгии для спортпрототипов, после чего вернулся за руль "формулы", выиграв в 1958 г. Большой Приз Парижа. Двумя годами позже Тейлор отметился победой в Гран При Монако Ф-Junior. В ЧМ Формулы-1 дебютировал на ГП Великобритании 1959 г. за рулем Cooper T51 Формулы-2. Участвовал в 3 ЧМ Формулы-1 1959–1961 гг. Выступал на автомобилях: Cooper T51 (RHN Parnell, Yeoman Credit) в 1959–1960 гг., Lotus 18, 18/21 (UDT-Laystall) в 1961 г. Лучший результат в ЧМ — 19-е место в 1960 г. После ухода из Формулы-1 еще пять лет выступал в гонках спортпрототипов и ралли, а завершив гоночную карьеру в 1966 г., стал управляющим британского представительства Ford. Сейчас живет на Лазурном берегу во Франции.

ГП в Ф-1: 10; гонок в Ф-1: 8; очки: 3; лучший результат в квалификации: 12-е место — ГП Франции 1960 г.; лучший результат в гонке: 4-е место — ГП Франции 1960 г.; быстрые круги: —
Победы в других гонках: ГП Монако Ф-Junior 1960 г.

**Шорти (Кларк) Темплман/
Shorty (Clark) Templeman***
(США)



Род. 12.08.19 в Пуэбло, штат Колорадо, США

Погиб 24.08.62 во время гонки миджетов в Мериионе, штат Огайо, США
Карьеру начинал в гонках миджетов. Был пятикратным чемпионом штата Вашингтон и трехкратным чемпионом штата Орегон. В 1956–1958 гг., выиграв подряд три национальных чемпионата в гонках миджетов, стал первым в истории трехкратным чемпионом США в этом классе. В серии AAA дебютировал в 1955 г. В 1955, 1958, 1960 гг. стартовал в трех входивших в зачет ЧМ Формулы-1 Indy 500. Выступал на автомобилях: Trevis (Central Excavating/Pete Salemi) в 1955 г., KK500D (McNamara/Kalamazoo Sports) в 1958 г., KK500C (Federal Engineering) в 1960 г. В 1956 и 1959 гг. участвовал в тренировках, но не прошел квалификацию. ГП в ЧМ: 5; гонок в ЧМ: 3; очки: —; лучший рез. в квал.: 19-е место — Indy 500 1960 г.; лучший рез. в гонке: 17-е место — Indy 500 1960 г.; быстрые круги: —

Джек Тернер/Jack Turner*
(США)



Род. 12.02.20 в Сизтле, штат Вашингтон, США

Спортивную карьеру начал с гонок миджетов, где в 1954–1955 гг. дважды становился чемпионом США. В 1956 г. дебютировал в серии USAC. В 1956–1959 гг. стартовал в четырех входивших в зачет ЧМ Ф-1 Indy 500. Выступал на автомобилях: KK500B (Travel Trailer/Ernest Ruiz) в 1956 г., KK500G (Bardahl/Pat Clancy) в 1957 г., Lasovsky (Massaglia Hotels) в 1958 г., Christensen (Travel Trailer/Ernest Ruiz) в 1959 г. В 1960 г. участвовал в тренировках, но не прошел квалификацию. ГП в ЧМ: 5; гонок в ЧМ: 4; очки: —; лучший рез. в квал.: 10-е место — Indy 500 1957 г.; лучший рез. в гонке: 11-е место — Indy 500 1957 г.; быстрые круги: —

Макс де Терра/Max de Terra
(Швейцария)



Род. 06.10.18 в Цюрихе, Швейцария. Умер 29.12.82 в Цолликоне, Швейцария

Богатый швейцарский гощик-любитель. Автогонками начал заниматься в конце 40-х гг. Выступал в основном в горных гонках. На ГП Швейцарии 1952 г. дебютировал в ЧМ Формулы-2 (НФ). Участвовал в 2 ЧМ Формулы-2 1952–1953 гг. Выступал на автомобилях: Simka Gordini Type 11 (Alfred Dattner) в 1952 г., Ferrari 160C (Ecurie Espadon) в 1953 г. ГП в ЧМ: 2; гонок в ЧМ: 2; очки: —; лучший результат в квалификации: 19-е место — ГП Швейцарии 1953 г.; лучший результат в гонке: НК; быстрые круги: —

Андре Тестю/Andre Testut
(Монако)

Род. 13.04.26 в Лионе, Франция
Несмотря на французские корни, получив монакское гражданство, Ааре в начале 50-х гг. стал выступать в автогонках под флагом этого карликового княжества. В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП Монако 1958 г. за рулем собственной Maserati. Участвовал в 2 ЧМ Ф-1 1958–1959 гг. Выступал на Maserati 250F (Andre Testut, Monte Carlo Auto Sport). Однако ни в одной из своих попыток пройти квалификацию на улочках Монте-Карло Тестю не сумел. ГП в Ф-1: 2; гонок в Ф-1: —; очки: —; лучший рез. в квал.: 24-е место — ГП Монако 1958, 1959 гг.; лучший рез. в гонке: НПК; 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; НПКК — не прошел предквалификацию; ДК — дисквалифицирован; НФ — не финишировал; НК — не классифицирован в гонке; ЧМ — чемпионат мира; МЧ — международный чемпионат; БК — лучший круг; ПП — пол-позиции. Примечание: все данные по состоянию на 01.01.03.

Гран При Италии

БЕЗУДЕРЖНАЯ СКОРОСТЬ

Чтобы сполна использовать скоростной потенциал трассы в Монце, многие команды приготовили для итальянского этапа новые, более мощные версии двигателей. От всех остальных частей машины требовалось по большому счету только одно: не мешать скорости.

Ferrari

На тестах перед этим Гран При Ferrari экспериментировала с дополнительной плоскостью заднего антикрыла в районе подвески, но впоследствии отказалась от этой идеи. Команда сделала ставку на минимальную прижимную силу и установила на заднее антикрыло плоскость с короткой хордой. Баррикелло предпочел немного увеличить угол атаки антикрыла. Задняя кромка переднего антикрыла получила треугольные закраины. Позади передних колес для увеличения прижимной силы на передней оси были размещены щитки, дебютировавшие в Сильверстоуне. Использовались тормозные диски с вентиляционными отверстиями увеличенного диаметра (их также использовали Sauber, Jordan, Jaguar и Toyota).

Williams

Дефлекторы внутри передней подвески (1 на рис. 1) были опущены ниже и больше

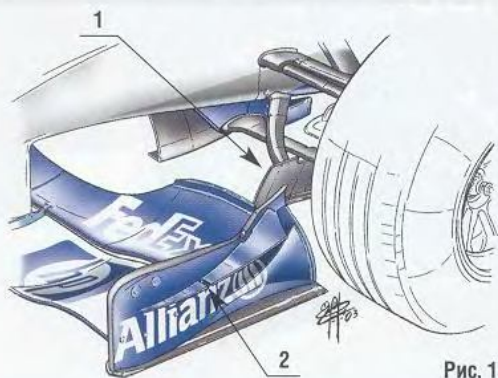


Рис. 1

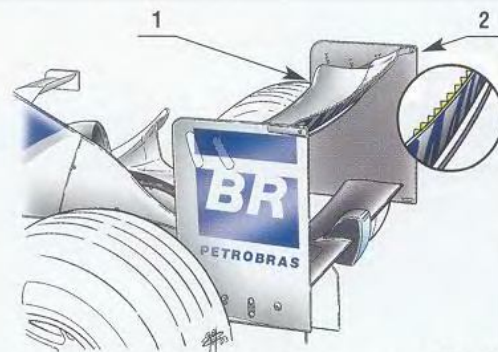
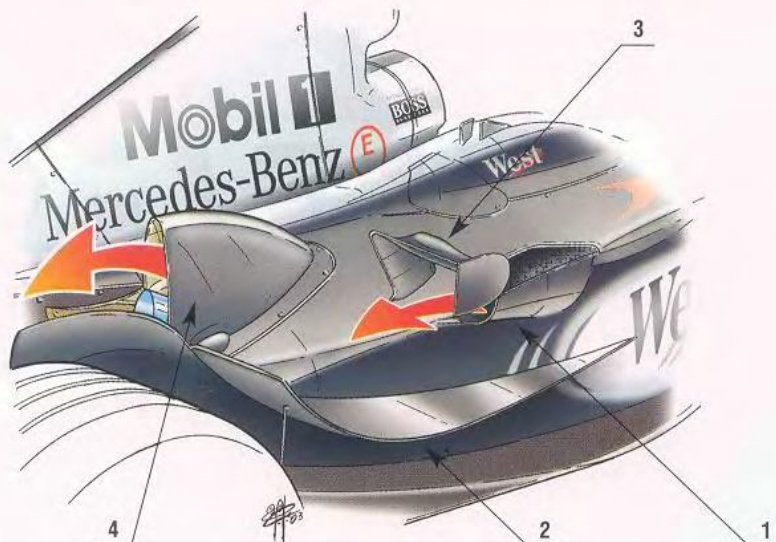


Рис. 2

Рис. 3



не раздваиваются в своей передней части. Ножевидная зона с внешней стороны торцевых пластин переднего антикрыла имеет разрыв (2) для предотвращения срыва потока. Плоскость заднего антикрыла (рис. 2) сделана вогнутой, получила изогнутый передний край (1) и зубчатый задний. Эти зубрины призваны сгладить завихрение воздуха на задней кромке за счет образования многих мелких вихрей вместо одного большого. Обратите внимание на особое крепление плоскости антикрыла к торцевым пластинам (2), позволяющее минимизировать препятствия на пути воздушного потока. "Дымоходы" выхлопных труб и отвода горячего воздуха на кожухе двигателя были уменьшены.

McLaren

Команда перенесла на MP4-17D ряд аэродинамических решений с модели MP4-18, которая так и осталась на "запасном пути". Это характерные "дымоходы" (1 на рис. 3) в задней части боковин для отвода горячего воздуха от двигателя и радиаторов, а также нарочито высокие "дымоходы" (4) со спрятанными в них патрубками выхлопной системы (они также выполняют функцию отвода горячего воздуха). Вместо двух дефлекторов "трамплинов" установлен один (2). На боковинах появились "миниканделябры" (3) в стиле Ferrari. Новый диффузор (рис. 4) также перекочевал с MP4-18 и отличается подъемом (1) прежде горизонтальной плоскости рядом с колесами. Новую форму получили боковые каналы диффузора (2). Команда сконструировала новое переднее антикрыло. На передних колесах тормозные суппорты были размещены вертикально, как это было сделано в Канаде и Германии.

Renault

Французская команда единственная использовала переднее антикрыло ярко выраженной изогнутой формы. В заднем антикрыле была установлена сдвоенная плоскость с очень маленькой хордой. "Дымоходы" выхлопной системы сделаны меньшего размера.

Sauber

Команда скопировала у Ferrari сильно понижающиеся в задней части боковины, а так-

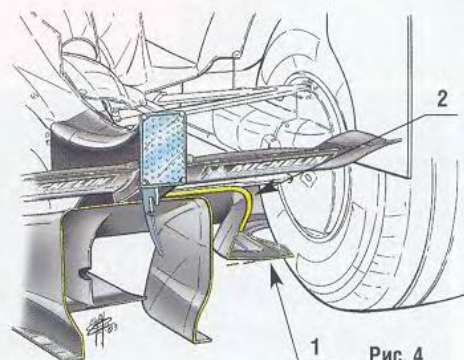


Рис. 4

же характерные "жабры" для охлаждения радиаторов и двигателя. На кожухе двигателя остался небольшой вертикальный хребет. Переднее антикрыло получило новые торцевые пластины для лучшего аэродинамического баланса.

Jaguar

Команда сильно загрузила заднее антикрыло, установив плоскость с большой хордой. Спереди использовалось антикрыло в стиле Renault. У задних колес были размещены датчики для контроля температуры шин.

BAR

В BAR провели испытания разработанной Honda новой задней подвески, но не решились использовать ее в гонке. Плоскость переднего антикрыла была установлена на уровне ступиц передних колес.

Minardi

На пятничных тестах Джанмария Бруни опробовал новую титановую коробку передач, выполненную единой конструкцией с диффузором.

Toyota

Использовалось заднее антикрыло с приподнятыми краями плоскости и достаточно большой хордой. Переднее антикрыло получило новые торцевые пластины с ножевидными зонами на внутренней части для оптимизации завихрений.

Джорджо Пиола
Рисунки автора

Гран При США

ПРИНЦИПИАЛЬНЫЕ МЕЛОЧИ

К гонке в Америке команды не стали готовить серьезных новинок, а вместо этого сосредоточились на мелочах. Но, быть может, именно эти мелочи и решили судьбу Гран При?

Ferrari

Четыре привезенных в Америку автомобиля F2003-GA не удивили значительными новшествами. Команда выбрала аэродинамический пакет с прижимной силой чуть выше среднего уровня. Позади передних колес были ус-

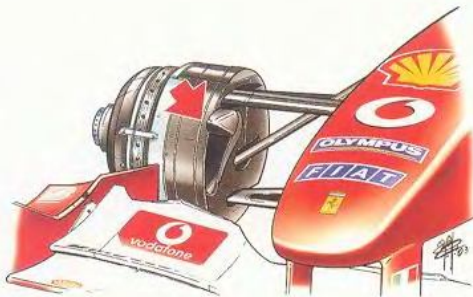


рис. 1

тановлены дебютировавшие в Сильверстоуне дефлекторы, часть которых заходит в зону рычагов передней подвески. Основное внимание Ferrari уделила тормозам: диски и колодки были подобраны таким образом, чтобы гарантировать хорошую эффективность тормозов как в холодном состоянии (в конце прямой), так и при нагреве до высоких температур (при прохождении внутренней части трассы). Необычной была и форма воздухозаборников охлаждения тормозов (рис. 1): специальная конструкция должна была уберечь механизмы от влаги и переохлаждения в случае дождя и низких температур.

Williams

Для Индианаполиса команда подготовила массу небольших, но примечательных новинок. Главная из них – горизонтальные “главники” перед боковинами (рис. 2), имеющие весьма выпуклую форму. Они предназначены для оптимизации воздушных потоков в районе днища. Монтой использовал переднее антикрыло новой модели, тогда как Ральф Шумахер – более старой. На боковинах располагались дефлекторы двух разных типов: сдвоенные (в стиле Ferrari) и одинарные. В заднем антикрыле была установлена плоскость, допускающая небольшой прогиб (в пределах,



рис. 2

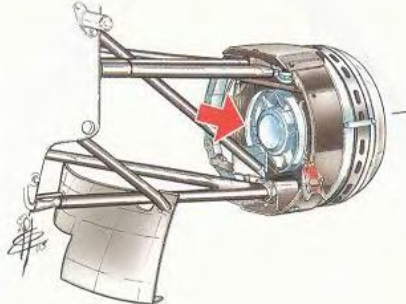


рис. 3

разрешенных регламентом). В передней подвеске были размещены детали, разработанные в рамках проекта автомобиля FW26 образца 2004 года. Для охлаждения тормозов использовались миниатюрные “крыльчатки” (рис. 3), приводимые в движение набегающим потоком воздуха. Эксперты FIA не нашли оснований для запрета новинки, так как для охлаждения тормозов не разрешается использовать только электромоторы и различные приводы.

McLaren

“Серебряные стрелы” снова использовали ряд аэродинамических решений со своей “машины-призрака” MP4-18. После состоявшейся в Монце “пересадки” задней части кузова в Индианаполисе автомобиль MP4-17D получил новое переднее антикрыло с двумя плоскостями. На внешней части торцевых пластин появилась ножевидная зона с каналом в стиле Renault (рис. 4). В субботу утром команда провела сравнительные испытания нового и старого антикрыла и в итоге выбрала новую модель. Суппорты тормозов вернулись в горизонтальное положение после трех гонок, в которых они были установлены вертикально – как на MP4-18. Заднее антикрыло вместо изогнутой плоскости получило три традиционные.



рис. 4

Renault

Команда выбрала аэродинамический пакет с прижимной силой ниже среднего уровня. Использовалось заднее антикрыло с Гран При Бразилии, но с другой передней плоскостью. После аварии Трулли на разминке появились слухи о том, что вылет с трассы произошел из-за нового диффузора, но главный инженер Renault Пэт Симондс опроверг эти предположения и не поленился продемонстрировать идентичную деталь с машины Фернандо Алонсо.

BAR

На машину была установлена разработанная Honda коробка передач с облегченным на 800 граммов сцеплением. Дебют спроектированной японцами задней подвески был отложен до лучших времен. BAR (вместе с Williams, Ferrari, Sauber и Jordan) использовала заднее антикрыло с гибкими плоскостями.

Toyota

Переднее антикрыло лишилось необычных торцевых пластин, которые использовались в Монце.

Джорджо Пиола
Рисунки автора



ПРОЩАЛЬНЫЙ БАЛ

В плане борьбы за титулы последний этап международного чемпионата Ф-3000 уже ничего не решал. Задолго до визита в Монцу Бьорн Вирдхайм и его команда Arden обеспечили себе победу и в личном, и в командном зачетах. Поэтому заключительная гонка сезона на легендарном "Аутодромо Национале" в Монце отчасти напоминала бал выпускников: тим-менеджеры, механики и гонщики прощались друг с другом, кто навсегда, а кто — до следующей весны. Ведь кое-кому, возможно, придется остаться здесь "на второй год". На "отлично" "выпускные экзамены" в "малом цирке" сдал лишь Бьорн Вирдхайм, и теперь перед ним открыта дорога ко двору "королевы автоспорта". Удивительно похожий на молодого Дэмона Хилла, новый чемпион Ф-3000 уже сейчас считается одним из кандидатов сразу в четыре команды Ф-1: BAR, Jaguar, Jordan и Minardi. Накануне последнего этапа чемпионата, на тестах в той же Монце, Вирдхайм уже провел первую обкатку Jordan, и, собираясь в Италию, Кристиан Хорнер не питал надежд сохранить шведа в своей команде на следующий сезон. "Мы от всей души благодарны Бьорну за те два года, которые он провел в Arden, — признался англичанин, — за это время он доказал, что является одним

из самых талантливых пилотов в истории Ф-3000, с ним было очень приятно работать. Уверен, его ждет большое будущее в Ф-1".

Вот и гоночный уик-энд на "Аутодромо Национале" прошел под диктовку шведа, став своего рода отражением минувшего сезона. Лишь раз за два дня у чемпиона возникли серьезные проблемы, когда на старте мимо его забуксовавшей на поуле Lola проскочили Пантано и Фризахер. Однако уже в Variante della Roggia Бьорн расправился с Патриком, а на третьем круге на торможении перед Ascari оставил за спиной и Джорджо. И хотя в дальнейшем благодаря сменам шин гонка, как и на предыдущем этапе в Венгрии, была насыщена событиями и сменами позиций, а в лидерах во время волны пит-стопов отметились даже стартовавший с последнего места дебютант Фердинандо Монфардини, превосходство Вирдхайма выглядело подавляющим и швед более чем убедительно одержал свою третью победу в нынешнем сезоне, побив таким образом сразу два рекорда международных чемпионатов, установленных здесь же, в Монце, два года назад Джастином Уилсоном: по количеству набранных за сезон очков — 78 против 71 — и финишей в первой тройке — 9 в 10 гонках у Бьорна против 10 в

Бьорн Вирдхайм



10-й этап 12-13/09/2003

"Аутодромо Национале", Монца, Италия
Дистанция: 26 кругов/150.309 км

Гонщик	Команда	СП	Время
1 Б. Вирдхайм	Arden	1	44'01.863
2 П. Фризахер	Red Bull Jr	4	+8.516
3 Р. Сперафико	Coloni	3	+10.032
4 В. Лиуцци	Red Bull Jr	12	+37.021
5 Дж. ван Хойдонк	Astromega	6	+38.109
6 Т. Шмидт	Astromega	10	+38.924
7 Я. Яниш	Superfund-ISR	11	+39.181
8 Э. Токкачело	Super Nova	5	+40.981
9 К. Монтанари	Coloni	9	+1 круг
10 Ф. Монфардини	BCN F3000	14	НФ (авария)
11 А. Пикколо	BCN F3000	13	НФ (авария)
НК Дж. Пантано	Durango	2	НФ (мотор)
НК Р. Джанимария	Durango	8	НФ (авария)
НК Т. Белл	Arden	7	НФ (авария)
НС С. Хэнкок	Super Nova	15	НС (авария)
ПП: Б. Вирдхайм			1'38.457
БК: Б. Вирдхайм			1'38.881/18
СП — стартовая позиция			

ИТОГОВАЯ ТАБЛИЦА МЕЖДУНАРОДНОГО ЧЕМПИОНАТА FIA ФОРМУЛЫ-3000 2003 ГОДА

Личный зачет

Место	Пилот	Команда	Имола	Барселона	Шпильберг	Монако	Нюрбург	Маньи-Кур	Сильверстоун	Хоккенхайм	Будапешт	Монца	Очки
1	Бьорн Вирдхайм (S)	Arden	1/15K	2/2	2/25K	1/25K	1/135K	2/2	1/15K	3/25K	5/2	1/15K	78
2	Рикардо Сперафико (BR)	Coloni	4/3	4/C	1/1	2/C	2/14	4/3	3/4	1/1	6/C	3/3	43
3	Джорджо Пантано (I)	Durango	7/C	1/15K	5/3	3/C	14/16	1/15K	2/2	5/7	2/4	2/C	41
4	Витантонио Лиуцци (I)	Red Bull	3/4	10/C	3/4	4/C	5/2	5/4	4/3	2/4	1/9	12/4	39
5	Патрик Фризахер (A)	Red Bull	2/2	12/C	—	—	4/C	8/11	5/5	4/3	3/15K	4/2	36
6	Энрико Токкачело (I)	Super Nova	10/5	7/3	7/5	5/C	3/1	14/13	7/6	7/C	8/7	5/8	30
7	Николаас Кьеза (DK)	Den Bla Avis/ Super Nova	13/12	9/10	13/6	6/1	10/3	12/C	—	—	—	—	20
8	Ярослав Яниш (CZ)	Superfund-ISR	15/HC	5/4	10/9	8/4	12/6	3/C	8/10	8/8	7/5	11/7	20
9	Таунсенд Белл (USA)	Arden	5/9	11/12	4/7	18/6	6/C	11/12	6/7	6/5	4/3	7/C	17
10	Рафаэле Джанмария (I)	Durango	8/7	18/C	17/14	9/3	16/7	15/8	14/C	12/10	11/6	8/C	14
11	Тони Шмидт (D)	Astromega	12/C	13/6	6/15C	16/C	13/10	6/5	9/C	10/6	10/8	10/6	14
12	Янник Шредер (F)	Superfund-ISR	6/6	6/8	16/C	12/7	9/4	7/7	10/9	11/11	HC/HC	HC/HC	13
13	Джеффри ван Хойдонк (NL)	Astromega	11/C	3/C	—	7/8	8/8	10/6	—	—	—	6/5	9
14	Золт Баумгартнер (H)	Coloni	16/10	16/7	9/10	10/5	15/11	9/9	12/11	9/9	9/HC	—	6
15	Роб Нгуен (AUS)	BCN F3000	17/8	15/5	15/13	—	—	—	—	—	—	—	5
16	Дерек Хилл (USA)	Super Nova	19/15	8/11	12/C	14/C	7/5	13/10	—	—	—	—	4
17	Фил Гибер (USA)	Den Bla Avis	—	14/C	8/8	15/C	11/9	16/HC	—	—	—	—	1
18	Алессандро Ликколо (I)	BCN F3000	—	17/9	11/12	11/HC	—	—	—	—	—	13/11C	0
19	Бернхард Ауингер (A)	Red Bull	—	—	14/11	13/9	—	—	—	—	—	—	0
20	Кристиано Монтанари (I)	Coloni	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9/9	0
21	Уил Лэнгхорн (USA)	BCN F3000	—	—	—	17/10	17/12	17/14	15/13	13/12	—	—	0
22	Фердинандо Монфардини (I)	BCN F3000	—	—	—	—	—	—	—	—	14/C	14/10C	0
23	Джованни Бертон (I)	BCN F3000	—	—	—	—	—	—	—	—	12/10	—	0
24	Сэм Хэнкок (GB)	Super Nova	—	—	—	—	—	—	—	14/13	13/11	15/HC	0
25	Николя Минасян (F)	Brand	9/11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0
26	Майкл Кеун (IRL)	Astromega	—	—	—	—	—	—	13/12	16/C	HC/HC	—	0
27	Валерио Скаццеллати (I)	BCN F3000	20/13	—	—	—	18/15	18/15	—	15/14	—	—	0
28	Гари Пэффетт (GB)	Brand	14/14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0
29	Марк Хайнс (GB)	BCN F3000	—	—	—	—	—	—	16/14	—	—	—	0
—	Робби Керр (GB)	Den Bla Avis	18/HC	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Сокращения: С – сход; HC – не стартовал; BK – быстрый круг в гонке

Командный зачет

Место	Команда	Очки
1	Arden International Ltd	95
2	Red Bull Junior Team F3000	75
3	Durango	55
4	Coloni Motorsport	49
5	Super Nova Racing Ltd	35
6	Superfund-ISR-Charouz	33
7	Team Astromega	23
8	Den Bla Avis	20
9	BCN F3000	5
10	Brand Motorsports	0

12 у Джастина. "Фантастическая стабильность, – восторгался своим пилотом Хорнер. – Финишировать на пьедестале в 90% гонок – не это ли лучшая рекомендация гонщику, стремящемуся в Формулу-1?" Примечателен и тот факт, что для покорения "младшей сестры королевы автоспорта" шведскому вундеркинду понадобился ровно год, а свою наверняка последнюю – четвертую в карьере – победу в МЧ Ф-3000 он одержал там же, где и первую, – в Монце, посвятив ее памяти

Анны Линд, шведского министра иностранных дел, убитой незадолго до итальянской гонки. А вот другому экс-триумфатору "Аутотромо Национале", Джорджо Пантано, который два года назад также одержал здесь свою первую победу в Ф-3000, на этот раз не повезло. Пропустив на третьем круге Бьорна, Джорджо уверенно держался в нескольких секундах за шведом, пока отказ мотора на 15-м круге не вывел его из борьбы, не позволив второй год подряд стать вице-чемпионом серии. Оставшегося на обочине Пантано в итоге всего на два очка обставил финишировавший третьим другой ветеран Ф-3000 Рикардо Сперафико.

Возможно, для них, как и для Вирдхайма, гонка в Монце станет последней в Формуле-3000. Ведь если они решатся остаться в международном чемпионате и в 2004 году (а для обоих это будет уже четвертый сезон в этом первенстве), в случае еще одной неудачи оба рискуют навсегда распрощаться с мечтами о Формуле-1. Конечно, их опыт позволит начать следующий сезон в ранге беспорных фаворитов Ф-3000, но при этом никто не может гарантировать, что лучший новичок нынешнего чемпионата, итальянец Витантонио Лиуцци, окажется в следующем году менее резвым, нежели был в этом лучший дебютант сезона прошлого Бьорн Вирдхайм. Пантано и Сперафико будет над чем подумать в ходе долгого межсезонья, которое закончится лишь в конце апреля 2004 года, когда Нюрбург примет первый из десяти этапов нового первенства. Как и в этом году, аренами международного чемпионата станут исключительно европейские трассы. Планы же включения в первенство этапов в Бахрейне и США отложены до 2005 года.

Владимир Маккавеев

БУЙСТВО ЛИДЕРОВ

Окраине неприятных впечатлений, оставшихся после первой прошлой гонки по набережной Бискайского залива, вспоминали многие пилоты. Быстро наступившее утомление от тряски на неровном асфальте и постоянного напряжения в поворотах привело к многочисленным авариям. В этом году организаторы подкорректировали конфигурацию трассы, убрав связку узких поворотов перед стартовой прямой. В результате появилось больше места для обгонов и выросла средняя скорость. Но погодные условия вновь оказались сложными — дождь и порывистый ветер.

Первые тренировки показали, что легкой прогулки не получится даже у признанных лидеров серии. На сыром после утреннего дождя асфальте разбили свои машины и Пол Трейси, и Бруно Жункейра. Бразилец исправился на первой квалификации в пятницу, заняв промежуточный поул и обеспечив старт с первого ряда, а его основной соперник показал лишь 14-й результат. В субботу оба гонщика опять не совладали с трассой, однако Трейси удалось улучшить свою позицию на старте на девять мест. Поул занял Адриан Фернандес. Хорошо смотрелся экс-пилот Формулы-1 Мика Сало, показав второе время в пятницу, но авария в субботу не позволила ему подняться выше 15-го места.

«Не рисковать!» — советовали владельцы команд своим гонщикам. И первую треть дистанции пилоты придерживались этой рекомендации. Лишь на старте Бруно Жункейра проверил на прочность нервы Адриана Фернандеса, обогнав того в первом повороте. Но единственный «играющий тренер» в серии не дрогнул и уже через два круга вернулся на первое место. Неудачно начал гонку Себастьян Бюрда, пропустив вперед Ориоля Сервию и Пола Трейси. Легкий контакт Тьягу Монтейру и Роберто Морено, к счастью, остался без последствий.

К 17-му кругу лидеры начали догонять круговых. Сперафико, Босс и Сало уступили дорогу более быстрым машинам без проблем, а вот Карпентье не спешил пропускать фаворитов, собрав за собой караван из пяти

машин. Это продолжалось пять кругов. Удивительно, что минутой позже за такие же действия судьи наказали Рудольфо Лавина штрафным проездом по пит-лейн. Борьба между Сперафико и Боссом на последних местах привела к развороту Лолы американца и появлению желтых флагов. Возобновление гонки обернулось новым происшествием, теперь уже среди лидеров: Ориоль Сервия, шедший третьим, пытаясь обогнать Жункейру, потерял контроль над управлением и врезался в стенку, ограждавшую пит-лейн.

Во второй половине гонки аварии стали происходить с пугающей регулярностью. Видимо, начало сказываться то самое утомление. Причем начали совершать ошибки лидеры. Бюрда, сражаясь за третье место с Трейси, успел показать лучший круг, зацепить отбойник и повредить рычаг передней подвески. Однако это не помешало ему все-таки обогнать канадца. Ответ последовал незамедлительно. Забыв все советы, Трейси в следующем повороте почти справился с соперником, но не с нервами. Пытаясь перекрестить траектории, Пол зацепил машину француза, разбив переднюю подвеску себе и заднюю на Лолу Басти. Возбешенный Бюрда уже в боксах пытался добраться до виновника аварии, но был остановлен механиками Player's Forsythe.

Но на этом «дебаш» в стане лидеров не кончился. После схода Трейси Бруно Жункейре достаточно было финишировать третьим,

чтобы обогнать канадца в общем зачете. Но, преследуя лидирующего Фернандеса, пилот Newman/Haas Racing вынес кругового, опоздав с торможением, развернул мексиканца и вылетел сам с разбитым носовым обтекателем. Пока его машину растолкали и сменили нос (за уик-энд оба пилота команды столько раз попадали в аварии, что запчастей практически не осталось, и Жункейра заканчивал гонку на «пеструхе», частично собранной из деталей автомобиля Бюрды), пелотон ушел далеко вперед. Несмотря на это, бразилец вернулся на трассу и финишировал девятым.

Буйство лидеров привело к тому, что тройка призеров Гран При Америки выглядела весьма необычно. Впервые (а команда участвует в серии с 1986 года) гонщики Herdez Competition добились победного дубля. И впервые в своей недолгой заокеанской карьере на пьедестал поднялся Мика Сало.

Дмитрий Ситник



Grand Prix Americas Presented by Sportsbook.com

СП	Пилот	Команда	Время
1	8	М. Домингес	Herdez Competition 2:03'19.401
2	7	Р. Морено	Herdez Competition + 5.241
3	15	М. Сало	PK Racing + 7.988
4	11	Д. Вассер	American Spirit + 9.208
5	13	М. Хаберфельд	Conquest Racing + 9.483

Положение в чемпионате после 16 этапов

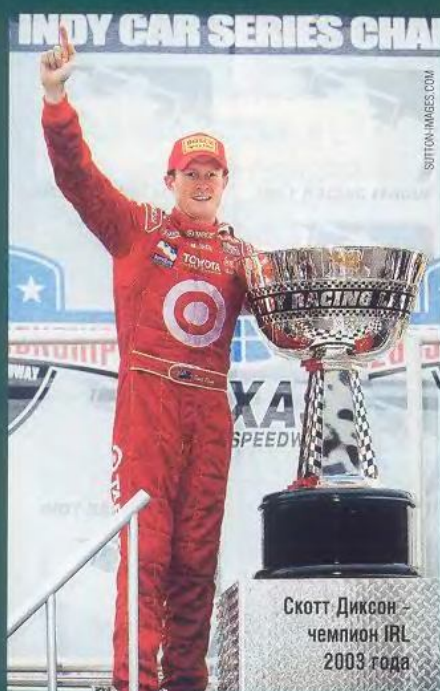
1	П. Трейси	204	9	А. Тальяни	91	17	М. Сало	14
2	Б. Жункейра	191	10	Д. Мэннинг	83	18	Р. Лавина	12
3	М. Журден	171	11	М. Хаберфельд	70	19	П. Лемарье	8
4	С. Бюрда	142	12	Р. Морено	67	20	Ж. Каматиас	6
5	П. Карпентье	136	13	Дж. Вассер	58	21	А. Ионг	4
6	О. Сервия	108	14	Р. Хантер-Рей	42	22	Дж. Босс	4
7	М. Домингес	101	15	М. Палис	25	23	Г. Салеш	3
8	А. Фернандес	99	16	Т. Монтейру	20	24	Б. Херта	2





ТРИУМФ ВОЛИ

ПОБЕДИТЕЛЕМ ЧЕМПИОНАТА INDY В 2003 ГОДУ СТАЛ ПИЛОТ, КОТОРЫЙ В САМЫЙ ОТВЕТСТВЕННЫЙ МОМЕНТ ПРОЯВИЛ ВОЛЮ И НЕ ПРОИГРАЛ



Скотт Диксон — чемпион IRL 2003 года

Самая быстрая победа

За неделю до этапа в Калифорнии гонщики IndyCar провели тесты на D-образном овале в Фонтане. Напряженная борьба за титул заставляла некоторых из них искать нестандартные способы получения преимущества над конкурентами. Например, Жиль де Ферран решил пересечь на шасси G-Force, за рулем которого он в этом году выиграл "Indy 500". Его соперники воздержались от столь радикальных перемен и были заняты скрупулезным, почти медитативным, подсчетом своих очков и шансов. Из пяти претендентов в самом незавидном положении находился действующий чемпион Сэм Хорниш-младший, уступавший лидеру Хелиу Каштру-Невешу 41 очко. Еще три пилота — Скотт Диксон, Тони Канаан и де Ферран проигрывали "Спаyderмену" от 12 до 17 очков.

Примечательно, что в ожидании невероятно жесткой схватки за чемпионство гонщики были далеки от того, чтобы обмениваться взаимными угрозами. Для каждого из них соперников словно не существовало. "Хочу почаще доезжать до финиша, тогда будут и оч-

ки", — поделился "сокровенной мечтой" Диксон, для которого калифорнийский овал был не самой любимой ареной: в этом сезоне новозеландец снискал себе репутацию "короля коротких треков". "Нам нужно делать свое дело, а не думать о перспективах, — вторил ему Каштру-Невеш. — Чему быть, того не миновать". Долгое время лидировавший в личном зачете Канаан пообещал "играть чисто" и попросил об этом своих соперников. "Многим уже нечего терять, поэтому некоторые будут вести себя как сумасшедшие, — опасался Тони. — Надеюсь, по крайней мере, мы, пятеро претендентов на титул, проявим уважение друг к другу". По иронии судьбы, в финале чемпионата именно двое красноречивых бразильцев и не сдержали свои обещания. Но не в этот раз...

Квалификация в Фонтане завершилась победой Каштру-Невеша над Кенни Браком и придала лидеру чемпионата еще больше уверенности в своих силах. "Все идет по плану", — довольно потирал руки Хелиу. Его главный соперник Диксон пострадал из-за ветра, который ухудшил аэродинамический баланс

машины, и квалифицировался третьим. А вот ставший десятым Хорниш, наоборот, посетовал на то, что ветер был слишком слабым: "С утра, при сильном ветре, мы были быстрее всех". В арсенале американца был и еще один, пожалуй, главный козырь – обновленный двигатель Chevrolet, – который он блестяще разыграл на следующий день.

На старте Каштру-Невеш не без труда удержал свое лидерство, но вскоре сдался под натиском Томаса Шектера. Однако после первых же пит-стопов Хорниш за счет более поздней остановки в боксах и мощи своего мотора смог создать хороший задел и оказался во главе пелотона. Эту же тактику Сэм, несмотря на проблемы с телеметрией и радиосвязью, реализовал и в дальнейшем, благодаря чему за 20 кругов до финиша вновь оказался впереди. На хвост пилоту Panther Racing сел Диксон, и вдвоем они ушли в отрыв от Канаана, который бессильно наблюдал за тем, как ускользают его шансы на возможную вторую победу в сезоне. Бессилен оказался и Диксон, которого Хорниш просто-напросто лишил возможности для атаки: Сэм держался в нижней части трассы, перекры-



Первая линия стартового поля в Фонтане

вая оптимальную траекторию, а атаковать сверху у новозеландца не получалось из-за плохого сцепления колес с асфальтом.

Автомобиль чемпиона первым пересек финишную линию в двухсотый раз, и бесстрастные компьютеры системы хронометража выдали сенсационный результат: средняя скорость – 207,151 миль/ч (333,377 км/ч). Гонка оказалась самой быстрой в истории мирового автоспорта (для кольцевых трасс), а Хорниш побил прошлогодний рекорд "чампкаровца" Джимми Вассера, установленный здесь же в Фонтане. При этом впервые была преодолена планка 200 миль/ч.

Но с точки зрения чемпионата убедительная победа Сэма Хорниша в Калифорнии не принесла ему серьезных дивидендов: главные соперники финишировали в шестерке лучших, и лишь де Ферран прогадал со смелой шасси и оказался только 15-м. По этой причине бразилец пропустил Хорниша на четвертое место в чемпионате, у которого появилось сразу два лидера с одинаковым количеством очков – Каштру-Невеш и Диксон.

Развязка

Перед финальной гонкой сезона в Техасе претенденты на титул продолжили играть в психологические игры. Особенно активно упражнялся в словесном прессинге Хорниш, которому, в отличие от Каштру-Невеша, Диксона и Канаана было недостаточно просто победить. "Необходимо, чтобы мои соперники потерпели неудачу, – говорил Сэм, которому требовалось отыграть 20 очков. – В последнее время мы явно сильнее, думаю, что и в этот раз картина будет такой же".



21/9/2003
Фонтана, Калифорния, США

Автодром "Калифорния Спидвей"
Дистанция: 3,218х200=643,600 км



12/10/2003

Форт Уорт, Техас, США

Автодром "Тексас Мотор Спидвей"

Дистанция: 2,414x200=482,800 км

(из-за аварии дистанция гонки была сокращена до 195 кругов)

Однако уже в квалификации обнаружилось, что слова чемпиона расходятся с делом: он смог обеспечить себе лишь 12-ю позицию на старте, в то время как на первом ряду с разницей в девять десятитысячных секунды расположились де Ферран и Диксон. Сбравшийся на покой бразилец был невероятно рад такому ходу своего прощального гоночного уик-энда. В глубине души радовался и Диксон: его соперники Каштру-Невеш и Канаан квалифицировались пятым и девятым. И лишь Сэм Хорниш был вынужден сохранять хорошую мину при откровенно плохой игре. "Быть может, эта стартовая позиция — мое скрытое благословение, ведь на первом круге всякое случается", — рассуждал он, но в его словах уже были слышны нотки отчаяния.

Правда, вначале американцу удалось совершить рывок из середины пелотона, и к 20-му кругу он уже шел четвертым. При этом первую пятерку пилотов во главе с обладателем поула де Ферраном составляли пятеро лидеров чемпионата. Как и подобает мэтру, Жиль решил брать своих соперников не силой, а умением. Тактическим умением. Пилот Penske сознательно держал невысокий темп, экономя топливо, чтобы под конец гон-

ки увеличить скорость, совершить молниеносный пит-стоп, немного пополнив бензобак, и остаться в лидерах. Жилья не сбила с толку даже стычка с Фелипе Жиаффоне, в результате которой в середине гонки его машина получила легкие повреждения. "На скорости 200 миль в час я очутился на газоне, мне показалось, что все кончено", — вспоминал он после финиша. Тревога де Феррана оказалась ложной, а вот для его соперников скоро на самом деле все было окончено.

Первым выбыл из борьбы Хорниш (на фото в начале статьи его желтая "Пантера" сражается с автомобилем Диксона), у которого отказал хваленый двигатель Chevrolet, — по злой иронии, произошло это на "именной" гонке этой марки, Chevy 500! Позади де Феррана выстроились трое главных претендентов на титул: Каштру-Невеш, Канаан и Диксон. За 20 кругов до финиша у Тони, чье положение в чемпионате было худшим в этой тройке, не выдержали нервы, и он пошел в атаку на своего соотечественника Хелиу. Борьба получилась контактной и обернулась фиаско для обоих бразильцев.

Такой поворот событий автоматически делал Диксона чемпионом, но гоночные боги

не пожелали довести гонку и сезон до благополучного конца. На 188-м круге в борьбе за третье место произошел контакт между автомобилями Шектера и Брака. Южноафриканец, который в следующем году заменит Хорниша за рулем Panther Racing, отделался легким испугом, а вот Dallara чемпиона IndyCar 1998 года взмыла в воздух и "пузом" ударилась о защитное ограждение поверх бетонной стенки. Машина пробила сетку и буквально развалилась на части. Шведского пилота отправили в больницу, где у него были обнаружены переломы грудной клетки, бедра и обеих лодыжек. Врачи оценили его состояние как тяжелое, но стабильное. Дистанция гонки была сокращена с 200 кругов до 195, и пелотон во главе с Жилем де Ферраном финишировал в режиме желтых флагов.

Вот в такой не совсем радостный день Скотт Диксон стал новым чемпионом серии IRL IndyCar. "Сезон получился странным, мы были сильны, но из-за постоянных осечек нам пришлось работать на победу с удвоенной силой, — поделился новозеландец после финиша. — Впрочем, победа в чемпионате — это всегда тяжело".

Максим Бордунов



Toyota Indy 400

СП	Пилот	Команда	Время
1	10	С. Хорниш-мл.	Panther Racing
2	3	С. Диксон	Chip Ganassi Racing
3	5	Т. Канаан	Andretti Green Racing
4	4	Д. Уилдон	Andretti Green Racing
5	7	Т. Шектер	Chip Ganassi Racing

Chevy 500

СП	Пилот	Команда	Время
1	1	Ж. де Ферран	Team Penske
2	2	С. Диксон	Chip Ganassi Racing
3	16	Д. Уилдон	Andretti Green Racing
4	6	В. Миера	Team Menard
5	8	Б. Херта	Andretti Green Racing

Зачет моторостроителей

Производитель	Очки
1 Toyota	145
2 Honda	106
3 Chevrolet	101

Зачет автопроизводителей

Производитель	Очки
1 Dallara	145
2 G-Force	127

Итоговое положение в чемпионате

Пилот	Очки
1 С. Диксон	507
2 Ж. де Ферран	489
3 Х. Каштру-Невеш	484
4 Т. Канаан	476
5 С. Хорниш-мл.	461
6 Эл Анзер-мл.	374
7 Т. Шектер	356
8 С. Шарп	351
9 К. Брак	342
10 Т. Такаги	317
11 Д. Уилдон	312
12 Р. Ясукава	301
13 Б. Херта	277
14 Р. Бул	261
15 Г. Рей	253
16 Б. Райс	229
17 А. Баррон	216
18 С. Фишер	211
19 Б. Лазье	201
20 Ф. Жиаффоне	199

* — новичок года

Чемпионат мира по ралли



11-й этап: 01.10-05.10.2003

Rallye San Remo - Rallye d'Italia

Дистанция: 1196.54 км/378.62 км - 17 CV

Пилот	Автомобиль	Время	Очки
1 С. Лоеб (F)	Citroen Xsara T4	4:16:33.7	55
2 Ж. Паници (F)	Peugeot 206 WRC	+28.3	48
3 М. Мартин (EE)	Ford Focus WRC	+54.6	48
4 К. Сайнс (E)	Citroen Xsara T4	+2:33.2	125
5 Ф. Дюваль (F)	Ford Focus WRC	+3:58.9	121
6 К. Мак-Рей (GB)	Citroen Xsara T4	+4:23.8	76
7 Р. Берис (GB)	Peugeot 206 WRC	+7:09.5	71
8 Ф. Бугальски (F)	Citroen Xsara T4	+7:12.6	71

Личный зачет:

Пилот	Очки
1 Р. Берис	57
2 С. Лоеб	55
3 К. Сайнс	53
4 П. Сольберг	48

Ком. зачет:

Команда	Очки
1 Citroen	125
2 Peugeot	121
3 Subaru	76
4 Ford	71

Американская серия Ле-Ман

8-й этап: 27.09.2003

Grand Prix Americas

Городская трасса, Майами, США

290.567 км/157 кругов по 1.851 км (2:42:06.617)

ПП: Ю. Ярвильто: 47.848, 139.25 км/ч; БК: Ю. Ярвильто: 49.260/9, 135.26 км/ч

Пилоты	Автомобиль/класс	Круги
1 Дж. Херберт (GB)/Ю. Ярвильто (FIN)	Audi R8/P900	157
2 Ф. Биела (D)/М. Вернер (D)	Audi R8/P900	157
3 О. Беретта (MC)/Д. Саленс (B)	Panoz LMP01/P900	155
4 Д. Тернер (GB)/Дав. Бразам (AUS)	Ferrari 550M/GTS	154
5 П. Коко (NL)/Т. Энне (CZ)	Ferrari 550M/GTS	154
6 К. Дайсон (USA)/Э. Уоллес (GB)	Lola EX257/P675	152

Личный зачет LMP900: Зачет производителей:

Пилот	Очки	Компания	Очки
1 Ф. Биела	151	1 Audi	166
2 М. Вернер	151	2 Panoz	108
3 Ю. Ярвильто	137	3 Riley&Scott	50

Чемпионат спортивных автомобилей



7-й этап: 21.09.2003

Автомобиль "Поль Арманьяк", Ногаро, Франция

374.508 км/103 круга по 3.636 км (2:30:35.980)

ПП: Б. Габбьяни: 1:23.235, 157.26 км/ч

БК: Б. Габбьяни/Ф. Ортис: 1:23.906, 156.00 км/ч

Пилоты	Автомобиль/класс	Круги
1 Ф. Лагос (F)/С. Айяри (F)	Courage C65/SR1	103
2 Б. Габбьяни (I)/Ф. Ортис (BOL)	Dome S101/SR1	102
3 И. Флакк (GB)/М. Миллард (GB)	Rapier LM3000/SR2	95
4 П. Брюно (F)/М. Ростан (F)	Pilbeam MP84/SR2	74

Итоговый личный зачет SR1: Ком. зачет SR1:

Пилот	Очки	Команда	Очки
1 Я. Ламмерс	44	1 Racing for Holland	64
2 Дж. Бош	44	2 Pescarolo Sport	36
3 Б. Габбьяни и Ф. Ортис	38	3 Audi Sport Japan	20

Еврокубок Renault V6

7-й этап: 20-21.09.2003

Автомобиль "Моторпарк Ошерслебен", Магдебург, Германия

"Большая гонка"

120.846 км/33 круга по 3.667 км

ПП: Х.-М. Лопес: 1:19.473, 166.11 км/ч

БК: Т. Го мменди: 1:21.388/31, 162.20 км/ч

Пилот	Команда	Время	Очки
1 К. Мауцура (J)	Arta	46:04.867	31
2 Х.-М. Лопес (RA)	DAMS	+4:79.1	25
3 М. Ден Тант (B)	DAMS	+21:05.7	14
4 А. Белики (I)	AFC	+23:72.0	10
5 Д. Дибендетто (I)	Guidare	+25:19.7	7

"Суперспринт"

80.674 км/22 круга по 3.667 км

ПП: Х.-М. Лопес: 1:20.475, 164.04 км/ч

БК: Х.-М. Лопес: 1:21.127/20, 162.72 км/ч

Пилот	Команда	Время	Очки
1 Х.-М. Лопес (RA)	DAMS	29:59.899	25
2 К. Мауцура (J)	Arta	+12:70.9	14
3 Т. Го мменди (F)	Arta	+15:11.0	10
4 М. Ден Тант (B)	DAMS	+16:02.0	7
5 Д. Дибендетто (I)	Guidare	+25:45.6	4

Личный зачет:

Пилот	Очки	Команда	Очки
1 Х.-М. Лопес	328	1 ARTA-Signature	538
2 Т. Го мменди	292	2 DAMS	451
3 Н. Яни	280	3 Jenzer Motorsport	286

Формула-Русь



1-й этап: 14.09.2003

Автомобиль "Невское кольцо", С.-Петербург

Две гонки по 50.749 км/19 кругов по 2.671 км

1-я гонка:

ПП: Ю. Байбурдов: 1:11.642, 134.22 км/ч

БК: Ю. Байбурдов: 1:13.618/16, 130.61 км/ч

Пилот	Команда	Время	Очки
1 О. Казаков	29:48.914	25	
2 Ю. Байбурдов	+1:68.9	14	
3 С. Афанасьев	+1:19.50	10	

2-я гонка:

ПП: Ю. Байбурдов: 1:11.820, 133.88 км/ч

БК: С. Афанасьев: 1:12.715, 132.24 км/ч

Пилот	Команда	Время	Очки
1 Ю. Байбурдов	23:28.199	25	
2 С. Афанасьев	+0:57.0	14	
3 Е. Ефремович	+6:85.5	10	

Итоговый личный зачет:

Пилот Очки

1 Ю. Байбурдов 78

2 А. Тюрюмин 49

3 Д. Маркзов 41



ETCC FIA



15-16-й этапы: 21.09.2003

Автомобиль "Моторпарк Ошерслебен", Магдебург, Германия

Две гонки по 51.338 км/14 кругов по 3.667 км

ПП: И. Моллер: 1:33.453, 142.66 км/ч

15-й этап:

Пилот	Автомобиль	Время
1 И. Моллер (D)	BMW	22:09.081
2 Г. Таркуни (I)	Alfa Romeo	+0.712
3 Э. Прайолкс (GB)	BMW	+1.052
4 А. Гарсиа (E)	BMW	+8.510
5 Р. Кольчаго (I)	Alfa Romeo	+10.266

16-й этап:

Пилот	Автомобиль	Время
1 Э. Прайолкс (GB)	BMW	20:32.449
2 А. Гарсиа (E)	BMW	+0.535
3 Ф. Дифенбахер (D)	SEAT	+2.230
4 И. Моллер (D)	BMW	+5.304
5 Г. Таркуни (I)	Alfa Romeo	+7.066

17-18-й этапы: 05.10.2003

Автомобиль им. Фернандо Пиреша да Силвы, Эшторил, Лиссабон, Португалия

Две гонки по 50.196 км/12 кругов по 4.183 км

ПП: Н. Ларини: 1:46.865, 140.91 км/ч

17-й этап:

Пилот	Автомобиль	Время
1 Г. Таркуни (I)	Alfa Romeo	22:02.361
2 Н. Ларини (I)	Alfa Romeo	+0.477
3 Р. Кольчаго (I)	Alfa Romeo	+6.435
4 И. Моллер (D)	BMW	+11.349
5 Д. Хьюсман (NL)	BMW	+11.852

18-й этап:

Пилот	Автомобиль	Время
1 Г. Таркуни (I)	Alfa Romeo	22:00.709
2 Н. Ларини (I)	Alfa Romeo	+0.162
3 Р. Кольчаго (I)	Alfa Romeo	+0.798
4 Э. Прайолкс (GB)	BMW	+3.828
5 И. Моллер (D)	BMW	+9.407

Личный зачет: Зачет произв.:

Пилот	Очки	Компания (модель)	Очки
1 Г. Таркуни	96	1 BMW (320i)	258
2 И. Моллер	96	2 Alfa Romeo (156 GTA)	223
3 Э. Прайолкс	89	3 SEAT (Toledo Cupra)	13

BTCC



15-16-й этапы: 25.08.2003

Автомобиль "Брандс-Хатч" (трасса Инди), Лондон, Англия, Великобритания

Две гонки по 69.055 км/35 кругов по 1.973 км

1-я гонка:

Пилот	Автомобиль	Время
1 Дж. Томпсон (GB)	Vauxhall	41:09.809
2 А. Моррисон (GB)	Honda	+1.549
3 И. Моллер (F)	Vauxhall	+7.375
4 У. Хьюз (GB)	MG	+8.018
5 Э. Рид (GB)	MG	+11.556

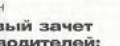
2-я гонка:

Пилот	Автомобиль	Время
1 М. Нил (GB)	Honda	38:03.158
2 И. Моллер (F)	Vauxhall	+2.662
3 К. Керингтон (GB)	MG	+7.932
4 Э. Рид (GB)	MG	+9.574
5 П. О'Нилл (GB)	Vauxhall	+22.290

Итоговый зачет:

Пилот	Очки	Компания (модель)	Очки
1 И. Моллер	233	1 Vauxhall (Astra Coupe)	528
2 Дж. Томпсон	199	2 Honda (Civic Type-R)	318
3 М. Нил	148	3 MG (ZS)	243

DTM



9-й этап: 21.09.2003

Автомобиль "Зандфорт", Амстердам, Голландия

155.052 км/36 кругов по 4.307 км

ПП: Т. Шайдер: 1:35.336, 162.64 км/ч

БК: К. Альберс: 1:36.494/22, 160.69 км/ч

Пилот	Автомобиль	Время
1 К. Альберс (NL)	Mercedes	59:40.840
2 Б. Шайдер (I)	Mercedes	+5.337
3 М. Экстрем (S)	ABT Audi	+14.478
4 М. Рейтер (D)	Orel	+14.975
5 Ж. Азели (F)	Mercedes	+15.368

10-й этап: 05.10.2003

Автомобиль "Хоккенхаймринг", Германия

169.238 км/37 кругов по 4.574 км

ПП: М. Экстрем: 1:46.389, 151.92 км/ч

БК: А. Менно: 1:35.777/18, 171.92 км/ч

Пилот	Автомобиль	Время
1 Ж. Азели (F)	Mercedes	1:02:53.685
2 М. Экстрем (S)	ABT Audi	+0.683
3 М. Фесслер (CH)	Mercedes	+5.835
4 П. Дамбрек (GB)	Orel	+9.878
5 Л. Аелло (F)	ABT Audi	+23.820

Итоговый зачет:

Пилот	Очки	Компания (модель)	Очки
1 Б. Шайдер	68	1 Mercedes (CLK-DTM)	237
2 К. Альберс	64	2 Audi (TT-R)	93
3 М. Фесслер	57	3 Opel (Astra V8 Coupe)	60

Чемпионат FIA GT



8-й этап: 21.09.2003

Автомобиль "Моторпарк Ошерслебен", Магдебург, Германия

436.373 км/119 кругов по 3.667 км (3:01:37.024)

ПП: В. Ленхер-мл.: 1:23.869, 157.40 км/ч; БК: Т. Эрдуш.: 1:26.361/5, 152.86 км/ч

Пилоты	Автомобиль/класс	Круги
1 Т. Бьерки (I)/М. Бобби (I)	Ferrari 550M/GT	119
2 Б. Вердон-Ро (GB)/М. Задра (MC)	Lister Storm/GT	118
3 Л. Бринер (CH)/Э. Кальдерари (CH)/С. Ляво (I)	Ferrari 550M/GT	118
4 Т. Эрдуш (BR)/М. Ньютон (GB)	Saleen S7-R/GT	117
5 А. Бертолини (I)/Ф. де Симоне (I)	Ferrari 360M/N-GT	117
6 Дж. Давис (GB)/Д. Тернер (GB)	Ferrari 360M/N-GT	117
17 Н. Фоменко (RUS)/А. Васильев (RUS)	Porsche 996GT3-RS/N-GT	113

Личный зачет в классе GT:

Пилот	Очки
1 М. Бобби	66
2 Т. Бьерки	66
3 Ф. Голлин и Л. Капеллари	51

Командный зачет в классе GT:

Команда	Очки
1 BMS Scuderia Italia	117
2 Lister Racing	63
3 Care Racing	34

Евросерия Ф-3

8-й этап: 20-21.09.2003

Автомобиль "Зандфорт", Амстердам, Голландия

Две гонки по 81.833 км/19 кругов по 4.307 км

1-я гонка:

Пилот	Автомобиль	Время
1 К. Клин (D)	D F302-M	30:26.609
2 Б. Спенглер (CDN)	D F302-M	+1.246
3 О. Пла (F)	D F302-M	+2.984
4 М. Винкельхок (D)	D F302-M	+3.854
5 Р. Дорнбос (MC)	D F302-MH	+4.459

2-я гонка:

Пилот	Автомобиль	Время
1 К. Клин (D)	D F302-M	30:26.609
2 Б. Спенглер (CDN)	D F302-M	+1.246
3 О. Пла (F)	D F302-M	+2.984</