

# Ф<sup>1</sup>ОРМУЛА

**ДЖАНКАРЛО ФИЗИКЕЛЛА**

Молодой итальянец идет  
по стопам Шумахера



октябрь '98





Регистрационное  
свидетельство № 017167  
Учредитель и издатель:  
ООО "Авто-Экспресс"  
121352, Москва,  
ул. Давыдовская, д.12, корп.7  
тел. (095) 445-3399, 445-3600  
факс (095) 449-0709

Генеральный директор

**В. Котлярев**

Главный редактор

**Л. Ситник**

Исполнительный директор

**С. Косоруков**

Консультант

**В. Безукладников**

Дизайн и верстка

**В. Кручинский**

**Г. Карачкина**

Подписка производится  
в любом почтовом  
отделении РФ  
по объединенному каталогу  
ФСПС на 1-е полугодие 1999 г.

Индекс 34112

Распространяется вместе  
с журналом "Автопанорама"

По вопросам рекламы и  
распространения издания  
обращаться:

тел. (095) 445-3399

Адрес для писем:

105037, Москва, а/я 54

E-mail:

adforacsp@moscow.portal.ru

raspro@ama@mail.sibnet.net

Представительство

в Санкт-Петербурге:

Тел.: (812) 315-0790,

факс: (812) 219-4329.

Адрес: Санкт-Петербург,

Набережная реки Мойки, 20

Отпечатано в Финляндии

ASTA PRINT OY

Подписано в печать 27.09.1998 г.

Тираж 95000 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

© 1998 "Формула-1"



## СОДЕРЖАНИЕ

4	Парад
10	Новости Ф-1
	Гран При
14	Бельгия
20	Италия
26	Калейдоскоп
	Команда
28	Скорость цвета
34	Статистика
36	Venetton:
	путь в высший свет
42	Объединенные цветом
	Один на один с Ф-1
44	Новичок
48	Человек в тени
52	Трудоголик
	из Вайтхофена
56	Гонщик с характером
	чемпиона
	Интервью Ф-1
60	Александр Вурц
	Тема
62	Пражский "Адреналин"
	Техника Ф-1
66	Аэродинамика
72	Venetton B198
	История Ф-1
76	В поисках формулы
82	Невезучий
	Ф-1 от А до Я
88	Стартовая процедура
93	Образцовый старт
	McLaren
94	Как принять хороший
	старт в Формуле-1







Дождь в Ола заставил приобрести тебуну и право зрителям было бы некое преимущество. Если бы завет, подобный тому, что случился на старте Гран При Бельгии, произошел лет десять назад, для следующей гонки командам понадобилось бы и новых эстакад.







В облике болида Формулы-1 есть что-то невероятное. Сами гонщики говорят, что он способен "растворяться в пространстве" и "возникать из ничего". Эти машины – воплощенная идея скорости. Но в центре этого средоточия технической мысли всегда – человек.

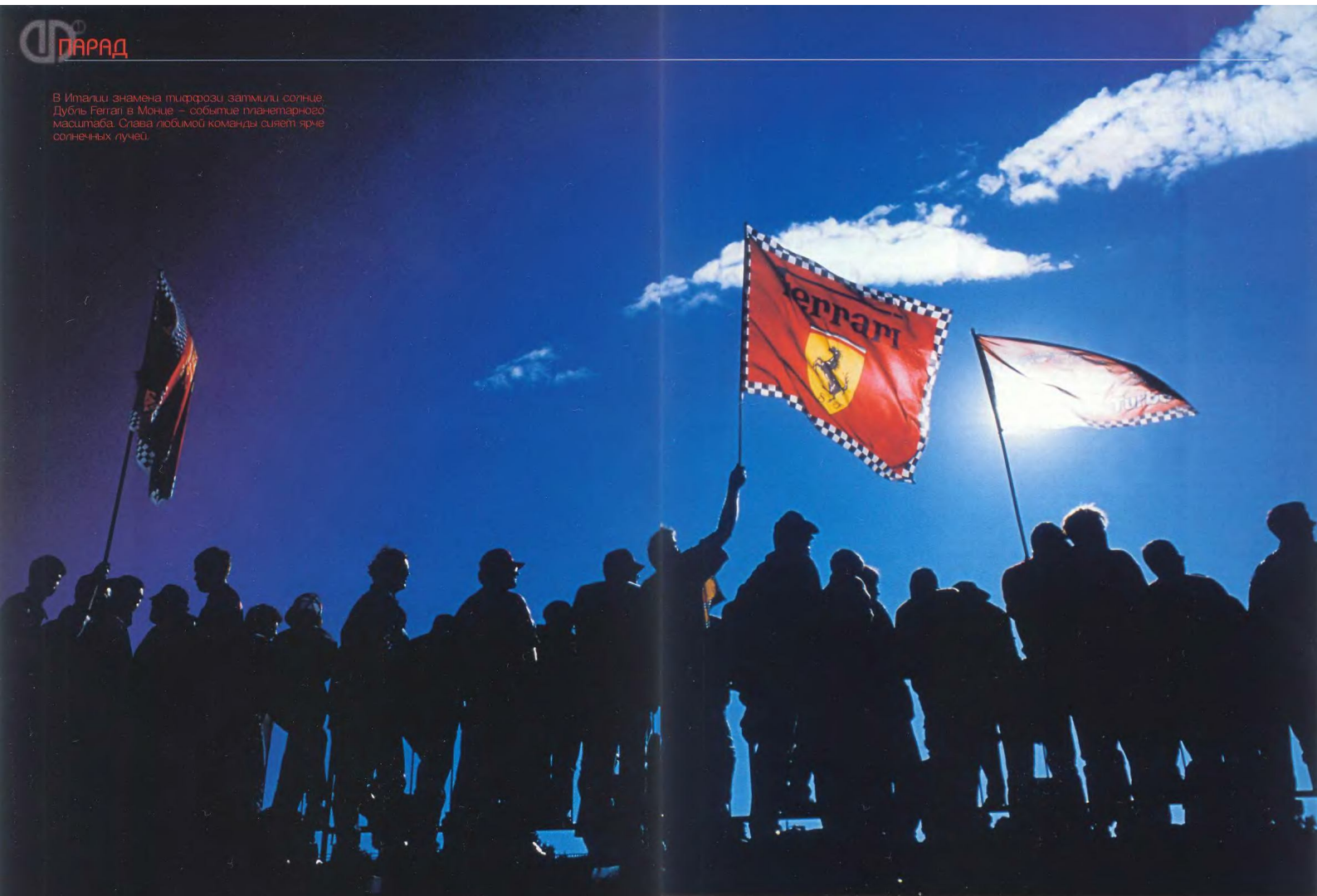






ПАРАД

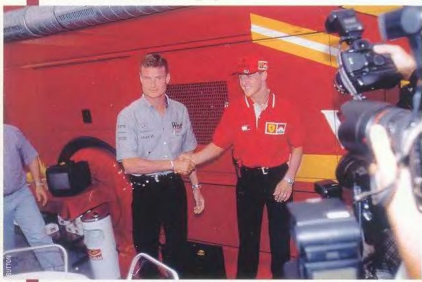
В Италии знамена тиффози затмили солнце.  
Дубль Ferrari в Монце — событие планетарного  
масштаба. Слава любимой команды сияет ярче  
солнечных лучей.







### Шумахер и Култхард пожимают руки



Немецкая компания Mobilcom послала Михаэлю Шумахеру и Дэвиду Култхарду пару мобильных телефонов для того, чтобы они могли созвониться и уладить свои отношения. "Если вы поговорите друг с другом, — уговорил гонщиков глава Mobilcom Герхард Шмидт, — мы немедленно выддим 50 тыс. марок на благотворительные цели". Воспользовались ли соперники телефонами, неизвестно, но в четверг накануне Гран При Италии они решили встретиться на нейтральной территории, в моторхуме Williams, чтобы побеседовать за чашкой чая с бисквитом.

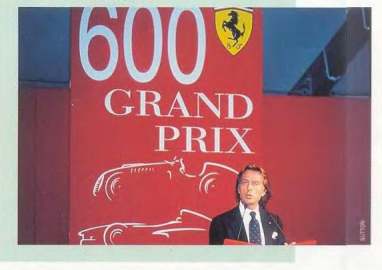
Столкновение между Шумахером и Култхардом в Спа было в центре внимания общественности Формулы-1 после Гран При Бельгии. Немецкой гонщик публично обвинил голландца в том, что он намеренно затормозил перед ним на мокрой трассе. Окружающие едва удержали Михаэля от драки с Дэвидом в боксах McLaren, куда разъяренный гонщик Ferrari ворвался сразу после аварии с криками: "Я хотел убить

### 600 Гран При Ferrari



Гонка в Бельгии на легендарной трассе в Спа стала шестисотым Гран При в истории Ferrari. И хотя юбилей оказался для команды крайне неудачным, это не помешало пышно отметить значительную веху в истории старейшей "компании" двумя неделями позже в Монце. Выступая перед общественностью по поводу состоявшегося торжества, президент Ferrari Лука ди Монтеземолю сказал: "21 мая 1950 г. Аскарри, Виллорези и Sommer вывели свои машины на старт Гран При Монако. И с тех пор продолжается спортивное и техническое приключение, с которым нечего сопоставить в мире. Многие внесли свой вклад в это великое дело, и если мы до сих пор находимся на уроне борьбы за самые высокие достижения, то только потому, что всегда были верны заветам Основателя".

Юбилейная гонка Ferrari почти совпала с другим значительным событием: на следующий день Луке ди Монтеземолю исполнился 51 год. Увы, но преподнести ему подарок тогда команда не сумела. Впрочем, чего еще можно ожидать, если день рождения выпадает на понедельник. Зато две недели спустя праздник Ferrari более чем удался.



### Триумф Эдди Джордана



В воскресенье 30 августа Эдди Джордан впервые в жизни сел смотреть вечерние новости ITV. "Я должен был убедиться, что мне все это не приснилось: рестарт, лидерство в первом повороте, авария Шумахера и Култхарда и снова лидерство Халла, фантастическая стратегия Ральфа, и, наконец, — финиш на 1-м и 2-м местах! — рассказывает Эдди. — После гонки я был настолько мокрым от шампанского и веселья, что Эмоции утомили меня, и мне захотелось домой. Я устремился в аэропорт, но опоздал на рейс British Airways. К счастью, на выручку пришли наши спонсоры из компании CdeZ, которая арендует самолеты для Jordan Grand Prix. Они пригласили за мной самолет в Льеж. Мою пресс-атташе удалось уговорить открыть полосу в Оксфорде. Диспетчеры задержались до поздней ночи, чтобы зажечь для меня посадочные огни. Вы можете себе представить это? Вечер я провел с женой и друзьями. Мы вспоминали, как все это начиналось, как 21 год назад я покинул Ирландию, чтобы осуществить свою мечту. И вот — мы победители! Jordan — первая в истории Ф-1 команда, которая сделала двойню при первых родах. Теперь никто не скажет, что мы умеем только веселиться!"

### Ferrari станет легче

Ferrari подписала контракт с PPG Industries с целью сделать свои болиды более легкими. PPG Industries производит различную продукцию для обрабатывающей, автомобильной, химической и других отраслей промышленности. Компания поставит Ferrari новейшую, более легкую краску, а уже конструкторы найдут, как использовать экономичный вес. Боллд Формулы-1 не может весить

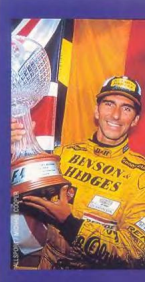
меньше положенных 600 кг вместе с пилотом, но лучшее распределение массы сделает машину более устойчивой при торможении, разгоне и в поворотах. У PPG Industries большой опыт работы в автоспорте. Компания является спонсором американского чемпионата NASCAR и серии CART. Название питтсбургской компании появится на болдах Ferrari в самом ближайшем будущем.

### Безопасность для зрителей

Колесо, едва не перелетевшее через ограждение к зрителям после грандиозной аварии на старте гонки в Спа, заставило FIA вновь задуматься о безопасности.



Само по себе не слишком тяжелое, вращающееся колесо обладает огромной кинетической энергией и, попав на переполненную трибуну, может произвести эффект разорвавшейся бомбы. Ожидается, что в следующем сезоне будет введено новое правило безопасности: отныне колеса будут привлекаться к машине специальным тросом, протянутым от корпуса вдоль нижнего треугольного рычага подвески. Новое правило будет представлено для одобрения в конце сентября.



### С днем рождения, Дэммон!

17 сентября Дэмону Хиллу исполнилось 38 лет. Свой день рождения англичанин отметил, намазывая круги на тестах в Мэрии-Кур. В боксах его ждал традиционный шоколадный торт, но лучшим подарком для него стал контракт, заключенный с Jordan на 1999 г. Известно, что в связи с последнюю минуту чемпионом мира получил предложение от BAR стоимостью в 8 млн фунтов стерлингов, однако Хилл предпочел заработать в 5 млн фунтов стерлингов в год в Jordan. "Я рад, что Дэммон остается с нами, — заявил владелец команды Эдди Джордан. — Мне кажется, что мы оба достаточно реалистичны, чтобы говорить о возможности добавить второй титул к 22 его победам в Гран При".





## Формула-1 в стране кедр



С большой вероятностью можно сказать, что в начале будущего века в календарь чемпионата мира Ф-1 будет включен новый этап под названием Гран При Ливана.

Центр Бейрута, полностью разрушенный в течение 15 лет войны, сейчас представляет собой одну из самых больших стройплощадок мира. Бюджет реконструкции рассчитан на 10 млрд долларов, работы продолжаются 24 ч в сутки. Бейруту серьезно рассматривают как и раньше, деловой и туристической столицей всего арабского мира.

В полном соответствии с этой амбициозной политикой группа ливанских бизнесменов серьезно взялась за организацию Гран При Ф-1 в стране кедр. Официальный представитель FIA Чарльз Уиттинг побывал в Бейруте, чтобы помочь промоутерам проекта создать интересную трассу. Приоритеты, в первую очередь, будут отданы мерам безопасности, возможности обновлений и качеству предлагаемого зрителя.

Общая протяженность трассы при ширине 12-20 м будет составлять около 4500 м. На трассе будет 13 виражей, что теоретически даст пять возможностей обгона. Многие участки трассы напоминают трек Мельбурна и Монреала. Общий план будет походить на Гран При Монако. Часть трассы будет составлять городское шоссе, но она ни в коем случае не рассматривается как временный трек, размещенный в центре агломерации. Очевидно, трасса окажет большое влияние на генеральный план реконструкции центра города.

Окончание работ намечено на 2003 г.

## Шумахер-младший свободен!



Потребовалось личное вмешательство Берни Экклстоуна, чтобы разрешить юридический конфликт между Эдди Джорданом и молодым немецким гонщиком Ральфом Шумахером. Ральф хотел покинуть команду, а Эдди, пытаясь прервать постоянную утечку молодых талантов (Шумахер-старший, Ирвайн, Физикелла), угрожал судебным преследованием как самому гонщику, так и любой команде, которая подпишет с ним контракт. И вот Шумахер-младший уходит в Williams. Стороны договорились не разглашать условия соглашения, но, по некоторым сведениям, Ральф должен выкупить себя за 3 млн долларов.

В качестве моральной компенсации Эдди Джордан получил от Williams 31-летнего Хайнца-Харальда Френтцена. Теперь, вместе с Дамоном Хиллом, Jordan обладает самой опытной парой пилотов в Ф-1. "Когда-то Jordan нельзя было представить без пилота, полностью бюджет команды", - заявил Эдди Джордан. - "С тех пор мы шагнули далеко вперед".

Что касается Williams, то этой команде упорно продолжают "сватать" Алекса Заварди. Недавно он выиграл мировую серию CART после того, как финишировал четвертым в Ванкувере и набрал достаточно очков в заокеанском чемпионате, чтобы уже сейчас, за четыре гонок до окончания сезона, стать недосягаемым.

## Гари Андерсон покидает Jordan

Технический директор команды Jordan Гари Андерсон покинул команду вследствие разногласий, которые возникли после того, как в начале июля был подписан контракт с конструктором Майком Гаскойном.

Андерсон сказал: "Девять лет назад, когда я начинал работать в Jordan, у нас был только один вариант, не говоря уже о чертежных досках! Эдди и я не были уверены, что вообще сможем когда-нибудь участвовать в Гран При. Но мы верили в себя, и теперь у нас за плечами восемь успешных лет в гонках с пятью разными производителями двигателей. Мы четыре раза заканчивали чемпионат на 5-м месте. А теперь к нашим успехам добавился и этот потрясающий дубль.

После такого великолепного результата я чувствую, что для меня пришло время двигаться вперед. Это было нелегкое решение, но по разным причинам я решил поставить перед собой новые задачи".

Этими новыми задачами станет, скорее всего, команда Arrows.

## Goodyear уходит

Компания Goodyear подтвердила свое решение уйти из Формулы-1 в конце этого сезона. Несмотря на слухи о том, что Goodyear может продолжить сотрудничество с Ferrari и Williams и даже ведет с ними переговоры об этом, компания объявила, что уйдет уже в 1999 г. Это решение принесло даже некоторое облегчение. Bridgestone отказывался предоставлять какие-либо сведения командам до тех пор, пока не станет точно известно, что конкуренты уходят из Формулы-1.

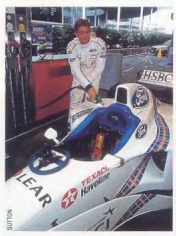
Одновременно с этим Bridgestone вышел с предложением к FIA отказаться от планов введения 20 дополнительных поперечных канавок протектора шин в следующем году. Японцы считают, что в условиях, когда они должны будут обслуживать все команды, у них просто не хватит времени для соответствующих приготовлений: минимум два месяца понадобится для изготовления новых форм и еще месяц - для испытания новых шин. Таким образом, команды будут вынуждены проектировать новые шасси без всяких данных о шинах. Что ка-



## Пит-стоп Ферстаппена

Жители Брюсселя накануне Гран При Бельгии с удивлением наблюдали следующую картину: возле обычной городской заправочной станции стоит "боявой" Stewart, а его "водитель", Йос Ферстаппен, с невозмутжимым видом заливает в бак бензин. Разные предположения теснились в головах зевак. Возможно, голландец, разочарованный тем, что на его место в команде взяли Харберта, решил угнать машину, чтобы не расставаться с лю-

бимой Формулой. А может быть, Джеки Стюарт просто попросил своего пилота сгонять в город за топливом. Нет, скорее всего, в Stewart бастуют механики, и Йос отработывает новую стратегию дозаправки. На самом деле все объяснялось проще: происшедшее было всего лишь рекламной акцией. "Здесь все так отличается от пит-стопов в Ф-1, - делился впечатлениями Йос. - Мне все пришлось делать самому. К тому же мне не помешали шины".



## Уокиншоу - почетный доктор

Руководитель команды Arrows и президент компании TWR Том Уокиншоу удостоен почетной степени доктора технических наук в Оксфорде. Степень присвоена ему в качестве признания выдающегося вклада в усовершенствования конструкции дорожного и гоночного автомобиля за последние 30 лет. После окончания карьеры гонщика в 1986 г. Уокиншоу полностью сосредоточился на руководстве TWR и Arrows. Его машины Jaguar дважды побеждали в Ле Мане. TWR, вместе с Williams и Prodrive, считается одним из лучших конструкторских предприятий в мире.







# БЕЛЬГИЯ

Эман 13  
28-30 • 08 • 1998

Спа  
Трасса  
Спа-Франкоршам

**ПОБЕДИТЕЛЬ**

Дэмон Хилл/Jordan: 1:43.47.007

**ПОЛУ-ПОЗИЦИИ**

Микел Уоррен / McLaren MP 4/13: 1:48.682

**БЫСТРЕЙШИЙ КРУГ**

Михаэль Шумахер / Ferrari F300: 2:03.766

**КРУГИ ЛИДЕРОВАНИЯ**

Дэмон Хилл/Jordan: 27 (1-7; 25-44)  
Михаэль Шумахер/Ferrari: 17 (8-24)

Дэмон Хилл, чемпион мира 1996 г., выиграл свою последнюю гонку на Гран При Японии в Сузукэ в день собственной коронации. С тех пор его планы на сезон регулярно являлись победами на этапах. Но на презентации и Агтоws весной 1997 г. и Jordan в 1998 г. англичанину, мягко говоря, не верили. Тем более, что первая половина чемпионата в обоих случаях получалась для Хилла просто провальной. Причиной во внимание авторитет чемпиона мира и репутации Дэмона как гощика, эти неудачи с готовностью списывали на несовершенство болидов, на которых ему приходилось выступать. И, в принципе, такая оценка ситуации соответствовала печальной для Дэмона действительности. Но, как говорится, раз в год стреляет даже незароженное ружье. Хилл был упрям и один раз в провальном году словно фокусник из своего цилиндра "вытащил" перед ошеломленными зрителями победу. Это была моральная победа на Гран При Вентри, где он буквально разгромил претендентов на титул Шумахера и Вильнева. Пушечная Дэмоном "Стрела" почти попала в цель. Лишь закончившая за три круга до финиша на второй передаче коробка лишила Хилла возможности провозвести сенсацию.

С тех пор Дэмон ни разу не стартовал с третьей позиции. И когда ему удалось показать в квалификациях этот результат, определив к тому же самого "Короля Арденнских гор" Михаэля Шумахера, Хилла практически всерьез спросили о перспективах на победу. И Дэмон, так же всерьез, несмотря на секундное отставание от McLaren, сказал, что уверен в своих шансах на победу. Самое удивительное, что назавтра английский гимн в честь Хилла, одержавшего уже третью победу в Спа и 22-ю в карьере, действительно играл. Причем Хилл выиграл гонку чисто, не воспользовавшись для этого ни одним из многочисленных происшествий, которыми традиционно уже изобиловало Гран При Бельгии. (Разве что сходом Шумахера... Но об этом - позже). Более того, праздник для Эдди Джордана, наконец-то выигравшего здесь свою первую гонку (ту самую, что ему мог принести в Спа Андреас де Вездрис в дебютном для "конюшни" 1991 г.), превратился в триумф благодаря второму месту Райфа Шумахера, бывшего во время Гран При чуть менее на виду, но правильно угадавшего момент смены резины и ни разу за всю гонку не сделавшего ошибки в выборе траекторий (в отличие от Хилла, срезавшего



Старт в дождь - это всегда леденящее кровь зрелище



Подобная ошибка Кутхарда стала причиной завала на старте



Половина машины превратилась в груду обломков



Повторный старт не пошел на пользу McLaren



Борьба в первом повороте, Jordan Хилла впереди







Контакт Хаккинена и Шумахера

ALLSPORT / MICHAEL COOPER



Машина Хаккинена разбита

ALLSPORT / MICHAEL COOPER



Увы, на гонку повел совсем другой Mercedes

GPPI



Benetton Физикеллы "поплыл"

SUTTON



Огонь и воду Спа Физикелла пройти не смог

GPPI

под конец шикану). Джордан, судя по всему, запретил своим пилотам борьбу за победу, зафиксировав позиции во время появления пейс-кара на трассе. Принять столь мудрое решение Эдди вполне мог посоветовать сияющий Рон Деннис, пришедший в конце гонки поболеть за коллегу. Во всяком случае, хотя Ральф Шумахер и был на заключительном отрезке Гран При явно быстрее своего партнера по команде, никаких атакующих действий он не предпринимал. Конечно, первая победа в карьере не помешала бы молодому пилоту в самый разгар периода трансфертов, однако и умение подчиниться командным интересам – не самый последний аргумент для тим-менеджеров.

Ну а теперь о том, почему снял Рон Деннис, хотя никаких особых поводов для этого у него вроде бы и не было. В самом деле, "серебряные" пилоты, стартовав с первой линии, очков на этот раз не набрали. Более того, они оказались замешанными чуть ли не во всех авариях гонки, причем на обоих стартах (за исключением разве что въехавшего в Minardi Шиндзи Накано Джанкарло Физикеллы). Но дело в том, что если разворот Хаккинена после его контакта с Шумахером в первом повороте и разбитая затем Хербертом машина Мики действительно стерли улыбку с лица строгого тим-менеджера McLaren, то последующая авария Култхарда невольно восстановила душевное равновесие Рона Денниса. Причем, я отнюдь не намекаю на то, что Дэвида попросили по радио нарочно затормозить перед Шумахером, чтобы выбить того из гонки. Это было бы уж слишком... просто. Но так получилось, что среди всех бесчисленных ошибок и несуразиц этого уик-энда шотландец сделал ту, что позволила его партнеру Мике Хаккинену остаться лидером чемпионата и не дать Михаэлю Шумахеру приехать в Монцу на психологическом подъеме, да еще и с тремя очками преимущества.

Култхард и Шумахер вообще невольно стали антигероями этой гонки, проявив полную противоположность спортивному духу сиявших на подиуме призеров. Дэвид на протяжении всего уик-энда регулярно вылетал с трассы, умудрился спровоцировать невероятное столкновение на первом старте, где оказалась замешана добрая половина всех машин, затем столкнулся с Вурцем, вернулся на трассу и "убрал" в итоге Шумахера. А под конец умудрился еще и, вклинившись, помешать дуэли Ральфа Шумахера и Алеззи за второе место, причем оставая при этом уже на пять кругов. Для полного счастья не хватало, чтобы Дэвид после всего этого закончил гонку "в очках", к чему он, в принципе, был близок. Михаэль же, хотя в столкновении был виноват лишь частично, явил потом всему миру образец недостойного поведения на пит-лейне. Тот же Хилл в Аделаиде в 1994 г., Вильнев в Хересе в 1997 г., Култхард в Аргентине, Вурц в Монако или Френтцен в Канаде уже в этом году к самому Михаэлю с таким лицом после гонки не бегали...

Артем Бунин



McLaren Култхарда лишился заднего спойлера



Шумахер "ковыляет" в боксы на трех колесах

ALLSPORT / CLIVE MASON



Михаэль страшен в гневе

SUTTON



Третье место Жана Алеззи – потрясающий успех Sauber

ALLSPORT / MICHAEL COOPER



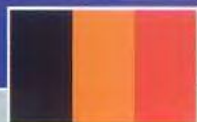
Дубль команды Jordan. Невероятно!

SUTTON



# БЕЛЬГИЯ

Этап 13  
28-30.08.1998



## Победитель 1997 г.

Михаэль Шумахер/Ferrari: 1:33'46.717

## Рекорд круга в квалификации

1'48.682

(1998 г., Мика Хаккинен/McLaren MP4/13)

## Рекорд круга в гонке

1'52.692

(1997 г., Жак Вильнев/Williams FW19)

## Спа

Трасса Спа-Франкоршам

Длина круга: 6,968 км

Количество кругов: 44

Общая длина: 306,592 км

## СВОБОДНЫЕ ЗАЕЗДЫ. ПЯТНИЦА

Облачно. Сухо.  
11.00-14.00

П. №	Пилот	Л.круг/Всего	Отст., с	V <sub>ср.</sub> , км/ч
1 3	М. Шумахер	1'51.895/24	-	224.181
2 8	М. Хаккинен	1'51.906/21	0.110	224.159
3 7	Д. Култхард	1'52.629/23	0.734	222.720
4 9	Д. Хилл	1'53.100/25	1.205	221.793
5 2	Х.-Х. Френтцен	1'53.534/32	1.639	220.945
6 1	Ж. Вильнев	1'53.589/19	1.694	220.838
7 4	Э. Ирвайн	1'53.601/28	1.706	220.814
8 14	Ж. Алези	1'53.660/30	1.765	220.700
9 10	Р. Шумахер	1'54.116/18	2.221	219.816
10 15	Д. Херберт	1'54.130/29	2.235	219.791
11 6	А. Вурц	1'54.158/29	2.263	219.737
12 5	Д. Физикелла	1'54.171/30	2.276	219.712
13 18	Р. Баррикелло	1'54.433/26	2.538	219.209
14 12	Я. Трулли	1'54.878/33	2.983	218.360
15 11	О. Панис	1'55.182/32	3.287	217.784
16 19	Й. Ферстаппен	1'55.263/28	3.368	217.630
17 17	М. Сало	1'55.730/29	3.835	216.752
18 21	Т. Такаги	1'56.080/33	4.185	216.099
19 16	П. П. Диниц	1'56.431/29	4.536	215.447
20 23	Э. Туеро	1'57.014/33	5.119	214.374
21 22	Ш. Накано	1'57.682/30	5.787	213.157
22 20	Р. Россет	1'58.178/34	6.283	212.262

## СВОБОДНЫЕ ЗАЕЗДЫ. СУББОТА

Облачно. Сухо. Температура воздуха: 9-13 °C  
9.00-11.00 Температура полотна: 12-16 °C

П. №	Пилот	Л.круг/Всего	Отст., с	V <sub>ср.</sub> , км/ч
1 8	М. Хаккинен	1'50.319/21	-	227.384
2 7	Д. Култхард	1'50.702/23	0.383	226.597
3 9	Д. Хилл	1'51.368/28	1.049	225.242
4 1	Ж. Вильнев	1'51.859/24	1.540	224.253
5 4	Э. Ирвайн	1'51.972/23	1.653	224.027
6 3	М. Шумахер	1'52.058/24	1.739	223.855
7 14	Ж. Алези	1'52.102/24	1.783	223.767
8 2	Х.-Х. Френтцен	1'52.136/23	1.817	223.699
9 10	Р. Шумахер	1'52.346/25	2.027	223.281
10 5	Д. Физикелла	1'52.542/26	2.223	222.892
11 6	А. Вурц	1'53.020/22	2.701	221.950
12 15	Д. Херберт	1'53.379/28	3.078	221.247
13 20	Т. Такаги	1'53.898/22	3.579	220.239
14 11	О. Панис	1'53.933/17	3.614	220.171
15 18	Р. Баррикелло	1'54.071/25	3.752	219.905
16 17	М. Сало	1'54.814/9	4.495	218.482
17 12	Я. Трулли	1'55.049/11	4.730	218.035
18 16	П. П. Диниц	1'55.302/16	4.983	217.557
19 19	Й. Ферстаппен	1'55.451/15	5.132	217.276
20 22	Ш. Накано	1'56.329/22	6.010	215.636
21 21	Р. Россет	1'56.604/24	6.285	215.128
22 23	Э. Туеро	1'57.000/23	6.681	214.399

## КВАЛИФИКАЦИЯ

Облачно. Сухо. Температура воздуха: 14-20 °C  
13.00-14.00 Температура полотна: 13-20 °C

П. №	Пилот	Время	Отст., с	Отст., %	V <sub>ср.</sub> , км/ч
1 8	М. Хаккинен	1'48.682	-	-	230.809
2 7	Д. Култхард	1'48.845	0.163	0.150	230.463
3 9	Д. Хилл	1'49.728	1.046	0.962	228.608
4 3	М. Шумахер	1'49.797	1.345	1.238	228.465
5 4	Э. Ирвайн	1'50.189	1.507	1.387	227.652
6 1	Ж. Вильнев	1'50.204	1.522	1.400	227.621
7 5	Д. Физикелла	1'50.462	1.780	1.638	227.089
8 10	Р. Шумахер	1'50.501	1.819	1.674	227.009
9 2	Х.-Х. Френтцен	1'50.686	2.004	1.844	226.630
10 14	Ж. Алези	1'51.189	2.507	2.307	225.605
11 6	А. Вурц	1'51.648	2.966	2.729	224.677
12 15	Д. Херберт	1'51.851	3.169	2.916	224.269
13 12	Я. Трулли	1'52.572	3.890	3.579	222.833
14 18	Р. Баррикелло	1'52.670	3.988	3.669	222.639
15 11	О. Панис	1'52.784	4.102	3.774	222.414
16 16	П. П. Диниц	1'53.037	4.355	4.007	221.916
17 19	Й. Ферстаппен	1'53.149	4.467	4.110	221.697
18 17	М. Сало	1'53.207	4.525	4.164	221.583
19 20	Т. Такаги	1'53.237	4.555	4.191	221.524
20 21	Р. Россет	1'54.850	6.168	5.675	218.413
21 22	Ш. Накано	1'55.084	6.402	5.891	217.969
22 23	Э. Туеро	1'55.520	6.838	6.292	217.146
107%		1'56.289	7.607	7	

## ФИНИШ



## ПОДИУМ



## ОЦЕНКА МАСТЕРСТВА

по 10-балльной системе

Пилот	Оценка	Пилот	Оценка
Д. Хилл	10	М. Хаккинен	4
Ж. Алези	9	М. Сало	4
Р. Шумахер	9	Р. Баррикелло	4
П. П. Диниц	8	Й. Ферстаппен	4
Ш. Накано	8	Т. Такаги	3
Я. Трулли	7	Э. Туеро	3
Ж. Вильнев	7	О. Панис	3
М. Шумахер	6	Р. Россет	3
Х.-Х. Френтцен	6	Д. Култхард	2
Э. Ирвайн	5	А. Вурц	2
Д. Физикелла	5	Д. Херберт	2



## WARM-UP

Холодно. Сыро.  
9.30-10.00

Температура воздуха: 11 °C  
Температура полотна: 13 °C

Поз.	№	Пилот	Л.круг/Всего	Отст., с	V <sub>ср.</sub> , км/ч
1	3	М. Шумахер	2'07.839/11	-	196.221
2	4	Э. Ирвайн	2'08.608/12	0.769	195.048
3	8	М. Хаккинен	2'09.120/11	1.281	194.275
4	5	Д. Физикелла	2'09.127/11	1.288	194.264
5	10	Р. Шумахер	2'09.539/12	1.700	193.646
6	9	Д. Хилл	2'10.076/11	2.237	192.847
7	7	Д. Култхард	2'10.258/7	2.419	192.577
8	6	А. Вурц	2'10.917/12	3.078	191.608
9	18	Р. Баррикелло	2'11.374/12	3.535	190.941
10	14	Ж. Алези	2'11.546/11	3.707	190.692
11	2	Х.-Х. Френтцен	2'11.860/10	4.021	190.238
12	1	Ж. Вильнев	2'13.781/9	5.942	187.506
13	16	П. П. Диниц	2'13.853/10	6.014	187.405
14	20	Т. Такаги	2'14.038/8	6.199	187.146
15	15	Д. Херберт	2'14.147/10	6.308	186.994
16	12	Я. Трулли	2'14.680/9	6.841	186.254
17	17	М. Сало	2'16.139/8	8.300	184.258
18	21	Р. Россет	2'16.174/11	8.335	184.211
19	22	Ш. Накано	2'16.217/9	8.378	184.153
20	19	Й. Ферстаппен	2'17.733/7	9.894	182.126
21	23	Э. Туеро	2'20.842/5	13.003	178.105
22	11	О. Панис	2'26.065/4	18.226	171.737

## ГОНКА

Холодно. Сыро.  
14.00-16.00

Температура воздуха: 12-15 °C  
Температура полотна: 14-15 °C

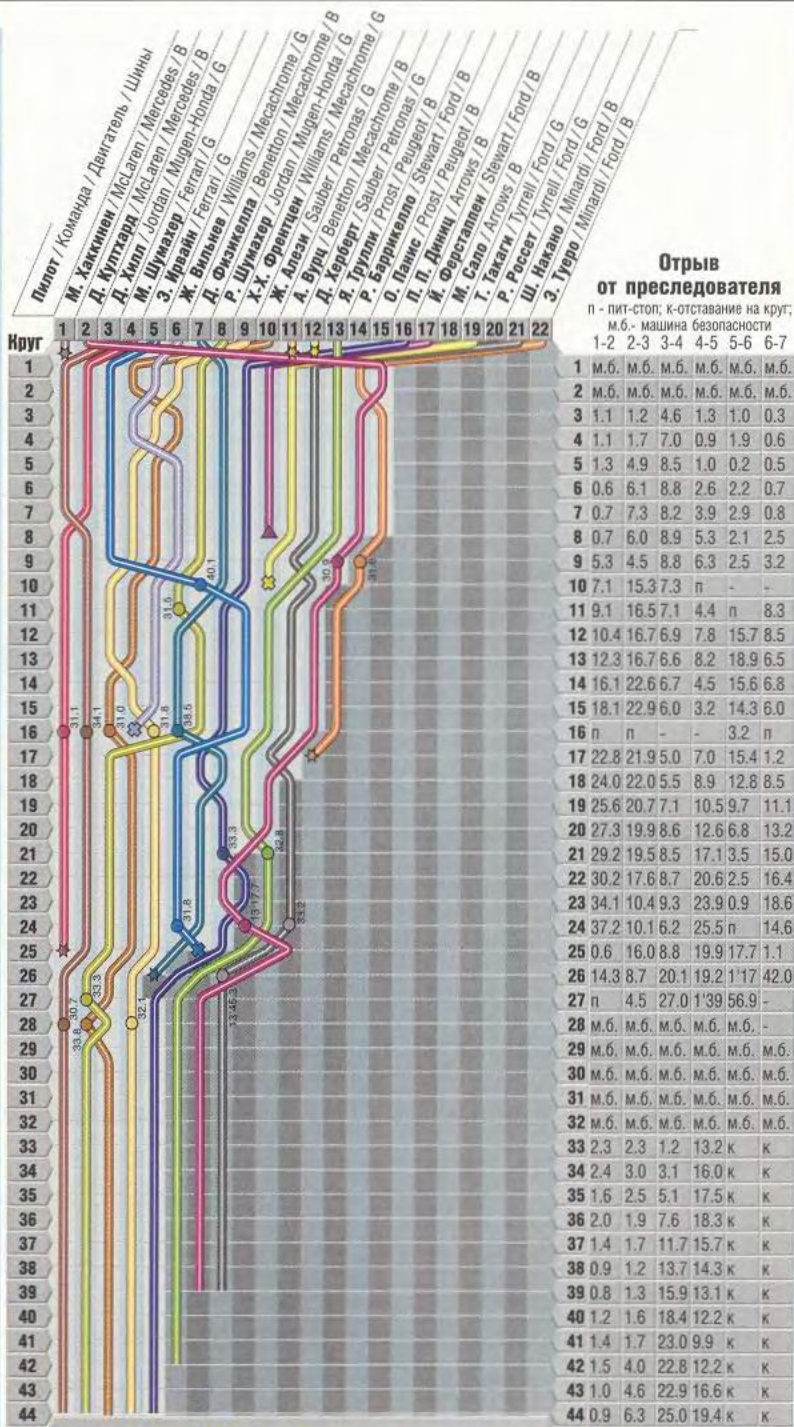
П. №	Пилот	Время	Отст., с	Л.круг/№	V <sub>макс</sub>	V <sub>ср.</sub>	
1	9	Д. Хилл	1:43'47.407	-	2'05.630/7	305,8	177,2
2	10	Р. Шумахер	1:43'48.339	0.932	2'08.399/7	300,5	177,2
3	14	Ж. Алези	1:43'54.647	7.240	2'07.597/7	301,5	177,0
4	2	Х.-Х. Френтцен	1:44'19.650	32.242	2'06.284/7	298,0	176,3
5	16	П. П. Диниц	1:44'39.089	51.682	2'11.331/5	299,5	175,8
6	12	Я. Трулли	1:44'42.230	2 круга	2'11.701/13	294,8	167,7
7	7	Д. Култхард	1:43'51.212	5 кругов	2'10.950/33	296,5	157,0
8	22	Ш. Накано	1:46'01.069	5 кругов	2'13.230/12	292,3	153,8
НК 5	Д. Физикелла	0:59'31.341	НФ	2'09.528/5	294,9	182,6	
НК 4	Э. Ирвайн	0:57'15.918	НФ	2'06.561/6	304,3	182,5	
НК 3	М. Шумахер	0:56'11.594	НФ	2'03.766/9	304,0	186,0	
НК 23	Э. Туеро	0:42'14.351	НФ	2'19.996/5	247,9	168,2	
НК 1	Ж. Вильнев	0:36'16.016	НФ	2'07.825/8	304,5	184,4	
НК 20	Т. Такаги	0:23'32.437	НФ	2'12.327/6	291,1	177,6	
НК 19	Й. Ферстаппен	0:19'05.479	НФ	2'12.425/8	277,2	175,1	
НК 6	А. Вурц	-	НФ	-	253,1	-	
НК 8	М. Хаккинен	-	НФ	-	-	-	
НК 15	Д. Херберт	-	НФ	-	-	-	
НК 18	Р. Баррикелло	-	НФ	-	-	-	
НК 11	О. Панис	-	НФ	-	-	-	
НК 17	М. Сало	-	НФ	-	-	-	
НК 21	Р. Россет	-	НФ	-	-	-	

## ЧЕМПИОНАТ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ

Поз.	Пилот	Очки
1	Мика Хаккинен	77
2	Михазель Шумахер	70
3	Дэвид Култхард	48
4	Эдди Ирвайн	32
5	Жак Вильнев	20
6	Александр Вурц	17
7	Дэмон Хилл	16
8	Джанкарло Физикелла	15
9	Хайнц-Харальд Френтцен	13
10	Ральф Шумахер	10
11	Жан Алези	7
12	Рубенс Баррикелло	4
13	Мика Сало	3
13	Педро Пауло Диниц	3
15	Джонни Херберт	1
15	Ян Магнуссен	1
15	Ярно Трулли	1

## КУБОК КОНСТРУКТОРОВ

Поз.	Команда	Очки
1	McLaren/Mercedes	125
2	Ferrari	102
3	Williams/Mecachrome	33
4	Benetton/Mecachrome	32
5	Jordan/Mugen-Honda	26
6	Sauber/Petronas	8
7	Arrows	6
8	Stewart/Ford	5
9	Prost/Peugeot	1



Р.Баррикелло, О.Панис, М.Сало и Р.Россет вторично не стартовали









# ИТАЛИЯ

Этап 14  
11-13 • 09 • 1998

Монца  
Аутодрома  
Национале

- **ПОБЕДИТЕЛЬ**  
Михаэль Шумахер/Ferrari: 1:17'09.672
- **ПОУЛ-ПОЗИЦИИ**  
Михаэль Шумахер/Ferrari F300: 1'25.289
- **БЫСТРЕЙШИЙ КРУГ**  
Мика Хаккинен/McLaren MP19: 1'25.139
- **КРУГИ ЛИДЕРОВАНИЯ**  
Мика Хаккинен/McLaren: 10 (1-7; 32-34)  
Дэвид Култхард/McLaren: 9 (8-16)  
Михаэль Шумахер/Ferrari: 34 (17-31; 35-53)

**М**ихаэль Шумахер и Эдди Ирвайн сделали невероятное! Они принесли Ferrari дубль на ее домашней трассе, легендарной Монце, которую издавна называют "Храмом тиффози". В события этого уик-энда просто трудно поверить! После неудач Scuderia здесь в прошлом году (да и на идентичной скоростной трассе Хоккенхайм в этом) единственной реальной задачей Шумахера казалось хотя бы просто добыть 3-е место. Естественно, позади McLaren... Однако уже на тестах Ирвайн зарыл первый лучик надежды. Более того, первый день свободных заездов поставил его и Шумахера на самый верх таблицы. А в субботу Михаэль и вовсе буквально вырвал у пилотов "серебряных стрел" поул-позиции. Из-за обильного дожда накануне сессии болиды не спешили покидать боксы. Никто не хотел тратить драгоценные круги на то, чтобы сушить трассу сопернику. В результате, когда за двадцать минут до конца квалификации все ринулось из боксов, образовалась настоящая пробка. Трудно сказать, что тут сыграло большую роль: мастерство, точный расчет или удача, но лучшим в этих условиях оказался себя Шумахер. И Монца начала верить в возможность чуда. Если в субботу на трибунах автодрома пришли 50 тыс. тиффози, то в воскресенье их было уже 110 тыс. (и это только с купленными в кассах билетами).

Однако уже в первые мгновения после старта все казалось безвозвратно потерянными. Шумахер умудрился пропустить вперед аж четырех пилотов, в том числе и Хаккинена с Култхардом, захвативших лидерство и даже назвавших мотюхонку открывающегося. Однако Михаэль мгновенно обогнал Вильнева, а затем и своего партнера Эдди Ирвайна, и начинает постепенно приближаться к McLaren. Его преимущество в скорости можно было бы объяснить отличной стратегией с дополнительным пит-стопом, однако на самом деле на машине лидирующего Хаккинена начинают барахлить тормоза. И тут, во избежание повторения "венгерского варианта", Рон Деннис и Норберт Хаут дают Култхарду приказ обогнуть финиш и выйти вперед. И все разом встает на свои места. Шумахер, конечно, все ближе подбирается к Хаккинену, но Дэвид в это время стремительно летит вперед, поддерживая нормальный



Старт М. Шумахер провалил



McLaren захватил лидерство в гонке



Отрыв стремительно увеличивается



Хаккинен пропускает вперед Култхарда







Позади лидеров завязалась борьба между Williams и Jordan



В желании обойти Френтцена Хилл перешел границы



Поединок двух чемпионов мира: Хилла и Вильнева



Вильнев "оплакивает" свой вылет



Jordan одерживает верх в борьбе с Williams

для McLaren ритм и буквально на глазах увеличивая отрыв. Казалось бы, единственным интересным моментом гонки станет дуэль за 2-е место Хаккинена и Шумахера далеко позади Култхарда.

Но шотландца вновь, как и в Монако и Монреале, подводит в этом году мотор Mercedes. Итак, "обидчик" Шумми в Спа наказан, тиффози ликуют, а Рон Деннис начинает нервничать. Но все это длится не более десяти секунд, потому что дым от мотора Mercedes по иронии судьбы мешает первому пилоту команды. Хаккинен ошибается в шикане, Ferrari его преследователя мгновенно атакует, и после невероятной по красоте и напряженности схватки Шумахер выходит в лидеры. Трибуны вновь взрываются ликованием. Тем более, что Шумахер начинает отрываться и уверенно остается лидером после серии пит-стопов (одного, как для Goodyear немца, так и для Bridgestone финна).

Однако в конце гонки болельщиков вновь ждут неприятные минуты, когда на втором комплекте резины Хаккинен вновь начинает приближаться к уже было выигравшему гонку Шумахеру. Но и эта волна беспокойства вскоре проходит, более того, сменяется настоящим торжеством, когда McLaren слишком сильно атаковавшего лидера чемпионата срывает с трассы на торможении перед шиканой Seconda Variante, и финну лишь чудом (в точности, как и в Сильверстоуне) удается вернуться на трассу. Последующие события напоминают Венгрию, когда медленно ползущего Мику один за одним догоняли и обходили соперники. В итоге Хаккинену все же удастся пропустить лишь Ирвайна (дополняющего триумф Scuderia) и Ральфа Шумахера, спасти хотя бы три очка и остаться лидером чемпионата (правда, лишь благодаря количеству предварительно набранных вторых мест). Хотелось бы сказать пару слов и о Jordan. Пожалуй, не было в этом году настолько сильно прогрессирующей "конюшни". Еще после Маны-Кур на счету питомцев Эдди Джордана не было ни одного очка, а теперь команда всерьез борется с Williams и Benetton за третье место в Кубке конструкторов. На этот раз инженеры выбрали для Ральфа Шумахера и Дэмона Хилла разные тактики дозаправок, причем, что удивительно, обе оказались правильными. Если Ральф, державшийся в головной группе, следовал общей стратегии одного пит-стопа, то Хилл, стартовавший лишь 14-м, решил на два. И постоянно более легкая машина в придачу к свежей резине действительно позволила англичанину пробиться в очки. Причем, уже четвертый раз подряд! Тем более, что конкуренты из Williams и Benetton не набрали ни одного очка. Прекрасное второе место Вильнева в квалификации закончилось вылетом с трассы, Вурца подвела коробка, а Френтцен и Физикелла стали жертвами чудовищно длинных пит-стопов.

Артем Бунин



Култхард разводит руками перед знаменем Шумахера



М. Шумахер обходит Хаккинена



Ирвайн рвется к второму месту



В конце Хаккинен пропустил даже двух Шумахеров



У Михаэля остался один соперник – бордюрный камень





# ИТАЛИЯ

Этап 14  
11-13.09.1998



**Победитель 1997 г.**  
Дэвид Култхард/McLaren: 1:17'04.609  
**Рекорд круга в квалификации**  
1'22.990  
(1997 г., Жан Алези/Benetton B197)  
**Рекорд круга в гонке**  
1'24.808  
(1997 г., Мика Хаккинен/McLaren MP4/12)



**Монца**  
**Аутодромо Национале**  
Длина круга: 5,770 км  
Количество кругов: 53  
Общая длина: 305,785 км

## СВОБОДНЫЕ ЗАЕЗДЫ. ПЯТНИЦА

Ветрено. Облачно и сыро.  
11.00-14.00

П. №	Пилот	Л.круг/Всего	Отст., с	V <sub>ав.</sub> , км/ч
1 4	Э. Ирвайн	1'24.987/23	-	235.941
2 3	М. Шумахер	1'25.246/12	0.259	235.225
3 7	Д. Култхард	1'25.690/26	0.703	234.006
4 1	Ж. Вильнев	1'26.053/26	1.066	233.019
5 8	М. Хаккинен	1'26.159/16	1.172	232.732
6 2	Х.-Х. Френтцен	1'26.528/26	1.541	231.740
7 12	Я. Трулли	1'26.748/25	1.761	231.152
8 9	Д. Хилл	1'26.838/25	1.851	230.912
9 5	Д. Физикелла	1'26.885/17	1.898	230.787
10 6	А. Вурц	1'26.886/18	1.899	230.785
11 10	Р. Шумахер	1'27.079/29	2.092	230.273
12 15	Д. Херберт	1'27.541/29	2.554	229.058
13 11	О. Панис	1'27.676/12	2.689	228.705
14 18	Р. Баррикелло	1'28.066/19	3.079	227.692
15 20	Р. Россет	1'28.098/18	3.111	227.610
16 21	Т. Такаги	1'28.135/29	3.148	227.514
17 19	Й. Ферстаппен	1'28.606/14	3.619	226.305
18 23	Э. Туеро	1'28.847/30	3.860	225.691
19 22	Ш. Накано	1'28.849/27	3.862	225.686
20 17	М. Сало	1'29.603/11	4.616	223.787
21 16	П. П. Диниц	1'53.671/7	28.684	176.403
22 14	Ж. Алези	18'20.632/2	16'55.6	18.218

## СВОБОДНЫЕ ЗАЕЗДЫ. СУББОТА

Сильный дождь. Температура воздуха: 16-18 °С  
9.00-11.00 Температура полотна: 19-20 °С

П. №	Пилот	Л.круг/Всего	Отст., с	V <sub>ав.</sub> , км/ч
1 2	Х.-Х. Френтцен	1'39.479/14	-	201.570
2 10	Р. Шумахер	1'39.955/12	0.476	200.610
3 5	Д. Физикелла	1'40.261/11	0.782	199.998
4 7	Д. Култхард	1'40.295/15	0.816	199.930
5 8	М. Хаккинен	1'40.321/16	0.842	199.878
6 1	Ж. Вильнев	1'40.364/11	0.885	199.792
7 4	Э. Ирвайн	1'40.508/9	1.029	199.506
8 6	А. Вурц	1'40.588/11	1.109	199.347
9 18	Р. Баррикелло	1'40.613/17	1.134	199.298
10 3	М. Шумахер	1'40.656/4	1.177	199.213
11 21	Т. Такаги	1'40.697/12	1.218	199.132
12 14	Ж. Алези	1'40.827/9	1.348	198.875
13 11	О. Панис	1'41.307/6	1.828	197.933
14 15	Д. Херберт	1'41.372/11	1.893	197.806
15 19	Й. Ферстаппен	1'41.435/13	1.956	197.683
16 9	Д. Хилл	1'41.437/17	1.958	197.679
17 17	М. Сало	1'42.402/10	2.923	195.816
18 16	П. П. Диниц	1'43.515/10	4.036	193.711
19 12	Я. Трулли	1'43.564/12	4.085	193.619
20 23	Э. Туеро	1'44.279/14	4.800	192.291
21 22	Ш. Накано	1'44.820/12	5.341	191.299
22 20	Р. Россет	1'48.985/6	9.506	183.988

## КВАЛИФИКАЦИЯ

Влажно. Температура воздуха: 21-24 °С  
13.00-14.00 Температура полотна: 30-36 °С

П. №	Пилот	Время	Отст., с	Отст., %	V <sub>ав.</sub> , км/ч
1 3	М. Шумахер	1'25.289	-	-	243.548
2 1	Ж. Вильнев	1'25.561	0.272	0.319	242.774
3 8	М. Хаккинен	1'25.679	0.390	0.457	242.439
4 7	Д. Култхард	1'25.987	0.698	0.818	241.571
5 4	Э. Ирвайн	1'26.159	0.870	1.020	241.089
6 10	Р. Шумахер	1'26.309	1.020	1.196	240.670
7 6	А. Вурц	1'26.567	1.278	1.498	239.952
8 14	Ж. Алези	1'26.637	1.348	1.581	239.758
9 11	О. Панис	1'26.681	1.392	1.632	239.637
10 12	Я. Трулли	1'26.794	1.505	1.765	239.325
11 5	Д. Физикелла	1'26.817	1.528	1.792	239.261
12 2	Х.-Х. Френтцен	1'26.836	1.547	1.814	239.209
13 18	Р. Баррикелло	1'27.247	1.958	2.296	238.082
14 9	Д. Хилл	1'27.362	2.073	2.431	237.769
15 15	Д. Херберт	1'27.510	2.221	2.604	237.367
16 17	М. Сало	1'27.744	2.455	2.878	236.734
17 19	Й. Ферстаппен	1'28.212	2.923	3.427	235.478
18 20	Р. Россет	1'28.286	2.997	3.514	235.280
19 21	Т. Такаги	1'28.346	3.057	3.584	235.121
20 16	П. П. Диниц	1'28.387	3.098	3.632	235.011
21 22	Ш. Накано	1'29.101	3.812	4.470	233.128
22 23	Э. Туеро	1'29.417	4.128	4.840	232.304
		107%	1'31.259	5.970	7

## ФИНИШ



## ПОДИУМ



## ОЦЕНКА МАСТЕРСТВА

по 10-балльной системе

Пилот	Оценка	Пилот	Оценка
М. Шумахер	10	А. Вурц	5
Р. Шумахер	8	Я. Трулли	5
Э. Ирвайн	8	Р. Баррикелло	5
Д. Култхард	8	Э. Туеро	5
Ж. Алези	7	Р. Россет	5
Д. Хилл	7	Ш. Накано	4
Ж. Вильнев	7	М. Сало	4
Д. Физикелла	6	Й. Ферстаппен	4
Т. Такаги	6	О. Панис	4
Х.-Х. Френтцен	6	П.П. Диниц	3
М. Хаккинен	6	Д. 44_10-98.psХерберт	3



### WARM-UP

Солнечно. Сухо. Температура воздуха: 16-18 °C  
9.30-10.00 Температура полотна: 23-25 °C

Поз.	№	Пилот	Л.круг/Всего	Отст., с	V <sub>ср.</sub> , км/ч
1	7	Д. Култхард	1'25.632/14	-	242.572
2	8	М. Хаккинен	1'25.965/12	0.333	241.633
3	3	М. Шумахер	1'26.924/17	1.292	238.967
4	21	Т. Такаги	1'27.021/13	1.389	238.701
5	4	Э. Ирвайн	1'27.041/16	1.409	238.646
6	9	Д. Хилл	1'27.052/13	1.420	238.615
7	10	Р. Шумахер	1'27.054/16	1.422	238.610
8	1	Ж. Вильнев	1'27.238/12	1.606	238.107
9	2	Х.-Х. Френтцен	1'27.481/14	1.849	237.445
10	12	Я. Трулли	1'27.485/11	1.853	237.434
11	6	А. Вурц	1'27.571/12	1.939	237.201
12	15	Д. Херберт	1'27.667/13	2.035	236.942
13	14	Ж. Алези	1'27.712/15	2.080	236.820
14	5	Д. Физикелла	1'27.845/14	2.213	236.461
15	18	Р. Баррикелло	1'27.974/13	2.342	236.115
16	11	О. Панис	1'27.975/13	2.343	236.112
17	17	М. Сало	1'28.219/14	2.587	235.459
18	19	И. Ферстаппен	1'28.523/15	2.891	234.650
19	16	П. П. Диниц	1'28.582/11	2.950	234.494
20	23	Э. Туеро	1'29.273/13	3.641	232.679
21	22	Ш. Накано	1'29.339/14	3.707	232.507
22	20	Р. Россет	1'29.917/10	4.285	231.013

### ГОНКА

Солнечно. Сухо. Температура воздуха: 25-29 °C  
14.00-16.00 Температура полотна: 35-39 °C

П.	№	Пилот	Время	Отст., с	Л.круг/№	V <sub>max</sub>	V <sub>ср.</sub>
1	3	М. Шумахер	1:17'09.672	-	1:25.483/26	350.7	237.6
2	4	Э. Ирвайн	1:17'47.649	37.977	1:26.359/48	351.5	235.7
3	10	Р. Шумахер	1:17'50.824	41.152	1:26.194/49	346.9	235.5
4	8	М. Хаккинен	1:18'05.343	55.671	1:25.139/45	357.0	234.8
5	14	Ж. Алези	1:18'11.544	61.872	1:26.840/52	347.2	234.5
6	9	Д. Хилл	1:18'16.360	66.688	1:26.730/52	347.8	234.2
7	2	Х.-Х. Френтцен	1:17'11.164	1 круг	1:26.656/40	350.5	233.0
8	5	Д. Физикелла	1:17'11.752	1 круг	1:26.659/41	351.3	233.0
9	21	Т. Такаги	1:18'15.640	1 круг	1:27.726/46	347.8	229.8
10	18	Р. Баррикелло	1:18'22.050	1 круг	1:27.770/46	351.9	229.5
11	23	Э. Туеро	1:17'59.838	2 круга	1:29.093/51	338.5	226.2
12	20	Р. Россет	1:18'12.566	2 круга	1:29.393/50	344.9	225.6
13	12	Я. Трулли	1:17'27.397	3 круга	1:26.285/50	349.1	223.3
НК	19	И. Ферстаппен	59'04.171	НФ	1:28.583/32	351.6	228.3
НК	1	Ж. Вильнев	54'31.078	НФ	1:26.479/29	347.9	234.7
НК	17	М. Сало	48'03.374	НФ	1:27.866/25	350.7	230.2
НК	6	А. Вурц	35'38.250	НФ	1:27.620/24	343.5	232.7
НК	7	Д. Култхард	23'14.090	НФ	1:25.959/14	353.4	237.7
НК	11	О. Панис	29'56.015	НФ	1:28.395/10	345.2	172.9
НК	22	Ш. Накано	19'52.336	НФ	1:29.853/13	337.7	225.7
НК	15	Д. Херберт	18'08.824	НФ	1:29.092/10	349.9	228.1
НК	16	П. П. Диниц	15'14.953	НФ	1:29.124/9	347.9	226.0

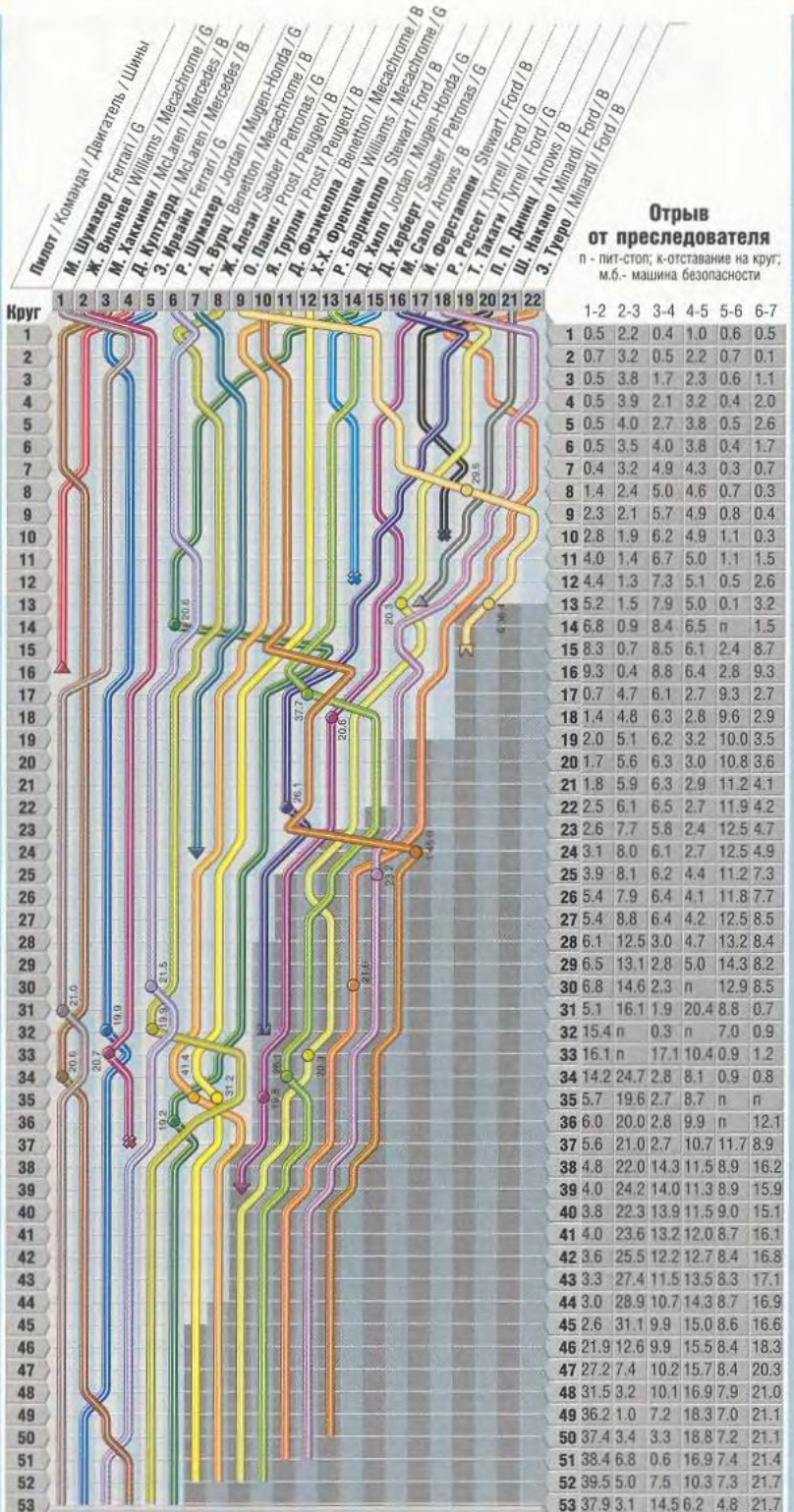
НК - не классифицирован, НФ - не финишировал

### ЧЕМПИОНАТ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ

Поз.	Пилот	Очки
1	Мика Хаккинен	80
1	Михаэль Шумахер	80
3	Дэвид Култхард	48
4	Эдди Ирвайн	38
5	Жак Вильнев	20
6	Дэмон Хилл	17
6	Александр Вурц	17
8	Джанкарло Физикелла	15
9	Ральф Шумахер	14
10	Хайнц-Харальд Френтцен	13
11	Жан Алези	9
12	Рубенс Баррикелло	4
13	Мика Сало	3
13	Педро Пауло Диниц	3
15	Джонни Херберт	1
15	Ян Магнуссен	1
15	Ярно Трулли	1

### КУБОК КОНСТРУКТОРОВ

1	McLaren/Mercedes	128
2	Ferrari	118
3	Williams/Mecachrome	33
4	Benetton/Mecachrome	32
5	Jordan/Mugen-Honda	31
6	Sauber/Petronas	10
7	Arrows	6
8	Stewart/Ford	5
9	Prost/Peugeot	1



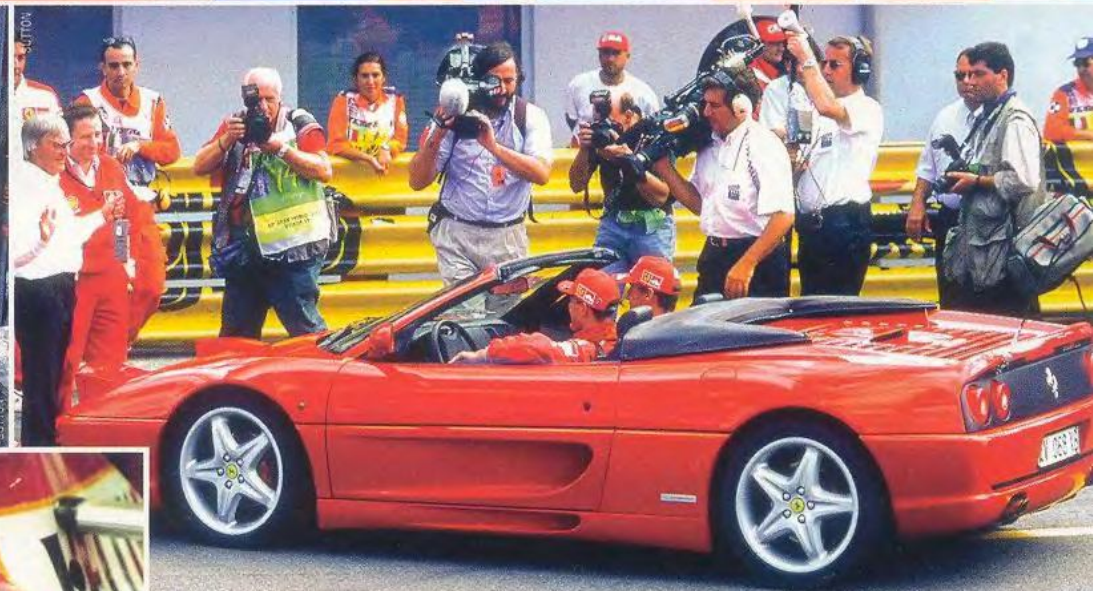
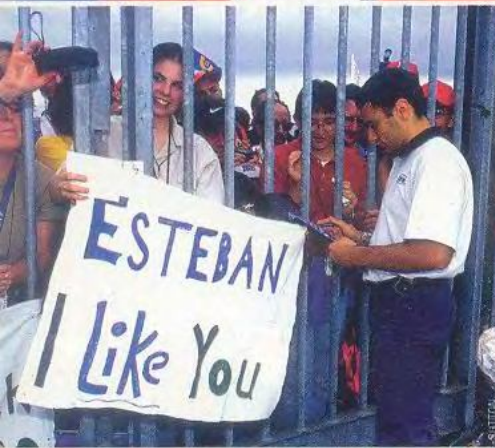
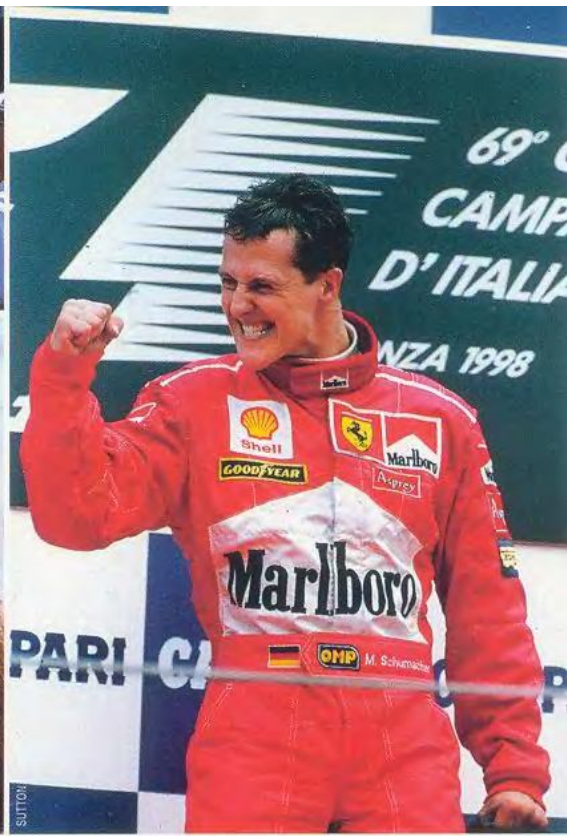
### Италия ликует

















# СКОРОСТЬ ВЕЛТА

Рассматривая фотографии с гоночных трасс начала 80-х годов, можно наткнуться на изображения красивых зеленых машин с большой надписью Benetton. "Ara, Benetton!" – скажет неискушенный любитель Формулы-1. И будет не прав. Это Alfa Romeo с рекламной деятельностью корпорации Benetton. Будущая команда Флавио Бриаторе и Михаэля Шумахера в те времена называлась Toleman, а болды ее имели куда более скромную раскраску с преобладающим белым цветом.

Английский гощик Тед Тодмен поддал большие надежды. Мешало ему то, что он никак не мог сосредоточиться на одном виде соревнований – формулы, ралли, спортивные машины и даже гоночные катера – все представляло для него интерес. Наибольших успехов он, кстати, достиг именно на водной глади, пробовавшись в зачет – водномоторную Формулу-1. Но собственные спортивные увлечения кончились, когда в одной из гонок погиб младший брат Тед. Тодмен поклялся, что теперь на трассу не выйдет. Однако и без гонок он жить уже не мог. Что делать? Конечно, организовать собственную гоночную команду, собственную конюшню!

Тед Тодмен оказался удивительным чушью на таланты. Во всяком случае, среди множества конюшей, желающих выступить в формуле-2, он разгадал Дерек Уорвика. Пилота, которому была суждена долгая жизнь в Формуле-1. Уорвик ездил хорошо и сразу привлек внимание к команде Тодмена. А в 1980 г. Тодмен поел в формуле-2 два первых места. Дальше здесь делать было нечего – следовало шагнуть вверх, в высшую лигу автоспорта.

Тодмен сразу решил покорить Формулу-1 "по-серьезному". А для этого нельзя было, как в формуле-2, купить стандартный March. То есть можно конечно – покупка шасси на стороне в те времена была делом обычным, да и в 90-х годах еще встречалась (вспомните команду BMS, покупавшую шасси Dallara и Lola, а также Pacific на шасси Reynard). Но те, кто рассчитывал на успех, должны были строить машину сами.

Тодмен пригласил для этого конструктора Рори Берн, выехавшего из далекой Австралии. В Рори Тед сразу увидел родственную душу: тот тоже не мог сосредоточиться на чем-то одном и с увлечением конструировал все, что двигалось, – от катеров до аэстельных аппаратов. Ну и гоночные машины, конечно. Берн проявляет в этой команде всю свою творческую злость конструктора. Уже и Тодмена здесь не будет, и команда будет называться Benetton, а Берн будет работать, внося свой вклад в чемпионские успехи Шумахера. Отсюда и на пенсию уйдет. Уедет в свою Австралию. Да только неадекватно – Ferrari тут же пригласит Берн к себе. Неповторимый отдых Рори отложит до лучших времен.





В чем секрет столь долгого пребывания Бери в одной команде? По лет — конструкторы обычно на одном месте столько не сидят! А дело в том, что Бери был лирик, мечтатель в обычном, человеческом смысле этого слова. Начинать он главным конструктором: потом ему предложили занять должность помощника главного конструктора — и он согласился! Пробывание на вторых ролях ничуть не ужасало Бери. А ведь в начале своей деятельности он создавал очень оригинальные конструкции. Бolidы Tolemat TG183 и TG184 поражали двумя задними антикрыльями, расположенными одно за другим, — высокое и узкое вперед, низкое и широкое назад. Решение это было интуитивным, а аэродинамической трубе не проверялось, однако показало свою эффективность. Немалую роль сыграло и то, что Теду Тоумену удалось запустить в свое распоряжение мощный турбомотор. Моторостроительная фирма Брайана Харта тогда только начинала свою деятельность и больших денег за свои двигатели не просила.

Но самой главной удачей Тоумена был, конечно, не Hart. А пилот, отличавшийся в

младших формулах под именем Айртон да Силва. Когда Тед в 1984 г. пригласил Айртона и дал ему возможность дебютировать в Формуле-1, все уже знали бразильца как Айртона Сенну.

В первый же свой сезон Сенна вошел в десятку лучших пилотов, разделив девятое место с Найджелом Манселлом. Сразу стало ясно, что уровень пилота не соответствует уровню команды. Айртон получает несколько заманчивых предложений и после некоторого размышления уходит в Lotus. Дебютант Тео Фаби позиционно заменить Сенну, конечно, не мог. К тому же у Тоумена хватало денег только на то, чтобы выставить одну машину. В середине сезона он нашел Фаби на другого гощика, но безрезультатно.

Рекламодатели не любят аутсайдеров. Не получая спонсорской поддержки, аутсайдер выступает все

хуже. Вырваться из этого порочного круга практически невозможно. Но всем приятнее в 1985 г. история команды Tolemat должна была завершиться. Однако она только сделала неожиданный поворот...

Винювата в этом та самая Alfa Romeo, с которой мы начали наш рассказ. Команда со своим именем выступала ужасно (несмотря на то, что имела в своем составе молодого Рикардо Патрезе), очков не набирала. Зато денег со спонсора, итальянского текстильного гиганта Benetton, требовала исправно. Лучано Бенеттону, возглавлявшему фирму, это не очень нравилось.

Alfa Romeo была оставлена и прекратила свое существование. Название Tolemat тоже исчезло из заголовков листов. Команда Тедя Тоумена была куплена Бенеттоном и с тех пор носит

# BENETTON FORMULA 1 Racing Team







название Benetton. Новым хозяевам команды не пришлось даже заботиться о грамотном руководстве своим приобретением. Benetton возглавил приглашенный еще Тоуэмменом Питер Коллинз.

Коллинз был одним из самых авторитетных менеджеров, до этого проявивших себя в команде Williams. Бенеттоновскими деньгами он был снабжен на много. Рори Берн сделал хорошую машину, а с мотором помог баварский автогигант BMW. В

первый же год существования команды под новым именем ничем доселе не примечательный австрийский пилот Герхард Бергер приносит ей победу!

Но главное, что сделал Коллинз – привил всем сотрудникам команды психологию победителей. За пару лет под его руководством Benetton стал топ-командой. Именно в те годы и сформировалась в нынешнем составе "большая четверка" (Williams, Benetton, Ferrari, McLaren), которая на протяжении десятилетия неизменно определяет погоду в Формуле-1.

Питер не хотел уступать требованиям Лучано Бенеттона и приглашать пилота-звезду. Он хотел открыть новое дарование и довести его до чемпионских вершин. Но

гонщика еще не счита-

ли Benetton командой-лидером и предпочитали, обратив на себя внимание, перейти в "конюшню" посильнее. Так от Коллинза ушли Герхард Бергер и Тьерри Бутсен. Другим открытием Коллинзом талантам не везло. Алессандро Наннини попал в катастрофу на вертлетсе, а Джованни Керберт получил тяжелые травмы в аварии в гонке формулы-3000. Новый Семпа не объявлялся несмотря на все старания Питера Коллинза. А Лучано Бенеттон уже забыл, что Питер когда-то привнес умирающую команду и вывел ее в лидеры.

И Коллинза заменяют Флавио Бриаторе – человеком, который в мире автоспорта был никому не известен. Зато Бриаторе отлично торговал одеждой и показал себя в высшей степени деловым человеком. На новом поприще он получил большие деньги и задачу: сделать одного из гонщиков команды чемпионом мира.

Казалось бы, чего проще, с деньгами-то? Стоит при-

гласить лучшего конструктора, лучшего гонщика, поставить хороший мотор... С мотором все было нормально – еще Питер Коллинз добился от фирмы Cosworth обещания поставлять моторы Ford эксклюзивной подготовки. Репутацию лучшего конструктора в те годы имел Джон Барнарда. Его-то и пригласили в Benetton. Можно поить Рори Берна, согласившегося играть партию второй скрипки, – быть в ассистентах у Барнарда не стыдно.

И пилота тоже подобрали очень хорошего. Benetton сделал ставку на трехкратного чемпиона мира бразильца Нельсона Пике. Но, как выяснилось, перемешать хорошие компоненты в одном стакане – вовсе не рецепт отличного коктейля! Подбирать составляющие надо было с умом.

Барнарда было одержим все новыми и новыми идеями. Лучано Бенеттон не готов был финансировать его эксперименты, и гениальный конструктор вскоре покинул команду. Пике не видел смысла рисковать, сдаться в копилку машины, которая пока не может дать возможности бороться за чемпионское звание. Нужно было найти молодого гонщика, способного

пройти с командой весь путь до чемпионского звания. Ведь и во времена Тоуэммена, и во времена Коллинза "конюшню" на таланты везло! Повезло и на этот раз. Флавио Бриаторе после первой же гонки Михаэля Шумахера за Jordan понял, что этот парень – то, что нужно его команде. И сумел с помощью судьбоного процесса отспорить Шумми у Эдди Джордана.

Дальнейшее происходило на наших глазах. Российское телевидение, словно нарочно, начало трансляции Формулы-1 в тот момент, когда Михаэль вместе со своей командой начал резко прогрессировать. Да, это была уже команда Шумахера – в большей степени, чем команда Бенеттона, Бриаторе или кого-либо еще.

Рори Берн и заменивший Барнарда Росс Браун делали машину специально под специфические запросы немца. И Шумахер завоевал на ней два чемпионских звания. Пусть эти сезоны были несколько затянаты подпорочными соперниками, считавших, что Benetton использует запрещенные электронные устройства. Пусть не очень спортивным выглядит поступок Михаэля Шумахера в Гран При Австралии 1994 г., когда он выбыл из борьбы своего соперника Дэмона Хилла, сохранив свое преимуще-

ство в очках. Но главное было сделано: команда Benetton приблизилась к заветному чемпионскому клубу, а Михаэль Шумахер стал гонщиком-звездой. От сотрудничества выиграла и пилот, и команда.

Напротив, годы пребывания здесь Алэзи и Бергера выглядят потемневшими яра. После двух сезонов в команде Бриаторе Герхард был вынужден вообще уйти из Формулы-1, а Жак перешел в более слабой Sauber.

Увы, команда уже не имела прежних стимулов. Войти на вершину легче, чем удержаться на ней. Да и Бриаторе готовился уйти в другую сферу бизнеса, постепенно передавая дела своим помощникам. С уходом Бриаторе прекрасная история "конюшни" была закончена. В нынешнем году она ведется как бы "с чистого листа". Менеджер Дэвид Ричардс, добившийся признания в мире ралли (он возглавлял команду Prodrive-Subaru), теперь пробует свои силы в Формуле-1. Машину делают достаточно опытные конструкторы Ник Бирт и Пат Симонс. А в конюшнях сияют позолоченные большие надежды Александр Вурц и Джанкарло Физикелла. Ведь Benetton во все времена давал дорогу молодым талантам.

Евгений Юданов









Команда основана в 1970 году  
 В Формуле-1 с 1981 года (до 1986 года выступала под названием *Toleman*)  
 Дебют в Гран-При: 1981 г., Гран При Сан-Марино  
 Первая гонка: Брайан Хентон и Дерек Уорвик (не прошли квалификацию)  
 Последней Гран При до 1998 года: 1981 г., Гран При Италии, Брайан Хентон (10-й)  
 Руководитель: Тед Тулмен 1970-1985 гг.;  
 Пилот: Питер Коллинз 1986-1989 гг.; Флавио Бриаторе 1990-1997 гг.;  
 Дэвид Ричардс с конца 1997 г.;  
 Штаб-квартира: Уитни, Оксфордшир, Англия 1970-1993 гг.;  
 Эноуэн, Оксфордшир, Англия с 1993 г.;  
 Количество Гран При: 251 (9-й результат среди всех команд Формулы-1)  
 Общее число стартов машин в гонках: 482 (12)

Пилоты, наиболее успешно выступавшие за Benetton (Toleman)

Пилот	старты: 482(12)	очки: 798,5(6)	победы: 27(6)	полу-позиции: 15(7)	быстрейшие круги в гонках: 37(6)
Михаэль Шумахер	69	303	19	10	23
Нельсон Пике	32	70,5	3	-	-
Джонни Херберт	24(1)	50	2	-	-
Герхард Бергер	46	65	2	1	5
Аlessandro Наннини	46	65	1	-	2
Жан Алези	33	83	-	1	2
Тео Фаби	32	14	-	3	2
Роберто Морано	13	14	-	-	1
Айртон Сенна	14(1)	13	-	-	1
Дерек Уорвик	26(15)	9	-	-	1

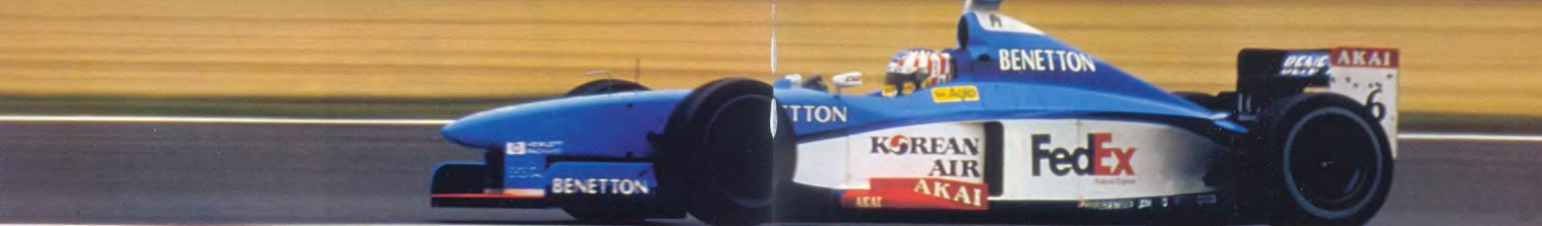
\* - в скобках указано количество Гран При, в которых пилот не прошел квалификацию или не стартовал в гонке

Выступления команды Benetton Formula Ltd (Toleman) в Формуле-1 в 1981-1997 гг.

год	П	СТ	О	П	БК	1	2	3	4	5	6	место в Кубке	лидерство	гонщики/место в чемпионате мира	спонсоры	
1981	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Брайан Хентон/1; Дерек Уорвик/2	Sandy	
1982	11	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Дерек Уорвик/1; Тео Фаби/2	Cougar	
1983	15	29	10	-	-	-	-	2	1	2	9	-	-	Дерек Уорвик/14; Буэно Джакомелли/19	Sandy, Magirus	
1984	16	26	16	-	-	1	2	1	2	7	-	-	-	Айртон Сенна/3; Джини Скеллетт/4; Стефан Юханссон/16; Пьерлуиджи Мартини/17	Segafredo, Magirus	
1985	13	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Тео Фаби/1; Пьеркарло Гинзани/2	Benetton	
1986	16	32	19	2	3	1	-	1	-	2	6	-	66,340,8	Тео Фаби/15; Герхард Бергер/7	Benetton, Siseley	
1987	16	32	28	-	-	-	-	2	3	5	1	5	-	19,57,5	Тео Фаби/9; Тьерри Бутсен/8	Benetton, Riello
1988	16	32	39	-	-	1	-	7	1	2	4	3	-	-	Аlessandro Наннини/24; Тьерри Бутсен/4	Benetton, Riello
1989	16	31	39	-	-	1	1	2	3	3	1	4	-	2,11,7	Аlessandro Наннини/6; Джонни Херберт/14; Эмануэле Пирро/23	Benetton, Riello
1990	16	32	71	-	-	1	2	3	3	4	3	3	-	68,364,2	Аlessandro Наннини/3; Нельсон Пике/3; Роберто Морано/10	Benetton, Riello
1991	16	32	38,5	-	-	1	1	-	2	3	3	4	-	2,11,4	Нельсон Пике/6; Михаэль Шумахер/12	Camel, Autopolis
1992	16	32	91	-	-	2	1	4	6	7	2	3	-	11,76,7	Михаэль Шумахер/3; Мартин Брандл/6	Camel, Benetton
1993	16	32	72	-	-	3	5	1	6	4	1	3	3	63,252,8	Михаэль Шумахер/4; Рикардо Патроне/5	Camel, Benetton
1994	16	32	103	6	8	2	2	-	1	1	2	-	-	629,2741,5	Михаэль Шумахер/1; Джен Джой Лекто/4; Йос Ферстаппен/10	Mild Seven, Benetton
1995	17	34	137	4	8	1	2	2	4	2	1	1	-	481,2320,1	Михаэль Шумахер/1; Джонни Херберт/4	Mild Seven, Bitburger
1996	16	32	68	-	-	3	-	5	5	-	3	3	-	91,491,8	Жан Алези/4; Герхард Бергер/6	Mild Seven, Benetton
1997	17	34	87	2	2	1	5	2	3	4	3	3	-	73,455,75	Жан Алези/3; Герхард Бергер/5; Александр Вурц/14	Mild Seven, Benetton
Всего	251	482	799	15	37	27	29	42	37	33	33	-	-	1,499,7123,85		

	модель <b>B181; B181B; B181C</b> год <b>1981-82</b> Гран При 12 Полу-позиции - Старты 18 Лучшие круги 1 Очки - Победы - Конструкторы <b>Рори Бирн/Джон Генри</b> Мотор <b>Hart 415T S4 Ic</b>		модель <b>B190; B190B</b> год <b>1990-1991</b> Гран При 16 Полу-позиции - Старты 32 Лучшие круги 1 Очки 73 Победы 2 Конструкторы <b>Рори Бирн/Джон Барнард</b> Мотор <b>Ford HB V8</b>
	модель <b>B183; B183B</b> год <b>1982-83</b> Гран При 21 Полу-позиции - Старты 38 Лучшие круги - Очки - Победы - Конструкторы <b>Рори Бирн/Джон Генри</b> Мотор <b>Hart 415T S4 Ic</b>		модель <b>B191; B191B</b> год <b>1991-1992</b> Гран При 17 Полу-позиции - Старты 34 Лучшие круги 1 Очки 43,5 Победы - Конструкторы <b>Джон Барнард/Гардон Кимбалл/Росс Браун/Рори Бирн</b> Мотор <b>Ford HB V8</b>
	модель <b>B184</b> год <b>1984</b> Гран При 12 Полу-позиции - Старты 19 Лучшие круги 1 Очки 14 Победы - Конструкторы <b>Рори Бирн/Джон Генри</b> Мотор <b>Hart 415T S4 Ic</b>		модель <b>B192; B192B*</b> год <b>1992-1993</b> Гран При 15 Полу-позиции - Старты 30 Лучшие круги 3 Очки 84 Победы 1 Конструкторы <b>Росс Браун/Рори Бирн</b> Мотор <b>Ford HB V8</b>
	модель <b>B185</b> год <b>1985</b> Гран При 13 Полу-позиции 1 Старты 20 Лучшие круги - Очки - Победы - Конструкторы <b>Рори Бирн</b> Мотор <b>Hart 415T S4 Ic</b>		модель <b>B193B</b> год <b>1993</b> Гран При 14 Полу-позиции - Старты 28 Лучшие круги 4 Очки 68 Победы 1 Конструкторы <b>Росс Браун/Рори Бирн</b> Мотор <b>Ford HB V8</b>
	модель <b>B186</b> год <b>1986</b> Гран При 16 Полу-позиции 2 Старты 32 Лучшие круги 3 Очки 19 Победы 1 Конструктор <b>Рори Бирн</b> Мотор <b>BMW M12/13 S4 Ic</b>		модель <b>B194</b> год <b>1994</b> Гран При 16 Полу-позиции 6 Старты 32 Лучшие круги 8 Очки 103 Победы 8 Конструкторы <b>Росс Браун/Рори Бирн</b> Мотор <b>Renault RS07 V10</b>
	модель <b>B187</b> год <b>1987</b> Гран При 16 Полу-позиции - Старты 32 Лучшие круги 1 Очки 28 Победы - Конструктор <b>Рори Бирн</b> Мотор <b>Ford TEC V6 Ic</b>		модель <b>B195</b> год <b>1995</b> Гран При 17 Полу-позиции 4 Старты 34 Лучшие круги 8 Очки 137 Победы 11 Конструкторы <b>Росс Браун/Рори Бирн</b> Мотор <b>Renault RS07 V10</b>
	модель <b>B188</b> год <b>1988-1989</b> Гран При 24 Полу-позиции - Старты 45 Лучшие круги 1 Очки 52 Победы - Конструктор <b>Рори Бирн</b> Мотор <b>Ford DFR V8</b>		модель <b>B196</b> год <b>1996</b> Гран При 16 Полу-позиции - Старты 32 Лучшие круги 3 Очки 68 Победы - Конструкторы <b>Росс Браун/Рори Бирн/Пат Симмонд</b> Мотор <b>Renault RS08 V10</b>
	модель <b>B189; B189B</b> год <b>1989-1990</b> Гран При 12 Полу-позиции - Старты 22 Лучшие круги - Очки 30 Победы 1 Конструктор <b>Рори Бирн</b> Мотор <b>Ford HB V8</b>		модель <b>B197</b> год <b>1997</b> Гран При 17 Полу-позиции 2 Старты 34 Лучшие круги 2 Очки 67 Победы 1 Конструкторы <b>Пат Симмонд</b> Мотор <b>Renault RS09 V10</b>

\* - модель B192B также известна как B193 и B193A; ПП - Гран При; СТ - старты; 1-6 - места в гонках; ПП - полу-позиции; БК - быстрый круг; О - очки.







# Benetton: путь в высший свет



Долгий путь в Версаль закончился блестяще. Много позже в ее жизнь войдут тревоги и горести, даже муки, но сегодня она не боится ничего, будучи наверху блаженства...  
*А. Галон, С. Галон. "Путь в Версаль"*



Сказать, что в Формуле-1 все — как в кино, было бы преувеличением. Но это и не кино. Чтобы добиться здесь успеха, нужно пройти долгий путь. И если повезет, он выведет вас на вершину, подарит миг триумфа, который с лихвой окупит годы напряженной работы. Этот путь может оказаться длиннее самой длинной книги. Для команды Benetton он начался еще тогда, когда она называлась Toleman.

"Рори знает, что делает, — убеждал Тед Тоумен не слишком многочисленную

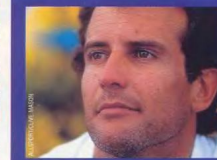
конструкторам, стремясь привлечь к команде максимальное внимание со стороны средств массовой информации.

Верил ли сам Тед тому, что говорил, или только хотел верить — неизвестно, но прошлые годы, и его прогнозы сбывались практически на сто процентов. И Бог с ним, со сроками (меткам Теда суждено было стать реальностью лишь через десять лет). Главное, что Тоумен оказался прав. Прав во всем, кроме одного: в 1994 г. при непосредственном участии Рори Берни была-таки создана машина, принесшая ко-



Сенна за рулем болида Toleman

тельный дебют в Формуле-1 Айртон Сенны в 1984 г. Тогда в отдельных гонках бело-синий Toleman бразилица действ-



Алессандро Бенеттон — президент Benetton Formula

группу журналистов, собравшуюся посмотреть на первый выезд на трассу нового автомобиля команды — TG184. — У него есть потенциал, и, возможно, уже через пару лет Рори Берни сможет создать машину, которая позволит нам бороться даже за титул", — не унимался Тед, расхваливая своего молодого дизайнера. Представители прессы, как принято в таких случаях, согласно кивали, в душе не очень-то веря прогнозам Тоумена. В конце концов, большинство тим-менеджеров перед началом сезона распевают дифирамбы своим

мане первый в ее истории чемпионский титул, вот только команда эта называлась уже не Toleman, а Benetton.

Когда в конце 1985 г. Лучано Бенеттон купил у Теда Тоумена гоночную команду, он получил в "наследство" не только довольно приличную материально-техническую базу, но и молодого талантливого конструктора — Рори Берни. "Конионне" не хватало только одного: имени и побед. Единственный факт из истории Toleman, который до сих пор помнят не только специалисты, но и болельщики, это блиста-

тельно боролся с грандами, если не за победу, то за место на подиуме. Но прошлые годы, и Benetton достиг высот, о которых Тед Тоумен мог только мечтать. Впрочем "наследство", оставленное Тедам новым хозяевам, сыграло в успехах команды не последнюю роль. Главной же частью этого "наследства" был Рори Берни.

Большинцам никогда не следует забывать, что машина все-таки делают люди, обыкновенные люди, сидящие в конструкторских бюро, и именно от этих людей зависит, насколько хорош будет новый авто-







мобиль. Откажись Лучано Бенеттон в середине 80-х от услуг Рори Берна, и, возможно, Benetton сегодня не был бы одним из "великолепной четверки", а благополучно прозябал бы в рядах середнячков. И дело здесь не только в чемпионских сезонах команды, в конце концов, барнардовское шасси под Шумахера довели бы и без Берна. Основной вклад в развитие Benetton Рори внес гораздо раньше – в конце 80-х годов, когда команда сделала самый тяжелый и, наверное, самый важный шаг в своем развитии – вошла в закрытый "клуб победителей". Доста-

и тем, что в межсезонье команда вместе с именем сменила и моторостроителя: место Hart занял могущественный концерн BMW. И хотя баварские двигатели имели такую же 4-цилиндровую рядную конфигурацию, как и у моторов Брайана Харта, подгонка силового агрегата под шасси отняла у инженеров очень много времени. В результате на трассу первый полноценный Benetton V186 выкатил довольно поздно, всего за неделю до первого Гран При чемпионата в солнечной Бразилии. Ожидать в таких условиях хорошего результата было трудно.

Сочетание шасси Берна с отличным мотором BMW оказалось едва ли не лучшим вариантом для скоростных трасс чемпионата. Только недостаток опыта борьбы "на высшем уровне" и несколько затянувшаяся модернизация шасси не позволили команде безраздельно захватить власть на быстрых автодромах. Тем не менее, в Австрии и Италии гонщики Benetton имели хорошие шансы на победу, но судьба каждый раз отворачивалась от них. Зато в Монце Герхард Бергер сделал отличный подарок своему нынешнему работодателю – концерну

Колоритная фигура Флавио Бриаторе как нельзя лучше соответствовала образу команды, но пришли иные времена



точно сказать, что из 114 Гран При, проведенных с 1991 по 1998 гг., 113 украшают музей четырех команд членов "клуба" – Williams, Ferrari, McLaren и Benetton.

Начало же победным традициям ныне славной команды было положено осенью уже далекого 1985 г. "Только в последнюю неделю октября мы смогли начать испытания в аэродинамической трубе", – вспоминает Рори. Всю зиму команда торопилась, времени катастрофически не хватало, испытательную программу пришлось сократить до минимума. Задача осложнялась еще

Оставшееся время было отдано тестам, но на старт гонки в Рио Benetton вышел, конечно, еще "сыроватым". Тем не менее, многомесячная напряженная работа Берна и его команды была вознаграждена уже здесь, в Бразилии. Воспользовавшись сходом лидеров, стартовавший с восьмого ряда австриец Герхард Бергер умудрился зацепить шестое место, принес в копилку Benetton первое очко. Аппетит приходит во время еды, и Рори Берн с еще большей энергией принялся за доводку V186. Ведь машина имела огромный потенциал.

BMW. В конце длинной стартовой прямой Autodromo Nazionale Герхард разогнал свой Benetton до 351 км/ч, установив неофициальный рекорд Формулы-1.

Во многом под влиянием этого достижения руководство BMW отказалось от объявленного еще в июне расставания с Формулой-1 и приняло решение остаться в следующем сезоне в "королевских гонках", продлив контракт с командой Brabham. Еще больше оптимизма BMW добавила долгожданная победа Бергера в Мексике. Но Benetton несмотря на столь успешный де-



бют в Формуле по окончании сезона вновь вынужден был сменить мотор. Собственно, первоначально в официальном коммюнике BMW было объявлено о "возможном продолжении сотрудничества с Benetton", однако затем Benetton предпочел все-таки заключить новый контракт с Ford.

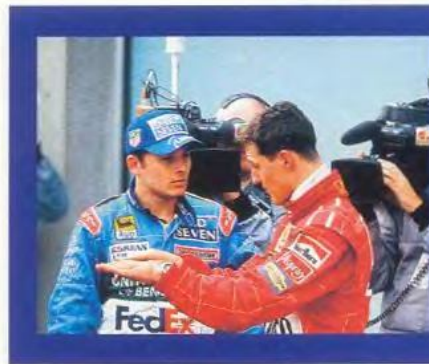
Теперь перед Берном стояла уже более сложная задача, чем год назад: предстояло не просто заменить один двигатель на другой. Дело в том, что турбо Cosworth TEC F1 имел отличную от BMW конфигурацию – V6, что заставило Рори внести существен-

Рори с блеском справился с нелегкой задачей. Модель V188 дала команде, может быть, даже больше, чем чемпионские машины середины 90-х. Именно этот автомобиль позволил "конюшне" дядюшки Лучано войти в "высшее общество".

Несмотря на некоторую нервозность, вносимую инженерами Ford, которые довольно долго выбирали между двумя вариантами нового двигателя – с четырьмя и пятью клапанами на цилиндр, к началу сезона Benetton подошел в полной боевой готовности. Небольшие проблемы в системе ох-

думать, что мы будем почти на равных бороться с McLaren и Ferrari..."

Окрыленный успехом своей модели Рори не очень спешил с подготовкой нового шасси. К тому же весной 1989 г. на Benetton и его главного конструктора обрушился целый шквал неудач. Несмотря на большое количество тестов Берн никак не мог добиться необходимой надежности машины и нового мотора Ford HB с углом развала 75°. В результате дебют V189 состоялся только на седьмом этапе чемпионата, во Франции. Да и то, Benetton решил-



Михаэль Шумахер может многому научить молодого пилота Benetton Джанкарло Физикеллу

ные изменения в "моторный отсек". В результате на трассах появился первый "ушастый" Benetton – с двумя небольшими масляными радиаторами по бокам обтекателя, закрывавшего двигатель.

В начале 1988 г. Benetton в третий раз за два с небольшим года вынужден был поменять тип двигателя. Ford прикрыл программу "турбо" и сосредоточился на постройке бескомпрессорных моторов конфигурации V8. Берн вновь должен был переделывать машину под "располневший" 3,5-литровый двигатель. И надо признать –

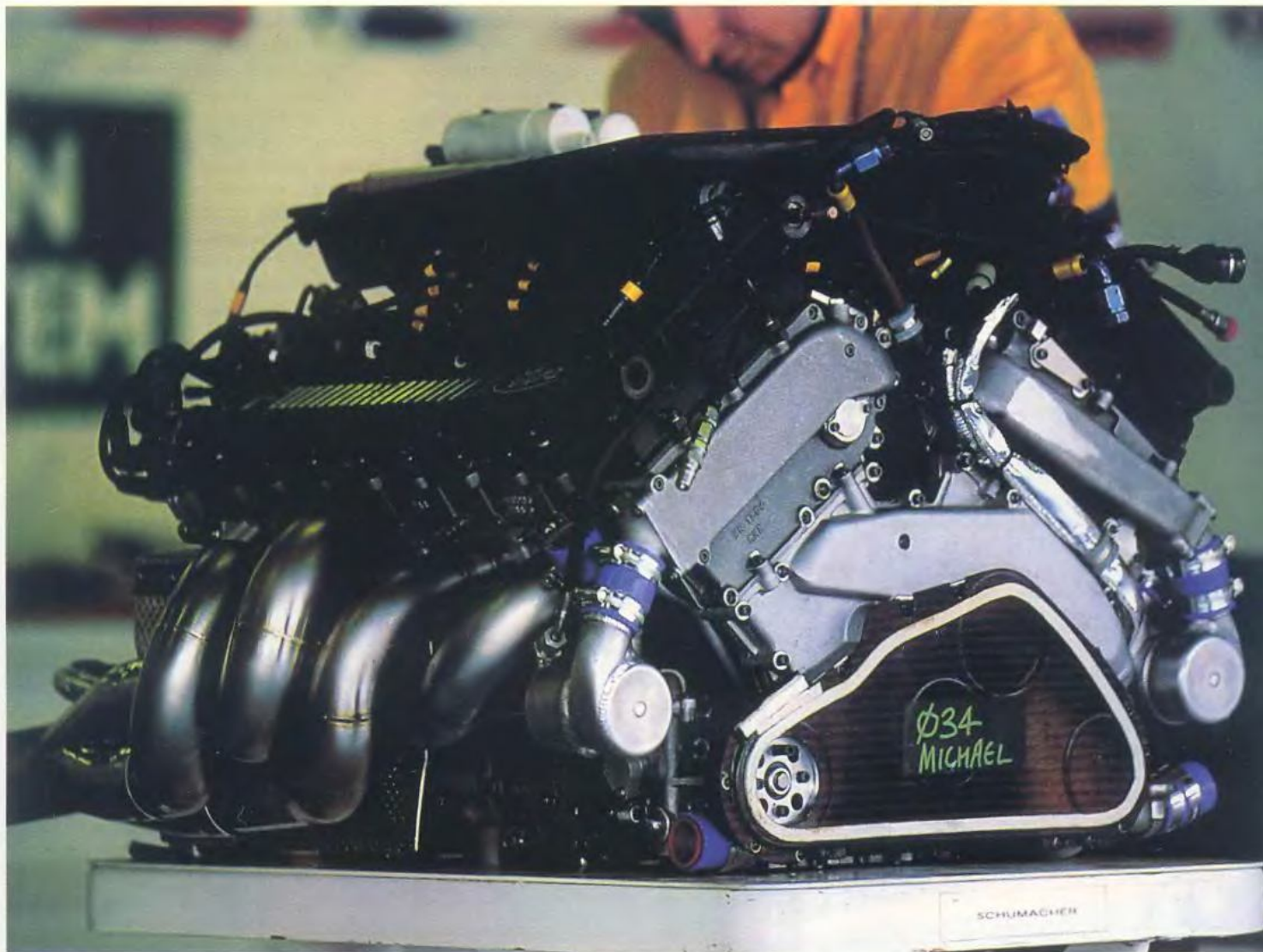
лаждения новой модели, проявившиеся еще на первых предсезонных тестах в Хересе, удалось преодолеть довольно быстро: "ушастость" V188 стала еще более заметна.

Несколько экстравагантный Benetton V188 стал абсолютно лучшим бескомпрессорным автомобилем чемпионата, принеся "конюшне" Кубок Колина Чэпмена (аналог Кубка конструкторов для команд, использовавших атмосферные моторы) и третье место в Кубке конструкторов. "Сезон получился очень удачным, – радовался по окончании чемпионата Берн, – кто бы мог по-

ся выставить лишь одну новую машину для Алессандро Наннини, в то время как второй пилот команды – Эмануэле Пирро – стартовал на старом шасси V188 со старым 90-градусным движком.

И хотя в боевых условиях новый Benetton зарекомендовал себя довольно неплохо – в Ле Кастеле Наннини уверенно ехал на подиум – механические проблемы, преследовавшие машину во время тестов, не обошли V189 и в ее первой гонке. В конце длинной стартовой прямой не выдержала задняя подвеска, и Алессандро





▲ Ford – чемпионский двигатель Benetton



▶ BMW Turbo – первый двигатель команды



едва не снес с трассы Lotus Сатору Накаджимы. Достаточно серьезный инцидент.

Слишком долгая “раскрутка” 189-й модели дорого обошлась ее создателю. Новый тим-менеджер Benetton Флавио Бриаторе не стал разбираться в причинах и пригласил на пост главного дизайнера Джона Барнарда. Берну, который прошел с командой “огонь и воду”, было предложено остаться в Benetton и помогать Барнард. Конечно, это был огромный удар по его самолюбию, но, взвесив все “за” и “против”, Рори предложение принял.

Что заставило Берна согласиться на роль подмастерья? Возможно, уже тогда он предвидел, что работающий, как вечный двигатель, “генератор идей” Джона Барнарда не приживется в Benetton, и место главного конструктора скоро освободится вновь. А может, Рори просто слишком привязался к этой команде, команде, работать в которой он начал еще в те времена, когда Лучано Бенеттон даже и не думал об инвестициях в Формулу-1.

За два года усилиями Берна и Барнарда увидели свет четыре новых автомобиля

Benetton: B189B, B190, B190B и B191. Может быть, эти модели не были образцом совершенства, хотя и позволяли гонщикам выигрывать отдельные гонки, зато они внесли неоценимый вклад в дальнейшее развитие команды, позволили сформировать концепцию эволюции автомобилей Benetton, через несколько лет выведшую команду на вершину мирового автоспорта.

Потеряв с приходом Барнарда одну отличительную особенность конструкции – боковые “уши-воздухозаборники”, Benetton приобрел другую – вздернутый “акулий”



носик. Эти изменения были, конечно, достаточно условны, но они довольно ярко разделили этапы в развитии "конюшни". Вместе с носом Benetton поднял и голову.

Уход Барнарда уже не мог ничего изменить. Джон сделал свое дело: создал потенциально сильный автомобиль, а довести его до ума могли и другие.

В 1992 г. Джона Барнарда сменил Росс Браун, а Берн так и остался вторым. Вместе им предстояло сделать последний шаг на пути к чемпионскому титулу – раскрыть потенциал гениальной машины Барнарда и

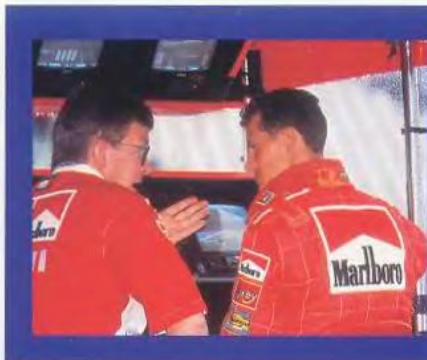
подогнать ее под юную звезду – Михаэля Шумахера. Шаг был сделан, и в ноябре 1994 г. Benetton взошел на вершину.

За десять лет, предшествовавших титулу, конструкторским бюро команды руководили три человека: Рори Берн, Джон Барнард и Росс Браун. Триумф 1994 г. принадлежит всем троим в равной степени, каждый из них внес свой неоценимый вклад в победу. Берн ухватил "золотую рыбку удачи" за хвост: ему команда обязана своими первыми успехами. Барнард подтянул ее к берегу, создав концепцию

чемпионской машины, а Браун – вытащил добычу на берег. В солнечный воскресный день 13 ноября 1994 г., в далекой Австралии, судьба подарила команде тот миг триумфа, к которому Benetton стремился почти десять лет: в тот день Михаэль Шумахер стал чемпионом мира.

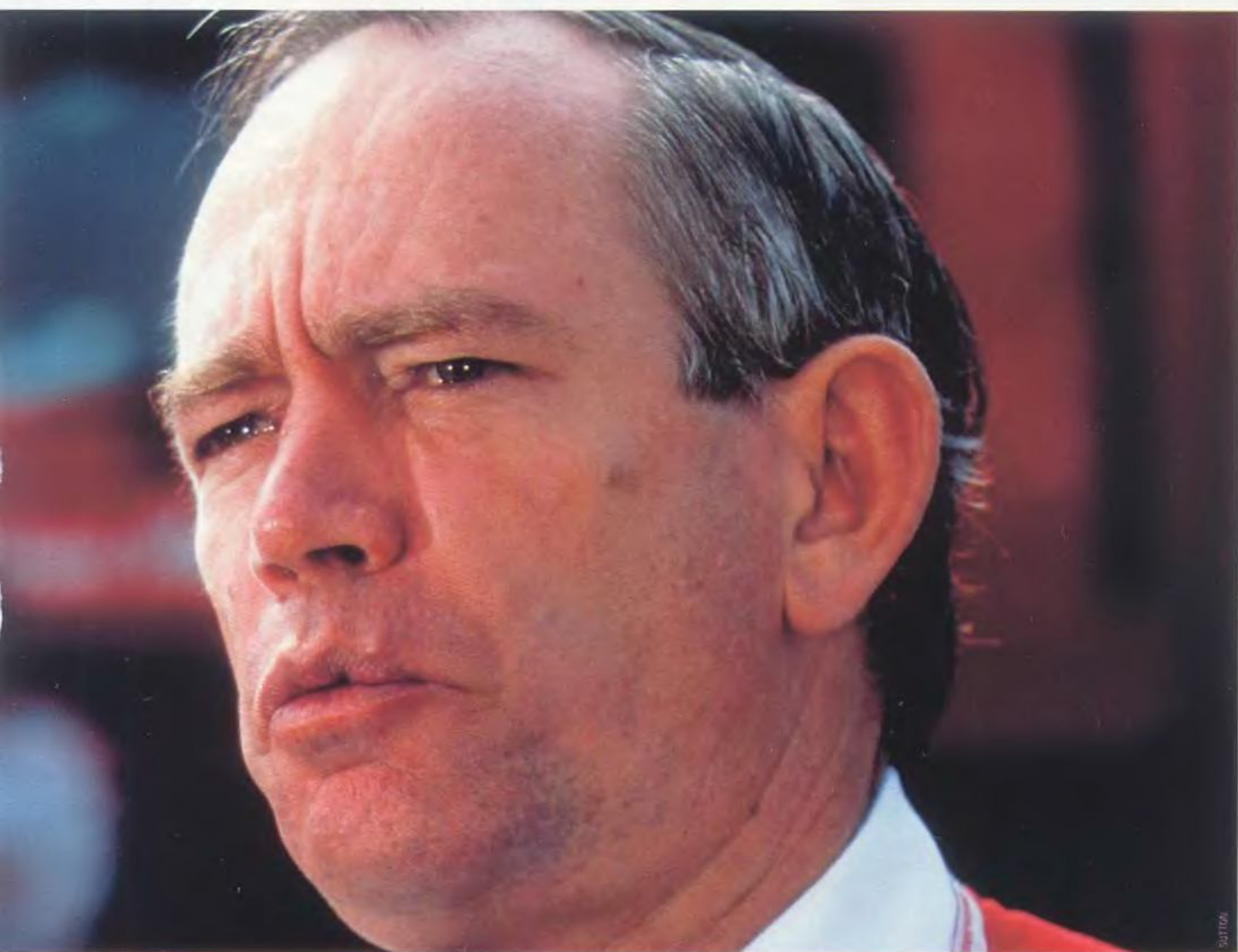
Долгий путь в "высший свет" закончился блестяще. Много позже в жизнь команды войдут тревоги и горести, даже муки, но сегодня она не боится ничего, будучи наверху блаженства...

*Владимир Маккавеев*



Росс Браун и Михаэль Шумахер: с двумя этими людьми связаны самые славные страницы в истории Benetton

Рори Берн прошел длинный путь в Ф-1

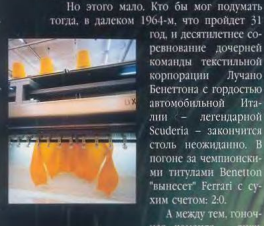




# Объединенные цветом



1964 год. Италия. "Старый хозяин" Энцо Феррари и его гоночная "команда" — гордость Апеннин, празднуют в Марцелло очередную победу. Феррари во второй раз в своей истории выиграл Кубок конструкторов, а Джон Сартти принес команде шестой титул чемпионов мира. А в это время в небольшом городке Везувия молодой и амбициозный выходец из



Тревизо Лучано Бенеттон открывает свой первый магазин модной одежды. Так начинается история компании, которая через много лет суждено встать в один ряд с легендарной Scuderia Ferrari. Ведь сегодня на мировом рынке престиж текстильных товаров с торговой маркой UNITED COLORS OF BENETTON ничуть не меньше, чем престиж автомобилей Ferrari.



По этому малю Ко бы мог подумать тогда, в далеком 1964-м, что пролетит 31 год, и десятилетнее соревнование дочерней команды текстильной корпорации Лучано Бенеттона с гордостью автомобильной — Италии — легендарной Scuderia — закончится столь неожиданно. В погоне за чемпионскими титулами Benetton "вынесет" Ferrari с сухим счетом 2:0.

А между тем, тономная команда — лишь крохотная частичка могущественной империи под названием BENETTON, родившейся в 1965 г., когда провинциальная итальянская семья Бенеттон (три брата: Лучано, Карло и Джильберто, и сестра Джулиана) встает за первым магазином отряда небольшую фирму по производству модной одежды Benetton Group.

Начинать приходилось с малого. Только в 1966 г. у фирмы появилась возможность купить 260 устаревших, но необходимых прядильных машин, которые очень скоро не только окупили себя, но и принесли десятикратные прибыли.

В первые годы существования фирмы львиная доля доходов ушла на расширение производства и создание уникального научно-исследовательского центра. Сегодня в этом центре трудятся две сотни сотрудников высочайшей квали-

фикации: инженеры, дизайнеры, художники, искусствоведы, модельеры и т.д. Но все это было бы бесполезно, если бы Лучано не умел думать и анализировать все сам. За долгие годы руководства компанией он перестроился в прекрасного аналитика. Сегодня Benetton ежегодно производит около 4000 моделей одежды различных направлений. "А ведь наша первая коллекция состояла из 5 моделей..." — вспоминает Лучано, — но мы предложили ее в 36(!) цветах. Наша одежда была сама по себе новинкой. Вязаные изделия в то



ремя были предельно консервативны, носились в основном женщинами и стоили очень дорого. Я и моя сестра Джулиана были молодым, естественно, что мы делали наши модели для людей своего возраста".

Сейчас UNITED COLORS OF BENETTON — это уже не только молодежная одежда. Предприятия Benetton выпускают практически все: от нижнего белья и подгузников до автомобилей Формулы-1. На рынке модной и спортивной одежды Benetton охватили все направления и возрастные группы, создали собственный стиль, отличающийся утонченностью и демократичностью, но в то же время содержащий в себе некий привкус консерватизма. "И все же цвет — наше основное нововведение", — признается Лучано Бенеттон.

Еще один конек Benetton скрывается в рекламе. И Формула-1 занимает здесь отнюдь не главное место. Большая часть рекламных успехов компании связана с именем Оливiero Тоскани. Начав работать с Benetton еще в начале 80-х, Тоскани стал автором гениальной и в то же время ужасно скандальной рекламной политики фирмы.

Многочисленные рекламные кампании Benetton, построенные на пропаганде расового равенства, борьбе со СПИДом и войнами, как правило вызвали шквал критики и даже цензурных запретов в ряде стран. А потом получили множество призов и поощрительных премий. Иногда доходило даже до смешного.

В конце 80-х черное население США урзело в рекламной фотографии Benetton с изображением черной женщины, которая кормит грудью белого младенца, измахивая второстепенность своей расы. В то время как в Европе это фото собрало массу престижных призов за пропаганду расового равенства.

Другое рекламное фото компании, изображающее трех детей белой, желтой и черной рас, показывающих язык одинакового цвета, также получило ряд премий в Европе. Но в арабских странах эта фотография была признана "порнографической" и изъята в связи с запретом на демонстрацию внутренних органов.

Что же до Формулы-1, то здесь рекламная политика Benetton, по крайней мере в своей цветовой выразительности, несомненно отличается от традиционной. Дизайнерам в значительной степени приходится приспосабливаться к цветам титульных спонсоров команды. Но несмотря на это раскраски машин всегда полностью соответствуют торговой марке UNITED COLORS OF BENETTON. Вот уже который год цвета автомобилей Benetton поражают зрителя своим разнообразием, красотой. Benetton всегда и во всем следует моде, даже в гонках Гран При.



Владимир Максимов





# НОВЫЙ ЦОК



**Н**орбургринг-97. Свершилось. Впервые за долгие годы на календарном мостике команды Benetton рядом с Флавио Бриаторе появился новый человек. Элегантный спортивный англичанин. Его имя – Давид Ричардс, возможно, и не говорило много любителям Формулы-1, однако для тех, кто интересовался автоспортом несколько шире, он был чуть ли не живой легендой. Ричардс создал и успешно управлял едва ли ни одной из лучших в мире спортивных команд – Prodrive. К тому моменту, когда Лучано Бенттон подписал протокол соглашения, вручающий Дэвиу “ключи” от своей “конюшни” Ф-1, машины, разработанные и построенные в недрах Prodrive, выступали уже и у нас, в России. Subaru – на раллийных догах, Honda – на асфальте в классе “Супертуринга”. Только вот сам Ричардс уже вряд ли был в курсе таких мелочей. Созданная в 1984 г. вместе с 13 единомышленниками фирма разрослась до огромного завода, на котором трудилось более двухсот высококвалифицированных техников и инженеров, а бухгалтерия скромно говорила о годовом обороте в сто с лишним миллионов долларов.

Начиналось же все в далеком 1965 г., когда тринадцатилетний мальчишка крутил педали своего велосипеда на жесткой дороге северного Уэльса, все большее удаляясь от родного дома. Его неизменно влекла к себе одна просека. Там, за символической веревкой между деревьями, предупреждающей зрителей об опасности, был совсем другой мир. Мир запахов бензина и горелой резины, рева моторов и гравия, летящего из-под колес ускорившихся пилотов в занос стремительных мощных машин. Мир лесного дога “Клакеног”, одной из легенд знаменитого ралли Королевского Автомобильного Клуба, или, попросту, RAC, позднее вошедшего в календарь чемпионата мира и проводящегося по сей день. Этот поворот кардинальным образом изменил жизнь восьмилетнего мальчишки. Дэвиду было суждено вернуться на то же самое место шестнадцатью годами позже. Этот поворот был последним в последнем допе последнего ралли в карьере Ричардса. Ралли, которое принесло ему титул чемпиона мира и после которого он объявил о своей спортивной отставке.

За эти годы Дэвид проехал все эпизоды ралли, и его путь отнюдь не напоминал красную ковровую дорожку, по которой он шел зимой 1981 г. в Монте-Карло получать свою награду вместе с Ари Ватаненом. Дэвид начал пилотировать свой старенький Austin практически одновременно с покупкой права, однако, моментально превратив машину в груды металлолома, стал штурманом одного своего приятеля, который еще сохранял Mini Cooper в целости и сохранности. Правда, это были не настоящие ралли, а полулегальные ночные гонки по открытым дорогам. Один раз Ричардс

со своим другом даже выступали и выиграли (!) невероятное состязание, в котором каждый участник должен был возить на прищепе своей машины целый передвижной домик на колесах. Однако, как и Жану Тодту, Ричардсу было тесно в рамках чис-

красненной в цвета “Шерри”, титульного спонсора гонки. Помимо способностей к финансам Ричардс был и прекрасным штурманом и вскоре уже выступал вместе с лучшим на тот день британским ралистом Тони Пои-



Два капитана: Дэйв Ричардс и Флавио Бриаторе

того спорта. Его всегда привлекал бизнес. Более того, Дэвида действительно отличали деловая жилка и умение доставлять деньги практически из воздуха (правда, затем эти деньги шли исключительно на гоночные цели, ибо во время ралли Ричардс со своей будущей женой даже спали не в отеле, а прямо в своем старом Volvo, припаркованном на обочине перед стартом завтрашнего дога). Смелка англичанина была безграничной. Так, развернув однажды журнал, Дэвид увидел объявление одного пилота, который искал штурмана, способного принести небольшой бюджет для выступления в “Шерри ралли” – одном из важных этапов чемпионата Европы, проходившего на юге Испании. Ричардс, учившийся в то время на экономиста, частенько подрабатывал бухгалтером и вспомнил, что в одной из фирм, помимо скромного гонорара ему всегда вручали в подарок бутылку “Шерри”. Дэви навел справки, и выяснилось, что эта фирма действительно занималась импортом в Англию испанских вин. Остальное, как говорится, было делом техники. На старт ралли он и его новый пилот Дэвид Стоун вышли в машине, рас-

дом на Opel Ascona. Кроме традиционной программы британских и нескольких важных европейских гонок Понд и Ричардс решили принять участие в 1974 г. в экзотическом “Ралли Ямайки”. Именно там Дэвид впервые встретил молодого, но уже показавшего свои феноменальные способности финского ралиста Ари Ватанена. Он убедил руководство Opel дать тому шанс выступить на шотландском ралли. И результаты превзошли всякие ожидания. Ватанен оказался настолько хорош, что с ним немедленно подписали контракт. Ford. Сам же Ричардс, порадовавшись за друга, остался в одном экипаже с Тони Поиндом. Однако результаты постепенно пошли на спад, и Дэви решил “завязывать”. Тем более, что его коммерческая жилка не осталась незамеченной, и FIAT предложил ему возглавить свой английский гоночный филиал. И Ричардс стал менеджером, готовя к гонкам Lancia Stratos и FIAT Abart для будущей звезды ралли Алена. Казалось бы, начало карьеры положено и англичанина теперь ожидает такой же жизненный путь, как и Жана Тодта.

Но нет. Ричардсу было тесно в рамках официальной должности. Ему стало скучно







в кабинетах, и когда в конце 70-х он узнал, что у его старого друга Ари Ватанена возникли серьезные проблемы с бюджетом для выступлений, он бросил все и поспешил на помощь финну. Пользуясь давними связями с Rothmans, Дэйв убедил их достать кажущуюся сегодня смехотворной сумму в сто тысяч фунтов стерлингов. На эти деньги он купил шасси официального Ford Escort и поручил его подготовку частному ателье Дэвида Саттона. А сам возвратился в кокпит по правую руку от Ватанена и достал из шкафа ворох старых легенд. Сезон 1981 г. складывался далеко не просто. Они начали с вылета с трассы в Монте-Карло, второго места в Швеции и повторного вылета в Португалии. Однако затем последовали три победы подряд – в Греции, Бразилии (несмотря на небольшой вылет) и Финляндии. В итоге уже в Сан-Ремо Ватанен мог стать чемпионом мира. “Второе место устраивало нас вполне, – с усмешкой вспоминает Ричардс, – однако впереди была Мишель Мутон, а Ари не мог заставить себя проиграть женщине. В итоге он так атаковал, что мы вылетели и приехали лишь на седьмом месте”. Им приходится ехать на “Ралли Берега слоновой кости”, первоначально не запланированное в программе. А там они финишируют на девятом и последнем месте, набрав, правда, два очка, но отстав... более чем на 24 часа! Своего рода рекорд для чемпионов мира. Ибо, как вы уже поняли, титул Ватанен и Ричардс взяли на следующем и последнем этапе первенства, RAC, в том самом повороте, что открыл в свое время для маленького Дэвида прелести автоспорта.

После чемпионата англичанин окончательно завершает свою карьеру и становится своего рода спортивным консультантом Rothmans, советуя табачному гиганту, как с большим толком использовать спонсорский бюджет. В ралли Ричардс поддерживал тогда Opel, а в спорт-прототипах – Porsche. Параллельно Дэвид мечтал создать свою собственную команду. Именно создать, а не просто возглавить, как Жан Тодт в Peugeot. В итоге ему приходит в голову просто гениальная мысль – предложить Porsche выступать... в ралли! Видимо, англичанин обладал действительно невероятным даром убеждения, ибо ему удалось протолкнуть эту абсурдную на первый взгляд идею и в Германии, где ему поручают заняться созданием и доводкой машин на базе 911-й модели, и в Rothmans, из ко-

торого он уходит, но убеждает финансировать будущий проект века. Итак, все готово, и Ричардс открывает в 1984 г. фирму Prodrive, сняв напрокат два ателье в Сильверстоуне и переманив от конкурентов двух опытных инженеров – Чарльза Рейнольдса и Дэвида Лэпуорса (последний и по сей день возглавляет раллийное отделение Prodrive). Машину пилотировал Харви Тойвонен, и уже первые результаты были просто прекрасными. Команда всерьез готовилась к покорению титула с помощью новой супермодели 959, когда FIA внезапно запретила группу В. “Все рухнуло в одночасье, – вспоминает Ричардс, – мы потеряли команду, спонсора и весь сток уже готовых машин. Но хуже всего то, что параллельно была запрещена и еще не появившаяся группа S, на которую мы возлагали невиданные надежды. Это было бы революцией в ралли. Машины стали бы прототипами, и нам не нужно было бы плясать от какой-то уже существующей на рынке модели. В ралли появились бы свои маленькие конструкторские бюро наподобие Williams и McLaren в Ф-1, которые работали бы только на гонку. Моя машина была уже практически готова. Она должна была называться Rothmans... Но этот глупый запрет разом заставил нас начинать все сначала”.

Prodrive вообще очутился практически под угрозой исчезновения, однако Ричардсу, используя влияние бельгийских, французских и итальянских дилеров BMW, удалось уговорить тогдашнего спортивного директора баварцев Петера Флора поручить ему доводку M3 для их раллийного использования в группе А. Успех был огромен, и, в общей сложности, Prodrive произвел не менее сорока машин, некоторые из которых и по сей день выступают в чемпионатах небольших европейских стран. Но Дэвид всегда отличался завидным даром предвидения. Он почувствовал грядущий приход к власти полноприводных машин и решил перекинуться на кого-то из азиатских конструкторов. После нескольких контактов перед ним встал вопрос выбора между Subaru и Nissan. Но последние хотели делать машины сами, поручив Prodrive лишь гоночную команду, и Ричардс без колебания остановил свой выбор на Legacy. Контракт был подписан в 1989 г., дебют машины в ралли состоялся в 1990 г., а последующую историю побед на ней и сменявшей ее Impreze Карлоса Сайнца и Колина МакРэя вы уже знаете.



Параллельно Дэвид решил разнообразить спектр деятельности своей фирмы. Именно он готовил в свое время великолепные Alfa 155 для участия в британском чемпионате BTCC. Затем им на смену пришли Honda Accord, однако мало кто знает, что параллельно с этим Prodrive работает и на конкурентов. Так, коробки передач New Land на выступающих в том же первенстве Renault Laguna и Peugeot 406 разработаны совместно с инженерами Ричардса. И при этом (предвижу ваши усмешки) они внезапно не выходят из строя, стоит Renault или Peugeot начать атаковать Honda. Для Дэвида все четко: гонки – гонками, а бизнес – бизнесом, и нечестным быть нельзя ни в том, ни в другом.

Таким образом, Ричардс уже преуспел во всем, и единственной еще не обследованной для него областью автоспорта являлась Формула-1. И Дэвид начал к ней присматриваться. Англичанин хорошо знал Берни Экклстоуна и даже пытался выполнять его функции в ралли, организовав в начале 90-х Ассоциацию конструкторов наподобие знаменитой FOCA. Ричардс боролся за международное признание ралли, пытаясь обновить этот вид спорта и сделать его более привлекательным для телевидения. Однако путь к этому лежал через несколько чрезвычайно непопулярных в раллийной среде решений, вроде устранения легендарных ночных допов Монте-Карло и шотландской части пробегу RAC. А вот в среде Ф-1 тяга Дэвида к политике была бы, как говорится, встречена «на ура».

Первую попытку приобрести «конюшню» англичанин предпринял еще пару лет назад, когда всерьез рассматривал возможность оживить некогда знаменитый Lotus. Однако в итоге его, как любого здравомыслящего бизнесмена, хотя и не лишено гоночной романтики, отпугнула непомерная, в четыре миллиона фунтов, сумма долгов команды и особенно та сумма, которую необходимо было вложить в ее восстановление. Следующим шагом были переговоры с ВАТ, решившим обзавестись собственной командой. Ричардс, использовавший на раллийной Subaru бюджет «трех пятачек», был прекрасно знаком с руководством табачной компании и предложил им свой план. О создании «конюшни» с нуля на базе Prodrive или покупке слабой команды (как и поступил в итоге Крейг Поллок с Turrill) не могло быть и речи. Слишком дорого, да и результатов, по мнению Дэвида, пришлось бы ждать слишком долго. А вот решение

стать акционером, главным спонсором и, в некотором роде, совладельцем одной из четырех «главных команд» было не лишено своей логики. Проведя переговоры, Ричардс понял, что единственной реальной кандидатурой был Benetton. Правда, ВАТ в итоге отказался от операции, предпочтя вариант Поллока, но Дэвид уже успел лично познакомиться с Лучано и Алессандро Бенеттонами и вник в детали назревающего у них конфликта с незаменимым, как казалось, Флавио Бриаторе.

Остальное было делом техники. Обмен акций между Prodrive и Benetton, сложная финансовая схема постепенного перехода капитала, неограниченная власть в качестве исполнительного директора команды. И Ричардс, оставив раллийный департамент Prodrive на старого соратника Дэвида Лэпуорса, а супертуризм – на Айана Пэрри, надевает форму Benetton и впервые за последние 15 лет превращается из хозяина-капиталиста в служащего. Правда, с астрономическими зарплатами и полномочиями. Но и с огромной ответственностью. Ему предстоит реструктурировать фирму из трехсот с лишним служащих, выправить бюджетные проблемы и улучшить пошатнувшийся было имидж. Но, главное, – ему предстоит вновь начать выигрывать гонки, вернуть команде ее чемпионский статус времен Шумахера, Брауна и Берна. Для этого Дэвид решил, прежде всего, избежать двух ошибок – авторитаризма и секундных решений. Его принцип – иногда принести в жертву пешку, чтобы затем выиграть коня.

Как это будет выглядеть на деле, пока неизвестно. Во всяком случае нынешняя команда – Симондс, Вирт, Физикелла и Вурц – досталась ему в наследство от Бриаторе. Как и двигатель Mecachrome. Единственный же самостоятельный шаг Ричардса – переход с шин Goodyear на Bridgestone буквально в день официальной презентации – вызвал немало полемики. Но главной проблемой Дэвида для успешного вступления «конюшни» в XXI век остается официальный мотор. Поговаривают, что англичанин уже ведет переговоры на 2000 г. с Ford, который крайне недоволен результатами сотрудничества со Stewart. Во всяком случае, перед тем, как делать выводы по поводу стиля руководства Ричардса, надо дать ему пару лет, чтобы обжиться в новой обстановке. Сам он более чем уверен, что результаты скажут за него больше всяких слов.

Артем Бунин





ЧЕЛОВЕК В МАШИНЕ



**В**спомните 1994 и 1995 годы. Команда-мечта была не только в баскетболе, но и в Формуле-1. Причем в ее состав входили отнюдь не могучие двухметровые атлеты, а обычные люди с интеллектом выше среднего и работоспособностью, превращавшей порчу во много раз. Люди, взошедшие с победой и идеально вписавшиеся в общую структуру. Это была не команда звезд, а команда-звезда. Она называлась Venetian, а ее члены были известны каждому влюбленному в Формулу-1 болельщику. Флавио Бриаторе осуществлял общее маркетинговое и коммерческое руководство и ловко отвечал на вопросы журналистов. Том Уокиншоу руководил производством и гоночной командой, искал партнеров и обеспечивал связь со спортивными властями. Два Р.Б., генеральный конструктор и технический директор, отвечали за технику. – Рори Берн проектировал машину на заводе, а Росс Браун доводил ее до ума на трассах, постоянно совершенствуя ее по ходу сезона. В боксах хозяйничал тим-менеджер Джоан Виллардипат, оттачивавший до автоматизма работу механиков. Ну а на острие колы был, конечно, "солнечный мальчик" – Михаэль Шумахер, правивший над полем, выше всех, предвзвешенно раз за разом поспрашивая всех соперников в гонке.

И только один человек оставался в тени. Однако именно ему Venetian был обязан, по крайней мере, половиной своих побед. Пэт Симондс, гоночный инженер чемпиона мира, был настоящим гением. Но он не был звездой. Формула-1 в отличие от американских гонок вообще никогда не афишировала эту профессию, не выставляла ее на первый план, под свет прожекторов прессы и телевидения. Первой знаменитостью стал Джек Клиа. Приведший из IndyCar Жак Вильеве никогда не забывал в своих интервью подчеркнуть значимость работы своего инженера. Тем не менее, рискнул предположить, что еще задолго до этого в чемпионате мира существовал тандем инженера и пилота, который работал не менее, а может, и более эффективно, чем связка Вильеве-Клиа. На самом деле Шумахер и Симондс были практически неразлучны. Спокойный и взвешенный англичанин сразу же заметил в молодом немецком гонщике достаточно редкие для пилота-дебютанта качества. Не только природный талант и натуральную скорость, но и способность, а главное – интерес к тщательному анализу, отсутствие страха перед скрупулезной внутренней работой и огромное желание понять и контролировать все элементы, способные привести к успеху. Именно все, да, на первый взгляд, самые незначительные.

Они моментально сошлись и с тех пор стали практически неразлучными. Технические брифинги затягивались далеко за полночь, и порой уезжая в отель механики других команд с удивлением замеча-

ли, как из окон технического моторхрома Venetian еще летит на пустынный асфальт мягкий электрический свет. На тестах же Бриаторе иногда приходилось просто силой выгонять из пaddock двух "трудоголиков". Иногда Симондс и Шумахер приезжали на трассу в пять утра, а уезжали с нее в два часа ночи! К тому же Пэт постепенно привнес Михаэлю свою культуру работы. Главное – не количество, а качество. Прогресс паре крутов, Шумахер мог на три часа вернуться в боксы и досконально обсудить все с Симондсом, обзавив не только маши-



ну, но и внутренности компьютеров команды, прежде чем изменить жесткость амортизаторов на четверть оборота регулировочного винта. Более того, в отличие от других команд этот дуэт не только пытался обуздать уже существующую машину, но и конструкторно работал с Россом Брауном по ходу сезона. Пользуясь нестерпимо тонкими и четко сформулированными желаниями своего пилота, Симондс, гоночный инженер, диктовал необходимые изменения Брауну, техническому директору! Неудачный в Ф-1 случай. А зимой Пэт затаскивал Михаэля на завод в Милтон Кейнс и заставлял буквально жить так, чтобы создавать некоторые детали будущего болида непосредственно вместе с генеральным конструктором Рори Берном.

И все же главная сила Пэта Симондса заключалась в другом. Он был способен мгновенно перейти от спокойной и методичной работы к взрывному режиму, где приходилось одновременно анализировать

десятки параметров и принимать решения за считанные секунды. И никогда затем в отличие от других команд не ссылаться на невезение и на кучу других, объективных и не очень параметров. Более того, эта метаморфоза происходила с гоночным инженером чемпиона мира отнюдь не случайно, а если можно так выразиться, по плану. Ровно 16 раз в год. В тот момент, когда огни светофора переключались с красного на зеленый. Примерно в 14:03 местного времени по воскресеньям Гран При... В течение гонки Симондс не просто следил за по-

ведением болида, а параллельно работал и комментатором, подробно и квалифицированно описывая все увиденное в свой микрофон. Но его репортаж не уходил через спутник в казую-нибудь удаленную на тысячи километров страну. Комментарий Симондса вообще предназначался одному-единственному человеку, его пилоту, Михаэлю Шумахеру. Зато тот мог ему отвечать, более того, обсуждать услышанное и высказывать свои версии произошедшего события.

В итоге Симондс и Шумахер практически никогда не ошибались. Инженер, понимая, что на самом деле по ходу гонки пилот практически ничего не видит, кроме нескольких метров перед колесами своей машины и практически ничего не знает, кроме скудных данных на табло, которые ему показывают с мостика между трассой и пит-лейном, решил стать глазами и ушами своего гонщика. Они вместе решали, где именно надо взвинтить ритм, а где дать отдохнуть машине. Надо ли рисковать и стараться обогнать сейчас или стоит подождать пару кругов. Какую резину ставить на пит-стопе и сколько топлива заливать в бак. Более того, их стратегия была гибкой. Причем не только в том плане, что они могли в зависимости от трафика остановиться чуть раньше или чуть позже запланированного. Нет. Дело в том, что Симондс и Шумахер вообще ничего не планировали перед гонкой. Каждый раз в боксе Михаэля было достаточно топлива, чтобы дотянуть до 40% дистанции, после которых, заправив полный бак, можно было бы отправиться в путь вплоть до самого финиша. И уже лишь по ходу гонки инженер и его пилот решали, сколько же и когда им нужно пит-стопов, один ли, два или даже три.

Стоит ли удивляться тому, что работая таким образом они выигрывали гонки одну за одной, ибо какой бы не оказывалась в данном Гран При правильная стратегия, Шумахер использовал именно ее. Ну а остальное доставляло его талант пилота. Соперники искали проблему в техническом несоответствии болида Venetian правилам, но истина заключалась в другом – отнюдь не обязательно обладать самой быстрой машиной, достаточно быстро думать.

Когда Ferrari за огромные деньги купила Шумахера, то Михаэль настойчиво звал с собой и Симондса. Но Пэт отказался. Он прошел вместе с Venetian практически двадцатипятилетний путь от самого основания команды Toletan (еще в формуле-2) и не захотел изменять "команду". С ней у Симондса были связи куда лучше, воспоминания в жизни. В том далеком 1984 г., когда молодой Айртон Сенна дебютировал в Формуле-1, его первым гоночным инженером был именно Пэт. Да и переезд из Англии многочисленной семьи (как-никак пятеро детей) был бы весьма проблематичен. Симондс повторно отклонил предложение





Scuderia гоа спустя, отказавшись следовать за переехавшими в Италию старыми соратниками Брауном и Берном. Зато теперь его ждало повышение. Бриаторе назначила англичанина техническим директором команды. Надо сказать, что в это время Benetton пошел в один из самых тяжелых в своей истории кризисов. Падение было тяжелым, и атмосфера в команде практически невыносимой. Алзи и Бергер выжидали из машины максимум ее возможностей, но не могли понять и принять систему работы Симондса. Систему, которая возможно позволила бы им выжать из машины больше того, на что она была способна. Жан и Ферхарт были звездами и не понимали, почему их пожелания не хотят здесь слушать. Симондс считал, что им просто нечего было сказать и ничего конструктивного они дать команде не в состоянии.

Как ни странно, именно Симондсу команда обрала своим возвращением к работоспособности. Именно новый технический директор, возможно, спас Benetton от медленной смерти. Обратив внимание на молодого австрийского тест-пилота Александра Вурда, он решил воссоздать с ним ту же систему взаимоотношений, что в свое время с Шумакером. Кроме того, Пэт убедил Флавио Бриаторе до последнего битвы с Эдди Джорданом за контракт Джанкарло Физикеллы. Двум молодым пилотам, возможно, на первых порах не хватает опыта, однако они оба талантливы и восприимчивы к новым идеям. Они хотят работать и могут думать, а значит, полностью вписываются в представления Симондса о Ф-1. Что до их же, то его также благодаря протекции Пэта поручили молодому и талантливому инженеру, создателю и хозяину провалившейся из-за нехватки средств команды Simtek Никку Вирту. В Benetton средств хватало, и Ник поработал на славу. Одним словом, придя в команду, Дэвид Ричардс обнаружил вполне боеспособную и эффективно работающую группу людей, желающих и способных побеждать. Он обнаружил команду инженера Симондса.

#### «Дрим Тим» о Симондсе

**Михаэль Шумахер:** «О нас, немцах, всегда говорят, как о людях предельно расчётливых и педантичных. Но когда я пришел в Benetton из команды Mercedes спорт-прототипов группы С, то был просто поражен. Пэт оказался раз в пять дотошнее и в двадцать раз любознательнее, чем немецкие инженеры, работавшие у Заубера. Он моментально смог передать мне этот вирус, и с тех пор мы работали, не покладывая рук, регулярно подгоняя друг друга».

**Флавио Бриаторе:** «Честно говоря, я всегда чувствовал себя с ним, как за каменной стеной. Что бы ни произошло, у него всегда был готов ответ на еще не поставленный вопрос. Поэтому, когда Браун и Берн поддали на «зов sirens» из Феррари и позва-

нули команду, то вопрос о новом техническом директоре не стоял передо мной. Им стал Пэт. Я даже не спросил его согласия. Просто сообщил о его назначении и все. Отказаться я бы ему все равно не позволил».

**Росс Браун:** «За долгие годы совместной работы у нас накопилось просто невероятное уважение друг к другу. Не надо

было даже ничего объяснять, все было ясно с полувзгляда. К тому же, когда доверяешь человеку на все сто, то не теряешь затем времени, чтобы пойти и проверить, все ли и так ли он сделал. Когда я пришел в Феррари, то собрал группу топ-инженеров и подробно объяснил им методы работы Симондса с пилотами. А в конце до-

бавил, что отныне им предстоит работать только так. Несогласные же могут немедленно покинуть команду».

**Джоан Вилларделлат:** «Многие считают Пэта сухим и холодным. Это не так. Улыбка действительно не часто появляется на его лице, но поверьте, что он способен на глубокое и искреннее человеческие

чувства, в отличие от многих других, внешне внешне веселых людей. С моими механиками же он был просто безупречен. Другие инженеры орут на них после провального пит-стоп или механической несправности в гонке, он же лично подходил к каждому и утешал, говоря, что жизнь продолжается и что это не страшно».

**Дэвид Ричардс:** «Когда я пришел в команду, то вначале хотел все идеально узнать. Не только с коммерческой стороны, ибо я, как и Флавио, сам был президентом компании Prodrive и немного соображал в маркетинге, но и с технической, так как разница между ралли и Ф-1 просто огромна. Но, как подробно, доходчиво и толково Симондс объяснил мне функционирование как команды в целом, так и различных узлов и агрегатов в частности, заставило меня слушать с открытым ртом. Если бы в свое время я имел столь компетентного человека в Prodrive, то мы просто выиграли бы все ралли подряд. Кроме того, Пэт уговорил меня сменить Goodyear на Bridgestone, и я до сих пор с радостью думаю, насколько же он был прав».

**Ник Вирт:** «В свое время я поругался с Симондсом. Я руководил командой Simtek, и один из моих пилотов случайно несколько протормозил Шумахера на свободных заездах. А Михаэль затем распространялся на пресс-конференции по поводу опасности некоторых «дебильных» команд. Я пошел высказать Симондсу все, что думаю о поведении его пилота, и мы расстались, поговорив на повышенных тонах. Когда я затем пришел работать в Benetton, то несколько опасаясь встречи с ним. Но Пэт сам пришел поздравить меня с аступлением в должность и сказал, что в жизни всякое бывает, но профессиональное отношение к делу превыше всего. С тех пор мы стали друзьями, и именно он рекомендовал меня Бриаторе, как нового главного конструктора».

**Александр Вурд:** «Беседу с Симондсом производил просто незабываемое впечатление. Когда я стал тест-пилотом команды, то меня поразило, с каким интересом и вниманием Пэт прислушивается к моему мнению. Он показывал мне, зеленому новичку, прошедшему из вузовских гонок, насколько я важен, он настаивал на том, чтобы я не стеснялся высказывать замечания и критику, чтобы откровенно говорил обо всем, чего, по моему мнению, не хватает машине. Быть тест-пилотом в команде у Симондса значит больше, чем быть основным пилотом в большинстве других команд».

**Джанкарло Физикелла:** «Методы Пэта впечатляют. Он отнюдь не настаивал, чтобы я забыл все, чему научился в Jordan, и начал все с самого начала. Наоборот, подробно все узнал от меня и обсудил, он приставил ко мне двух инженеров и стал планировать все сеансы работы на трассе, как в гонках, так и на тестах, от «А» до «Я». И каждый раз лично объяснял мне, что именно надо делать, над чем мы будем работать, что это может дать и что требуется с моей стороны. С таким уважением и пониманием раньше я не сталкивался. Просто небо и земля».

Артем Букин

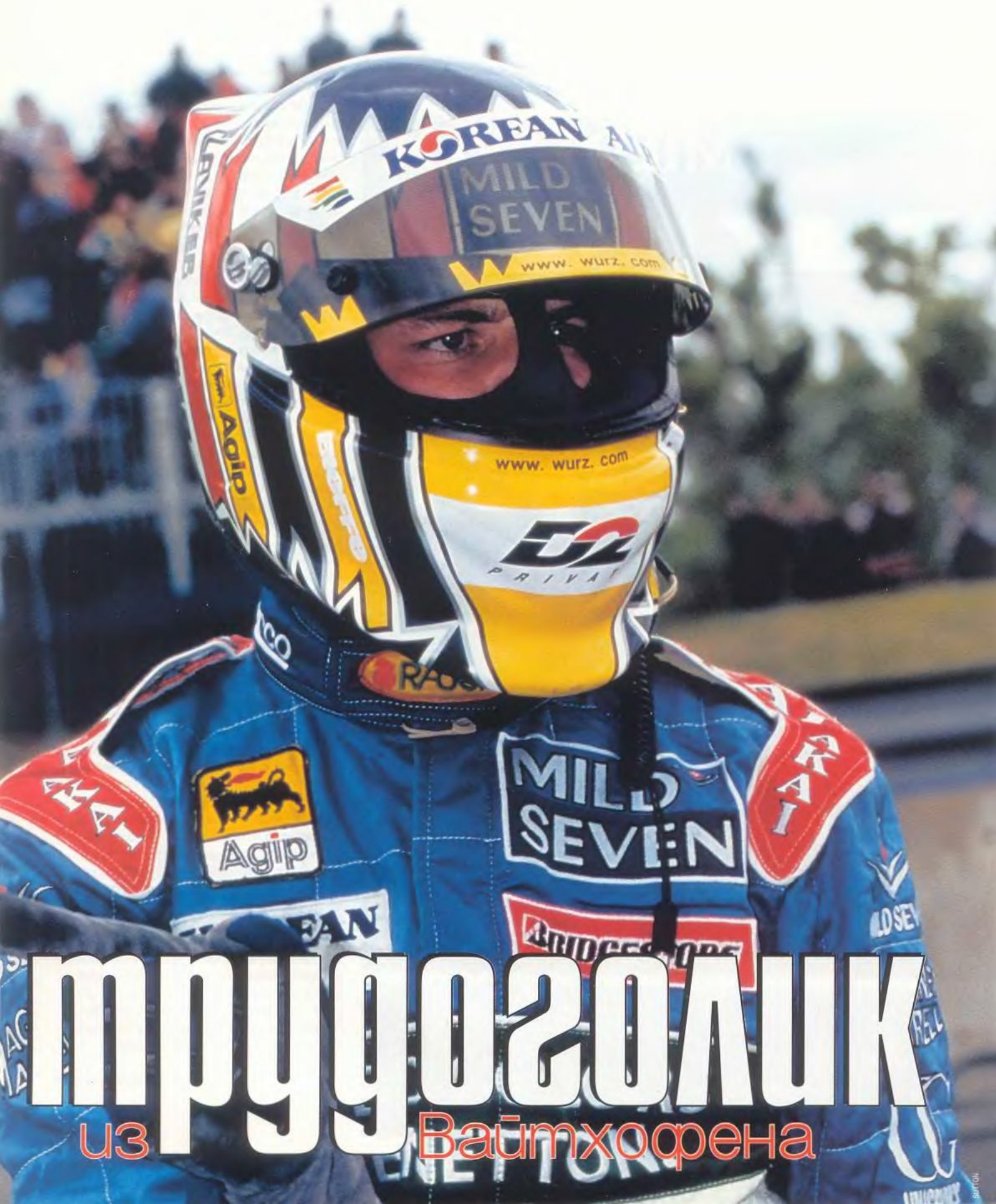








ОДИН НА ОДИН С Ф•1



# т р у д о з о л и к

из

Вайтхофена

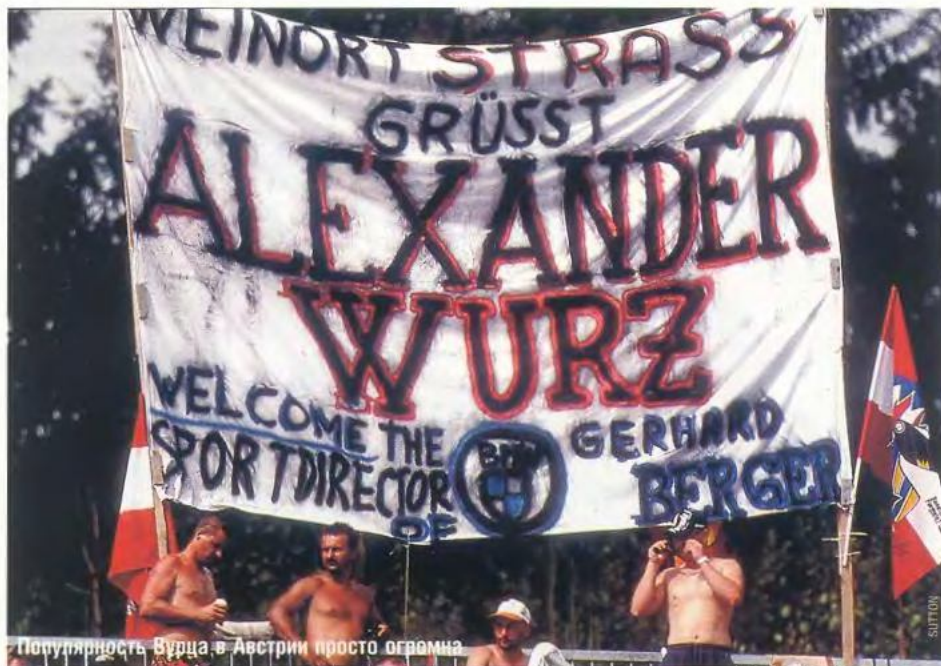


**Т**рудно сказать, что постоянно происходит на розыгрыше Гран При Канады. То ли сказываются длительный перелет и большая разница во времени, то ли над трассой зловеще витает дух покойного Жюль Вильнева, чье имя носит автодром, но, как правило, по-хорошему этап не проходит. Так, в прошлом году француз Оливье Панис попал в страшную аварию, после которой гонку остановили. Поэтому старта канадского этапа вечно ожидаешь с некой нервозностью. Не обошлось и в этом сезоне. Подъезжая к повороту "Сенна", Benetton Александра Вурца съезжает в траву и, возвращаясь на асфальт, задевает переднее левое колесо Sauber Жана Алези. Benetton взмывает в воздух и, перелетев через автомобиль Алези, начинает кувыряться по гравийной полосе безопасности.

Самостоятельно покинув то, что еще несколько секунд назад называлось автомобилем Формулы-1, Вурц пешком отправляется в боксы, где занимает место в резервном автомобиле. Спустя 69 кругов он пересекает финишную черту четвертым...

Так кто же такой Александр Вурц, кроме того, что он соотечественник таких гонщиков, как Йохен Риндт, Ники Лауда, Герхард Бергер, чьи имена по сей день на слуху. Родившись 15 февраля 1974 г. в провинциальном местечке Уйтхофен, Александр ничем не отличался от своих сверстников и после школы занимался с ними гимнастикой, играл в футбол и гонял на велосипеде. Последнее, правда, удавалось ему лучше всего. Причем, едва ли не с первого класса велосипедом этим был BMX – специальная модель, созданная для триала. Любопытно, но уже в свои 12 лет ездой на двух колесах в классе BMX он овладел настолько, что стал чемпионом мира! В этом же возрасте он поменял своего двухколесного "коня" на четырехколесный картинг, что, впрочем, не удивительно, стоит лишь вспомнить, в какой семье он вырос.

Александр Вурцу 14 лет



Популярность Вурца в Австрии просто огромна

Его отец Карл Вурц – человек в Австрии достаточно известный. В мировой табели о рангах его имя, правда, никогда не стояло в одном ряду с чемпионами Формулы-1, но равных ему в Ралли-Кроссе, популярном в Европе, не было. Трижды в 1974, 1976 и 1982 гг. Карл Вурц становился чемпионом континента. После последней победы Карл пересел в качестве штурмана в классический раллийный автомобиль, но, увы, на этом поприще, славы не снискал. Закончив гоночную карьеру в конце 80-х, Вурц-старший сейчас активно работает в области безопасности тренировок и гонок. Так что маленькому Александру было в кого пойти.

Весьма любопытен эпизод, уносящий нас в далекие уже 70-е годы, но лучше о нем расскажет сам Александр: "Я как сейчас помню первый Гран При, который мы смотрели вместе с отцом. Это было возвращение Ники Лауды в Монце после его страшной аварии в Нюрнбургринге 1976 г. Тогда комментатор говорил о красно-белом автомобиле, а в моем детском сознании он ассо-

циировался с моим родным австрийским флагом". И это в два с небольшим года...

После достаточно удачного выступления в картинге, логичным продолжением карьеры Вурца, конечно, стали гонки формулы Ford, в которых он и получил свою первую лицензию и не без помощи отца нашел первого спонсора. Несколько раз стартовав в Европе, Александр перебирается в Новую Зеландию, где выступает в таких же соревнованиях. Вернувшись с "чужбины", Вурц садится за руль более мощного автомобиля формулы 1600 и одерживает 22 победы в гонках, 23 раза стартуя с поула-позиции. Столь убедительный результат не мог не принести ему германский и австрийский чемпионские титулы в 1992 г.

Сам же Александр своим наивысшим достижением считает победу в Ле Мане на Porsche WSC в компании с немцем Ройтером и американцем Джонсом в 1996 г.

1-я победа в Хоккенхайме



12-летний чемпион





Но мечтой постоянно оставалась Формула-1, которой он бредил еще в детстве.

Дебют в Формуле-1 Александра Вурца был достаточно неожиданным. В 1997 г. Александр честно трудился тест-пилотом команды Benetton, а попутно гонял на

метен в "бродячем цирке" Гран При. Хотя еще до старта на него все же обратили внимание некоторые внимательные люди. Вурц расхаживал по пaddock в ботинках разного цвета! Все, кто впервые увидел его, подумали, что парень попросту волнуется,

показать одиннадцатое время, что было вполне прилично. Что же до гонки, то она закончилась для Вурца на 35-м круге из-за вышедшей из строя трансмиссии. Не стоит, правда, забывать, что Александр впервые прилетел на автодром "Жиль Вильнев", да и автомобиль в большей степени был адаптирован под Герхарда Бергера, и быстро перенастроить его полностью под Вурца было просто невозможно.

Другое дело – Европа, куда спустя две недели перекочевал гоночный караван. На квалификационные заезды Гран При Франции Вурц выехал уже на "своем" автомобиле, полностью отлаженном именно под него. После первых же заездов о нем заговорили не только как о высоком пилоте в разных ботинках. Александр стоял впереди своего временного коллеги по команде, француза Жана Алези! Гонку он, правда, вновь не закончил, на этот раз из-за досадной ошибки, допущенной на 60-м круге, когда его Benetton после эффектного разворота заглох в гравии. Очков австриец вновь не заработал, но зрительские симпатии и хорошая пресса были уже на его стороне.

Свой третий старт в карьере пилота Формулы-1 Александр Вурц принял в легендарном Сильверстоуне, который, кстати, знал, по собственному признанию, как свои пять пальцев. "На мой взгляд, жизнь стала налаживаться. Во всяком случае, все изгибы и неровности трассы были досконально изучены мною во время многочасовых тестов. А главное, я отлично знал, как ведет себя на этой трассе автомобиль Формулы-1", – вспоминал впоследствии Вурц. Итак, в квалификации он вновь опережает Жана Алези и второй раз подряд занимает место в четвертом ряду стартового поля. Но самое интересное, что на финише Вурц оказывается уже третьим! Вслед за Жаком Вильневым и... Жаном Алези.

После выздоровления Герхарда Бергера переход Вурца во "второй эшелон" прошел как нечто само собой разумеющееся. А дабы соотечественники не слишком грус-



Benetton на родине Вурца

Mercedes в чемпионате ИТС. Так вот: из-за обострения синусита в Гран При Канады не смог принять участие его соотечественник, австриец Герхард Бергер. Руководство команды принимает единственно правильное решение – усадить в кокпит второго автомобиля Вурца, наездившего к тому времени на тестах свыше 3000 км.

По прилете в Канаду Александр, несмотря на свой рост – 186 см, напоминал скорее маленького мальчика, затерявшегося в огромном городе и был фактически неза-

но на самом деле ситуация объяснялась несколько иначе. История с обувкой разного цвета корнями уходит к началу гоночной карьеры, когда накануне старта Вурц обнаружил одного из своих ботинок (шутка товарища по команде). Наскоро проведенные поиски результатов не принесли, зато был обнаружен такой же ботинок нужного размера, но другого цвета. Недолго думая, австриец надел его и уже спустя несколько секунд занял свое место на стартовом поле. Шутка удалась – ту гонку Александр выиграл. Команда попросила своего пилота не гневить судьбу: с тех пор так и повелось – выступать в обуви разного цвета, на удачу.

Но вернемся в Канаду. Австриец был более заметен в квалификации, нежели в самой гонке. Дебютант Формулы-1 сумел

Лавры с детства не давали покоя Александру



Теперь велосипед – только забава



Высокий пилот в разных ботинках





тели о юной звезде, Бергер выиграл Гран При Германии – первую же после вынужденного отсутствия гонку.

Что ж, неожиданно-негаданно проведя за рулем “боевого” Benetton три гонки, австриец вновь приступил к своей привычной работе, стал накручивать сотни километров по пустой трассе и разбирать замысловатую телеметрию, выдаваемую на тестах компьютером. Кстати, в последнем Вурц значительно преуспел, выступая еще в чемпионате ИТС. Кстати, молодой австриец и там успел поработать тест-пилотом. Так что “служба” в Benetton не была ему в диковинку.

Выступая в серии ИТС за команду Opel, Вурц опробовал некоторые новые узлы и агрегаты машины. Тогда-то, посвящая массу времени тестам, австриец научился безошибочно “читать с листа” телеметрию, что и по сей день доступно далеко не всем пилотам. Параллельно с работой в команде Benetton Вурц выступал за команду AMG Mercedes в гонках GT, скорее напоминавших гонки на выносливость, но отлично оттачивающих мастерство пилота. На самом деле ситуация достаточно нетипичная, поскольку, как правило, в Формулу-1 приходят из более привычной формулы-3000, что более логично для гоночной карьеры. Во всяком случае, всегда считалось, что пилоту проще пересаживаться из кокпита в кузовной автомобиль, нежели наоборот. Однако Вурц выбрал свой путь, оказавшийся правильным. Вурц был замечен “разведчиками” Флавио Бриаторе в бытность того шефом команды Benetton, когда Александр еще

гонял на своем Opel. Вместе с рядом других пилотов Вурц был приглашен на тесты, с которыми блестяще справился и подписал контракт на роль тест-пилота на 1997 г. Автогонки и многочисленные испытания Александр умудрялся сочетать с учебой в техническом колледже. Как раз гоночный талант и технический склад ума стали именно тем сплавом, который в тот момент и был нужен Бриаторе.

Неудивительно, что Вурц, слышащий трудового, немало времени уделяет общефизической подготовке, без которой в автогонках делать попросту нечего. Кстати говоря, ему здорово повезло с инструктором Энтони Матисом, работавшим раньше с известными спортсменами и музыкантами. “У него здоровье чемпиона мира”, – говорит Энтони, а он знает толк. Того же

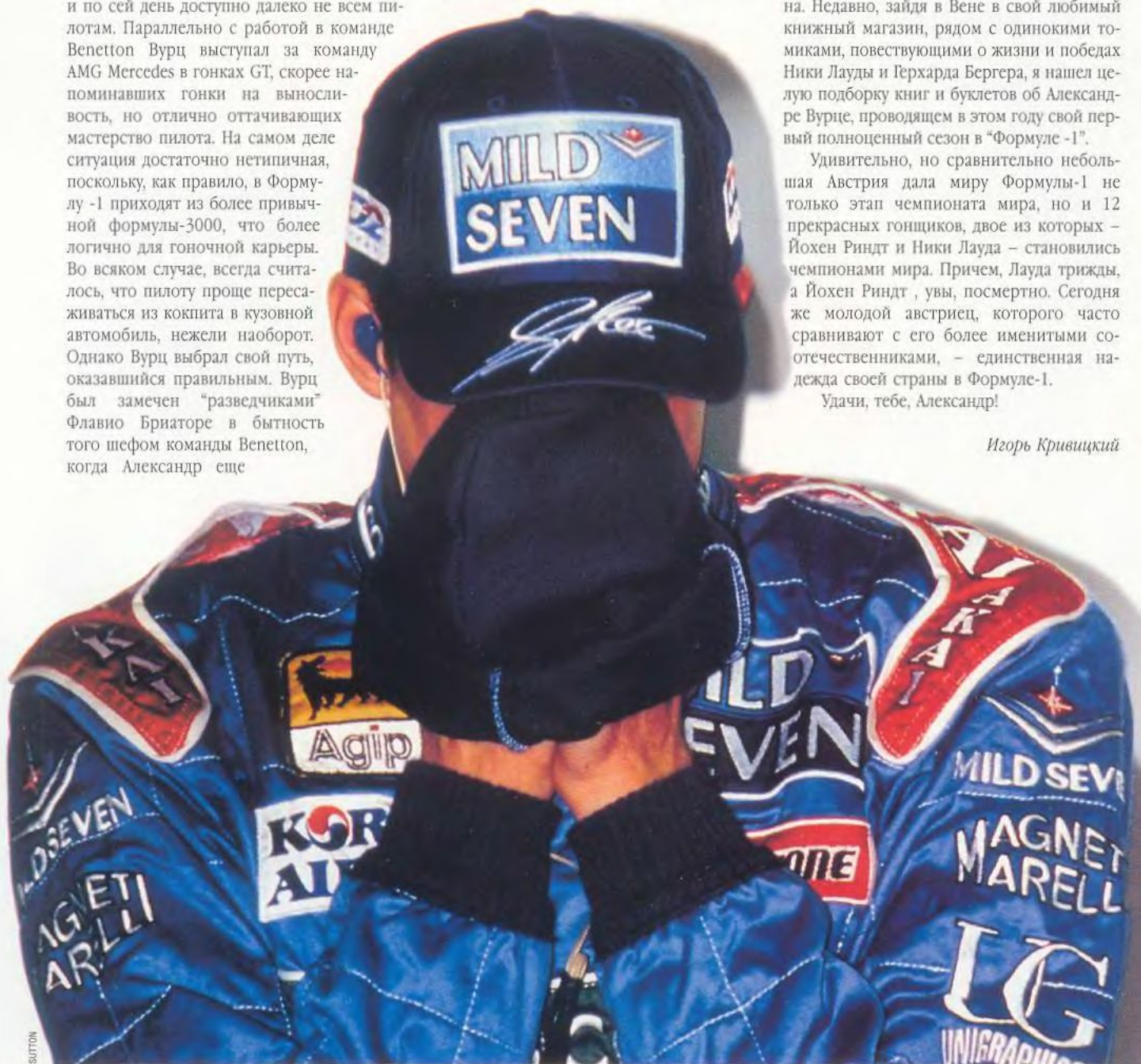
мнения придерживается и психолог команды Benetton, наставляющий Вурца перед каждым стартом. Да и не стоит забывать о врожденной интеллигентности Вурца, которого, несмотря на молодой возраст, называют “Джентльменом руля”. Недаром после австрийского Гран При нынешнего года, когда англичанин Дэмон Хилл сложил с себя полномочия председателя GPDA (Ассоциации гонщиков Гран При), его место занял недавний дебютант Александр Вурц, с утверждением кандидатуры которого не возникло никаких проблем.

Остается лишь удивляться, как у него хватает времени на личную жизнь, о которой он, правда, не распространяется и ограничивается лишь коротким “Все о’кей”. В это вполне можно поверить, поскольку его популярность на родине просто безгранична. Недавно, зайдя в Вене в свой любимый книжный магазин, рядом с одиночными томиками, повествующими о жизни и победах Ники Лауды и Герхарда Бергера, я нашел целую подборку книг и буклетов об Александре Вурце, проводящем в этом году свой первый полноценный сезон в “Формуле-1”.

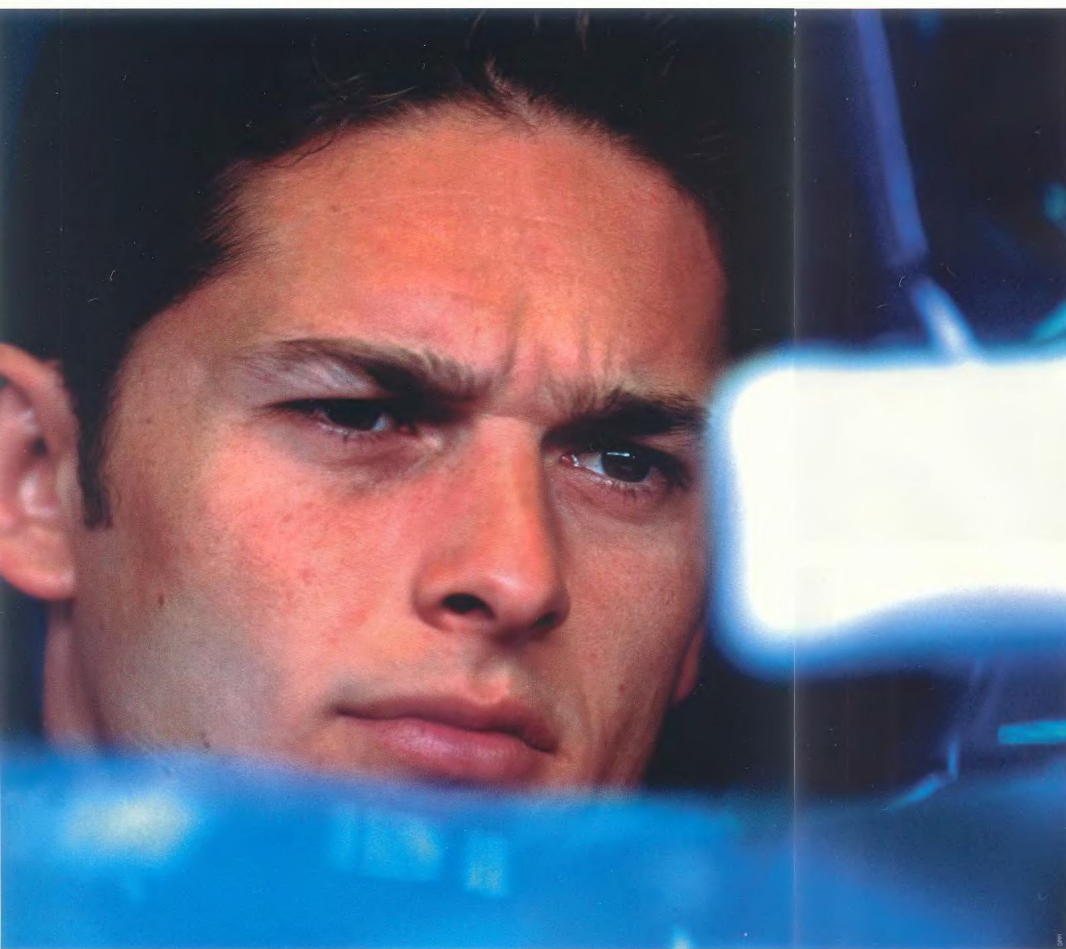
Удивительно, но сравнительно небольшая Австрия дала миру Формулы-1 не только этап чемпионата мира, но и 12 прекрасных гонщиков, двое из которых – Йохен Риндт и Ники Лауда – становились чемпионами мира. Причем, Лауда трижды, а Йохен Риндт, увы, посмертно. Сегодня же молодой австриец, которого часто сравнивают с его более именитыми соотечественниками, – единственная надежда своей страны в Формуле-1.

Удачи, тебе, Александр!

*Игорь Кривицкий*







Вы родились! И первым криком,  
Взбодрав огромный светлый мир,  
Себя причислили к великим.  
И были правы — жизни пир  
Без вас, конечно, был неполным...

# Гонщик с характером чемпиона

Появление в мире Формулы-1 Джанкарло Физикеллы сопровождалось большим ажиотажем. О нем тут же заговорили. Причем не иначе, как о звездном мальчике. Так когда-то говорили о Михаэле Шумахере. Но мало ли таких, молодых да ранних, видели мы в автоспорте в последние годы? Вспомнить хотя бы Яна Магнуссена, которого сравнивали чуть ли не с Айрттоном Сенной. Однако на сей раз случай казался особым — на это наделись все. И даже весьма скромный дебют молодого итальянца в далеко не лучшей команде чемпионата никого не разочаровал. Все: болельщики и боссы Формулы-1, конструкторы и механики — видели в нем потенциального чемпиона. Да и сам он себя ощущал таковым. Одним словом, этот парень был рожден для славы и рукоплесканий.

"Папа, мой друг сидит на карте, и в следующий раз я хочу пойти туда вместе с ним", — заявил как-то раз маленький Физико (именно так называли мальчишку друзья и родители) своему отцу. Это оставалось делать отцу? Просто взять и отвести Джанкарло в картинговую секцию. Сын решил стать гонщиком — что может быть естественнее. Ведь жили они в Риме — самом центре футбольно-автомобильной Италии. Так в одиннадцать лет Джанкарло впервые оказался за рулем карта. С того самого счастливого дня в жизни итальянского мальчишки его роди-

телям стало ясно: никакие другие занятия и дела не отвлекут их сына от автомобилей. "Он всегда был целеустремленным ребенком, — вспоминала Роберто Физикелла, — а после той первой в своей жизни гонки, вернувшись домой, сообщил нам с мамой: "Теперь я знаю, кем хочу быть. Я буду чемпионом". Родители новоявленного гонщика не возражали — не видели в этом никакого смысла. Да и тренер Джанкарло сразу же увидел в их сыне огромный потенциал. В 1984 г., выступая в итальянском чемпионате босса Mini kart, амбициозный уроженец Рима обставил всех своих соперников, победив в двенадцати гонках. Этот, самый первый его рекорд до сих пор никем не побит. Первый сезон — первый успех, первое признание. В те годы юный Джанкарло не поддался соблазну возомнить себя великим. Он знал главное и четко видел свою цель. Его прогресс стал ощутимым уже на следующий год, когда он перешел в более сильный класс итальянского чемпионата — 100cc Cadet. Восемь побед в 1985 г. — первом сезоне, тринадцать в 1986 и четырнадцать в следующем году заставили владельцев более сильных картинговых команд обратить внимание на юное дарование. Следующая ступень на пути к вершинам автоспорта — международные соревнования по картингу. Участвуя в чемпионате мира по картингу, Джанкарло смог одержать несколько уве-





# ОДИН НА ОДИН С Ф-1

реных побед и однажды установка рекорда круга. Следующий сезон принес ему вместе с успехом международное признание. Он одерживает победы в престижном Гран При Гонконга, становится вторым в общем зачете европейского чемпионата и, в итоге, с четвертым местом в чемпионате мира возвращается домой. Проведя последующие два сезона также в катюге, Джанкарло Физикела решил, что следующая ступень в большой автоспорт — младшие классы формул. Согласитесь, вполне традиционный путь. В 1992 г. гонщик из Рима становится пилотом итальянского чемпионата формулы-3. Владелец команды, в которой собрался выступить Физико, наблюдал за ним последние несколько лет и был уверен в его дальнейших успехах. Ибо перед началом сезона в итальянском чемпионате во время презентации представил спонсорам и гостям Джанкарло как гонщика, способного уже в первый сезон завоевать чемпионский титул. Однако все оказалось не так-то просто. Всего лишь восьмое итоговое место смог завоевать итальянец в свой дебютный сезон. И хоть его босс был не слишком доволен, прогресс и рост гонщика были очевидными. Самое главное, что этот, двад-

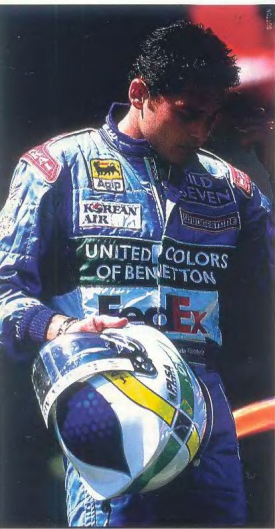


ла предстал во всей красе вместе со своим партнером по команде — молодым немцем Ральфом Шумахером. Их первые интервью создавали впечатление полной идиллии: молодая команда, мечтающая завоевать свои права на лидерство, и два талантливых гонщика. Один из которых — главная надежда Италии, другой — наследник Эдди Джордана, который в свое время открыл для всего мира его брата, ныне двукратного чемпиона мира Михаэля Шумахера. Однако альянс Шумахер-старший — Jordan не сложился. Тогда Михаэль только появился в чемпионате мира, и многие, в том числе и владелец англо-ирландской «конюшни», сомневались в способностях молодого немца. Но талант Михаэля проявился в первом же его Гран При. Шумахера уже видел в своей команде предприимчивый Флавио Бриаторе, но Эдди Джордан не хотел уступить многообещающего спортсмена. Одним словом, после судебного процесса Шумахер оказался в Benetton, где и завоевал оба своих чемпионских звания. А поему, наученный горьким опытом, мистер Джордан мечтал об идеальной команде и прикладывал все усилия для того, чтобы его подопечные «держали марку». Но, как известно, близкая камерными взаимоотношениями дорога в ад. Присланное внимание к его гонщикам и бесконечное сравнение их потенциала привело к беде. Во время Гран При Аргентины при попытке обгона своего товарища по команде Ральф Шумахер вынужден Физико на полосу безопасности, лишив его места на подиуме. С того момента Ральф и Джанкарло прекратили всякое общение друг с другом, объявив негласную войну. А в боксах команды даже были проведены символические

линии, разграничивающие зоны влиятий. И до конца сезона никто не мог примирить двух пилотов. Тогда же Джанкарло дал себе слово, что обязательно докажет всем, что на сегодняшний день именно он является лучшим пилотом Jordan. И доказал. Уже с середины сезона стало явно заметно его превосходство. Он закончил его на восьмом месте. И снова стал центральной фигурой очередного скандала. Подписав в начале года двухлетний контракт с ирландской «конюшней» и отказав за нее только один год, он заключил (как когда-то Михаэль Шумахер) новый (несомненно, выгодный) контракт с командой Benetton. Снова Эдди Джордан не желал расставаться с талантливым гонщиком. А Физикела всецело избегал комментариев на эту тему. С одной стороны, он не хотел покидать Jordan, команду, где все (лишь за исключением второго пилота) относилось к нему с особым трепетом, с другой стороны, отказ от контракта с Benetton мог стоить ему «звездной» карьеры и чемпионского звания. Как и несколько лет назад, дело было передано в суд. И, как и несколько лет назад, Эдди Джордан остался у разбитого корыта, а Джанкарло перешел к команде Флавио Бриаторе.

Нет надобности искать оправдания, чтобы сказать, через какое время после прихода в Benetton Михаэль Шумахер смог стать чемпионом мира. Сколько лет понадобится Джанкарло для осуществления своей мечты — не так уж и важно. «Я чувствую, что могу победить», — заявил не так давно Джанкарло Физикела. — «Более того, мне кажется, что после первой победы в Гран При первый чемпионский титул не заставит себя долго ждать.»

Илья Смирнов

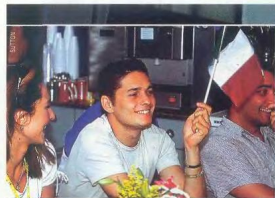


не лучший результат ничуть не расстраивал самого пилота, как прежде победы не вскружили ему голову. «Я знал, что все получится не сразу, сильные соперники, новый для меня автомобиль...» — оправдывался Физикела. А уже на следующий сезон он стал вторым, выдержав схватку в чемпионате со своим соотечественником из Генуи Альберто Педомонте. Последнего судьба занесла на гонки в Россию: сейчас Альберто — пилот команды Лукьян-Рейсинг, выступающей в формуле-3 в нашей стране и в Италии. Джанкарло же повезло много больше: он — первый номер команды Benetton в Формуле-1. А все благодаря знаменитому Гран При Монako. Там, на узкой извилистой трассе, проложенной по улицам маленького княжества, во время этапа формулы-3 Джанкарло завоевал полу-позиции. А уже в следующем сезоне одержал там победу. То был, вообще, год Джанкарло Физикелы: он победил в десяти гонках, в одиннадцати завоевывал поулы. Но именно победа в Монте-Карло открыла молодому пилоту двери в Формулу-1. Вскоре после этой гонки Джанкарло подписал контракт на проведение тестов в 1995 г. в команде Minardi. Однако вовсе не этот контракт впоследствии сыг-

рал решающую роль в судьбе Джанкарло. Свой «счастливый билет» наш герой выиграл при знакомстве с Флавио Бриаторе. Но прежде чем Джанкарло смог получить заветный прих, прошел целый год, проведенный за рулем Alfa Romeo в гонках DTM/ITC. Выступления в кузовном чемпионате вовсе не предали итальянца. Он уже грешил Формулой-1 и знал, что в скором времени его мечта осуществится.

В 1996 г. состоялся долгожданный дебют в Формуле-1 на Гран При Австралии в Мельбурне. Тогда Джанкарло провел восемь успешных гонок, включая его лучший финиш восьмым (на не самой сильной машине чемпионата) в Канаде, а после продолжил выступления в ITC. Следующий сезон стал первым полным сезоном, проведенным в Формуле-1, но уже не в Minardi, а в команде Эдди Джордана.

И первый полноценный сезон в Формуле-1 принес Физикеле все, о чем только может мечтать новичок. Первые зачетные очки, первое лидирование в гонке, внимание прессы, съемки в самых популярных телешоу, трансжиры по всему миру, и первый скандал. На предсезонной презентации команды Jordan Джанкарло Физикел-









## Александр Вурц

Ярчайшее открытие прошлого сезона, в этом году он уже неотъемлемая часть мира Формулы-1  
С Александром Вурцем беседует наш специальный корреспондент Ник Даниэль

**Ваша карьера в Формуле-1 началась чрезвычайно удачно. Расскажите, как Вы пришли в мир Ф-1?**

Я пришел в Формулу-1 не обычной дорогой формулы-3 и формулы-3000, а окольным путем, через гонки класса GT. Переход совершился невероятно быстро. Ключевым моментом были тесты, которые я провел в команде Venetton в Энгерсе в 1996 г. Это была моя первая проба сил в автомобиле Формулы-1, и мне было позволено сделать это бесплатно. Мне удалось показать то же время, что и штатному гонщику – Жану Алези, и Venetton взял меня тест-пилотом. Так началась моя карьера в Формуле-1.

**Вас называют "новым Лаудой". Как Вы относитесь и сравните со знаменитым соотечественником?**

Никки Лауда был трехкратным чемпионом мира, и, конечно, мне льстит, что меня сравнивают с ним, когда я провел лишь десяток гонок. Некоторые находят, что наш стиль работы и манера держаться похожи. Но мне кажется, что наши характеры различны, и мне не хочется, чтобы меня сравнивали со столь преуспевающим в своем деле гонщиком.

**Никки Лауда был трехкратным чемпионом мира. Сколько титулов намерены собрать Вы?**

Поскольку я только начал выступать в гонках Гран При, трудно сказать, сколько я собираюсь завоевать титулов. Было бы фантастикой, если бы я смог стать коллекционером титулов. В действительности я уже могу называться чемпионом, так как я чемпион мира в классе ВМХ.

**Известно, что Вы особенно интересуетесь технической стороной автомобиля. Вы считаете эту часть современного автоспорта главной составляющей успеха?**

Технический аспект в Формуле-1 очень важен, поскольку дело не только в вождении, но и в том, что у вас должен быть хороший автомобиль и хорошая команда и все это должно совершенствоваться от гонки к гонке. Гонщик обязан уметь рассказать инженерам, как ведет себя автомобиль и что происходит с двигателем. Что касается меня, то я очень интересуюсь технической стороной дела и чувствую, что моя роль в команде состоит в том, чтобы помогать инженерам. Но потом настает минута, когда ты должен показать свое мастерство на трассе, ибо если ты не способен сосредоточиться на гонке и совершаешь ошибки, никакая техника не поможет тебе победить. На трассе ты должен быть собран на 100%. Если на некоторых автодромах у вас есть пространство, чтобы выбраться из затруднительного положения, то в Монца, например, места для ошибок нет.

**Вы гораздо выше ростом, чем средний гонщик Гран При. Создает ли это какие-то дополнительные трудности?**

Мой рост действительно доставляет мне некоторые хлопоты. В первый раз я почувствовал это в Монте-Карло. Я вынужден был проходить некоторые повороты, используя только одну руку, поскольку мои руки оказались малость слишком длинными. Обычно, однако, никаких проблем не возникает. Venetton, прежде чем предложить мне контракт, должен был решить, можно ли будет изготовить болид для меня, учитывая мой рост. К счастью для меня, главный конструктор Ник Вирт сказал, что это не проблема. Герхард Бергер был почти так же высок, как я, так что с моим приходом для команды мало что поменялось. Тем не менее, инженерам пришлось изрядно попотеть зимой, чтобы сконструировать болид для меня.

**Большинство современных гонщиков Гран При – приятные и улыбающиеся молодые люди, в то время как с фотографий прошлого на нас смотрят суровые мужчины. Это только видимость или все действительно изменилось в автоспорте?**

Это знамение времени. Гонки – это самое главное, и вы не можете рисковать тем, что выдете на старт в плохой форме. Я убежден, что гонщики в наши дни не более и не менее одержимы и безрассудны, чем прежде. Но они стали более осмотрительными. Десять или двадцать лет назад люди действительно ожидали от гонщика, что он должен быть немного не в себе, и если кого-нибудь видели в баре или ресторане выпивающим в 11 вечера в воскресенье, то это мало кого волновало. В наши дни из этого гадарки бы шло историю, так что вы вынуждены быть осторожными.

**Почему Вы одеваете один красный и один синий ботинки во время гонки? Вы действительно настолько суеверны?**

Я не суеверен. Это просто шутка, и я мог бы точно так же выигрывать гонки в обуви одинакового цвета. Это связано с рекламой United Colours of Venetton, а также выгодно для спонсора, поставщика обуви.

**Говорят, Вы интересуетесь политикой. Есть ли у Вас свой взгляд на положение дел в мире? Что Вы думаете о России?**

Я очень интересуюсь политикой и мировыми проблемами, и, конечно, русские – одни из главных участников большой политической игры. Я не слишком глубоко вижу во все это, поскольку мир таков, как он есть, и я не в силах изменить что-либо. Но мне нравится быть в курсе того, что происходит. Я надеюсь, что русские люди интересуются Формулой-1 и что они постучат по дереву за меня. Я уверен, что скоро мы будем соревноваться в России, так как это великая страна с большим будущим.







Тем не менее, Чехия в эти солнечные августовские дни буквально дышала скоростью. Еще на подъезде к Праге навстречу попадались огромные рекламные транспаранты, часть которых была посвящена грядущему мото-Гран При, а оставшиеся извещали о визите в страну 20 августа "серебряных стрел" McLaren Mercedes во главе с лидером чемпионата мира Микой Хаккиненем. Особенно много подобных плакатов было установлено по обочинам шоссе, ведущего в сторону небольшого, но уютного городка Мост. Именно там, на местной гоночной трассе, Мика и Давид Култхард и должны были предстать перед благодарной чешской публикой, задолго до их прибытия забившей трибуны автодрома.

Об утреннем визите гонщиков в пражский замок широкой публике не сообщалось. Здесь в рамках программы "Адреналин", которая, собственно, занесла в Чехию часть Формулы-1, команда West McLaren Mercedes устроила часовую пресс-конференцию для съехавших из 12 стран Центральной и Восточной Европы журналистов.

Почему McLaren пожаловал в "Адреналин" именно в Прагу, имеющую доволь-



# Пражский "АДРЕНАЛИН"

Немного попутая по узким улочкам чешской столицы, автобус выехал на широкую мощеною площадь со смотровой площадкой и величественными воротами старинного пражского замка. Прямо у ворот в глаза бросился белый указательный щит с черной надписью West McLaren Mercedes. Прямоугольный двор замка также был заставлен по периметру подобными табличками, указывающими на парадную лестницу Испанского зала. Заблудиться невозможно.

Впрочем, традиционно многочисленными туристы, приславшие осветить жемчужину чешской столицы, не обратили на белые щиты ровным счетом никакого внимания. Лишь два-три случайно забредших сюда немецких туриста в красных феррариных кепках, да несколько степенных дам неопределенной национальности, недовольных тем, что их не пустили на остров Srdnky Hill, выразили повышенный интерес к происходящему.



но отдаленное отношение к Формуле-1? Дело в том, что год от года все больше стран Азии, Восточной Европы и даже Африки предпринимают попытки добиться права принимать у себя Формулу-1. Правда, пока это мало кому удалось, но вполне возможно, что уже со следующего года в календаре чемпионата мира появятся станы в Малайзии и ЮАР. В свою очередь, Берни Экклстоун и FIA из-за постоянных антагонистических конфликтов с европейскими правительствами совсем не прочь расширить восточные границы Формулы-1. Потому Рон Деннис, как человек несторонний Формуле-1 и имеющий свой кровный интерес в "табачной разборке", одним из первых пунктов программы "Адреналин" WMM и определил путешествие в Чехию.

если пилоты помогают друг другу ради командных интересов. Сегодня может выиграть один, завтра – другой. Мы никогда не были командой одного гонщика. Вспомните внутрикомандную борьбу Лауды и Проста или Проста и Сенны. Если пилоты равны, они вполне борются между собой, это только украшает чемпионат. Другое дело, если один из гонщиков имеет лучшие математические шансы на победу в чемпионате. Понятно Формула-1 – это командный спорт, и я считаю вполне нормальным, если один пилот помогает другому во имя достижения лучших результатов команды. И это не должно быть предметом критики со стороны тех людей, которые боятся потерять большие деньги, делая ставки на Гран При. Командная тактика существовала в Формуле-1 еще со времен Фанियो.







— В начале года у нас были абсолютно лучшие шины, правда, затем в некоторых гонках, особенно в Мани-Кур, Сильверстоуне и Будапеште резина не давала нам существенного преимущества. Но здесь наиболее негативное влияние на шины оказала погода. Что же касается предстоящих гонок, то у нас есть некоторые опасения насчет Спа, но думаю, что в Монце на сухом асфальте мы будем иметь значительное преимущество.

Ответив на вопросы журналистов, Рон, Мика и Дэвид отправились на трассу Мост, где и должно было пройти основное действо программы. WMM привез в Мост две машины: двухместный болид McLaren MP4-98T и спортивный McLaren F1 GTR. Третий автомобиль — выставочный вариант MP4/13 — был оставлен в Праге, чтобы радовать глаз публики во время вечерней программы.



дальницы смогли бы наконец увидеть лучшие гоночные машины мира не в роли безжизненных трупов, замерших в пыли международных выставок, а мчащимися по трассе на запредельных скоростях.

Чешские же фаны, которым McLaren подарила такую возможность, остались вполне довольными содержанием летящих по дорожному полотну "серебряных стрел" и постепенно покидали трибуны, возбужденно обсуждая увиденное. Похоже, новая программа Рона Денниса подняла уровень адреналина не только у тех, кому посчастливилось прокатиться на его машинах.

Впрочем, для наиболее преданных болельщиков английской "компании" и для тех, кто остался в Праге, праздник еще не закончился. Совершив еще один перелет между Мостом и Прагой, пилоты McLaren пожаловали на Вацловскую площадь, где

**Дэвид, а что думаете Вы по поводу Ваших взаимоотношений с Микой?**

— В такой напряженной атмосфере как в Формуле-1 трудно стать друзьями, но не смотря на это у нас с Микой очень хорошие отношения. Мы гоняемся вместе уже почти три года и в достаточной степени уважаем друг друга. Мика — один из лучших гощиков современной формулы, но в следующем сезоне я приношу максимум усилий, чтобы перевернуть отношения, которые сложились между нами как между первым и вторым номером команды.

**Мика, чувствуете ли Вы психологическую уверенность в себе перед оставшимися гонками чемпионата?**

— У меня за плечами большой опыт гонок, в том числе и в Формуле-1, так что я научился достаточно хорошо справляться со стрессами и неудачами. Правда, борьба за титул накладывает свои сложности, но осознание того, что я нахожусь сейчас в лучшей команде в мире, придает мне дополнительный заряд энергии.

**Мистер Деннис, как Вы оцениваете резину Bridgestone в свете предстоящих гонок?**



Немного попопозировав фотокорреспондентам и ревеившим от восторга трибунам в кабине двухместного болида (Дэвид за рулем, Мика на месте пассажира), призывая пилоты McLaren немного разочаровали публику, ретировавшись в командный автобус: "У нас слишком высокая цель в этом году, и сейчас мы не можем отвлекать наших пилотов от борьбы в чемпионате. Но по окончании сезона Мика и Дэвид обязательно опробуют двухместную машину, и, я думаю, это будет для них приятным развлечением", — заявил Рон Деннис. В итоге честь катать немногих счастливых в отсутствие призовых гощиков команды и традиционного пилота double seater Мартина Брандла, не приехавшего в Чехию из-за дня рождения дочери, выпала британцу Деррону Тэрнеру и датчанину Денноу Нильсену.

В число "избранных" пассажиров "серебряных монстров", помимо нескольких журналистов и председателя чешского парламента, попал и "храс и гордость" чешского спорта — вратарь хоккейной сборной страны Доминик Гашек. Похоже, Доминик не на шутку увлекся автоспортом. Всего за несколько дней до визита McLaren в Чехию, во время венгерского Гран При, Гашек вместе с экс-пилотом Формулы-1 Полом Массом даже приняли участие в показательной гонке на "серебряных стрелах" Mercedes середины 50-х годов. Хотя, конечно, перегрузки, вытравившие на долю Домини-



ка в Венгрии, были несопоставимы с тем, что он испытал в Мосте, прокатившись в роли пассажира на MP4-98T.

Правда, сама трасса автодрома Мост, конечно же, уступает Хунгарингу практически по всем показателям. И это не смотря на то, что чешский автодром является одним из лучших в восточной Европе. Но все познается в сравнении. Мост — великоленый автодром, но национального масштаба. Для Формулы-1 здесь все слишком маленькое: крошечные боксы и пресс-центр, узкое дорожное полотно, слишком короткие полосы безопасности, узкое и длинное шоссе, ведущее в Мост от международного аэропорта Праги. Впрочем, описывая недостатки чешской трассы, невольно приходит на ум мысль, что будь у нас подобный автодром, быть может, WMM и предпочел бы Праге Москву. А наш бо-

гого за сутки чешские строители умудрились возвести специально для них не только огромную сцену, но и импровизированный картодром приличных размеров.

Праздника с участием пилотов McLaren и присоединившегося к ним Доминика Гашека продолжалось до самой темноты. Лишь когда сумерки полностью окутали чешскую столицу, совершив прощальный круг в кабrioлете по "центральному картодрому Праги" и раздав последние автографы, Мика и Дэвид окончательно покинули площадь и растворились в темноте. Но еще долго на опустевшей сцене под светом прожекторов переливалось гордое имя команды, на один день подарившей чешским болельщикам частичку Формулы-1: West McLaren Mercedes.

Владимир Максакоев  
Фото автора и McLaren







# АЭРОДИНАМИКА

Когда-то, на заре авиации, глупа на птиц, люди придумали крылья, чтобы подняться в небо. Прошли годы, и вот, усиливши человека, крыльям нашли применение, совершенно противоположное их "естественному" предназначению.

Рожденный сидеть летать не должен – решили конструкторы гоночных автомобилей и оснастили свои машины... крыльями. Но поскольку крылья эти не помогали взлетать, а только сильнее придавливали машину к асфальту, они получили приставку "анти". Так появились антикрылья.

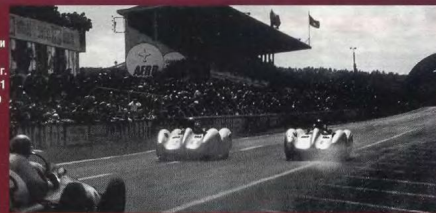
Официально датой "рождения" антикрыла считается июнь 1908 г., когда на тренировках Большого Приза Бельгии в Спа дебютировала "опернившая" Ferrari 312 Мауро Форгуери. На деле же антикрылья появились несколько раньше. Еще до Второй мировой

единственным всплеском в этом направлении был эксперимент инженеров Mercedes, в случае удачи грозивший превратить Формулу-1 в еще один "бузновий" чемпионат. Речь идет о попытке штурманцев в 1954 г. в целях уменьшения лобового сопротивления закрыть колеса машины обтекателями. В итоге получился своего рода гибрид спортивного автомобиля и болида Формулы-1. Однако, обладая рядом преимуществ, новинка Mercedes имела один существенный недостаток, предопределивший ее короткую жизнь: закрытые обтекателями передние колеса вызвали нарекания гонщиков, затрудняя им маневрирование в поворотах.

## "Автомобиль-сигара"

Несмотря на провал, эксперимент инженеров Mercedes стал предвестником грядущих

Ничто не мог сравниться с капотированными Mercedes W196 в Реймсе в 1954 г. Облик Формулы-1 мог неузнаваемо измениться



Brabham 1967 г. - типичный "автомобиль-сигара"



Chaparral 2F. Первое антикрыло в автоспорте

войны некоторые автомобили, принимавшие участие в гонках на установление рекордов скорости, оснащались некими прообразами современного антикрыла.

И все-таки до конца 50-х годов о появлении антикрыльев в Формуле-1 не могло быть и речи. Переднеприводные машины не позволяли инженерам в полной мере экспериментировать с аэродинамикой, и многие конструкторы отводили совершенствованию аэродинамических характеристик автомобилей второстепенную роль, предпочитая больше внимания уделять повышению мощности моторов, совершенствованию подвески и т.д. Попыток "поднять себе воздух" практически не предпринималось. Покажут,

слишком "мертвый сезон" для специалистов по аэродинамике продолжался еще несколько лет, но уже к началу 60-х в Формуле-1 начался первый "аэродинамический бум". Все команды перешли к центральному расположению мотора, и на трассах чемпионата мира появилось новое аэродинамическое поколение машин – "автомобили-сигары".

Получив, наконец, тот простор для поисков, которого им так не хватало в эпоху переднеприводных машин, инженеры теперь неустойчиво экспериментировали с аэродинамикой, и автомобили стали "худеть" не по дням, а по часам. Очень скоро машины ехали без исключения команд были похожи на длинные гваисские сигары на колесах. "Си-





гадебразные" автомобили не отличались особой красотой и грациозностью, однако были предельно просты с аэродинамической точки зрения. Их главным козырем была минимальная за всю историю Формулы-1 площадь фронтальной поверхности автомобиля – 0,7–0,9 кв. м.

"Сигары" прекрасно чувствовали себя на прямых: малый коэффициент лобового сопротивления позволял развивать фантастические по тем временам скорости. Но в поворотах у нового поколения машин еще оставался нераскрытый потенциал, реализовать который конструкторам удалось, лишь навесив на них крылья. Идея была, в общем-то, уже не нова: еще в 1965 г. на спортивном автомобиле Chaparral было установлено первое антикрыло, в 1967 на некоторых машинах Формулы-1 в зоне передних колес стали

жимное усилие. Впрочем, уже через две недели – на бельгийском этапе чемпионата мира – Ferrari первой среди всех команд Формулы-1 решила выставить на старт машину, оснащенную революционной новинкой – огромным антикрылом, возвышавшимся над мотором. Правда, "окрыленная" машина досталась только одному гонщику Scuderia – новозеландцу Крису Амону, в то время как Жаки Икс стартовал на традиционной "бескрылой" версии Ferrari. Зато у команды, как и у соперников, с интересом присматривавшихся к новинке итальянцев, появилась возможность в боевых условиях реально оценить пользу антикрыла.

И уже после первых же тренировок всем и все стало ясно. Преимущество "крылатой" Ferrari Амона не подлежало сомнению. Несмотря на довольно уверенное выступление в

ложение антикрыла. Конструкции, регулирующие угол атаки антикрыльев, были на редкость интересны и разнообразны: от простых многопозиционных переключателей, установленных в кокпите, до сложных полуавтоматических регуляторов. Бернар Бойе из французской Matra установил на машину специальный электродвигатель, изменявший угол атаки антикрыла при нажатии на педаль тормоза. В Ferrari для этих же целей разработали систему гидроцилиндров.

Осенью 1968 г. на трассах чемпионата мира появились и своего рода "бипланы": для увеличения прижимной силы, действующей на передние колеса, конструктор Brabham Рон Тауранак установил над рычагами передней подвески еще одно антикрыло. Машину сразу окрестили "двухпалубной", но идея подобного расположения плоскостей дальней-



"Двухпалубные" болиды появились в Формуле в 1968 г.



Первые антикрылья прочностью не отличались



Lotus 49 с высокими антикрыльями



Lotus 49B с обтекателем в форме антикрыла



"Автомобиль-клин" Lotus 72C

возникать небольшие "отростки", которые при определенной натяжке также можно назвать "мини-крылышками".

В 1968 г. в Монако на новой модели команды Lotus 49B конструкции Колина Чэпмена и Мориса Филиппа наконец появились настоящие крылья на "носу" автомобиля, ставшие прообразами современных передних антикрыльев. Задняя часть машины тоже имела довольно интересную с аэродинамической точки зрения конструкцию. Хотя заднего антикрыла, как такового, на Lotus 49B тогда еще не было, плоская форма обтекателя, чуть приподнятая в зоне задних колес, создавала эффект крыла небольшой грядусности и давала дополнительное при-

жизации Жаки Икса, показавшего третье время, тягаться со своим партнером по команде бельгиец был не в силах. Выиграв поул, Крис "привез" ему без малого 6 секунд. Правда, в гонке, пробив масляный радиатор, Амон вынужден был сойти уже на девятом круге, но, получив в тот день первое боевое крещение в дождливых Арденнах, антикрылья стали неотъемлемой частью гоночного автомобиля. В технической истории Формулы-1 начался новый период.

Уже к концу лета 1968 г. почти все команды по примеру Scuderia оснастили свои машины крыльями на высоких древках. Причем некоторые крылья были активными: пилот в ходе гонки имел возможность изменять по-

шого развития так и не получила, во многом из-за скорого запрета антикрыльев.

После первой тренировочной сессии Гран При Монако 1969 г. Международная спортивная комиссия (CSI) поставила крылья вне закона. Поводом к такому решению послужили страшные аварии двух гонщиков команды Lotus на предшествовавшем гонке в Монте-Карло Гран При Испании. Из-за поломки крыльев Грэм Хилл и Йохен Риндт с разницей в 17 минут разбили свои машины в одном и том же повороте городской трассы в барселонском Монтжуик-парке, и только по счастливой случайности обошлось без жертв. Собственно, недовольство гонщиков громоздкими конструкциями антикрыльев нараста-



ло давно: дело в том, что древки заднего крыла крепились на шарнирах к рычагам подвески, и несмотря на все усилия инженеров достичь необходимой надежности этих конструкций так и не удавалось. Из-за постоянной вибрации на огромных скоростях шарниры неминуемо разбалтывались, и отрыв антикрыльев был достаточно частым явлением.

После запрета крыльев конструкторы принялись искать им замену, и тут очень кстати оказался опыт Колина Чэпмена. Уже в Монте-Карло некоторые дизайнеры умудрились установить вокруг мотора специальные аэродинамические обтекатели по примеру Lotus 49B образца 1968 г.

Однако вскоре, видя бесплодность дальнейших запретов, CSI решила раз и навсегда узаконить антикрылья, подвергнув их жесткой стандартизации. Высота крыла была от-

жать машину к асфальту. В 1970 г. неутомимый Колин Чэпмен совершил очередной переворот в аэродинамике "королевской" Формулы. После значительной перекомпоновки автомобиля (наибольшим изменениям подверглась система охлаждения) Чэпмен отказался от считавшейся идеалом на протяжении 10 лет "машины-сигары" и создал Lotus 72 – легендарный "автомобиль-клин".

Идея была, в общем-то, довольно проста. Новый Lotus имел плоский клиновидный корпус, игравший роль одного огромного антикрыла. Чем больше была скорость, тем сильнее фронтальный воздушный поток прижимал машину к трассе. Это было серьезным шагом вперед по отношению к "сигаре", корпус которой, взаимодействуя с воздухом, создавал лишь незначительное прижимное усилие. Очень скоро "клин" Чэпмена получил в

ную" форму, необычным миниатюрным крылом-спойлером, мгновенно переименованным журналистами в "поднос". Рон Тауранак выставил "ушастый" Brabham, умудрившись разместить в спойлере перед передними колесами два довольно приличных радиатора.

Над головами гонщиков также стали расти воздухозаборники – "камины". Самой экзотической машиной в этом отношении была первая модель новой французской команды Ligier – JS5. Воздухозаборник автомобиля конструкции Поля Карилло в равной степени напоминал горб верблюда и перископ подводной лодки.

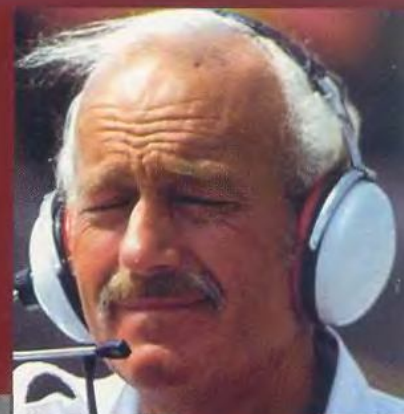
В поисках наилучших аэродинамических характеристик автомобилей дизайнеры шли даже на крайне рискованные и необычные эксперименты. Так, в 1976 г. команда Tyrrell выставила на гонки шестиколесную (!) мо-



Массивный передний спойлер – "фирменная" черта Tyrrell



Brabham BT42 с "ноздрями" в переднем спойлере



Колин Чэпмен



"Автомобиль-поднос" March



"Автомобиль-верблюд" команды Ligier

раничена 800 мм, ширина – 1100 мм для задних и 1500 мм для передних крыльев. По новым правилам антикрылья должны были иметь жесткое крепление к корпусу автомобиля, и пилот не имел права изменять угол атаки по ходу гонки. Благодаря этому решению комиссии в скором времени машины Формулы-1 вновь обрели крылья, которые уже были более или менее похожи на те, что мы видим в современной Формуле.

### "Автомобиль-клин"

Семидесятые годы – период аэродинамического расцвета Формулы-1. После эпопеи с крыльями конструкторы стали все больше задумываться над тем, как бы еще сильнее при-

Формуле-1 столь же широкое распространение, как и антикрылья. В 1971–1972 гг. большинство дизайнеров, взяв за основу аэродинамику Lotus 72, старались дополнить ее своими идеями и наработками, благодаря чему на трассах ежегодно появлялось довольно много очень интересных с аэродинамической точки зрения моделей.

Tyrrell 001-006 конструкции Дерекка Гарднера отличались огромными передними спойлерами, направлявшими воздушный поток поверх колес. Несмотря на довольно неуклюжий вид, эти автомобили принесли Джеки Стюарту два чемпионских титула за три года. Робин Херд, напротив, украсил "нос" March 711, все еще сохранявшего "полусигар-

дель Project 34. Вместо двух передних колес новый Tyrrell имел целых четыре колеса малого диаметра, которые едва выступали над верхней кромкой традиционно массивного спойлера, сводя на нет возмущение воздушных потоков в передней части машины. Уже в четвертой гонке нового Tyrrell в шведском Андерсторпе пилоты "дядяюшки Кена" сделали победный дубль, однако скандинавский триумф так и остался единственным в биографии шестиколесных машин.

### "Автомобиль-крыло"

К концу 1976 г. на фоне успехов других топ-команд и, в первую очередь, возродившейся Ferrari спортивные достижения "воз-



душных новаторов” – команды Lotus – выглядели более чем скромно. Одна победа за два года – не Бог весть какой результат. Но Колин Чэпмен не был бы Колином Чэпменом, если бы хоть на минуту опустил руки.

Казалось, после двух машин, ставших “классикой” Формулы-1, – Lotus 25 с его несущим кузовом и клиновидного Lotus 72 – создать что-то великое Чэпмену уже не удастся. Но в декабре 1976 г. сорокавосемилетний конструктор представил миру машину, затмившую всех своих “младших сестер”. В сотрудничестве с Ральфом Беллами, Мартином Огилви и Питером Райтом был создан Lotus 78, через год получивший дальнейшее развитие в модели 79. Легендарный wing car – “автомобиль-крыло”. Пройдут годы, и его назовут самым знаменитым автомобилем Формулы-1 всех времен.

еще больше ускорился, и между автомобилем и поверхностью дороги резко падало давление. Именно благодаря разности давлений воздуха над машиной и под ней, Lotus и “прилипал” к дорожному полотну. Сам Чэпмен называл это “сделать что-то из ничего”.

В 1977–1978 гг. машины Колина Чэпмена с “эффектом земли” выиграли 13 гонок, и уже к 1979 г. “автомобиль-крыло” скопировали и конструкторы остальных команд. Правда, немного раньше, в 1978 г., дизайнер Brabham Гордон Марри представил миру еще одну интересную разработку. Тот эффект, которого в Lotus достигали за счет чистой аэродинамики, Гордон получил механическим путем. Установив в задней части Brabham BT46B специальный осевой вентилятор, отсасывавший воздух из-под машины, Марри смог искусственно создать разреже-

ственной шкуре. Кроме того, эти самые неровности асфальта не позволяли эластичным “мини-юбкам” абсолютно плотно прилегать к дороге и полностью перекрывать приток воздуха под машину с боков. В результате повышение давления под автомобилем приводило к кратковременным потерям значительной части прижимного усилия, и машина становилась малоуправляемой. В ноябре 1982 г. FIA приняла решение о запрете “эффекта земли”. Новые правила включали в себя пункт об обязательном наличии на автомобиле плоского днища.

16 декабря того же года в Норфолке от сердечного приступа умер “воздушный революционер” Формулы-1 Колин Чэпмен. С его смертью гонки вступили в следующий этап развития аэродинамики: наступил период “медленной эволюции” автомобилей.



Шестиколесный Tyrrell P34



“Автомобиль-пылесос” Brabham BT46B



“Автомобиль-крыло” К. Чэпмена



Lotus впереди



Теряя “граунд-эффект” на неровностях трассы, “автомобиль-крыло” становился неуправляемым



Внешне у wing car были, в общем-то, довольно традиционный облик и компоновка. Весь секрет нового Lotus заключался в его боковых секциях, имевших специальную профилированную конструкцию, и эластичных “мини-юбках” по краям автомобиля, препятствовавших прохождению воздуха между машиной и асфальтом.

Эффект, достигавшийся посредством крыловидного профиля днища боковых понтонов (резко задранного вверх в задней части машины) в совокупности со щетками или “мини-юбками” по краям, буквально “присасывал” машину к дороге. На огромных скоростях встречный воздушный поток, проходя под профилированным днищем машины,

ние под автомобилем. Окрещенный “пылесосом” Brabham провел всего одну гонку в Швеции, разбил крылатые машины Чэпмена в “пух и прах” и... был запрещен FIA. Ехать позади “пылесоса” оказалось не только сложно, но и опасно: собирая с земли грязь и мелкие камешки, вентилятор с бешеной силой швырял их в лицо несущимся преследователям, и гонщики других команд были очень недовольны новинкой Марри.

Впрочем, прошло еще несколько лет, и вне закона оказался и граунд-эффект. Дело в том, что сильно аэродинамически нагруженная машина требовала предельно жесткой подвески, и все неровности дорожного полотна гонщик ощущал буквально на соб-

## Выше “нос”, господа!

На протяжении 80–90-х годов конструкторы постоянно экспериментировали с аэродинамикой автомобилей, подыскивая идеальные сочетания. С запретом “эффекта земли” резко возросла роль антикрыльев.

Постепенно дизайнерам удалось не только добиться значительного увеличения прижимной силы, но и снизить коэффициент лобового сопротивления машин. И все это путем постоянных, но незначительных, на первый взгляд, изменений, за которыми стояли долгие месяцы работы десятков людей.

Здесь нужно выделить три новинки, во многом определившие облик современной



формулы. В 1988 г. с подачи нового гения аэродинамики Эдриана Ньюи над головой гонщиков вновь появились воздухозаборники, необходимость которых была продиктована окончательной "реабилитацией" атмосферных двигателей. В 1991 г. Benetton обрел знаменитый "вздёрнутый носик". По сравнению со считавшимися до этого традиционными опущенными "носами" конструкция переднего обтекателя, предложенная Джоном Барнардом, обеспечивала несколько иное распределение воздушных потоков под автомобилем и немного увеличивала секции для прохода воздуха в зоне переднего антикрыла. Наконец, в начале 1997 г. Майк Гаскойн установил на боковых понтонах Tyrrell 025 два

"X-крыла" – "канделябра". Правда, жизнь последней новинки была недолгой. Получив широкое распространение в первых гонках нынешнего сезона, боковые крылья были запрещены FIA в мае этого года.

Некоторые факты говорят о том, что в ближайшие годы нас ожидает новый этап в развитии аэродинамики, переход к которому уже начался несколько лет назад. Современные компьютеры дают возможность просчитывать мельчайшие детали "аэродинамических платёв" автомобилей, благодаря чему все большее распространение получают крохотные крылышки и дефлекторы. Что принесет Формуле-1 мода на "минни" – покажет время.

*Владимир Маккавеев*



С приходом Шумахера Benetton стал "задирать нос"



Tyrrell с "канделябрами" образца 1998 г.





# Аэродинамика Venetton B198

Специалисты в области аэродинамики, как и все профессионалы, весьма щепетильно относятся к употреблению терминов, которыми они пользуются в своей работе. Прижимная сила, подвешивают они, один из самых неправильно понимаемых терминов в Формуле-1. Широко принято разделение трасс на требующие большую и маленькую прижимную силу является, в лучшем случае, заблуждением. «Все, чем мы в действительности оперируем, — говорит Джеймс Аллисон, главный аэродинамик команды Venetton, — это тип используемого заднего антикрыла и уровень аэродинамической прижимной силы, который оно создает». Возможно, вы будете удивлены, но наибольшая прижимная сила действует на автомобиль в Монце, где угол разворота заднего антикрыла практически равен нулю. Приведенная здесь схема поможет вам понять, почему с точки зрения аэродинамики за словами «большая» и «меньшая» может скрываться совсем иной смысл.

## Распределение нагрузки

Аэродинамический баланс, согласно «правилу буравчика», должен быть подобран таким образом, чтобы обеспечить наибольшую стабильность в поведении автомобиля на дороге. В оптимальных условиях это достигается равным распределением воздушной нагрузки между передним и задним антикрыльями и днищем автомобиля: по одной трети общей величины прижимной силы.

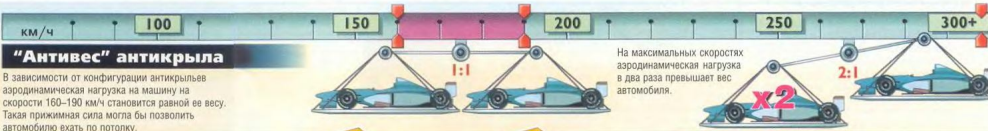
## Балансировка

Если бы можно было всегда пользоваться одинажды найденной балансировкой, все было бы достаточно просто. Но различные трассы требуют разного распределения нагрузки между передним и задним антикрылом. Это называется «коэффициент передний процент». Низкий «передний процент», например, означает перенесение части нагрузки на заднее антикрыло. Коррективы в настройку крыльев вносятся в основном посредством смены положения крепежных болтов на боковой шабле крыла. Этот механизм позволяет инженеру при необходимости оперативно менять баланс. Требуемый баланс может меняться несколько раз в день в зависимости от погоды. Каких либо правил не существует, и в большинстве случаев баланс подбирывается экспериментальным путем, который в просторечии называют «методом тыка». Удивительно, отчего гоночные инженеры ходят все время с такими серьезными лицами.

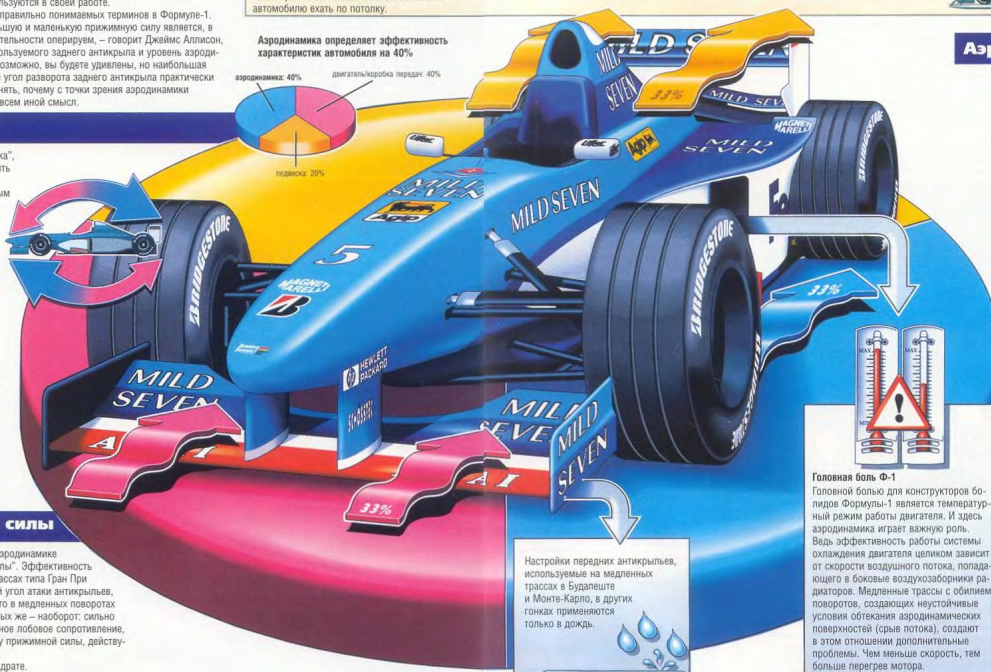
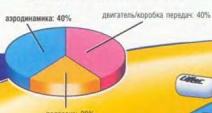
## Коэффициент прижимной силы

Под термином «высокий уровень прижимной силы» в аэродинамике понимается увеличение «коэффициента прижимной силы». Эффективность работы антикрыла определяется углом атаки. На трассах типа Гран При Венгрии или Монако устанавливается намного больший угол атаки антикрыльев, чем на скоростных автодромах. Это объясняется тем, что в медленных поворотах автомобиль должен быть предельно загружен. На прямых же — наоборот: сильно разворнутые плоскости антикрыла, имеющие повышенное лобовое сопротивление, негативно влияют на максимальную скорость. Величину прижимной силы, действующей на автомобиль, можно вычислить по формуле: сила = коэффициент прижимной силы x скорость в квадрате.

Увеличенный угол атаки антикрыла определяет повышенный коэффициент прижимного усилия, который, в свою очередь, негативно влияет на максимальную скорость автомобиля. А ведь величина прижимной силы зависит от скорости в квадрате. Таким образом, при чрезмерном увеличении угла атаки повышенное лобовое сопротивление настолько уменьшает скорость, что прижимная сила не достигает максимальной величины. Парадокс заключается в том, что при меньшем угле атаки (меньшим коэффициенте) достигается большая величина максимальной прижимной силы.



## Аэродинамика определяет эффективность характеристик автомобиля на 40%



**Головная боль Ф-1**  
Головной болью для конструкторов болидов Формулы-1 является температурный режим работы двигателя. И здесь аэродинамика играет важную роль. Ведь эффективность работы системы охлаждения двигателя целиком зависит от скорости воздушного потока, попадающего в боковые воздухозаборники радиатора. Медленные трассы с обильными поворотами, создающих неустойчивые условия обтекания аэродинамических поверхностей (срыв потока), создают в этом отношении дополнительные проблемы. Чем меньше скорость, тем больше перегрев мотора.

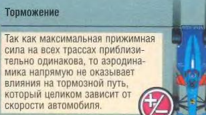
Настройки передних антикрыльев, используемые на медленных трассах в Будапеште и Монте-Карло, в других гонках применяются только в дождь.

## Аэродинамическая нагрузка

Для того, чтобы максимально использовать аэродинамический потенциал автомобиля, важно не только уметь создать и контролировать прижимную силу, но и точно знать, каким образом она влияет на автомобиль.



**Управляемость**  
При увеличении аэродинамической нагрузки улучшается сцепление с трассой. И, несмотря на «утяжеление» автомобиля, управлять им становится легче.



**Торможение**  
Так как максимальная прижимная сила на всех трассах приблизительно одинакова, то аэродинамика напрямую не оказывает влияния на тормозной путь, который целиком зависит от скорости автомобиля.



## Быть может, аэродинамика нас «надувают»?

Если аэродинамическая труба вам не по карману, есть более простой и дешевый способ проверить изложенные здесь принципы. В следующий раз, когда вы будете «с ветром» ехать в автомобиле, опустите стекло и подставьте ладонь воздушному потоку. Сначала поставьте ее горизонтально. Затем медленно поверните. С увеличением угла вы будете чувствовать, что вашу руку сначала тянет вниз, а затем вниз и назад до тех пор, пока ладонь не встанет перпендикулярно потоку. В этом положении вся ваша «аэродинамика» сведется к лобовому сопротивлению.



Graphic © Russell Lewis





Шестнадцать раз в году болиды Формулы-1 предстают перед глазами болельщиков на стартовой решетке. Десятки тысяч зрителей на трибунах и миллионы людей у телевизоров видят парадную сторону Гран При, в то время как истинная работа огромной машины Формулы-1 остается скрытой от глаз посторонних. Несколько сотен инженеров и механиков трудятся не покладая рук. Ведь кроме «научной деятельности», связанной с разработкой, изготовлением и доводкой машины, есть еще «черновая» работа по поддержанию машины в «боевостоянии» состоянии. И если кто-то думает, что во время гоночного уик-энда механики только там и занимаются, что меняют колеса да спускают без дела по боксам, то он ошибается. Автомобиль Формулы-1 состоит из сотен сложных узлов и деталей, правильное обслуживание которых – вопрос жизни и смерти в буквальном смысле этого слова. Одни детали служат в течение всего сезона, другие – заменяются после нескольких часов работы. Тим-менеджер Venetton Джон Виллеттделлет приоткрывает некоторые секреты обслуживания автомобиля Ф-1

**Подвеска**  
Существует около пятидесяти различных конфигураций этого узла. Срок службы различных деталей неодинаков. Пружины могут служить весь сезон. Демпферы подвергаются осмотру после каждой гонки. Элементы подвески исследуются ультразвуком для выявления повреждений и усталостных трещин. Треугольные рычаги подвески в среднем служат 2000–3000 км или примерно три Гран При.  
Время: 3 дня  
Цена: рычага – \$1200, амортизаторы – \$1200

**Рулевое колесо**  
Давно прошли те времена, когда рулевое колесо служило только для управления автомобилем. Сегодня оно представляет собой один из самых сложных электромеханических узлов, на котором собрано управление большинством систем болота Ф-1. Электронные компоненты рулевого колеса заменяются после каждых 1000–4000 км, в то время как механические детали могут прослужить половину сезона.  
Время: 2 дня (чтобы собрать «с нуля»)   
Цена: \$80000

**Система телеметрии**  
Данные телеметрии, описывающие работу практически всех узлов машины, после каждой серии заездов внимательно анализируются техническим директором и гоночными инженерами обоих гонщиков и их помощниками. При необходимости данные телеметрии параллельно передаются в штаб-квартиру команды для более детального анализа специальной группой инженеров. Постоянный анализ данных идет даже тогда, когда команда спит где-нибудь на другом краю света.

**Двигатель**  
На каждый этап Гран При моторостроители поставляют командам 10 и более двигателей, но, как правило, лишь 2–3 из них используются во время гоночного уик-энда. После гонок все двигатели возвращаются на завод, где перебираются и при необходимости модернизируются.  
Время: 1 неделя – 150 чел.-ч  
Цена: \$200000

**Трансмиссия**  
Переборка коробки передач – один из наиболее трудоемких процессов. Весь сезон служит лишь корпус. Подшипники и шестерни меняются каждую гонку, в то время как дифференциал и главный вал заменяются после двух-трех Гран При. По окончании каждого этапа коробка передач размонтируется, чистится и исследуется ультразвуком. Масло меняется после каждой сессии заездов.  
Время: 3 дня  
Цена: коробка передач – \$120000

**Сцепление**  
Как правило, способно выдержать только один-два «боевых» старта. Подлежит замене после каждой гонки.

**Ресурс\***  
I замена после каждой гонки  
R переборка после каждой гонки  
S служит весь сезон  
\* при нормальных условиях эксплуатации

**Тормоза**  
Диски и колодки заменяются после каждой гонки. С 1998 г. толщина дисков ограничена 28 мм.  
Время: 4 ч  
Цена: диск – \$1000; колодки – \$175

**Датчики телеметрии**  
Датчики в ступице колеса служат всего 500 км. В остальных узлах машины они выдерживают до 3000 км.  
Время: 1–2 мин  
Цена: \$100000 (общая цена всей системы телеметрии автомобиля)

**Внешний вид**  
Есть работа, которая никогда не прекращается в многоцветном мире Формулы-1. Здесь на всем наводит лоск. Все должно блеснуть от болта до трейнера, которые их перевозят. После каждого заезда автомобиль «раздавят», перекрасивают и меняют на нем рекламные наклейки. Этот процесс имеет свои издержки, и некоторые части корпуса заменяются после двух-трех гонок.  
Время: 5 ч (только на замену наклеек)

**Радиаторы**  
Заменяются каждую вторую гонку (1500 км).

**Гоночный комбинезон**  
В среднем по ходу сезона каждый гонщик использует двенадцать комплектов гоночной одежды и шесть шлемов.

**Топливная система**  
Все компоненты перебираются после каждой гонки. Кошачьи фильтры и прокладки заменяются как на болоте, так и на заводской машине.

**Бортовой компьютер**  
Главный процессор заменяется после каждой гонки, остальные системы обслуживаются по мере необходимости. Время: 4–5 дней

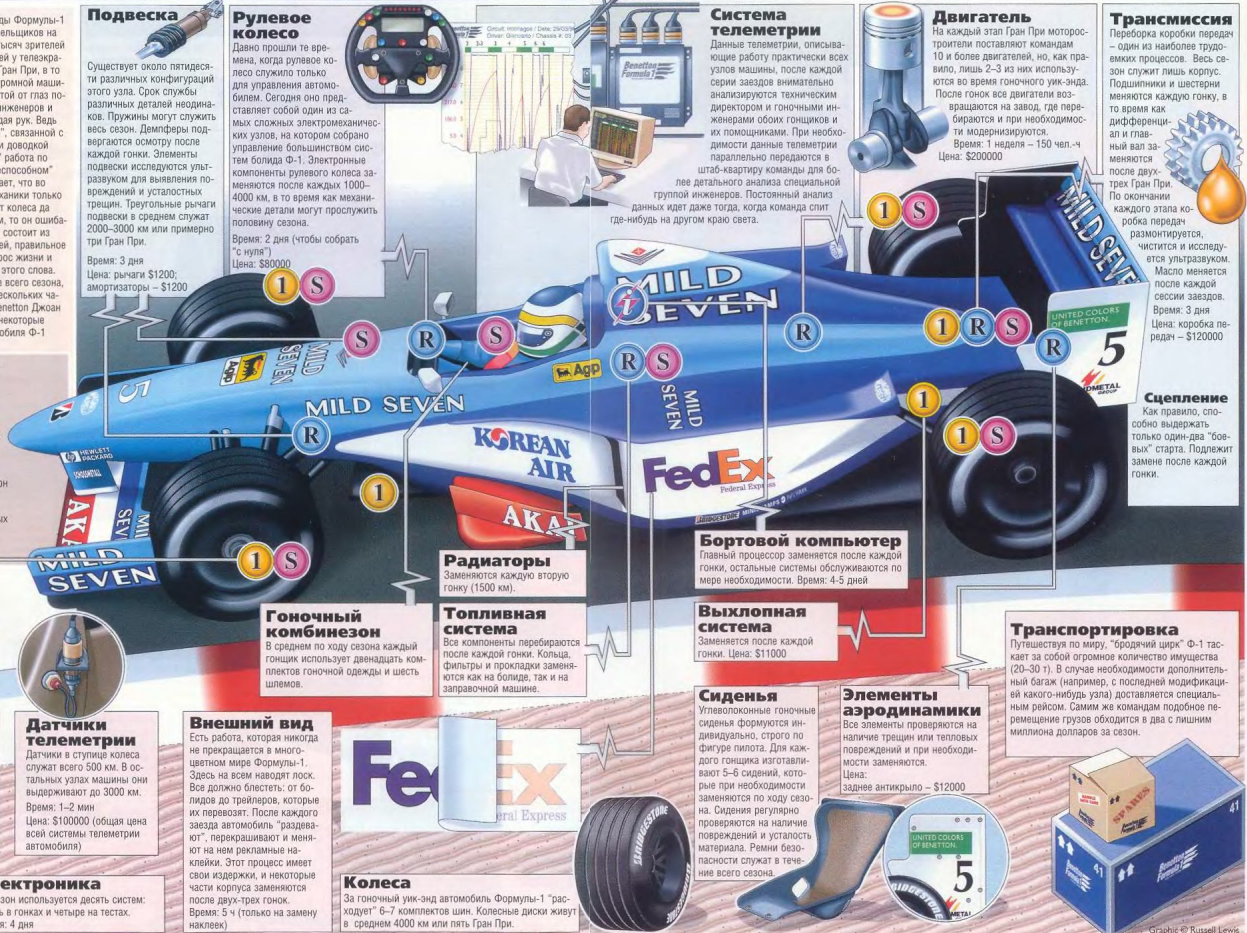
**Выхлопная система**  
Заменяется после каждой гонки. Цена: \$11000

**Сиденья**  
Угловатые гоночные сиденья формируются индивидуально, строго по фигуре пилота. Для каждого гонщика изготавливают 5–6 сидений, которые при необходимости заменяются по ходу сезона. Сиденья регулярно проверяются на наличие повреждений и усталости материала. Ремни безопасности служат в течение всего сезона.

**Элементы аэродинамики**  
Все элементы проверяются на наличие трещин или тепловых повреждений и при необходимости заменяются.  
Цена: заднее антикрыло – \$12000

**Транспортировка**  
Путешествуя по миру, «бродячий цирк» Ф-1 таскает за собой огромное количество имущества (20–30 т). В случае необходимости дополнительный багаж (например, с последней модификацией какого-нибудь узла) доставляется специальным рейсом. Самим же командам подобное перемещение грузов обходится в два с лишним миллиона долларов за сезон.

**Колеса**  
За гоночный уик-энд автомобиль Формулы-1 «расходует» 6–7 комплектов шин. Колесные диски живут в среднем 4000 км или пять Гран При.

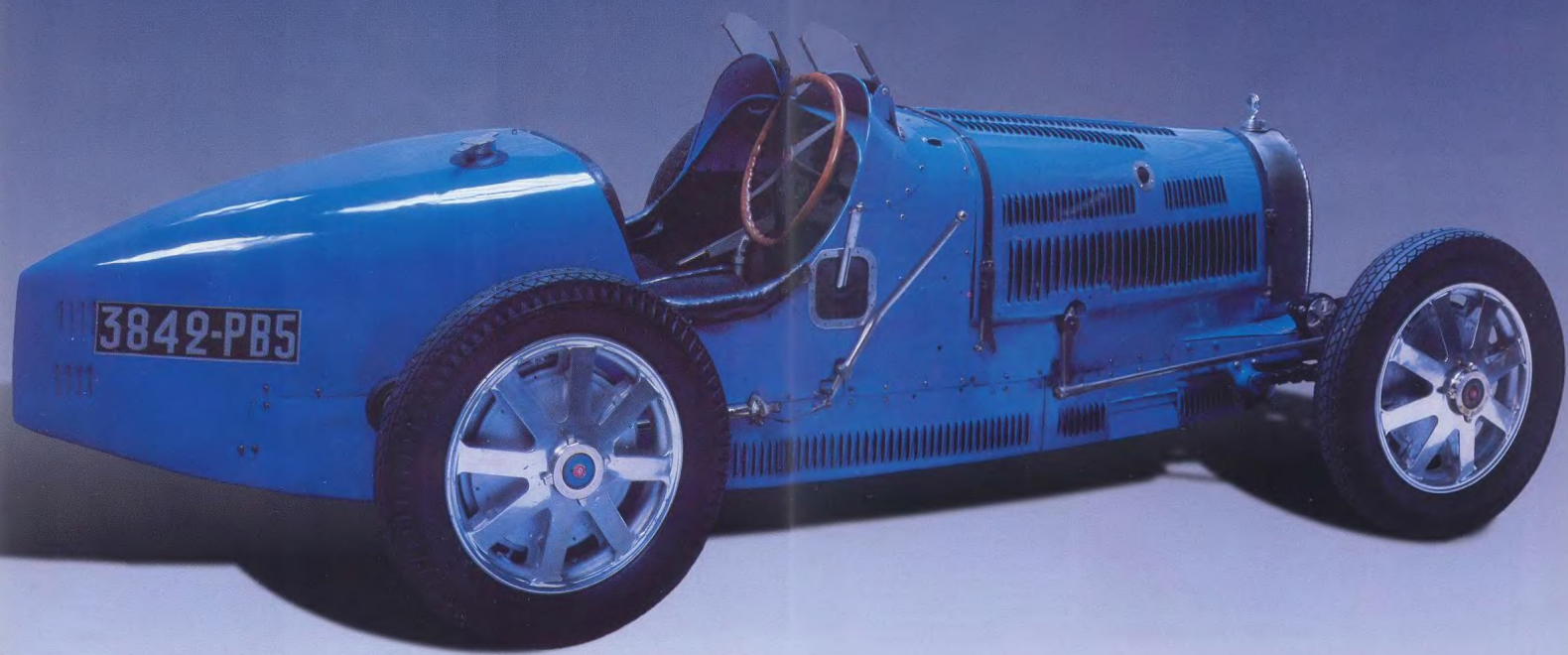


Виллеттон В 198-. За кулисами «бродячего цирка» Ф-1





В ПОИСКАХ  
**ФОРМУЛЫ**







Кому, где и когда впервые пришла в голову мысль устроить соревнование автомобилей на скорость, установить, наверное, невозможно. Известно, что первой официальной автомобильной гонкой было состязание Париж-Руан в 1894 г. В этот "доисторический" период соревнования устраивались на длинных дистанциях между городами, а машины, участвовавшие в гонках, практически ничем не отличались от обычных (если, конечно, автомобиль XIX века можно назвать обычным).

Начало "нашей эры" можно датировать уже более точно. Новая история автомобильного спорта началась в 1906 г., когда в окрестностях Ле Мана состоялась первая гонка, носившая титул Гран При (Большой Приз). Организована она была Автомо-

бильным клубом Франции (АКФ). До первой мировой войны АКФ продолжал оставаться законодателем мод в мировом автоспорте, хотя увлечение автотонками перестало быть привилегией французов. После войны разрослись, как грибы, по всей Европе национальные автоклубы объединились в международную Федерацию призерских автомобильных клубов (ИАКР), которая и взяла в свои руки заботу о трудном "детстве" автомобильного спорта.

В 20-е годы большинство ведущих европейских держав обзавелись собственным Гран При. В 1921 г. был проведен первый Гран При Италии, затем возникли Гран При Испании (1923), Бельгии (1925), Германии (1926), Англии (1926), Монако (1929). Довольно быстро гонки на Большой Приз обрели статус самых престижных автомобильных состязаний и ту форму, которая в общих чертах сохранилась и до наших дней – форму соревнований специально подготовленных гоночных автомобилей на кольцевой трассе.

Правила соревнований и технические требования к автомобилям, которые разрабатывала международная спортивная комиссия ИАКР (CSI), периодически изменялись, отражая как прогресс автомобилестроения, так и экономические спады и подъемы. В 1922–1925 гг. объем двигателя машин класса Гран При был ограничен двумя литрами, в 1926–1927 гг. максимальный рабочий объем был снижен до 1,5 л, а в конце 20-х – начале 30-х годов, в годы великой депрессии, была введена свободная формула – попросту говоря, к старту допускался любой гоночный автомобиль нежелезя на его технические характеристики.

После первой мировой войны Большой Приз АКФ возродился лишь в 1921 г. Гонка прошла на ставшей впоследствии знаменитой благодаря 24-часовой состязания спортивной машин трассе в Ле Мана. Правила гонки допускали на старт машин с



Первый автомобильный Гран При прошел в 1906 г.



Нордборнгринг вскоре после открытия 1927 г.



Кампари за рулем Alfa Romeo P2, 1925 г.



Луи Дьяво со своим детищем - Delage 2LCV, 1926 г.

объемом двигателя до 3 л, что позволяло участвовать в гонке не только европейским гонщикам, но и американцам на автомобилях, подготовленных на Инди-500. Один из них – Джинни Мерфи на бело-голубом Duesenberg – первым пересек линию финиша, опередив ближайшего преследователя, Ральфа де Пальму на французской машине Valoit, на 15 мин.

В 1922 г. объем двигателя машин класса Гран При был снижен до 2 л. На старт Большого Приза АКФ в Страсбурге вышли команды шести заводов – французские Ballot, Bugatti и Rolland Pilain, английские Sunbeam и Aston-Martin и итальянский FIAT. Три машины FIAT с самого старта

улучшили от соперников, но до финиша 800-километровой дистанции сумел добраться лишь один из них – ветеран Феличе Наззаро (он победил в Гран При АКФ еще в 1907 г.) первым увидев кассетный флаг.

Гонки Гран При 20-х годов имели еще много общего с их прародителями – дорожными заездами между городами. Первые гоночные машины были 2-х местными – второе место предназначалось для механика (ведь на длинной дистанции, доходившей до 1000 км, могло случиться всевозможное). Лишь в 1925 г. брать с собой механика было запрещено, хотя второе сиденье в машине еще некоторое время было обязательным. Большая часть гонок Гран При проводилась на временных трассах, представлявших собой участки дорог общего пользования, со всеми прелестями обычных шоссе – кюветами, на-



Старт Гран При Испании в Сан-Себастьяне, 1930 г.



Первая гонка в Монте-Карло в 1929 г.

спыями, придорожными столбами. Такими были трасса в Спа, Нордборнгринге, Брюн, Ласкарте, Ле Мана. Хотя первый специальный автодром в Европе – Бруклендс – был построен еще в 1907 г., строительство трасс, предназначенных исключительно для автогонок, продолжилось лишь в 20-е годы. В 1922 г. были открыты трек в Монце близ Милана и ныне несуществующая трасса в испанском местечке Ситтес, в 1924 – автодром в Монлиери под Парижем, в 1931 – трек в Лонгитоне. Первая гонка на только что построенном треке в Монце состоялась 3 сентября 1922 г.: новая трасса принимала второй Гран При Италии. Наззаро на этот раз был на финише вторым, уступив своему товарищу по команде Пьетро Бордино.

В 1923 г. FIAT подготовила к гонкам новую модель – 805 с компрессорным двигателем. Инженеры туринского завода использовали опыт строительства авиационных моторов для истребителей первой мировой войны. Мотор нового FIAT был на 10–20 л.с. мощнее двигателя основных конкурентов – Sunbeam и Bugatti. Однако, дорожные трассы того времени были далеки от "вызванности" современных автодромов, и на Гран При АКФ компрессоры

НОВОСТИ ПРОШЛОГО

**50 лет назад** на бывшей базе королевских ВВС в Сильверстоуне, что в 30 милях к северо-востоку от Оксфорда, был разгран первый после Второй мировой войны Гран При на территории Великобритании. Это событие связано с открытием одного из самых знаменитых впоследствии автодромов мира. Через полтора года Сильверстоуну суждено было стать колыбелью Формулы-1: в мае 1950-го новому гоночному кольцу выпала честь принять первую гонку первого чемпионата мира. С тех пор в Сильверстоуне уже 32 раза проводились этапы мировых первенств. Ну а ту, самую первую, гонку 2 октября 1948 г. выиграл Луджидо Виллорези на Maserati, лучший же британский гонщик – Боб Жерар на ERA – был лишь третьим, проиграв победителю более двух минут.



**40 лет назад** в Касабланке прошел первый и единственный Большой Приз Марокко, входивший в зачет чемпионата мира. Увы, но эта гонка навевает массу грустных воспоминаний. В разных смыслах она стала последней для многих великих личностей 50-х. 19 октября 1958 г. Тони Вандервал отразил последнюю победу своей великой команды Chaparral в гонках чемпионата мира. Гран При, выигранный Стирлингом Моссом, принес Тони Кубок Конструкторов, но особой радости не доставил: один из его гощиков – 28-летний Стюарт Льюис-Эванс попал в аварию и через шесть дней скончался в госпитале от рака.

Второе место в Марокко позволило Майку Хоторну на Ferrari стать чемпионом мира. То была его последняя гонка. Майк хотел оставить спорт и расширить свой бизнес, но его планам не суждено было сбыться: дождливый январским утром 1959 г. Хоторн погиб в дорожной аварии, потеряв контроль над своим Jaguar.

**30 лет назад** на Гран При США в Уоткинс Глене американский "высочка" Марио Андретти совершил настоящую сенсацию. 6 октября 1968 г. Марио стал первым гощиком со временем Джузеппе Фаринья, сумевшим занять призовое место в дебютной гонке. Правда, формально это был уже второй Гран При для Андретти – его фамилия значилась в протоколе Большого Приза Италии в Монце. Однако на своей исторической родине Марио не стартовал, поскольку участвовал в 24-часовой гонке в Штатах.



100 тысяч зрителей на первой гонке в Монце в 1922 г.



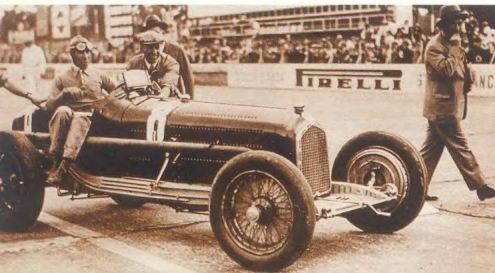
Инцидент со смертельным исходом. Монца, 1923 г.



Альберт Диво за рулем Delage в Спа, 1925 г.







Тацио Нуволари после победы в Гран При Италии, 1932 г.

являлись новые гонки – Гран При Германии, Англии, Европы, а пилоту стартового поля оживили новые марки машин – Talbot, Maserati, Halford, вернулись на гоночные трассы, правда ненадолго. FIAT, Бьелли, впрочем, и издержки. Например, лучшая машина двух последних сезонов (1924–1925 гг.) – Alfa Romeo P2 – оказалась со своим 2-литровым двигателем «вне закона».

1,5-литровая «формула» Гран При просуществовала два года, которые прошли под знаком французских машин и гонщиков. В 1926 г. вне конкуренции были Bugatti T39A, чей компрессионный двигатель развивал мощность в 120 л.с. Гонщики команды Этторе Вугатти (Жюль Ю, Мео Костагинни и Жан Шаравель, выступавший под псевдонимом «Сабина»), взяли четыре Больших Приза из пяти. В следующем сезоне на первые роли вышла другая французская команда – Delage. Робер Бенуа, будущий герой французского спортивного кино, погибший в Буэнос-Айресе, перенесшем за рулем 170-сильного Delage 1588 в Гран При АКФ Испании, Италии и Англии. Остальные призовые места чаще всего тоже доставались его товарищам по команде – Эдмону Бурае, Альберу Диво и Андре Морезо. На этом, к сожалению, спортивная биография заводца Delage и закончилась. Луи Делая в силу финансовых трудностей свернула гоночную программу фирмы, а оставшиеся машины, попавшие в руки частных гонщиков, продолжали гоняться в самых различных соревнованиях вплоть до конца 40-х годов.

Охватившая Европу великая депрессия заставила организаторов гонок свести технические ограничения к минимуму. В 1928–1930 гг. требования касались лишь минимального веса машины и состава топливной смеси, а в 1931–1933 гг. вообще не никаких ограничений – действовала formule libre – свободная формула. Уход из гонок Delage фактически не оставил конкурентов Вугатти. В 1928–1930 гг. гонщики Этторе Вугатти выиграли почти все Большие Призы.



Bugatti 54 готовится к старту, 1929 г.



Maserati 8CM, 1929 г.



Луиджи Фажоли говорит с журналистами после последнего круга гонки в Монце, 1933 г.

На смену поколению начала 20-х – Наззаро, Аскарни, Бенуа – приходило новое поколение – Луи Широн, Акилле Варци, Тацио Нуволари, Луиджи Фажоли, Филипп Этанселен. Многим из них предстоит играть ведущие роли в гонках 40-х – начала 50-х годов. Самым ярким представителем этого поколения был, пожалуй, монтегас Луи Широн. Его блистательная гоночная карьера длилась без малого 30 лет – свой первый Большой Приз он завоевал в Сан-Себастьяне в 1928 г., а в последний раз принял участие в Гран При в 1956 г. на улицах родного Монте-Карло, до последней гонки сохранив оптимистичный и эlegantный стиль вождения.

Введение свободной формулы оживило конструкторскую мысль и открыло доступ на трассы самым быстрым и мощным машинам тех лет. Так, в 1931 г. на европейских трассах Гран При блистала Bugatti T51, чей 190-сильный мотор мог разогнать ее до 230 км/ч. За рулем этой машины Луи Широн выиграл Гран При Монако, Чехии и Франции (вместе с Варци), а англичанин Уильям Гровер, выступавший под псевдонимом «Уильям Уильямс» (низкого отношения к французскому, а итальянца Кабрето Канелли первенствовали в Сиз. Formule Libre

позволила выйти на старт гонки Гран При и дорожным «монстром», вроде спортивного Mercedes SSKL мощностью в 300 л.с., на котором Руди Караччиоло выиграл гонку на Большой Приз Пермании 1931 г.

В 1932–1933 гг. у Вугатти появились достойные соперники в лице Alfa Romeo P3 и Maserati 8CM. Особый успех выпал на долю Alfa Romeo P3 – первого гоночного автомобиля, созданного знаменитым Витторио Яно. В 1932 г. альфе болиды Яно выигрвали четыре Гран При из пяти, а год спустя Широн принес Alfa Romeo к победе в Чехии и Италии, а Фажоли финишировал первым на Гран При Италии в Монце.

К концу 1933 г. стало ясно, что автомобильная промышленность в Европе оправилась от последствий великой депрессии. Ведущие итальянские, французские и немецкие заводы готовы были вкладывать деньги в гонки и строить мощные и быстрые машины, организаторы гонок были способны привлечь большое число участников, а зрители готовы были платить за билеты и заполнять трибуны. А значит, снова требовалось навести порядок в праных гонках. Польски формулы продолжались.

Вадим Степанов

В 1924 г. на авансцене гонок Гран При впервые появилась команда завода Alfa Romeo. Фаворитами Большого Приза АКФ считались FIAT и Sunbeam. Действительно, большую часть гонки лидировали Сигрейв и Инесс на Sunbeam и Бордино на FIAT. Однако сходы из-за различных поломок открыли дорогу в победе Джузеппе Кампини на Alfa Romeo P2 – команда из Милана выиграла свою первую же гонку. Еще больший триумф ждал Alfa Romeo на Гран При Италии в Монце – гонщики этой команды заняли четыре первых места. Победил же Антонио Аскарни – отец чемпиона мира 1952–1953 гг. Альберто Аскарни.



Южная петля трассы Авус

Через год AIACR учредила первый официальный чемпионат мира. Чемпион определялся только среди заводов, и состязание это, по большому счету, было пустой формальностью – победа в отдельной гонке считалась куда выше, чем титул чемпиона мира. Чемпионат просуществовал три года. Первый, который включал Гран При Бельгии, Франции и Италии и 500-мильную гонку в Индианаполисе, прошел в остром соперничестве Alfa Romeo и Delage. Итальянцы, завоевавшие чемпионский титул, первенствовали в Бельгии (Аскарни) и Италии (Гастон Бриалле-Пери), а французам – у себя дома (Робер Бенуа/Альбер Диво) в Гран При Сан-Себастьяна (Диво/Андре Морезо).

Между тем, интерес автозаводов к гонкам в середине 20-х годов заметно упал (прекратили участие в гонках бывшие лидеры – FIAT и Sunbeam) – в Европе назревал экономический кризис. Спортивным законодателям пришлось вводить новые, менее жесткие требования – максимальный объем двигателя был снижен до 1,5 л, а минимальный вес машины – до 600 кг. Рецепт сиял техническим лимитом с тех пор стал универсальным – каждый раз, когда нужно было оживить автогоночную жизнь AIACR, а позднее FIA, шли по этому пути, и всякий раз рецепт оказывался действенным. Вот и на этот раз в международном календаре по-



Maserati 90M образца 1933 г.

НОВОСТИ ПРОШЛОГО

20 лет назад вся Канада праздновала первый успех своего соотечественника в Формуле-1. 8 октября 1978 г. Жиль Вильнев выиграл гонку на новой трассе в Миллриале, впервые принявшей Гран При чемпиона мира. Увы, но тот Гран При Канады стал последним для команды экс-чемпиона мира Джона Сэртиса. За девять лет участия в мировых первенствах гонщикам Surtees удалось завоевать лишь 54 очка.



10 лет назад в Японии состоялась гонка, которая вряд ли когда-нибудь будет забыта поклонниками Формулы-1. 30 октября 1988 г. Айртон Сенна одержал одну из самых красивых побед в своей жизни, принесшую ему первый из трех титулов чемпиона мира. После великолепной квалификации и очередной 12-й в сезоне, полу-позиции гонка началась для Сенны просто удручающе: вместе с зеленым сигналом светофора мотор его McLaren захлебнулся. «Я уже думал, что все потеряно, когда двигатель заработал снова», – признался после гонки Айртон. Ему удалось таки отстоять, но в первом повороте бразилец вошел лишь 14-м (!). У многих в такой ситуации опуститься бы руки, но только не у него. Впереди маячил чемпионский титул. Сенна безумно хотел быть чемпионом мира, и через полчаса он стал им, одержав восьмую победу в сезоне.



Вадим Степанов







ОДИН НА ОДИН С Ф•1





Вероятно, ему просто не повезло. Четыре раза британец был всего лишь в шаге от титула, но, трижды оступившись, Найджел снискал себе славу "великого неудачника Формулы-1", Стирлинга Мосса 80-х годов. Как бы то ни было, но человек, чьи действия шесть раз за семь лет решали судьбу чемпионского титула, четырежды сам оспаривавший корону, достоин уважения. Достоин того, чтобы его имя было вписано в историю Формулы-1 золотыми буквами.

8 августа нынешнего года "британскому льву" исполнилось 45 лет. Мы не станем освещать всю его карьеру, а остановимся лишь на шести гонках в жизни Найджела, гонках в той или иной мере предопределивших судьбу шести титулов чемпиона мира.

## Почти чемпион...

**Гран При Австралии, Аделаида, 26 октября 1986 г.**

Это был один из его лучших сезонов, после долгих лет томительного ожидания и обидных поражений Найджел вступил, наконец, в борьбу за титул. Более того, одержав пять побед в 15 первых гонках, Мэнселл уже практически обеспечил себе победу в чемпионате. На последнем этапе в Австралии он мог спокойно приехать третьим и независимо от результатов Пике и Проста (так же сохранявших шансы на титул) стать чемпионом мира. После того, как в субботу Найджел выиграл квалификацию, уже мало кто сомневался в его конечном триумфе.

"Когда перед гонкой в Аделаиде мы с Розанной (женой – прим. авт.) просчитывали возможные варианты, я был практически уверен в успехе, – признается Мэнселл. – Я находился на пороге моего первого чемпионского титула... Даже теперь мне не верится, что тогда, в 86-м я упустил его."

Найджела вполне можно понять, ведь начиналось все ох как хорошо. Может быть, даже слишком хорошо, чтобы так же и закончиться. Используя преимущество первой позиции, Мэнселл легко выигрывает старт и устремляется вперед. Правда, потом, занервничав, допускает несколько ошибок подряд, и к концу первого круга он – уже только четвертый. Взяв себя в руки, Найдж обгоняет Сенну и выходит на третью – чемпионскую позицию. Через несколько кругов Мэнселл, правда, пропускает вперед Проста, но очень скоро Ален заезжает менять покрышки, и англичанин – вновь третий. Однако резина его Williams все больше изнашивается и уже плохо держит дорогу. Найджел хочет захватить в боксы сменить шины. И тут команда допускает роковую ошибку. Гоночный инженер Мэнселла Дэвид Броун советуется с техниками из Goodyear, и шинники, обследовав резину только что сошедшего Бутсена, уверяют, что Найджел дотянет до финиша. Запросив по радио Пике, команда решает оставить оба Williams на трассе.

Еще несколько минут – и на 63-м круге на McLaren лидирующего Кеке Росберга взрывается покрышка, и финн сходит с дистанции. "Я видел, как машина Кеке остановилась у отбойника, – убивался потом Найджел, – если бы я только знал, что именно с ним произошло, я тут же заехал бы менять резину, независимо от того, хочет этого команда или нет. Я шел третьим и опережал Юханссона, который был четвертым, больше чем на минуту. Даже если бы пит-стоп получился очень медленным, я сохранил бы свою позицию, но команда сказала "нет"..."

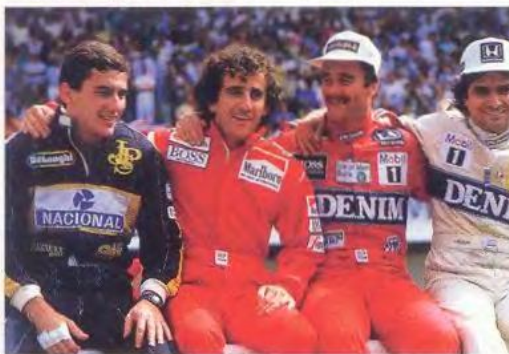
На следующем круге левое заднее колесо на машине Мэнселла разлетается в клочья, унося уже завоеванный было титул. Правда, в тот момент Найдж не думал о титуле, он просто испугался, ведь покрышка рванула на скорости за 300 км/ч. Тогда он был счастлив, что остался невредим, горечь поражения пришла позже.

Чемпионом стал Прост.

**Гран При Японии, Сузука, 30 октября 1987 г.**

За два этапа до финиша чемпионата Биг Найдж пробороться с ним за титул.

**Их было четверо. Четыре мушкетера XX века, четыре человека, сумевших превратить период конца 80-х – начала 90-х годов в "золотую эру Формулы-1". Сенна, Прост, Пике и Мэнселл. Именно благодаря их многолетнему противостоянию "королевские автогонки" стали настолько популярными во всем мире. Двое из этой четверки – трехкратные чемпионы мира, один – четырехкратный, и только Мэнселл, со своим единственным титулом, как-то не очень вписывается в концепцию "поколения великих". Однако, возможно, беда Найджела заключалась именно в этом. Слишком много "великих" гонялись вместе, слишком тесно им было на вершине, кто-то непременно должен был оказаться крайним. Крайним стал Мэнселл.**



печально закончился его второй "поход" за титулом, который на этот раз уплыл к Пике.

## Командная тактика...

**Гран При Португалии.**

**Эшторил, 24 сентября 1989 г.**

Весь сезон Найджел, выступавший уже за Ferrari, наблюдал за соперничеством Сенны и Проста за чемпионство. Техническое отставание Scuderia от McLaren лишь эпизодически позволяло ему вмешиваться в борьбу за победу. Одним из таких эпизодов и стал Гран При Португалии, завершившийся в итоге скандалом. На 39-м круге гонки Мэнселл заехал на пит-стоп, но проскочил мимо боксов и вернулся на них задним ходом. Через несколько кругов маршалы вывесили ему черный флаг – движение по пит-лейн разрешено только в одном направлении. Однако британец флаг проигнорировал. "Я был слишком увлечен

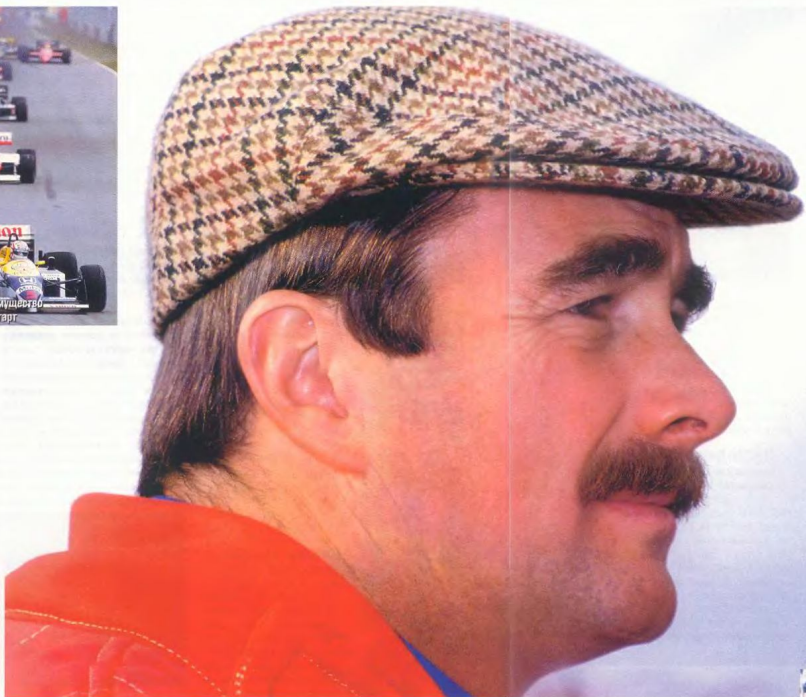




Гран При Австралии 1986 г. Используя преимущество первой позиции, Манселл легко выигрывает старт

борьбы с Сенной и не заметил черного флага», — казался Мансела после финиша. Как бы то ни было, но в начале 49-го круга, сразу после стартовой прямой, Найджел попытался обогнать Сенну и вытолкнул того с трассы.

Все бы ничего, но два факта наводят нас на некоторые размышления. Во-первых, победу в гонке в итоге одержал товарищ Мансела по Ferrari Феррари Бергер, а во-вторых... Во-вторых, в тот момент было уже известно, что в 1990-м партнером Найджла будет Прост, а Scuderia ох как хотела получить в команду действующего чемпиона мира. По сути, это столкновение предопределило судьбу титула в пользу Алены и спровоцировало знаменитую аварию на Сузуке между Сенной и Простом. Ведь выиграв бразилец гонку в Португалии, и между ним и французом перед Сузукой было бы не 16, а лишь 5 очков разницы в чемпионате, и расчетливый Прост вряд ли решился бы на столкновение. Впрочем, ровно через год Манселл с лихвой отдаст свой долг бразильцу.



В 1987 г. Манселл проиграл гонку своему товарищу по Williams Нельсону Пике

**Расплата**

Гран При Португалии, Затория, 27 сентября 1991 г.

В какой-то мере это символично, что именно португальская гонка предопределила поражение Найджела в чемпионате мира 1991 г. Два года до этого ни Сенна, ни Прост не были виноваты в португальских неудачах, они не совершили ошибок, за них обвинялся Манселл. В 1991-м Найджел надевал чужу ошибку: в Интерлагосе, Имоле, Монреале, но только не в Затории. Теперь за него обвинил механики Williams. «Это был обычный пит-стоп», — вспоминает Манселл, — получив сигнал «to go», я отпустил сцепление и рванул вперед. Меня охватила ужас, когда я увидел, как мое правое заднее колесо отделилось от машины и покатило по пит-лейн. Бабка не была прикручена, и все... конец всем моим чемпионским надеждам.» Это действительно был конец. Механики дотлали «искалеченную» машину, на руках приподняли ее и привинтили-таки злосчастное колесо, но поздно, обслуживание было произведено вне боксов. Найджел выскочил обратно на трассу 17-м,



Dream Team 1987: Нельсон Пике и Найджел Манселл. Вместе на подиуме

Гран При Португалии, Затория, 23 сентября 1990 г.

Найджел вновь набладал за борьбой за титул со стороны, с той только разницей, что теперь «корону» оспаривал его партнер по команде. Эта гонка была почти так же важна для Проста, как и прошлогодний Гран При Португалии — для Сенны. Квалификацию Scuderia откатала просто блестяще, и впервые в сезоне обе Ferrari стояли на первой линии, но на старте Манселл допустил роковую ошибку. «К сожалению тогда я совершил один из худших стартов за всю мою карьеру», — вспоминает Найджел. — Колеса провернулись, и меня снесло направо, где был Прост.»

В итоге британец чуть было не впечатал Алена в бетонный отбойник, отделивший стартовую прямую от боксов, пропустив вперед двух пилотов McLaren. И если Манселл потом все-таки сумел опередить красно-белых и выиграть гонку, то Прост финишировал лишь третьим, уступив Сенне.

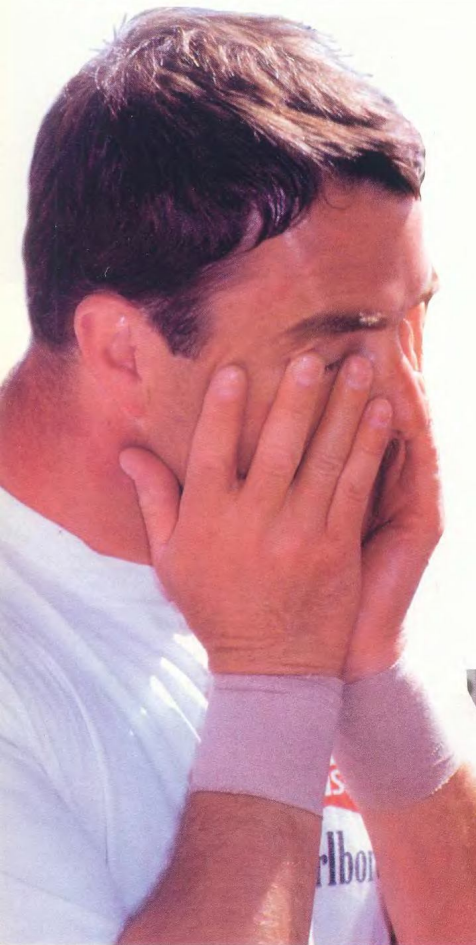
Так Манселл спровоцировал вторую японскую аварию бразильца и француза. Именно те несколько очков, откошенные Сенной у Проста в Португалии, и позволили Айртону через месяц с легким сердцем совершить «таран века» в первом повороте на Сузуке и стать двукратным чемпионом мира. Это столкновение изменило все представления об этике гощика.



Гран При Португалии 1989 г. Манселл (№27) и Сенна за миг до аварии







Большой Приз 1989 г. для Манселлы и Сенны закончился на гравийной полосе безопасности

и умудрится подняться уже на шестое место, когда увидел перед собой черный флаг. Наверное, уныние, в которое привел Манселла черный флаг, было сродни унынию испанских конкистадоров при виде "вессего Роджера" на мачте встречного корабля.

**Последний шанс**  
**Гран-при Венгрии,**  
**Хунгароинг, 16 августа 1992 г.**  
 Уже в Будапеште, за пять гонок до окончания чемпионата, Найджел мог обеспечить себе титул. Скорее всего, это был его последний шанс стать чемпионом. Ходили слухи о том, что в следующем году Франк Уильямс уйдет за руль одной из своих машин Алена Проста, а перспектива вновь стать вторым номером у француза, совсем не прельщала Манселлу и даже нервировала его. "Ложась спать в субботу перед гонкой в Будапеште, я старался за-



тавить себя не думать ни о будущем контракте, ни о возможном сотрудничестве с Простом, - говорит Манселла. - Главное - стать завтра чемпионом мира."

Если учесть огромную промасть, пролегающую в то время между Williams и конкурентами, задача, которая стояла перед Найджелом, казалась не такой уж сложной. Он уже выиграл столько гонок в этом году... Но если вспомнить историю взаимоотношений Манселлы с капризной фортуной, то все казалось далеко не так однозначно. Тем более, что события, предшествовавшие гонке только поднимали масла в огонь.

В пятницу БитНайдж с головой увяз в технических проблемах, в субботу машину наладили, но Мансела угодила в аварию на скорости 250 км/ч. Воскресенье тоже началось не Бог весть как. Стартовав со второй позиции стартовой решетки, британец не



только не смог опередить Патресе, но и выступил вперед Сенну и Бергера.

Он слишком долго шел к вершине, годы неудач научили его многому, но главное - они научили его ждать. Обогнав Бергера, Найджел пристроился следом за Сенной. На 39-м круге лидировавший Патресе ошибся и, вылетев с трассы, откатился на седьмое место, а затем и вовсе выбыл из гонки. Мансела вышел на вторую - чемпионскую позицию. Однако за 16 кругов до финиша он вынужден был завернуть в боксы, на одной из его шин оказалась медленный прокол. По доброй традиции механики Williams копались почти девять секунд, и на трассу британец выехал только шестым. Но Найджел в тот день был явно в ударе, он боролся с судьбой много лет и научился побеждать ее. Манселлу потребовалось всего 8 кругов, чтобы вернуть себе второе место. На подиуме Найджел плакал от счастья. Он не мог сдержать переполнявших его чувств. То, к чему он шел долгие 13 лет, наконец свершилось. Найджел Мансела - Чемпион Мира!!!

"Огненно сработано, Найджел. Это классное ощущение, правда? Теперь ты знаешь, почему я такой убогодок. Я не хочу терять это чувство или давать кому-то другому испытать его", - эти слова Айртон Сенна сказал мне на подиуме, - признается Найджел, - я не забуду их никогда."

Владимир Махлаев



Старт своей главной гонки Манселл пригнал, вылетев вперед McLaren Сенны и Бергера. Венгрия, 1992 г.



Фло Зипторила '91







# СТАРТОВАЯ ПРОЦЕДУРА

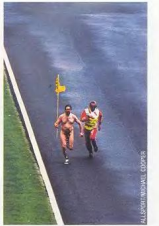
Когда-то старт в автогонках давал человек, стоявший прямо посреди трассы с большим флагом в руках. Сегодня никто в здравом уме не решится на такое. Появление подобной фигуры на трассе вызвало бы среди зрителей переполох не меньший, чем произошёл в этом году голый болельщик в Сильверстоуне.

Нынешняя процедура старта была принята в 1996 г. и слегка изменена в 1997 г.

Сигналы, сопровождающие старт и подготовку к нему, подаются с помощью зеленого, желтого и красного огней светофора, расположенного у выезда с пит-лейн, пяти вертикальных рядов огней главного светофора над линией старта/финиша, а также звуковыми сигналами.

Прежде чем мы обратимся к тексту соответствующих правил, следует пояснить два момента. В настоящее время сигналом к старту служат не появления зеленых огней светофора, как это было раньше, а момент исчезновения красных. Сделано это для того, чтобы исключить возможность ситуации, когда красные огни погасли, а зеленые из-за технических неполадок так и не зажглись. Такие случаи, имеющие место в прошлом, приводили к возникновению серьезных проблем и потенциально очень опасны.

Второй пункт, требующий разъяснений, это момент включения системы определения фальстарта. В настоящее время, во избежание ошибочного срабатывания и несправедливых штрафов, система вводится в действие непосредственно перед моментом старта, а именно – когда зажглись все пять красных огней, готовых погаснуть и дать сигнал к началу гонки.



## Спортивный регламент Чемпионата мира FIA Формулы-1 Стартовая процедура

**139.** За 30 мин до момента старта гонки машины должны покинуть зоны обслуживания, чтобы сделать пробный круг. В конце этого круга они должны остановиться на стартовой решетке в стартовом порядке с выключенными двигателями.

Если кто-либо желает проехать более чем один пробный круг, он должен между кругами двигаться по пит-лейн со значительно сниженной скоростью.

**140.** За 17 мин до момента старта подается предупредительный звуковой сигнал, объявляющий, что через 2 мин выезд из зоны обслуживания будет закрыт.

За 15 мин до момента старта выезд из зоны обслуживания закрывается и подается второй предупредительный звуковой сигнал. Любой автомобиль, все еще находящийся в зоне обслуживания, может стартовать оттуда, но только под руководством маршала. Он может быть перемещен к выезду из зоны обслуживания только с гоночным, занимающим свое место.

Если выезд из зоны обслуживания расположен непосредственно за стартовой линией, автомобиль может присоединиться к толпе только после того, как все автомобили со стартового поля минутуют выезд из зоны обслуживания и уйдут на первый круг гонки.

**141.** Дозаправка на стартовом поле может производиться только до звукового сигнала 5-минутной готовности и с использованием только одной, не находящейся под внутренним давлением канистры максимальной вместимости 12 л. Канистру нельзя заполнять повторно во время стартовой процедуры. Канистра должна быть снабжена одной или более заслонками, препятствующими проливу топлива при соединении с автомобилем.

**142.** О приближении старта должны сообщить звуковые сигналы 10-, 5-, 3-, 1-минутной и 30-секундной готовности перед началом установленного (прогревочного) круга, каждый из которых должен сопровождаться соответствующими световыми сигналами.

При сигнале 10-минутной готовности все, за исключением гоночников, официальных лиц и технического персонала команд должны покинуть стартовую решетку.

При сигнале 5-минутной готовности колеса у всех автомобилей должны быть присоединены в момент сигнала 5-минутной готовности, должны стартовать с позиции позади стартовой решетки или из зоны обслуживания.

При сигнале 1-минутной готовности двигатели должны быть пущены и весь технический персонал команд должен покинуть стартовое поле.

При загорании зеленых огней автомобили начинают установочный (прогревочный) круг вслед за гонощиком, занимающим полупозиции. Покидая стартовую решетку, все гоночники должны следовать со значительно сниженной скоростью до тех пор, пока не минуют участок трассы, по обочинам которого стоят технические персонал команд.

Во время установочного круга запрещено отработывать старт. Во время установочного круга автомобили должны следовать друг за другом так плотно, как это только возможно.

Обгон во время установочного круга допускается только в том случае, если автомобиль задержался на стартовой позиции и автомобили позади не могут сохранить порядок следования без того, чтобы чрезмерно задержать движение. В этом случае гоночники могут обогнать только с целью восстановления исходного стартового порядка.

**10 мин до старта.** Красные огни главного светофора дважды мигают. Подается звуковой сигнал

**3 мин до старта.** Гаснет вторая пара красных огней. Звуковой сигнал







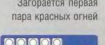
30 с до старта. Гаснет четвертая пара огней. Звуковой сигнал



Старт установочного круга. Красные огни гаснут. Загорается линия зеленых огней. Через 20 с зеленые огни гаснут



5 с до старта. Все автомобили, по данным системы определения фальстарта, заняли свои места на стартовой решетке. Загорается первая пара красных огней



4 с до старта. Загорается вторая пара красных огней



3 с до старта. Загорается третья пара красных огней

Гонщик, держащийся на старте, не может обогнать движущийся автомобиль, если остался неподвижен в момент, когда последний автомобиль со стартового поля пересек Линию. Такой гонщик должен стартовать позади стартовой решетки. Если в подобной ситуации оказались несколько гонщиков, то они должны стартовать позади стартовой решетки в том порядке, в каком завершили установочный круг. Если Линия расположена не перед полу-позиши, то, исключительно для целей этой Статьи, такой линией считается белая черта в одном метре перед полу-позиши.

Гонщик, который, по мнению Стюардов, без необходимости обогнал другой автомобиль во время установочного круга, будет наказан штрафной остановкой.

**143.** Любой гонщик, оказавшийся неспособным стартовать перед установочным кругом, должен поднять руку и после того, как остальные автомобили пересекли Линию, его механики могут попытаться устранить неполадку под надзором маршалов.

Если автомобиль все еще не способен сдвинуться с места, его следует кратчайшим путем откатить на пит-лейн, где механики могут продолжить работу над ним.

**144.** Когда автомобили возвращаются на стартовую решетку после установочного круга, они должны, не выключая двигателей, остановиться на соответствующих позициях. Как только все автомобили неподвижно заняли свои места, подается сигнал 5-секундной готовности, за которым следуют сигналы 4-, 3-, 2- и секундной готовности. В некоторый момент после появления сигнала секундной готовности гонке дается старт путем одновременного выключения всех красных огней.

**145.** Таким образом осуществляется старт с места. Стартовый сигнал подается стартовыми огнями, управляемыми постопыльным стартером. Во время старта гонки стена, отделяющая зону обслуживания от трассы, должна быть свободна от любых лиц, исключая уполномоченных офици-



2 с до старта. Загорается четвертая пара красных огней



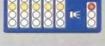
1 с до старта. Загорается последняя пара красных огней. Включается система определения фальстарта



Старт. После предварительного установочного интервала времени (между 0,2 и 3 с) все красные огни гаснут



После того как все стартовавшие автомобили минуют выезд из пит-лейн, светофор на пит-лейн переключается с красного света на мигающий желтый, что значит, что автомобили, стартующие с пит-лейн, могут присоединиться к гонке



Отмена старта между закрытием пит-лейн и началом установочного круга. Мигающие желтые огни. Огни будут мигать до тех пор, пока не возобновится 15-минутный отсчет времени повторного старта

альных представителей и пожарных маршалов, находящихся при себе соответствующие допуски.

**146.** Любой автомобиль, оказавшийся неспособным поддерживать стартовый порядок на протяжении всего установочного круга или двигавшийся в момент, когда зажглись огни секундной готовности, должен выехать на пит-лейн и стартовать из зоны обслуживания в соответствии со Статьей 140.

**147.** Если после возвращения на стартовую решетку в конце установочного круга двигатель у одного из гонщиков заглох, и вновь завести его не удалось, гонщик обязан немедленно поднять руку над головой, а маршал, отвечающий за этот ряд, должен немедленно начать размахивать желтым флагом.

Если старт откладывается, маршал с желтым флагом должен встать впереди автомобиля, чтобы не позволить ему прогнаться с места до того, как все автомобили покинут стартовую решетку. Затем гонщик должен следовать процедуре, описанной в Статьях 143 и 146. Как и в Статье 144, другие автомобили сохраняют свои позиции на стартовой решетке и выкатные места остаются пустыми.



15 мин до повторного старта. Зажигаются главные красные огни. В течение 10 с подается серия 2-секундных звуковых сигналов



10 мин до повторного старта. Красные огни дважды мигают. Подается звуковой сигнал. Возобновляется обычная стартовая процедура

Если в подобной ситуации оказались несколько гонщиков, их новые позиции позади стартовой решетки определяются в соответствии с положением, которое они занимали друг относительно друга при старте установочного круга.

**148.** Если проблема возникла при достижении автомобилями стартовой решетки в конце установочного круга, применяется следующая процедура:

а) Если старт гонки откладывается, зажигаются огни отбоя, все двигатели выключаются, и старт нового установочного круга назначается на 5 мин позже. При этом дистанция гонки сокращается на один круг. Следующий подаваемый сигнал – 3-минутной готовности.

б) Если гонка стартовала, маршалы вдоль стартовой решетки должны размахивать желтыми флагами, чтобы информировать гонщиков о том, что на стартовой решетке находится неподвижный автомобиль.

в) Если после старта автомобиль остался неподвижным на стартовой решетке, маршалы обязаны вытолкнуть его на пит-лейн кратчайшим путем. Если гонщику удалось запустить двигатель в то время,



Отмена старта между установочным кругом и началом гонки. Положение красных огней замораживается. Мигающие желтые огни указывают на то, что старт откладывается на 5 мин



3 мин до повторного старта. Зажигаются три пары красных огней. Подается звуковой сигнал. Стартовая процедура возобновляется

пока его машину выталкивали, он может присоединиться к гонке.

г) Если гонщику не удалось запустить двигатель, пока его машину выталкивали, его механики могут попытаться сделать это на пит-лейн. Если двигатель удалось запустить, автомобиль может продолжить гонку. Гонщик и механики должны следовать указаниям маршалов в течение всей этой процедуры.

**149.** В случае применения Статьи 148 гонка идет в зачет чемпионата независимо от того, сколько раз была повторена эта процедура или на сколько кругов в результате была сокращена гонка.

**150.** Доправка на стартовой решетке, в случае применения более чем одной стартовой процедуры в соответствии со Статьей 148, не допускается.

**151.** В случае фальстарта, который фиксируется устройством, предоставляемым ФИА, на нарушителя налагается штраф.

**152.** Изменения в стартовой процедуре допускаются только в следующих случаях:









Прекращение гонки.  
Зажигаются все главные красные огни. Желтые огни мигают. Светофор доступа на пит-лейн переключается на зеленый свет



10 мин до возобновления стартовой процедуры. Все огни главного светофора гаснут. Светофор выезда с пит-лейн остается зеленым

а) Если трасса оставалась сухой во время всех тренировок, но стала мокрой (или наоборот) после завершения утренних заездов в воскресенье, но не позже, чем за 60 мин до времени старта, может быть назначена дополнительная 15-минутная серия свободных заездов.

б) Если после сигнала 5-минутной готовности, но до старта гонки, пошел дождь и, по мнению руководителя гонки, командам нужно предоставить возможность для смены шин, на Линии могут быть зажжены огни отбоя, и стартовая процедура будет повторена с момента 15-минутной готовности. В случае необходимости может быть применена процедура, описанная в Статье 148.

в) Если время старта близится, но, по мнению руководителя гонки, уровень воды на трассе небезопасен даже для машин на дождевой резине, на Линии могут быть зажжены огни отбоя, одновременно с которыми будет показана демонстрационная доска с цифрой 10 на красном фоне.

Демонстрационная доска с цифрой 10 на красном фоне означает, что стартовая процедура может быть возобновлена через 10 мин. Если погодные условия улучшились к концу этого 10-минутного периода, должна быть показана доска с цифрой 10 на зеленом фоне. Это значит, что через 10 мин будут зажжены зеленые огни.



10 мин до рестарта. Главные красные огни дважды мигают. Светофор выезда с пит-лейн переключается на красный свет. Подается звуковой сигнал



3 мин до рестарта. Две пары главных красных огней гасятся. Подается звуковой сигнал. Стартовая процедура возобновляется

Через 5 мин после появления доски с цифрой 10 на зеленом фоне стартовая процедура будет возобновлена с обычными последующими сигналами (5, 3, 1 мин и 30 с).

Однако если погодные условия не улучшатся в течение 10 мин после появления демонстрационной доски с цифрой 10 на красном фоне будет зажжен сигнал отбоя над Линией и доска с цифрой 10 на красном фоне будет показана снова, что означает еще одну задержку на 10 мин перед возобновлением стартовой процедуры.

Процедура переноса старта может быть повторена несколько раз.

Каждый раз, когда будет демонстрироваться доска с цифрой 10 (как на красном, так и на зеленом фоне), ее появление должно сопровождаться звуковым сигналом.

г) Если в гонке осуществляется старт вслед за автомобилем безопасности, вступают в действие Статьи 157 пункт н).

**153.** Стюарды могут использовать любые видео или электронные средства, способные помочь им в принятии решения. Стюарды могут отменять свои решения, руководствуясь фактами. Нарушение положений Спортивного регламента, касающихся стартовой процедуры, может повлечь за собой отстранение машины или гонщика от соревнований.





# образцовый старт McLaren

В этом сезоне Мике Хаккинену и Дэвиду Култхарду редко предоставлялся случай продемонстрировать свое мастерство стартеров. Просто потому, что чаще всего они начинали гонку с первой линии стартового поля. Но в Италии гонщики команды McLaren доказали, что стартовать они умеют.







вину от пыли и грязи. Если ваши колеса следают то же, такой способ может оказаться довольно эффективным.

После warm-up у вас есть три с половиной часа, прежде чем вы снова окажетесь в кокпите. Это время можно потратить на обсуждение различных вариантов развития событий после старта в зависимости от ожидаемого поведения машины вперед, назад и вокруг вас. Давид Култхард одно время даже ходил со своим гоночным инженером к первому повороту, чтобы обследовать бордюрный камень. Всегда полезно иметь план. Хотя некоторые считают, что это даже вредно — держать в голове какую-то схему. Потому с не меньшей пользой можно провести это время, греясь где-нибудь на солнышке.

Но вот настает время вернуться в машину. Если вы суеверны, то обязательно надеваете сначала левую перчатку, а только потом — правую, или что-нибудь в этом духе. Если нет, то просто садитесь в машину и, проделав один, два или три пробных круга, находите свое место на стартовой решетке.

10 минут до старта. Последние приготовления. Если вы Михаэль Шумахер, то вас, без сомнения, видит сосредоточенно выходящим из ближайшего мужского туалета. Если вы Эдди Ирвэйл, то, скорее всего, вы расслабитесь с кем-



# как принять хороший старт в формуле-1

Прошли два дня напряженной работы над настройками машины и борьбы за место под солнцем на стартовом поле. И вот он — момент истины. Воскресенье. Два часа полноты. Кажется, что время остановилось перед тем, как вновь начать свой отсчет. Время сложилось в точку, как в начале мироздания. Еще мгновение — и будет дан старт. За секунду вы сможете сделать то, для чего потом вам может не хватить всей гонимы — выпрыгнуть несколько мест. Или потерять их. В эти мгновения вы более чем когда-либо находитесь во власти случая. Небольшой сбой, случайный

дефект покрытия или заглохшая вперед машина — и для вас все кончено. Право, это стоит того, чтобы заранее продумать каждую мелочь, включая заведение.

Но вернемся на несколько часов назад. Погожее (или не очень) воскресное утро. Квалификация позади, но вы еще можете сделать кое-что, чтобы поднять свои шансы на старт. Если ваше место на стартовой решетке расположено в стороне от основной траектории, то вам имеет смысл прогнать несколько кругов во время утренней тренировки на то, чтобы расчистить "свою" поло-

нубуду из прятателей или де-леспирете одного из механиков узнать телефон девушки, которая держит табличку с вашим именем.

Наконец, вы снова в машине, проверяете, хорошо ли пристегнуты ремни, все ли удобно подогнано и присоединены ли бутылочка с питьем, если вы ей пользуетесь. В последний момент жеста возникает некоторая напряженность заведется ли двигатель. Но вот он заревел, и на душе у вас полегчало. Персонал покидает стартовое поле, и вы остаетесь один.

Отправляясь на прогревочный круг, вы делаете легкую попытку реального старта. Ваша цель — почувствовать, насколько хорошо сцепление с трассой, а также оставить на полотне следы резины для улучшения сцепления. При этом вы не забываете

проследить, не возникло ли у ваших соседей каких-либо проблем. Они могут повториться при реальном старте.

Несмотря на то, что ваши шины греют под электрическими одеялами прямо на стартовой решетке, вы периодически совершаете раскачивающие движения, чтобы поддерживать нужную температуру, и еще раз проверяете тормоза и другие системы.

В конце круга вы не слишком торопитесь занять свое место на стартовой решетке. Важно остановиться позже гонщика, находящегося вперед. Положение, в котором замер его болид, может дать дополнительную пингу для размышлений. Не следует забывать об оборотах двигателя. Вам нельзя заглохнуть, но следует опасаться перегрева, поэтому обороты нужно поддерживать на столько низкие, как это только возможно.

В какой-то момент вы полностью сосредотачиваетесь на стартовом светодворе. Многие советуют смотреть не прямо на огни, которые слегка слепят, а чуть ниже, наблюдая за ними краем глаза. При появлении первой пары красных огней вы включаете первую передачу и поднимаете обо-

роты. Только опыт и практика могут подсказать, какой уровень оборотов является оптимальным. Вы должны любить пробуксовки и вместе с тем стартовать предельно агрессивно. Существует множество факторов, влияющих на этот параметр: полный у вас бак или нет, новый или обкатанный комплект шин вы используете, тип резины, качество и температура полотна и многое другое. Так что весь расчет сводится к одному слову — "чувствовать" обороты.

Но вот все десять огней горят адским пламенем. В голове у вас три мысли: держать обороты, только бы не ползти и когда же погаснут эти чертвы огни. Еще секунда или две (точно это знает лишь Господь Бог и Чарли Уайтинг, неизменный стартер Гран При последних лет) — и вы узнаете, правильно ли были установлены обороты или вам придется "останавливать лошадей". Чем меньше дыма из-под колес, тем лучше.

И вот — старт! Вы окружены таким грохотом и ревом, что перекрываются на вторую передачу и выше опущенные исключительно собственным задом. У вас нет времени взглянуть на табло. Вы полностью со-

средоточены на том, что происходит вокруг. Все ваши реакции — рефлекторны. Если кто-то замешкался вперед, вы обьезжаете его (скорее даже — от него уворачиваетесь). Вы ищете любую брешь, чтобы нырнуть в нее. При этом вы контролируете автомобиль и то, что происходит сбоку, ибо в любое мгновение там может, как в дурном сне, из ниоткуда материализоваться болид. Вы тесните, а иногда расталкиваете соперников. Вы должны быть агрессивны!

После того, как два десятка машины протиснулись сквозь "итальянское ушко" первого поворота, суматоха продолжается еще поворота два-три, прежде чем в гонке установится более или менее определенный порядок. Вы приблизительно знаете, как стартовали, кого обогнали или сколько позиций уступили, но только проезжая мимо мостика своей команды на пит-лейн, видите на демонстрационной доске свое место. Вы гоните дальше, а команда уже готовит для вас гит с информацией, что вам осталось проехать всего лишь, скажем, 69 кругов.

Ник Даниэль







ISSN 1560-3571



9 771560 357002 >