

1
ФОРМУЛА

ПРОФЕССОР

Французская мечта
обретает реальность



ноябрь '98



Зарегистрировано
в Государственном Комитете
Российской Федерации
по печати
Свидетельство № 017167

Учредитель и издатель:
ТОО "Авто-Энтер"
121352, Москва,
ул. Давыдовская, д.12, корп.7

тел. (095) 445-3390, 445-3600,
445-4238, 449-0394
факс (095) 449-0703

Генеральный директор
В. Котляров

Главный редактор
Л. Ситник

Исторический директор
С. Косарук

Дизайн и верстка
В. Кручинский

Г. Карачкин

Консультант
В. Безруковичев

Подписка производится
в любом почтовом
отделении РФ

по объединенному каталогу
ФСПС на 1-е полугодие 1999 г.

Индекс 34112

Подписка совместно
с журналом "Автопанорама"

По вопросам рекламы и
распространения издания
обращаться:

тел. (095) 449-0395

Адрес для писем:
105037, Москва, а/я 54

E-mail:
avto racing@moscow.portal.ru

Представительство
в Санкт-Петербурге:

Тел.: (812) 315-0790,
факс: (812) 219-4329

Адрес: Санкт-Петербург,
Набережная р. Мойки, 20

Отпечатано в Финляндии
ASTA PRINT OY

Подписано в печать 30.10.1998 г.

Тираж 75000 экз.

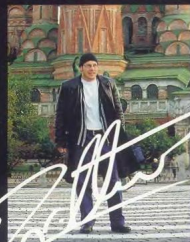
Цена свободная

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"



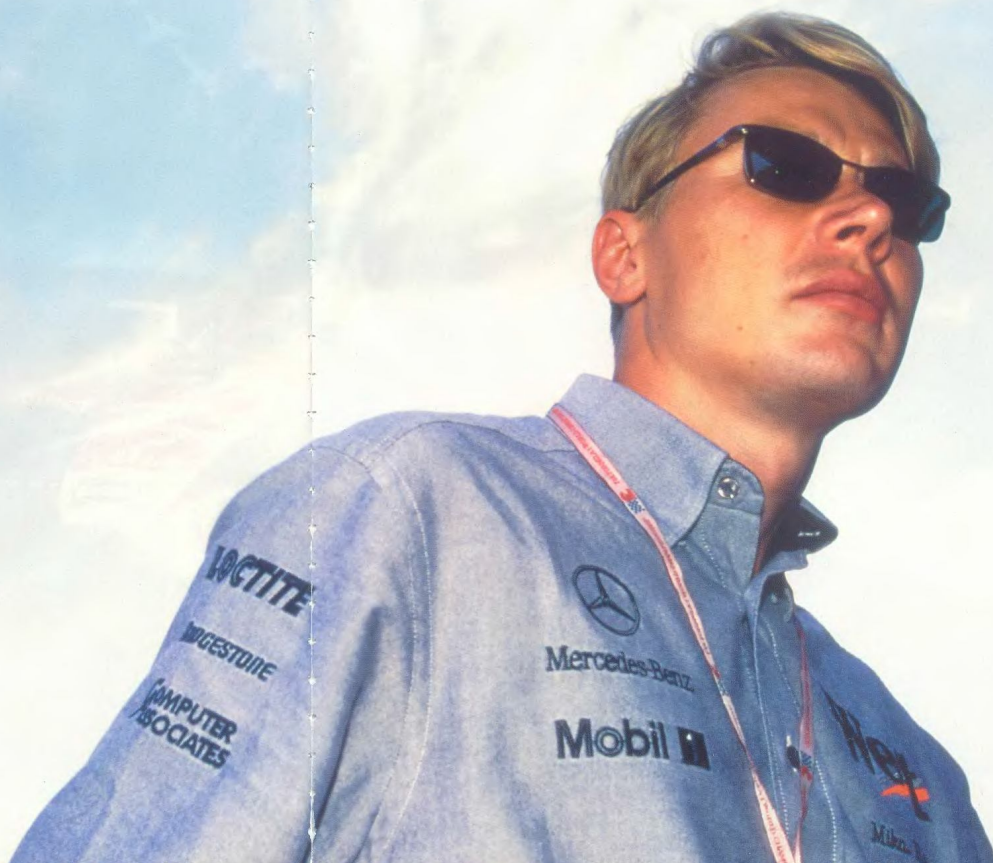
**Московские
каникулы
Жака Вильнева**

СОДЕРЖАНИЕ

- 4 Парад
- 10 Новости Ф-1
- Гран При
- 14 Люксембург
- 20 Калейдоскоп
- Команда
- 22 Великая французская мечта
- 30 Синяя птица удачи
- 38 Не все просто для Проста
- 40 Статистика
- Один на один с Ф-1
- 42 Профессор
- 48 Ученик Профессора
- 52 Наука проигрывать
- 56 Чезаре Фьорно
- Интервью Ф-1
- 60 Ярно Трулли
- 62 Дэвид Ричардс
- Тема
- 64 Воспоминания о будущем
- 70 Московские каникулы Жака Вильнева
- Техника Ф-1
- 74 Последний рубеж
- 80 Безопасность автомобиля Ф-1
- История Ф-1
- 82 Серебряный век
- Неправильный романтик
- Ф-1 от А до Я
- 92 Мера творчества

В любой сфере человеческой деятельности есть такое понятие – мастерство. Фотограф Кейт Саттон – мастер своего дела. В этом безупречном по своей композиции, по точности выбранного момента снимке мастерство этого художника проявилось в полной мере. Жак Вильнев устроился на трассу после пит-стопа в Индианаполисе. Эта фотосъёмка стала показателем внутреннего напряжения. Недаром рядом со словом пит-стоп в английской спортивной лексике всегда ставится слово "драма". Именно за этот снимок сделанный в Бразилии в начале этого года, всемирно известный фотограф Кейт Саттон был удостоен награды на конкурсе, организованном фирмой Falke среди фотокорреспондентов, освещающих гонки Формулы-1. Мы поздравляем Кейта Саттона, партнера нашего журнала, с очередным успехом.





Безмятежное небо над головой Мики Хаккинена вряд ли отражает то, что творится у него на душе накануне Гран При Японии. Представители McLaren не устают повторять о своей уверенности в окончательном успехе, о том, что в их команде все сохраняют спокойствие, что они готовятся к решающему Гран При сезона, как к обычной гонке. Но что толку твердить: все будет в порядке, все будет хорошо. Слишком многое в Японии будет зависеть от воли небес. И они не дадут ответа заранее, даже если велять в них до головокружения.

OP ПАРАД

Тучи свисают над головой Шумахера.
Но это именно то, о чем он просит небо.





Отставка Дэвида Ричардса

Дэвид Ричардс решил оставить пост руководителя команды Benetton и тем самым разрешить конфликт, назревший между ним и владельцами команды. «Несмотря на прекрасные отношения и то уважение, которое я и семья Бенеттон испытываем друг к другу, мы так и не смогли прийти к единому мнению по поводу дальнейших перспектив этого бизнеса», — заявил Ричардс. Наблюдатели полагают, что англичанин видел будущее команды в развитии отношений с командой Ford, которая все чаще в последнее время высказывает недовольство своим нынешним партнером — командой Stewart. В то же время итальянские хозяева «конюшни» склонялись в пользу концерна Renault, с которым их связывает успешный опыт сотрудничества в недавнем прошлом. Кстати, президент французского концерна Луи Швейер как раз на днях высказался по радио о планах Renault «однажды вернуться в Ф-1, чтобы победить». Напомним, что перед уходом из гонок Гран При французы намеревались взяться за

фантастический проект двигателя «горячего хода» с воздушным охлаждением. Впрочем, представитель Renault Sport Жан-Поль Мари посоветовал не спешить со скороналительными выводами: «Решение о возвращении в Ф-1 еще не принято, и вряд ли будет принято в следующем году». Преемником Дэвида Ричардса стал 30-летний Рокко Бенеттон, младший сын владельца команды Лучано Бенеттона, прежде занимавший должность коммерческого директора Benetton. Что касается самого Ричардса, то его будущее тесно связано с командой Stewart, которую Ford был бы не прочь усилить на уровне руководства. Очень кстати оказалось и недавнее заявление Эдди Джордана о том, что он ищет сильного партнера, который помог бы ему привести команду к вершинам Формулы-1. Кроме того, вполне возможно, что внимание владельца процветающей фирмы Prodrive привлекает Attows, испытывающий серьезные финансовые затруднения накануне нового сезона. Одним словом, англичанину есть над чем подумать.

Первые тесты болида BAR

British American Racing, новичок Формулы-1 будущего года, провела первые тесты автомобиля, носителя названия этой команды. Болид представляет собой слегка модернизированное шасси Tyrrell 1998 г. с двигателем Mecachrome, коробкой передач BAR и новой электроникой. Тест-пилот команды Жан-Кристоф Буийон показал в Барселоне время на 3 с хуже Гетали Шумахера. Но главное, что при испытаниях не возникло никаких проблем с техникой. Впервые первый BAR практически не отличается от последнего болида Tyrrell. Однако Крейг Поллок, владелец команды, имеет большие планы на будущий сезон в отношении внешнего вида своих машин. Он намерен одновременно рекламировать две торговые марки, принадлежащие табачному гиганту BAT — титульному спонсору команды. Болид Жака Вильнева должен нести цвета Lucky Strike (красный круг на белом фоне), а на машине его партнера, которым будет бразилец Рикардо Зонта, будет красоваться 555 (золотые цифры на голубом). Однако эти планы натолкнулись на сопротивление белых воротничков из FIA. Чиновники твердо намерены не допустить наличие в одной команде болидов разных расцветок (в одной гонке). Поллок намерен отстаивать свои права через суд. Впрочем, в случае неудачи, ему никто не сможет помешать, например, расписать по своему усмотрению каждую сторону своих машин или менять рекламные наклейки на них от гонки к гонке.



Рикардо Зонта — пилот BAR



Партнером Жака Вильнева в новой команде BAR, дебютирующей в Формуле-1 в следующем году, будет Рикардо Зонта, двадцатидвулетний бразилец является победителем международной серии формулы-3000 1997 г. и чемпионата FIA в классе GT 1998 г. Предполагается, что этот гощик, в настоящее время являющийся тест-пилотом McLaren, одолжит команду Крейга Поллока на год с тем, чтобы вернуться к Рону Деннису в 2000 г. Зонта — протеже BAT, титульного спонсора своей новой команды, вложивший в BAR около 340 млн долларов. С помощью бразильца табачный гигант намерен более успешно продвигать свою продукцию на южноамериканский рынок.

Toyota и Honda уже соревнуются



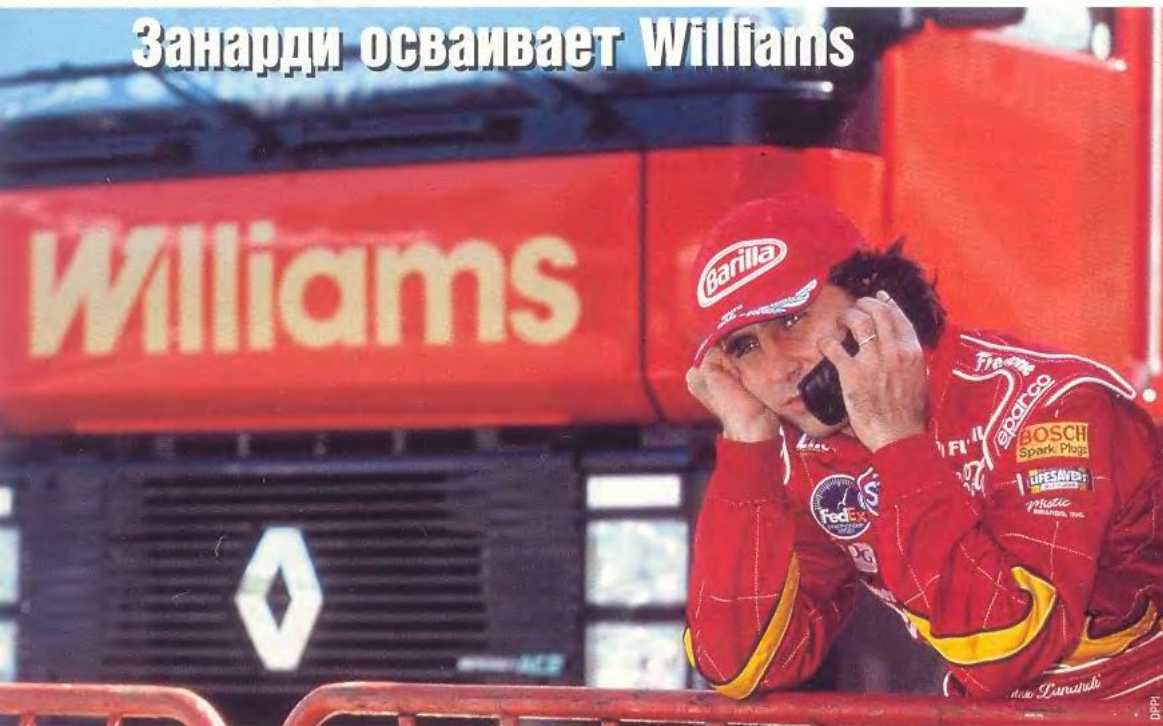
Toyota и Honda уже вступили в гонку между собой за право участвовать в Формуле-1. Причем Toyota пока что уступает своему суперконкуренту. Участие компании Honda в гонках Гран При после того, как заявка японского автогиганта была одобрена на заседании Комиссии Формулы-1, вопрос практически решенный. А перспективы концерна Toyota выступить своей командой значительно омрачились. Недавно на заседании Всемирного совета по автоспорту было утверждено решение ограничить число участников чемпионата 12-ю командами. Последнее вакантное место как раз и займет Honda. Произойдет это, скорее всего, в 2000 г. (ожидалось, что окончательное решение будет объявлено во время Гран При Японии), хотя первые тесты должны начаться уже в следующем году. Испытывать болид, проект шасси для которого разработан итальянской компанией Dallara, скорее всего будет местный герой Торино — Тикаги или Минэ Сало. Что касается Toyota, чей приход в Формулу ожидается к 2001 г., то японцам остается либо выступить поставщиком двигателей для одной из топ-команд, либо купить одного из аутсайдеров, вроде Attows. Последнее, однако, при этом другие команды могут заблокировать переименование, как это случилось с тем же Attows. В любом случае центром активности японского автогиганта в Формуле-1 должно стать авто-спортивное отделение Toyota в Германии, откуда осуществляется руководство заводскими командами, выступающими в гонках и в гонках 24 часа Ле Мана.



Изменения в правилах 1999 г.

- На заседании Всемирного совета по автоспорту, состоявшемся 15 октября 1998 г. в Париже, были приняты несколько решений по изменению правил проведения чемпионатов мира Формулы-1 начиная с 1999 г.
- Спортивный регламент.**
 - Количество участников:
 - Не более 24 машин допускается для участия в соревнованиях.
 - Штраф:
 - Штрафом за нарушение правил в ходе гонки является остановка на 10 с с последующим рестартом. В случае, если штраф будет наложен во время последних 5 кругов гонки, вместо 10-секундной остановки будет прибавляться 25 с ко времени, с которым нарушивший гощик финиширует.
 - Как только инцидент, за который может последовать наказание, принимается к рассмотрению stewards, сообщения об этом должны появляться на контрольных мониторах.
 - Шины:
 - В течение Гран При гошники могут использовать не более 32 (прежде — 40) шин для сухой погоды.
 - Все передние шины для сухой погоды должны иметь четыре продольные канавки протектора (прежде — три).
 - Ширина протектора передних шин не должна быть больше 270 мм.
 - Каждый год FIA будет определять спецификацию шин не позднее 1-го сентября. После этого спецификация может быть изменена лишь по согласованию с Комиссией Формулы-1.
 - Технический регламент**
 - Минимальная высота зоны безопасности над головной гошкой увеличивается с 50 мм до 70 мм.
 - Сапуны системы смазки двигателя будут выводить не в атмосферу, а в воздухозаборники.
 - По соображениям безопасности системы охлаждения всех автомобилей должны включать редукционные клапаны.
 - Для того чтобы маршалы имели возможность быстро и эффективно вмешаться в случае, если автомобиль остановился в непосредственной близости от трассы, на одном и том же месте во всех автомобилях будет установлено устройство переключения на нейтраль.
 - Колеса автомобиля будут крепиться к корпусу тросом на случай аварии.
 - Сиденье должно выниматься из автомобиля вместе с гощиком.
 - Скорость во время краш-теста носовой части автомобиля увеличена до 13 м/с (на 1 м/с больше) с тем, чтобы в 2000 г. достичь ее до 14 м/с.
 - Новые правила приведу топливо в соответствие с нормами Европейского союза, которые будут приняты только в 2005 г. Снижение содержания серы до 0,00005% (было 0,0002) сделает болид Формулы-1 экологически чистым автомобилем.

Занарди осваивает Williams



Алекс Занарди, который заменит в будущем году Жака Вильнева за рулем Williams, провел первые тесты в Барселоне. Тридцатидвухлетний итальянец вернулся в Формулу-1 после 4-летнего перерыва. Он дебютировал в Гран При в 1991 г. и без особого успеха провел здесь 25 гонок. В 1996 г. Занарди перешел в заокеанскую серию CART, где стал двукратным чемпионом. И вот Алекс вернулся. "Болид Ф-1 отличается от того, с чем мне приходилось иметь дело в Америке, как ночь и день, — делился первыми впечатлениями Занарди. — Машинами серии CART управлять легче, они более безопасны и доставляют большее удовольствие при вождении. По крайней мере так мне представляется сейчас".

Ferrari и McLaren не поделили драгоценный металл

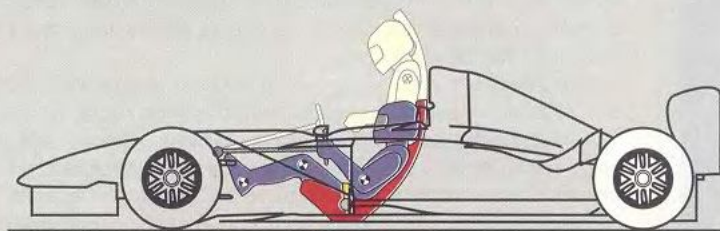


Очередной конфликт между Ferrari и McLaren закончился компромиссом. Вопрос об использовании дорогостоящих алюминий-бериллиевых сплавов возник после того, как стало известно, что Mercedes использует эти материалы во вкладышах цилиндров двигателей автомобилей Формулы-1. Ранее уже вышло запрещение на использование этого сплава в тормозных скобах. Но теперь представители Ferrari потребовали полного запрещения этого материала. Итальянцы основывались на том, что

в виде микроскопической пыли он токсичен и способен вызвать опасные легочные заболевания. FIA в свою очередь беспокоится, чтобы использование этого дорогостоящего материала не распространилось на весь автомобиль, сделав его "золотым". И вот принято решение о полном запрещении использования алюминий-бериллиевых сплавов за исключением, правда, специфических деталей двигателя. Точный перечень этих деталей будет составлен Технической рабочей группой. Кстати, если уж говорить о безопасности, то непосредственной угрозы Формуле-1 этот металл не несет, так как он опасен только в процессе производства.

Новое сидение Ф-1

Прототип нового кресла с дополнительными мерами безопасности, которое должно извлекаться из болида вместе с гонщиком, представлен в пятницу 30 октября 1998 г в Сузуке. Подобная конструкция станет обязательной для всех автомобилей Формулы-1 с 1 января 1999 г. Прототип разработан и изготовлен совместно корпорацией Lear, командой Stewart и FIA.





Календарь 1999 г.

07.03. – Гран При Австралии, Мельбурн (Альберт Парк)

21.03. – Гран При Китая, Джухай*

11.04. – Гран При Бразилии, Сан-Паулу
(автодром им. Хосе Карлоса Паса)

02.05. – Гран При Сан-Марино**, Имола
(автодром им. Энцо и Дино Феррари)

16.05. – Гран При Монако, Монте-Карло

30.05. – Гран При Испании, Барселона
(Каталунья Монтмело)

13.06. – Гран При Канады, Монреаль
(автодром им. Жилья Вильнева)

27.06. – Гран При Франции, Невер (Маньи-Кур)

11.07. – Гран При Великобритании, Сильверстоун

25.07. – Гран При Австрии, Шпильберг (А1-Ринг)

01.08. – Гран При Германии, Хоккенхайм
(Хоккенхаймринг)

15.08. – Гран При Венгрии***, Будапешт (Хунгароринг)

29.08. – Гран При Бельгии, Спа

12.09. – Гран При Италии, Монца
(Аутодрома Национале)

26.09. – Гран При Европы, Нюрбургринг

17.10. – Гран При Малайзии*, Куала-Лумпур (Сепанг)

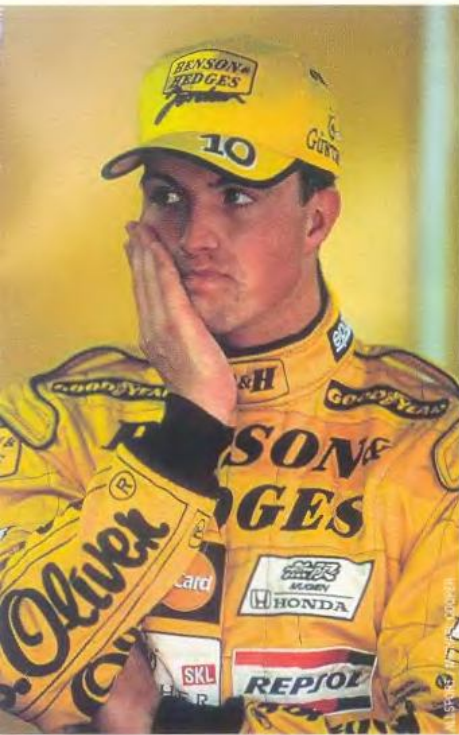
31.10. – Гран При Японии, Сузука
(Сузука Интернешнл)

Резервная трасса: Аргентина, Буэнос-Айрес
(автодром им. Оскара А. Гальвеза)

*Предварительно

**Окончательное решение будет принято после прояснения вопросов итальянского законодательства в отношении уголовной ответственности в опасных видах спорта (по запросу Конгресса опасных видов спорта, созданного Европейскими Олимпийскими комитетами 19 июня 1997 г. в Риме)

***Окончательное решение о проведении Гран При Венгрии будет принято после предоставления плана обеспечения безопасности на трассе, заверенного компетентными органами этой страны. Всемирный совет оштрафовал организаторов гонки в Будапеште на 1 млн долларов за недостаточные меры безопасности, в результате чего толпы болельщиков проникли за ограждение, когда автомобили еще были на трассе. 250 тыс. необходимо заплатить немедленно, а выплата 75% общей суммы штрафа отложена на случай повторения подобного инцидента в 1999 или 2000 г.



Ральф Шумахер оценивается в 60% Алекса Занарди

Любопытный пункт содержится в двухлетнем контракте Ральфа Шумахера с командой Williams. Если Ральф сумеет набрать более 60% от суммы очков Занарди, своего товарища по команде, немец будет иметь право автоматически продлить свои отношения с английской "конюшней" до 2002 г. В противном случае Williams оставляет за собой право выбора. Это условие должно обуздать излишне взрывной стиль вождения Шумахера-младшего. Никто в Williams не сомневается в скорости молодого гонщика. Но никто и не забывает, что в первых трех гонках сезона он не проехал и пяти кругов.

Диниц в Sauber



Команда Sauber официально объявила о подписании контракта на 1999 г. с 28-летним бразильским гонщиком Педро Паоло Диницем. Питер Заубер, владелец швейцарской команды, заявил при этом, что его привлекли великолепные качества Диница как гонщика, а вовсе не те 5 млн. фунтов стерлингов, которые его спонсоры могут принести в бюджет команды. Диниц будет товарищем по команде многоопытного Жана Алези, для которого гонка на Нюрбургринге стала 150-м Гран При в карьере.

Успех Кейта Саттона

Всемирно известный автоспортивный фотограф Кейт Саттон получил приз на конкурсе, проведенном компанией FALKE – спонсором команды Williams. Конкурс проводился среди фотографов, освещающих чемпионат мира Формулы-1. Свою награду мастер получил за снимок, который вы можете во всех подробностях рассмотреть в нашем "Параде". Агентство Sutton, которым руководит Кейт, является постоянным партнером нашего издания. На страницах журнала "Формула-1" вы всегда будете иметь возможность насладиться великолепными работами этого сплоченного творческого коллектива. Редакция поздравляет Кейта Саттона с очередным успехом!





ЛЮКСЕМБУРГ

Этап 15
25-27 • 09 • 1998

Германия
Автодром
Нюрбургринг



- **ПОБЕДИТЕЛЬ**
Мика Хаккинен/McLaren: 1:32'14.789
- **ПОУЛ-ПОЗИЦИИ**
Михаэль Шумахер/Ferrari F300: 1'18.561
- **БЫСТРЕЙШИЙ КРУГ**
Мика Хаккинен/McLaren MP4/13: 1:20.450
- **КРУГИ ЛИДЕРОВАНИЯ**
Михаэль Шумахер/Ferrari: 24 (1-24)
Мика Хаккинен/McLaren: 43 (25-67)

Сказать, что претенденты на чемпионский титул Ferrari и McLaren всерьез готовились к Гран При Люксембурга, значило бы не сказать ничего. Подготовка была настолько интенсивной, что казалось, будто речь идет о жизни или смерти. В некотором роде так оно и было, ибо английская "команда" не выигрывала чемпионат аж с 1991 г., когда обладателем титула стал Айртон Сена. А итальянцы и вовсе почти 20 лет не видели успеха. Последним чемпионом из Маранелло был Джоди Шектер в 1979 г. Mercedes привез на Нюрбургринг новый turbo-мотор в 805 л.с. (против 790 л.с. у соперников), а Ferrari отпустила новых пилотов для Шумахера и овердрайва (уже пятый в этом году) версии перешедшего спойлера. Обязанности же по проведению психологической "артподготовки" были возложены на Ирвайна и Култхарда. Пока Шумахер с Хаккинею, улыбаясь, пожимали друг другу руки перед объективами фотографов, их партнеры по команде не уставали намекать, что лидер противоположного лагеря сломлен и не может не допустить ошибок.

Сам же Гран При напомнил боксерский матч в трех раундах. В первом, в пятницу, преимущество в свободных заездах осталось за Хаккинею. Во втором, в субботу, финн, напротив, пролетел пару опустимых ударов и оказался в легком нокауте в виде третьего места в квалификации, в то время как Шумахер и Ирвайн впервые с Гран При Бельгии '95, где отличился дуэт Бергер-Алесси, привели две Ferrari на первую линию стартового поля. И, наконец, третий, решающий раунд — воскресная гонка. Поначалу все выглядело так, будто Scuderia должна была нанести сокрушительный удар по "серебряным стрелам". Во всяком случае, размах был ужасен! Ирвайн выиграл старт, а Шумахер ушел в бой вторым, не пустив вперед Хаккинена. К концу первого круга, после "ошибки" Эдди в шикане, Михаэль уже возглавлял гонку, а его верный оруженосец постепенно тормозил главного конкурента, позволяя немцу увеличивать отрыв. Для бойцов в "красном углу" все складывалось так, что лучше не придумаешь. Но в этом сезоне фортуна ведет странную игру со Scuderia, чередуя головокружительные успехи с обескураживающими неудачами.

Все шло слишком хорошо для Ferrari — так не могло продолжаться долго. И вот Хаккинен совершает свой блестящий ма-



Общий вид первого поворота Нюрбургринга

Старт Ferrari уезжает

Ирвайн захватил лидерство в гонке

Связка между Benetton и Williams в первом повороте

После "ошибки" Ирвайна вперед выходит Шумахер



Блестящий маневр Мики Хаккинена



Ferrari под номером 3 пока еще впереди



Хаккинен опережает Шумахера после первого пит-стопа



Mercedes уходит от погони

невр. То ли у Ирвайна действительно были проблемы с резиной, то ли он нарочно ехал медленно, но на протяжении нескольких кругов подряд Мика начал всерьез атаковать его позицию. И, наконец, решился на смелое торможение перед шиканой. Он поверил в честность ирландца и в способность того к намеренному столкновению. Да и, откровенно говоря, совесть Эдди не подверглась серьезному испытанию, так как свой обгон Хаккинен совершил безупречно. Подлинный же блеск маневру придало то обстоятельство, что, совершив Мика свой обгон кругом позже, он вполне мог проиграть гонку. Это стало понятно, когда после своего первого пит-стопа, проведенного на четыре круга позже, чем это сделал Михаэль, Хаккинен остался лидером. Именно столько, если не больше, потерял бы Хаккинен, останься он позади Ирвайна еще 4556 метров Нюрбургринга.

Начиная с этого момента, финн уже не уступил лидерства до самого финиша. Хладнокровный Мика блестяще выдержал давление Шумахера, выжимая из своего McLaren ровно столько, сколько нужно было для победы, но не больше, — слишком памятливы были для Хаккинена механические проблемы в Имоле, Канаде, Венгрии и Италии. В итоге, теперь для чемпионского титула на Сузуке ему будет достаточно второго места даже в случае победы Шумахера.

А тем временем позади этой схватки титанов за победу в чемпионате разыгралась другая битва, куда менее важная, но в то же время куда более зрелищная. Пилоты Williams, Benetton и Jordan оспаривали между собой пятое место в чемпионате мира, а заодно сражались за честь своих команд. На кону стояло третье место в Кубке конструкторов. Самое интересное, что ближе всего к успеху были те, кому суждено свои команды в следующем году покинуть. Жак Вильнев, благодаря смелой тактике одного пит-стопа, и Ральф Шумахер, благодаря великолепной работе своих механиков в боксах, всерьез претендовали на четвертое и пятое места соответственно. Но канадца подвела заправочная машина, заставившая его повторно вернуться в боксы, а Ральфа Шумахера "притормозили" проблемы с тормозами. Однако оставшиеся претенденты сумели подарить публике незабываемый спектакль. Борьба Френтцена, Физикеллы и Вурца держала в напряжении трибуны на протяжении добрых полутора десятков кругов. Однако сражение здесь шло лишь за два очка.

Что же касается борьбы за титулы — подождем до Гран При Японии. И если судьба Кубка конструкторов уже практически решена, то вопрос о чемпионском титуле остается открытым. Хаккинен получил значительное преимущество, но окажется ли оно решающим, сказать трудно. Особенно, если вспомнить те игры, в которые фортуна играет в этом сезоне с McLaren.

Артем Бунин



Ральф Шумахер на немецкой земле



Смелая тактика могла помочь Вильневу удержаться впереди



Изношенные шины заставляют Жака блокировать колеса



Френтцен в одиночку выиграл борьбу у Benetton



Ирвайн ничем не смог помочь партнеру в этой гонке



ЛЮКСЕМБУРГ

Этап 15
25-27.09.1998



Германия
Нюрбургринг
Длина круга: 4,556 км
Количество кругов: 67
Общая длина: 305,235 км

Победитель 1997 г.

Жак Вильнев/Williams: 1:31'27.843

Рекорд круга в квалификации

1'16.602

(1997 г., Мика Хаккинен/McLaren MP4/12)

Рекорд круга в гонке

1'18.805

(1997 г., Хайнц-Харальд Френтцен/Williams FW19)

СВОБОДНЫЕ ЗАЕЗДЫ. ПЯТНИЦА

Солнечно. Сухо.
11.00-14.00

П. №	Пилот	Л. круг/Всего	Отст., с	V _{max} , км/ч
1 8	М. Хаккинен	1'19.689/26	-	205.820
2 5	Д. Физикелла	1'20.325/34	0.636	204.190
3 1	Ж. Вильнев	1'20.326/35	0.637	204.187
4 3	М. Шумахер	1'20.461/32	0.772	203.845
5 7	Д. Култхард	1'20.577/28	0.888	203.551
6 4	Э. Ирвайн	1'20.841/33	1.152	202.887
7 6	А. Вурц	1'21.014/37	1.325	202.453
8 2	Х.-Х. Френтцен	1'21.174/35	1.485	202.054
9 10	Р. Шумахер	1'21.351/22	1.662	201.615
10 11	О. Панис	1'21.391/44	1.702	201.516
11 18	Р. Баррикелло	1'21.538/28	1.849	201.152
12 9	Д. Хилл	1'21.738/41	2.049	200.660
13 12	Я. Трулли	1'21.764/47	2.075	200.596
14 14	Ж. Алези	1'21.952/38	2.263	200.136
15 16	П. П. Диниц	1'22.485/41	2.796	198.843
16 19	Й. Ферстаппен	1'22.566/25	2.877	198.648
17 15	Д. Херберт	1'22.603/31	2.914	198.559
18 21	Т. Такаги	1'22.792/35	3.103	198.106
19 22	Ш. Накано	1'22.967/39	3.278	197.688
20 23	Э. Туеро	1'23.331/43	3.642	196.824
21 20	Р. Россет	1'23.644/27	3.955	196.088
22 17	М. Сало	1'24.004/25	4.315	195.247

СВОБОДНЫЕ ЗАЕЗДЫ. СУББОТА

Облачно. Сыро. Температура воздуха: 13-18 °C
9.00-11.00 Температура полотна: 14-19 °C

П. №	Пилот	Л. круг/Всего	Отст., с	V _{max} , км/ч
1 8	М. Хаккинен	1'19.850/23	-	205.405
2 3	М. Шумахер	1'19.925/11	0.075	205.212
3 10	Р. Шумахер	1'20.327/33	0.477	204.185
4 7	Д. Култхард	1'20.388/30	0.538	204.030
5 1	Ж. Вильнев	1'20.457/27	0.607	203.855
6 2	Х.-Х. Френтцен	1'20.646/33	0.796	203.377
7 6	А. Вурц	1'20.819/25	0.969	202.942
8 5	Д. Физикелла	1'20.834/28	0.984	202.904
9 12	Я. Трулли	1'20.953/33	1.103	202.606
10 4	Э. Ирвайн	1'20.982/37	1.132	202.533
11 9	Д. Хилл	1'21.050/37	1.200	202.363
12 14	Ж. Алези	1'21.427/32	1.577	201.427
13 15	Д. Херберт	1'21.649/27	1.799	200.879
14 17	М. Сало	1'21.704/28	1.854	200.744
15 16	П. П. Диниц	1'21.781/29	1.931	200.555
16 18	Р. Баррикелло	1'22.276/24	2.426	199.348
17 19	Й. Ферстаппен	1'22.399/21	2.549	199.050
18 23	Э. Туеро	1'22.893/36	3.043	197.864
19 21	Т. Такаги	1'22.968/32	3.118	197.685
20 22	Ш. Накано	1'23.019/32	3.169	197.564
21 11	О. Панис	1'23.928/27	4.078	195.424
22 20	Р. Россет	1'25.570/19	5.720	191.674

КВАЛИФИКАЦИЯ

Облачно. Сухо. Температура воздуха: 16-18 °C
13.00-14.00 Температура полотна: 21-24 °C

П. №	Пилот	Время	Отст., с	Отст., %	V _{max} , км/ч
1 3	М. Шумахер	1'18.561	-	-	208.775
2 4	Э. Ирвайн	1'18.907	0.346	0.440	207.859
3 8	М. Хаккинен	1'18.940	0.379	0.482	207.772
4 5	Д. Физикелла	1'19.048	0.487	0.619	207.489
5 7	Д. Култхард	1'19.169	0.608	0.773	207.171
6 10	Р. Шумахер	1'19.455	0.894	1.137	206.426
7 2	Х.-Х. Френтцен	1'19.522	0.961	1.223	206.262
8 6	А. Вурц	1'19.569	1.008	1.283	206.130
9 1	Ж. Вильнев	1'19.631	1.070	1.361	205.970
10 9	Д. Хилл	1'19.807	1.246	1.586	205.515
11 14	Ж. Алези	1'20.493	1.932	2.459	203.764
12 18	Р. Баррикелло	1'20.530	1.969	2.506	203.670
13 15	Д. Херберт	1'20.650	2.089	2.659	203.367
14 12	Я. Трулли	1'20.709	2.148	2.734	203.218
15 11	О. Панис	1'21.048	2.487	3.165	202.368
16 17	М. Сало	1'21.120	2.559	3.257	202.189
17 16	П. П. Диниц	1'21.258	2.697	3.433	201.845
18 19	Й. Ферстаппен	1'21.501	2.940	3.742	201.244
19 21	Т. Такаги	1'21.525	2.964	3.772	201.184
20 22	Ш. Накано	1'22.078	3.517	4.476	199.829
21 23	Э. Туеро	1'22.146	3.585	4.563	199.664
22 20	Р. Россет	1'22.822	4.261	5.423	198.034
		107%	1'24.060	5.499	7

ФИНИШ



ПОДИУМ



ОЦЕНКА МАСТЕРСТВА

по 10-балльной системе

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

WARM-UP

Облачно. Сухо. Температура воздуха: 12-13 °C
9.30-10.00 Температура полотна: 13-14 °C

Поз.	№	Пилот	Л.круг/Всего	Отст., с	V _{ср.} , км/ч
1	8	М. Хаккинен	1'20.396/15	-	204.010
2	7	Д. Култхард	1'20.945/15	0.519	202.701
3	5	Д. Физикелла	1'21.362/14	0.966	201.587
4	3	М. Шумахер	1'21.515/15	1.119	201.209
5	4	Э. Ирвайн	1'21.636/14	1.240	200.911
6	6	А. Вурц	1'21.870/19	1.474	200.337
7	10	Р. Шумахер	1'22.206/13	1.810	199.518
8	1	Ж. Вильнев	1'22.257/12	1.861	199.394
9	14	Ж. Алези	1'22.278/13	1.882	199.343
10	2	Х.-Х. Френтцен	1'22.352/16	1.956	119.164
11	9	Д. Хилл	1'22.582/16	2.186	198.609
12	19	Й. Ферстаппен	1'22.698/13	2.302	198.331
13	15	Д. Херберт	1'22.716/15	2.320	198.288
14	18	Р. Баррикелло	1'23.104/15	2.708	197.362
15	12	Я. Трулли	1'23.112/17	2.716	197.343
16	11	О. Панис	1'23.248/12	2.852	197.020
17	16	П. П. Диниц	1'23.398/14	3.002	196.666
18	22	Ш. Накано	1'23.555/15	3.159	196.297
19	17	М. Сало	1'23.997/12	3.601	195.264
20	23	Э. Туеро	1'24.178/15	3.782	194.844
21	21	Т. Такаги	1'24.333/16	3.937	194.486
22	20	Р. Россет	1'25.225/13	4.829	192.450

ГОНКА

Облачно. Сухо. Температура воздуха: 14-15 °C
14.00-16.00 Температура полотна: 18-19 °C

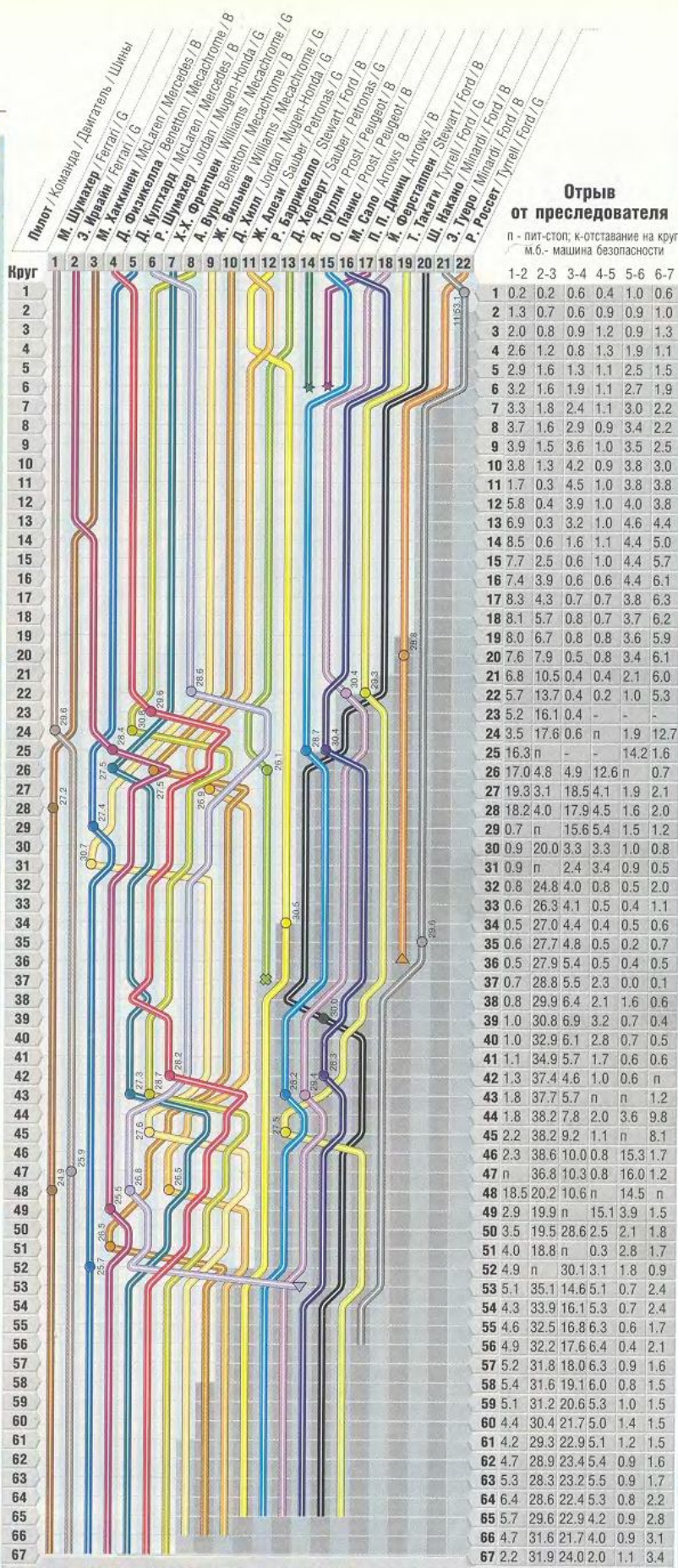
П. №	Пилот	Время	Отст., с	Л.круг/№	V _{max}	V _{ср.}
1	8	М. Хаккинен	1:32'14.789	-	1'20.450/25	295.0 198.5
2	3	М. Шумахер	1:32'17.000	2.212	1'21.001/65	293.8 198.6
3	7	Д. Култхард	1:32'48.952	31.164	1'20.715/61	295.4 197.3
4	4	Э. Ирвайн	1:33'12.971	58.183	1'21.667/62	293.1 196.5
5	2	Х.-Х. Френтцен	1:33'15.036	1'00.248	1'21.394/65	286.7 196.4
6	5	Д. Физикелла	1:33'16.148	1'01.360	1'21.506/65	297.4 196.4
7	6	А. Вурц	1:33'19.578	1'04.790	1'21.778/61	294.1 196.2
8	1	Ж. Вильнев	1:32'20.752	1 круг	1'21.701/33	289.3 195.4
9	9	Д. Хилл	1:32'22.990	1 круг	1'21.741/66	286.3 195.3
10	14	Ж. Алези	1:32'29.424	1 круг	1'21.979/43	290.3 195.1
11	18	Р. Баррикелло	1:32'28.610	2 круга	1'23.412/33	290.5 192.1
12	11	О. Панис	1:32'29.872	2 круга	1'22.931/61	294.1 192.1
13	19	Й. Ферстаппен	1:32'52.806	2 круга	1'23.944/30	290.8 191.3
14	17	М. Сало	1:32'53.413	2 круга	1'23.552/23	291.8 191.3
15	22	Ш. Накано	1:32'56.589	2 круга	1'24.210/61	287.0 191.2
16	21	Т. Такаги	1:32'57.269	2 круга	1'23.392/47	291.3 191.1
НК 23	Э. Туеро	1:32'50.967	НФ	1'24.024/50	286.9 164.9	
НК 10	Р. Шумахер	1:15'58.955	НФ	1'21.881/21	285.6 191.0	
НК 15	Д. Херберт	52'02.308	НФ	1'22.712/23	288.9 194.3	
НК 20	Р. Россет	52'09.833	НФ	1'24.161/23	288.9 188.6	
НК 12	Я. Трулли	8'44.955	НФ	1'25.328/4	292.6 187.3	
НК 16	П. П. Диниц	8'45.419	НФ	1'25.285/5	288.9 187.2	

ЧЕМПИОНАТ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ

Поз.	Пилот	Очки
1	Мика Хаккинен	90
2	Михаэль Шумахер	86
3	Дэвид Култхард	52
4	Эдди Ирвайн	41
5	Жак Вильнев	20
6	Дэмон Хилл	17
6	Александр Вурц	17
8	Джанкарло Физикелла	16
9	Хайнц-Харальд Френтцен	15
10	Ральф Шумахер	14
11	Жан Алези	9
12	Рубенс Баррикелло	4
13	Мика Сало	3
13	Педро Паоло Диниц	3
15	Джонни Херберт	1
15	Ян Магнуссен	1
15	Ярно Трулли	1

КУБОК КОНСТРУКТОРОВ

Поз.	Команда	Очки
1	McLaren/Mercedes	142
2	Ferrari	127
3	Williams/Mecachrome	35
4	Benetton/Mecachrome	33
5	Jordan/Mugen-Honda	31
6	Sauber/Petronas	10
7	Arrows	6
8	Stewart/Ford	5
9	Prost/Peugeot	1



Отрыв от преследователя

П - пит-стоп; К - отставание на круг; м.б. - машина безопасности

Л.к.	1	2	3	4	5	6	7
1	0.2	0.2	0.6	0.4	1.0	0.6	
2	1.3	0.7	0.6	0.9	0.9	1.0	
3	2.0	0.8	0.9	1.2	0.9	1.3	
4	2.6	1.2	0.8	1.3	1.9	1.1	
5	2.9	1.6	1.3	1.1	2.5	1.5	
6	3.2	1.6	1.9	1.1	2.7	1.9	
7	3.3	1.8	2.4	1.1	3.0	2.2	
8	3.7	1.6	2.9	0.9	3.4	2.2	
9	3.9	1.5	3.6	1.0	3.5	2.5	
10	3.8	1.3	4.2	0.9	3.8	3.0	
11	1.7	0.3	4.5	1.0	3.8	3.8	
12	5.8	0.4	3.9	1.0	4.0	3.8	
13	6.9	0.3	3.2	1.0	4.6	4.4	
14	8.5	0.6	1.6	1.1	4.4	5.0	
15	7.7	2.5	0.6	1.0	4.4	5.7	
16	7.4	3.9	0.6	0.6	4.4	6.1	
17	8.3	4.3	0.7	0.7	3.8	6.3	
18	8.1	5.7	0.8	0.7	3.7	6.2	
19	8.0	6.7	0.8	0.8	3.6	5.9	
20	7.6	7.9	0.5	0.8	3.4	6.1	
21	6.8	10.5	0.4	0.4	2.1	6.0	
22	5.7	13.7	0.4	0.2	1.0	5.3	
23	5.2	16.1	0.4	-	-	-	
24	3.5	17.6	0.6	n	1.9	12.7	
25	16.3	n	-	-	14.2	1.6	
26	17.0	4.8	4.9	12.6	n	0.7	
27	19.3	3.1	18.5	4.1	1.9	2.1	
28	18.2	4.0	17.9	4.5	1.6	2.0	
29	0.7	n	15.6	5.4	1.5	1.2	
30	0.9	20.0	3.3	3.3	1.0	0.8	
31	0.9	n	2.4	3.4	0.9	0.5	
32	0.8	24.8	4.0	0.8	0.5	2.0	
33	0.6	26.3	4.1	0.5	0.4	1.1	
34	0.5	27.0	4.4	0.4	0.5	0.6	
35	0.6	27.7	4.8	0.5	0.2	0.7	
36	0.5	27.9	5.4	0.5	0.4	0.5	
37	0.7	28.8	5.5	2.3	0.0	0.1	
38	0.8	29.9	6.4	2.1	1.6	0.6	
39	1.0	30.8	6.9	3.2	0.7	0.4	
40	1.0	32.9	6.1	2.8	0.7	0.5	
41	1.1	34.9	5.7	1.7	0.6	0.6	
42	1.3	37.4	4.6	1.0	0.6	n	
43	1.8	37.7	5.7	n	n	1.2	
44	1.8	38.2	7.8	2.0	3.6	9.8	
45	2.2	38.2	9.2	1.1	n	8.1	
46	2.3	38.6	10.0	0.8	15.3	1.7	
47	n	36.8	10.3	0.8	16.0	1.2	
48	18.5	20.2	10.6	n	14.5	n	
49	2.9	19.9	n	15.1	3.9	1.5	
50	3.5	19.5	28.6	2.5	2.1	1.8	
51	4.0	18.8	n	0.3	2.8	1.7	
52	4.9	n	30.1	3.1	1.8	0.9	
53	5.1	35.1	14.6	5.1	0.7	2.4	
54	4.3	33.9	16.1	5.3	0.7	2.4	
55	4.6	32.5	16.8	6.3	0.6	1.7	
56	4.9	32.2	17.6	6.4	0.4	2.1	
57	5.2	31.8	18.0	6.3	0.9	1.6	
58	5.4	31.6	19.1	6.0	0.8	1.5	
59	5.1	31.2	20.6	5.3	1.0	1.5	
60	4.4	30.4	21.7	5.0	1.4	1.5	
61	4.2	29.3	22.9	5.1	1.2	1.5	
62	4.7	28.9	23.4	5.4	0.9	1.6	
63	5.3	28.3	23.2	5.5	0.9	1.7	
64	6.4	28.6	22.4	5.3	0.8	2.2	
65	5.7	29.6	22.9	4.2	0.9	2.8	
66	4.7	31.6	21.7	4.0	0.9	3.1	
67	2.2	31.9	24.0	2.0	1.1	3.4	





Наши в Формуле-1

Российский космонавт Василий Васильевич Циблиев стал гостем команды McLaren во время Гран При Люксембурга. В июне 1997 г., когда Мика Хаккинен посетил космический Центр управления полетами в подмосковном Калининграде (ныне – г. Королев) в рамках программы West in Space, Циблиев возглавлял экипаж на борту орбитальной станции "Мир". Во

время сеанса связи финн пригласил его посетить McLaren после возвращения на Землю. И вот Василий Васильевич побывал с ответным визитом в гостях у финского гонщика. Космонавт быстро нашел общий язык с пилотом. Все остались довольны. Мика Хаккинен получил в подарок скафандр, а Василий Циблиев прокатился на двухместном болиде.

Продавец воздуха



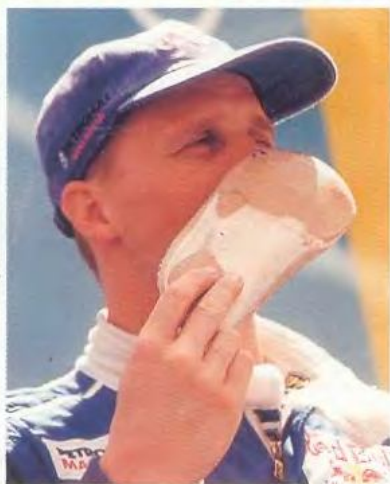
В прошлом месяце на аукционе Сотбис за 37250 фунтов стерлингов был продан шлем Айртона Сенны из коллекции бывшего судьи на старте Формулы-1 Роланда де Брандсерата. Поклонники всегда готовы заплатить хорошие деньги за любую вещь, связанную с именем своего героя. На том же аукционе на продажу были выставлены даже гильзы, оставшиеся после ружейного салюта на похоронах великого гонщика.

Но давно известно, что во всем, касающемся коммерции, никто не может сравниться с Михаэлем Шумахером. Недавно на аукционе в Нюрбурге более, чем за 15 тыс. долларов, была продана консервная банка с выхлопными газами его F300. Впрочем, надо отдать Михаэлю должное, с не меньшей легкостью он и расстанется с деньгами. На том же Гран При Люксембурга Михаэль пожертвовал 500 тыс. немецких марок в фонд ЮНЕСКО. Однако очень скоро у предприимчивого Михаэля может появиться серьезный конкурент. Джонни Херберт уверен, что, будучи проданной с молотка, его гоночная обувь будет пахнуть ничуть не хуже выхлопов Ferrari. Во всяком случае деньги, вырученные за них, не будут пахнуть уж точно.



Трагедия в Финляндии

Болельщики всегда горячо переживают за своих любимцев. И Формула-1 не является исключением в этом смысле, хотя поклонники автогонок всегда отличались дружелюбием в отличие, скажем, от своих футбольных собратьев. Но иногда и здесь эмоции перехлестывают через край. Страшное сообщение пришло из Финляндии: 42-летний мужчина задушил свою 68-летнюю мать, когда она попыталась выключить телевизор посреди гонки.



"Формула-1" приветствует победителей



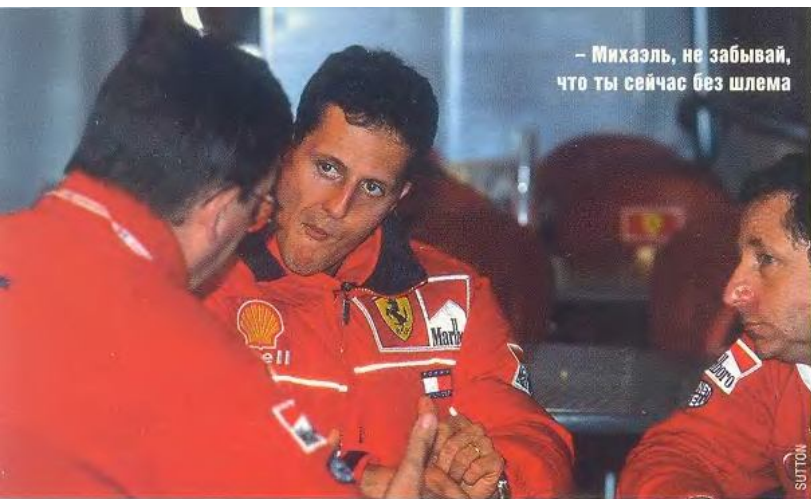
Недавно в редакции журнала "Формула-1" состоялось награждение победителей конкурсов, проводившихся при содействии "Радио MAXIMUM" и компании British Petroleum. Условия конкурса, в итоге получившего название MAXИМАльный PIT-STOP, были просты. По команде ведущей "Радио MAXIMUM" Милы О'Када участники должны были устремиться к указанной заправке British Petroleum, где появлялся минивэн журнала "Формула-1". Первый прибывший получал Приз Дня – комплект оригинальной амуниции одной из команд Формулы-1, представленный магазином "ФОРМУЛА 1 КЛУБ".

Итоги конкурса подводились 25 августа на презентации журнала в клубе TABULA RASA. Пиво компании PRIMATOR, выступившей в роли основного спонсора, текло рекой. Всем были предложены сигареты GAULOISES BLOND. Группа "МАНГО-МАНГО" заводила публику своими песнями. Очаровательные девушки с прическами от салона Wella устраивали веселые конкурсы. А магазин "ФОРМУЛА 1 КЛУБ" вручил всем финалистам специальные призы.

Главный приз, поездку на двоих на один из этапов Формулы-1, получил Сергей Дмитриевич Мацнев. Победительницей второго конкурса, проведенного компанией "РАДИО-ЛИНК" среди журналистов, стала Светлана Юрьевна Смирнова (журнал "Рекламный мир"). Главным призом в конкурсе за лучшую статью о нашем журнале стал мобильный телефон PHILIPS с подключением.

На фото сверху: генеральный директор журнала "Формула-1" Вадим Котляров (справа) поздравляет победителя конкурса. Внизу: главный редактор журнала Леонид Ситник вручает приз автору лучшей статьи.

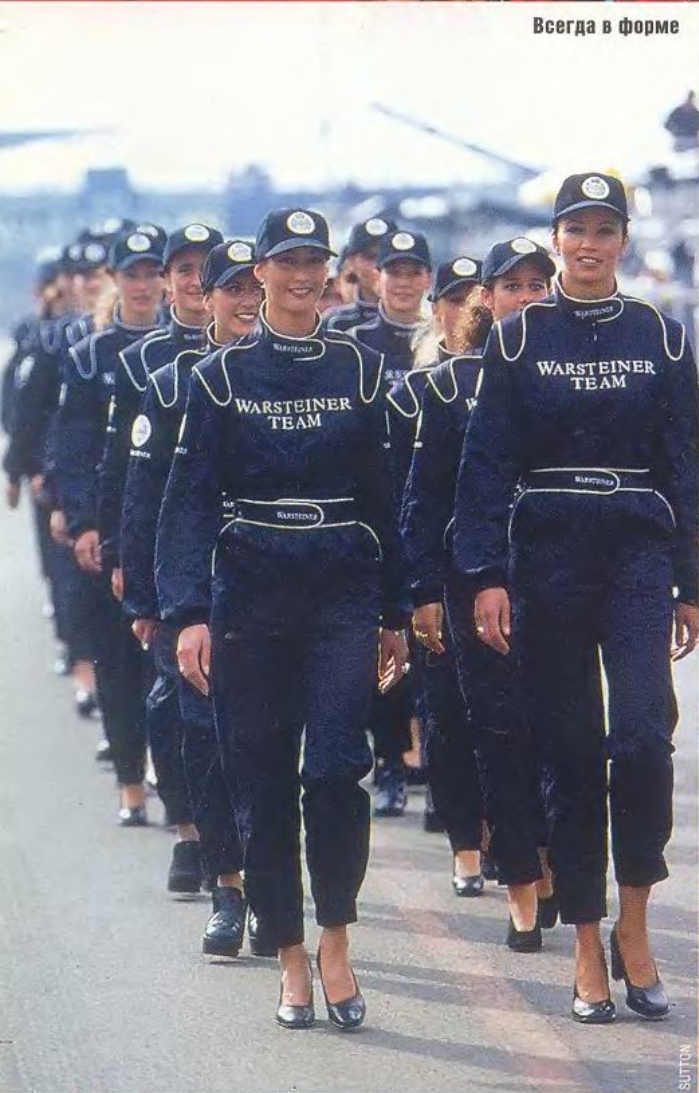




– Михаэль, не забывай,
что ты сейчас без шлема



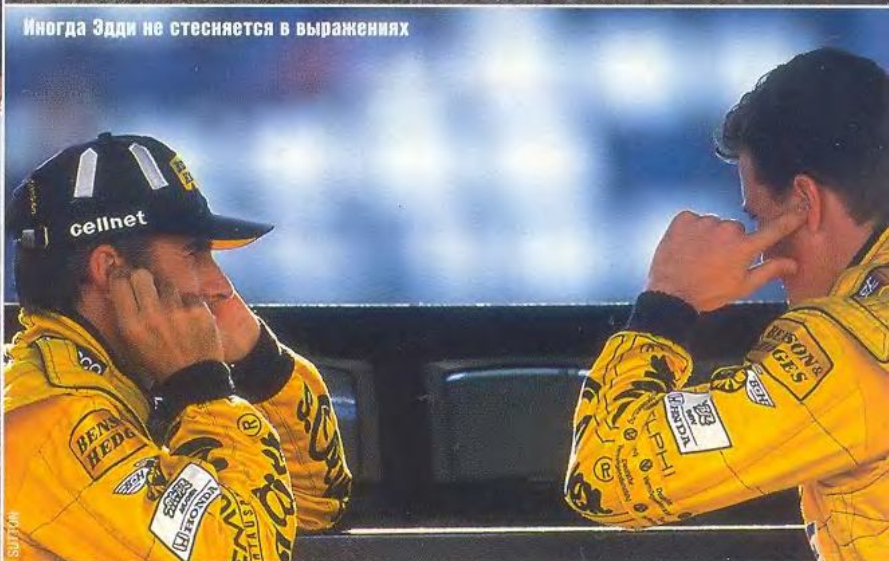
Наполеоновские планы
поклонниц Мики



Всегда в форме



Плюшевый Михаэль уже на троне

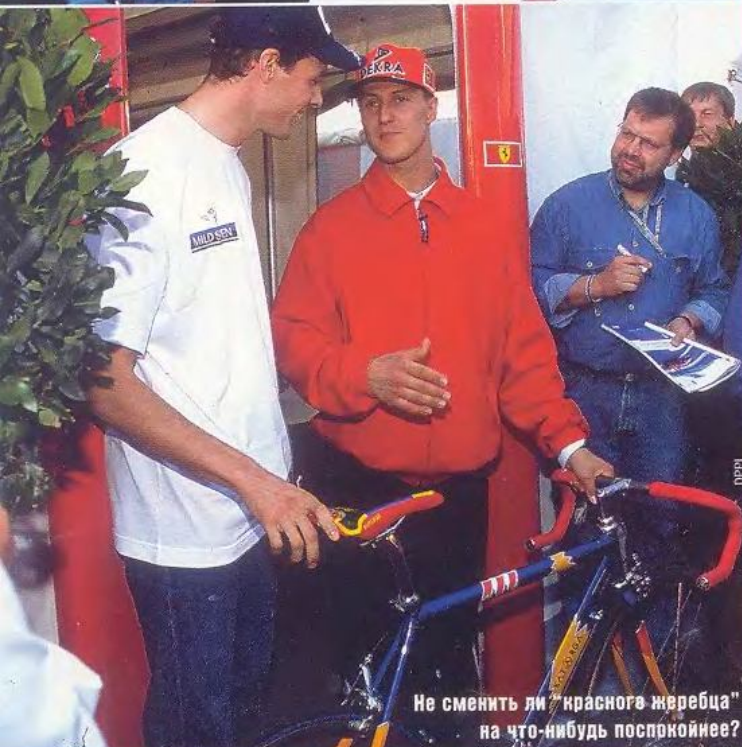
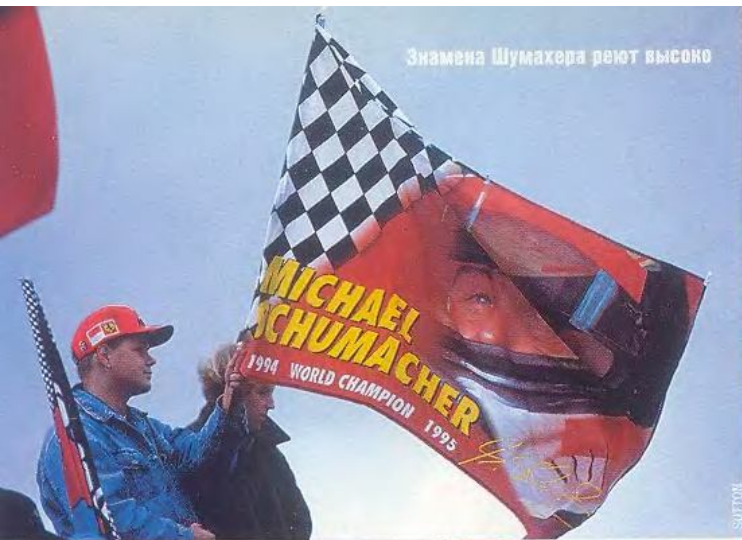


Иногда Эдди не стесняется в выражениях



Так родилась идея двухместного болида

Знамена Шумахера реют высоко



Не сменить ли "красного жеребца" на что-нибудь поспокойнее?

Ferrari – мечта!
А о чем мечтают в Ferrari?



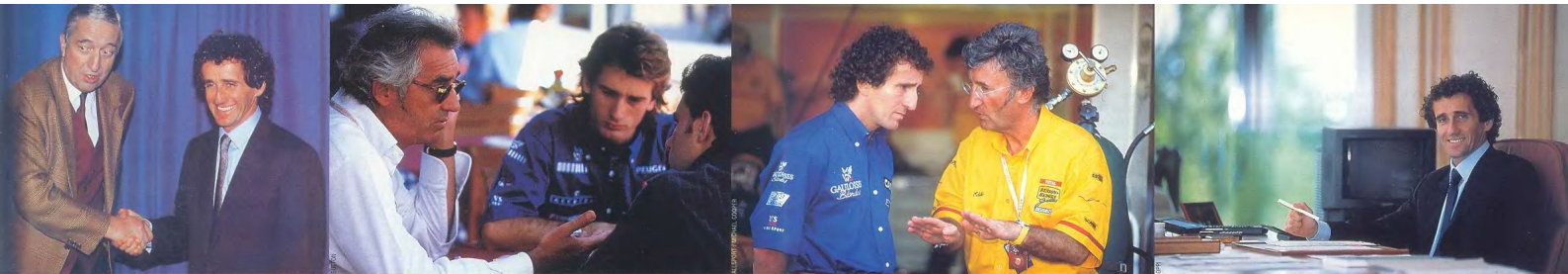
Большая рука Дэвида еще пригодится команде



Мика "работает первым номером"



– Вот так же Крэйг Поллок подсунил мне какую-то бумажку



Жак Кальве и Аллен Прост пожимают руки, 14 февраля 1997 г.

Бриаторе оставил Просту хорошее наследство

Эдди Джордан долго держал судьбу Prost Grand Prix в своих руках

Мечта сбылась. Аллен Прост в кресле президента Prost Grand Prix

14 февраля 1997 г. в 15:00 в парижском офисе Peugeot состоялась историческая пресс-конференция. Президент концерна PSA Жак Кальве и четырехкратный чемпион мира Аллен Прост официально пригласили автожурналистов всего мира, чтобы сообщить им нечто сенсационное: «Новость», однако, всем была известна заранее. С трибуны прозвучали (и были встречены приличествующими моменту аплодисментами) слова, подтвердившие слухи, усиленно циркулировавшие на протяжении последних месяцев. Прост купил команду Ligier, а Peugeot согласился эксклюзивно в течение трех лет, начиная с 1998 г., поставлять ему свои моторы. Пожале рук, вспышки фотоаппаратов, занавес. Все было настолько просто и естественно, а главное, настолько ожидаемо, что никому даже в голову не могло прийти, насколько близки к срыву были все эти проекты еще два дня назад.

Вообще-то, обзавестись собственной «коновшей» Аллен Прост собирался давно. Впервые он начал думать об этом еще в начале 1989 г., когда его отношения с McLaren обострились до предела из-за внутренней борьбы с Айртоном Сенной. Француз даже убедил тогдашнего главного конструктора Ferrari Джона Барнарда рискнуть попутиться с ним в это смелое предприятие и уже начал зондировать главных спонсоров. Marlboro, чтобы переменить их бюджет в свой проект. Однако предельная сложность такого мероприятия несколько охладила Проста, и в итоге он предпочел уйти пилотом в Ferrari. Совсем иначе обстояли дела два с половиной года спустя, когда в начале 1992 г. Аллен был лишь в полудате от установления контроля над Ligier. Француз тогда с позором отчислился из Scuderia, а старик Ги Лижье был готов начать процесс постепенной передачи акций и, главное, — реальной власти своему

соотечественнику. Случай представлялся уникальным. Впервые с 70-х годов Прост мог стать своего рода играющим тренером. Аллен даже проводил тесты за рулем новой машины в межсезонье, однако его требования (бесплатная поставка моторов Renault минимум на три года) были отвергнуты. Французские мотористы действительно начали поставки моторов команде, однако без долгосрочного контракта и на пару модификаций отстающих от тех, что поставлялись Williams, а главное, — за деньги. Компания BP — давний партнер Ligier — платила Renault 90 млн франков в год. К тому же в дело, как всегда, вмешались политики со своей вечной французской мечтой о «сильной национальной команде», и Прост, не желая стать лишь пешкой в чужой игре, предпочел все прекратить и ограничиться в 1992 г. комментированием гонок на канале TF-1.

С этого момента пути Лижье и Проста, казалось бы, разошлись окончательно и бесповоротно. Ги Лижье продал-таки большую часть акций команды мозодоуму и амбициозному бизнесмену Сирлиу де Фуру, уже отметившемуся в Ф-1 в конце 80-х со своей достаточно средней «кованшей» AGS. Аллен же вернулся к гокам в 1993 г. и стал четырехкратным чемпионом мира. В 1994 г. ситуация вновь изменилась. Де Фур попал в тюрьму за многочисленные финансовые махинации, и команда оказалась на грани краха. Любители Формулы уже приговаривали было провозгласить Ligier в последний путь, как это уже было ранее с Brabham и как чуть позже произошло с Lotus. Но внезапно команду купил всемогущий тим-менеджер Benetton Flavio Briatore. Ну, а Прост окончательно решил завершить спортивную карьеру и стал своего рода почетным послом фирмы Renault, с которой его связывали два главных перио-

да в его карьере. Однако и у Проста, и у Бриаторе первоначальные планы несколько разошлись с реальностью. Истинными намерениями был отнюдь не вывод Ligier на вершину автогонок, как он громко заявлял во время покупки, а постепенная ее продажа своему черному соратнику по Benetton Тому Уоккиноу. Тем более, что после многочисленных скандалов с несоответствием болидов чемпионской «кованшей» техническому регламенту напелся и прекрасный повод «сослать» Тома в Ligier. Бриаторе убил двух зайцев одним выстрелом: он нанес краху (по крайней мере, официально) и одновременно отправил шотландца, владельца огромной промышленной группы TWR гуаа, куда тот с самого начала метил. А именно — на пост руководителя французской «кованши».

Казалось бы, все шло по намеченному плану, и Бриаторе постепенно начал продавать Уоккиноу акции команды. А тот —

переводить ее под сень своей могущественной группы TWR. Конкретно это выразилось в массовых увольнениях персонала и отправке всех мало-мальских ценных ставок и агрегатов в Англию, в Лифилд — штаб-квартиру империи Тома. Конечной целью было создание собственной команды, которая продолжала бы называться Ligier, но не имела бы ничего общего со славным прошлым синих болидов. И тут французская пресса забила тревогу, в дело вмешались политики, и Flavio вынужден был в экстренном порядке остановить передачу собственности в руки своему бывшему партнеру. Берни Экстентон, отнюдь не заинтересованный в конфликте с французскими властями и не горячий желающим потерять этот рынок, спешно помог уладить дело и подыскал для обиженного Уоккиноу друтую команду — Arrows. С ней Том, естественно, вступил так же, как планировал это сделать и с Ligier, но об этом

Мечты обретают реальные очертания. Здания нового завода Prost Grand Prix под Парижем



КОМАНДА

никто не печалился – "колонист" Ф-1 в Англи было много, причем Agoswa далеко не входил в число самых именитых и богатых историческим прошлым из них. Команда Ligier же во Франции после ухода Larrousse и AGS осталась одна-одинешенька. Более того, именно она, и только она, могла похвастаться победами и прочими спортивными подвигами. В итоге Бриаторе остался с этим моментом на руках, чем был откровенно озадачен: к этому моменту он уже начал атаку на пакет акций своего соотечественника Джанкарло Минарди и отнюдь не рассчитывал оказаться во главе триумвирата Benetton-Ligier-Minarди. Прост, со своей стороны, так же находился в смешанных чувствах. Он был недоволен своей

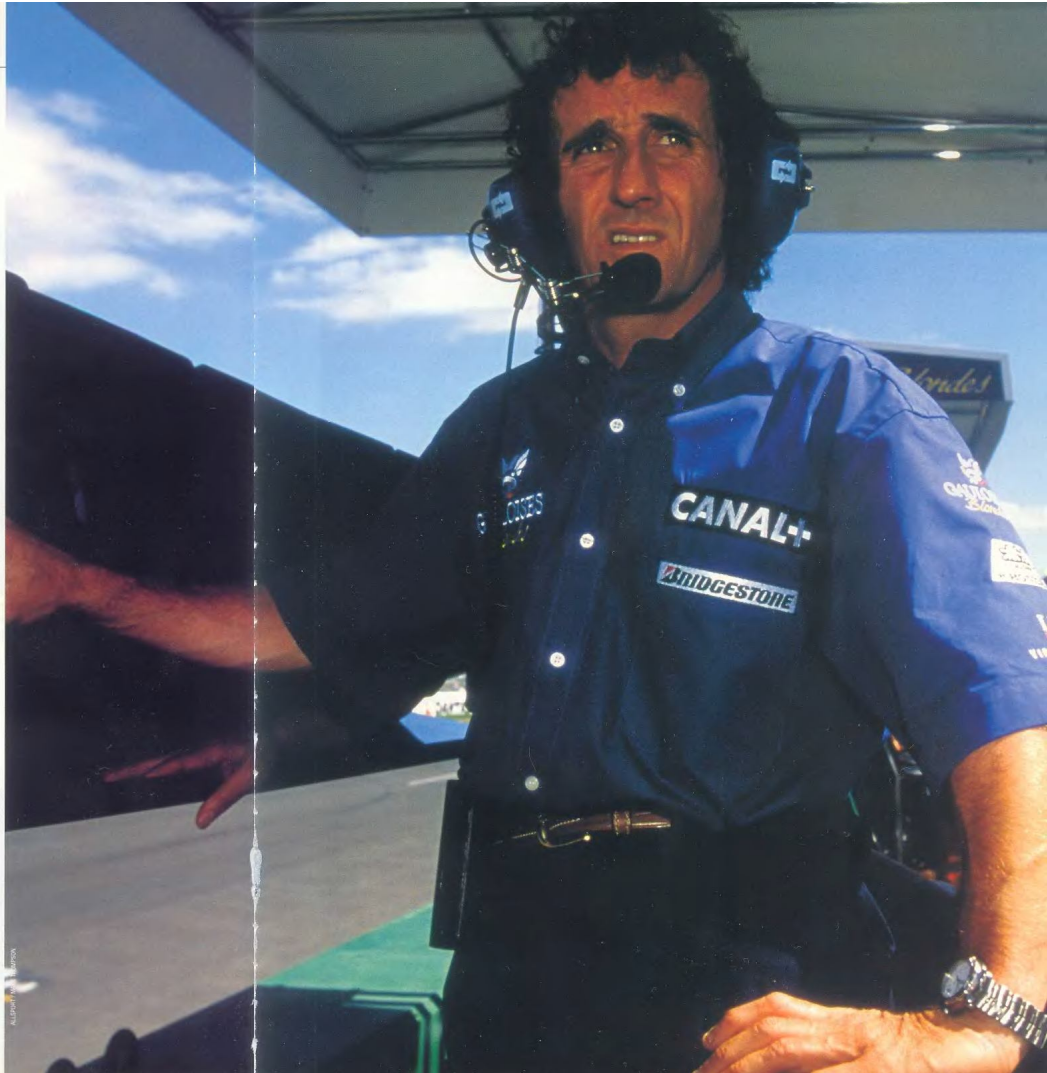
невозможности нет, и главное – цена. Вопрос стал за мотором. Компания Renault, логично пригласившая к себе взгляды, раз за разом давала понять, что абсолютно не собирается поставлять "движки" трем "колонистам" одновременно. А на все просьбы сделать выбор между Williams и Benetton президент компании Луи Шевьер только улыбался. Он отнюдь не собирался бросать одну из своих топ-команд ради прерывочного проекта. Особенно, если речь идет о Ligier, уже порядочно скомпрометировавшей себя ранее. А так как Renault была частной фирмой, никакие инструменты политического давления не могли оказать на Шевьера ни малейшего влияния. Интересно, что в тот момент об Алене Просте



работой в Renault, где он выполнял обязанности "свадебного генерала". Его бывшие соратники не спешили предложить ему какую-нибудь конкретную должность в одном из реальных департаментов, не говоря уже о Renault Sport, где его опыт мог бы оказаться бесценным. Поэтому над предложением концерна Mercedes, предложившего ему роль специального консультанта в McLaren с техническими обязанностями и тестами машины, Ален раздумывал недолго и согласился сразу же.

Таким был расклад сил в 1996 г., когда стало ясно, что больше ситуация с Ligier оставаться в подвешенном состоянии не может. Мечта о великой французской команде приобрела в головах политиков конкретные формы, причем при негласной поддержке нового президента Жака Ширака. Флавио Бриаторе дал понять, что ниче-

нито даже не вспоминал. Все были уверены, что он вскоре встанет во главе McLaren, на который плодотворно и с удовольствием работал (в Ф-1 ходили настоящие слухи, что Mercedes вскоре окончательно выкупит McLaren у его хозяина, миллиардера из Саудовской Аравии Мансура Охеда, и посадит Проста в президентское кресло вместо вечного Рона Денниса). Но по мере продвижения переговоров во Франции поняли, что без коренных перемен не обойтись. В Peugeot дали понять, что без изменения названия Ligier об их моторе нечего и мечтать. Примерно то же самое говорили и все потенциальные спонсоры. Сниксом уже заявил себя Пит Лижье в свое время темными финансовыми историями с социалкой и Франсуа Миттераном. Сниксом уже набило оскомину слово Ligier в деловом и спортивном мире.





Слаженная работа всей команды – залог успеха

Постепенно стало понятно, что Ален Прост является не только предпочтительной, но и вообще единственной во Франции фигурой, под чье имя можно было бы реализовать такой проект. Предложение четырехкратному чемпиону мира поступило непосредственно от его личного друга Жака Ширака, политических симпатий к которому пилот никогда не скрывал. И Ален, следует признаться, удивил всех. Он согласился рискнуть, но... самостоятельно. Первым и главным условием было полное невмешательство кого бы то ни было не только в процесс приобретения команды, но и в дальнейшее руководство ею. "Конюшня" Prost либо будет частной фирмой, представляющей в Ф-1 себя саму, либо ее не будет вообще. И Прост приступил к работе. На подготовительный период у него ушел почти год. За это время, как признавался сам француз, он провел такое количество деловых встреч, обедов и переговоров, какое ему не пришлось сделать за без малого пятнадцать лет спортивной карьеры на высшем уровне. Для начала надо было договориться с Флавио Бриаторе о деталях покупки. Однако до того как составлять какие бы то ни было контракты, Прост хотел обеспечить будущее своей команды несколькими необходимыми с его точки зрения вещами. Первое – гарантированный бюджет в 350 млн франков в

год, причем на протяжении нескольких лет. Второе – эксклюзивный контракт с партнером-моторостроителем на три года минимум. Но оказалось, что спонсоры готовы дать деньги лишь под окончательный бюджет, и вопрос о моторе стал основным. Двигатели Renault отпадали автоматически, так как компания не только не хотела связываться с Простом, но и вовсе в июле 1996 г. объявила о своих планах ухода из Формулы-1 через полтора года. Mugen-Honda, тогдашний моторист Ligier, был бы рад сотрудничать с Простом, но не мог гарантировать не только эксклюзивности, но и трех лет контракта. Остался лишь один путь – Peugeot.

Французский моторист переживал тяжелые времена. Он привык выигрывать все дисциплины, где бы ни принимал участие – ралли, ралли-рейды, гонки спорт-прототипов. Однако в Ф-1 компания Peugeot столкнулась с жесткой реальностью. McLaren бросил ее после неплохого дебюта 1994 г. в угоду Mercedes, а сотрудничество с молодой и неокрепшей командой Jordan не приносило ожидаемых результатов. Кроме того, Renault, основной конкурент, объявил о скором уходе. И так, в Peugeot уже всерьез задумывались, не бросить ли все и не прекратить ли вообще свою программу участия в Формуле-1. Алену Просту пришлось бесчисленное ко-

личество раз встречаться с президентом концерна PSA Жаком Кальве и убеждать того в целесообразности продолжения борьбы, в опасности уйти, так ничего и не доказав, в том энтузиазме, с которым каждый француз встретит проект Prost-Peugeot и т.д. Бывшему пилоту приходилось составлять подробные бизнес-планы и показывать гарантии спонсоров, готовых дать бюджет в случае появления этой команды. В итоге Кальве сдался, пообещав эксклюзивный контракт на три года, начиная с 1998 г. (Peugeot было связано с Jordan до конца 1997 г. включительно), но поставил единственное условие: команда должна называться Prost. О Ligier нужно забыть окончательно и бесповоротно.

Ален был уверен в том, что сменить имя не будет проблемой. Ведь Берни Экклстоун, всемогущий президент FOCA, был лично заинтересован в появлении на трассах болидов Prost и сохранении моторов Peugeot (точно так же он только что помог другому великому чемпиону, Джеки Стюарту, создать свою "конюшню" и получить для нее официальные моторы Ford). Англичанин полным ходом планировал вхождение холдинга "Ф-1" на биржу, и такие имена, как Prost и Stewart, могли послужить лишней гарантией успеха его дела. Короче говоря, все было готово, и Ален вступил в последние и решающие перего-

воры с Флавио Бриаторе (который в бизнесе всегда считался крепким и неуступчивым партнером) о покупке Ligier. Гром грянул оттуда, откуда его никто не ждал. Для смены названия одной из команд необходимо единогласное одобрение всех остальных тим-менеджеров (чуть ранее с этой горькой истинной познакомился Том Уокиншоу, которому так и не дали сменить слово Aggows на TWR). А на совете FOCA, созванном по поводу преобразования Ligier в Prost, возникла заминка. Эдди Джордан проголосовал против и заблокировал всю процедуру. Ирландец таким образом наносил двойной удар. С одной стороны, он надеялся сохранить себе мотор Peugeot (не понимая, что в случае неудачи проекта с Аленом французы и вовсе покинут Ф-1), с другой – мстил Флавио Бриаторе за старую историю с unpaid отставными за уведенного из-под носа Михаэля Шумахера (справедливо полагая, что итальянец немало пострадает, если не сможет в итоге отделаться от осточертевшей ему Ligier). Всю зиму Берни Экклстоун

пытался урезонить Джордана, а Прост, разрываемый на части деловыми партнерами, бессильно метался, как лев в клетке, находясь при этом буквально в одном шаге от осуществления заветной мечты. В итоге Ален позвонил Берни и сказал, что будет ждать лишь до полудня 12 февраля. В противном случае он оставляет все и уезжает в деревню играть в гольф. Факс с разрешением сменить название команды пришел в офис Проста 12 февраля в 11:59... Экклстоуну удалось уговорить Mugen-Honda сменить с 1998 г. "Prost" на "Jordan", и хитрый ирландец дал-таки добро.

На следующий день Прост и Бриаторе встречаются в присутствии своих адвокатов в Женеве в 13:00. Через час с небольшим контракт (подготовленный еще за пару месяцев до этого) подписан. Флавио пожимает Алену руку и открывает бутылку шампанского. Француз становится владельцем Ligier в обмен на скромную сумму в 50 млн франков. На следующий день, 14 февраля, Прост вновь в Париже, и генеральный директор Peugeot, Фредерик Сан-

Жур, окруженный адвокатами фирмы, звонит в дверь квартиры новоявленного президента неподалеку от Триумфальной Арки в 12:45. На этот раз для подписания контракта требуется еще меньше времени, и новая команда получает в свои руки эксклюзивный контракт на 1998–2000 гг. Его общая стоимость оценивается в 250 млн франков, из которых 160 млн готов покрыть сам концерн PSA, 60 дает топливная фирма Total (старый партнер Peugeot и новый спонсор Prost), а оставшиеся 30 докладывает из собственного кармана сам Ален.

Ну, а через два часа состоялась та самая пресс-конференция, с которой началась эта история. Алену Просту потребовалось ровно два дня (если не считать года подготовительной работы), чтобы из бывшего пилота стать хозяином новой команды. В истории Ф-1 закрылись славные страницы команды Ligier и гонщика Алена Проста, и открылась новая, пока еще девственно чистая – команды Prost. Король умер. Да здравствует король!

Артем Бунин



PROST

“Синяя УДАЧИ птица”



Ален Прост официально вступил в должность президента команды 14 февраля 1997 г., когда до начала сезона оставалось три недели, а до отправки болидов в Мельбурн и вовсе 12 дней. Иными словами, времени на подготовку к чемпионату уже не оставалось. Удалось лишь в срочном порядке разработать эмблему новой фирмы Prost Grand Prix и заменить все название Peugeot на болидах, оборудование и униформу членов команды. Тем не менее, ощущения приближающейся катастрофы ни у кого не возникло. Фаворит Брингфорс, бывший хозяин команды, и Бруно Мильер, который от его имени непосредственно управлял «жившей», подготовились к сезону более чем основательно. Кожа Алена Проста впервые попал на трассу в Маны-Кур в своем новом качестве, машина под управлением Оливье Паниса уже проходила предельно обкатку перед отправкой в аэропорт. Позади остались несколько тысяч километров зимних тестов на теплых трассах Южной Европы. Тестов, результаты которых позволяли надеяться на то, что грядущий сезон станет лучшим в истории «синих» с конца 70-х — начала 80-х годов, когда Жак Лаффит боролся за чемпионский титул.

Прост не мог мечтать о лучшем дебюте в качестве руководителя команды. В это распоряжение был хорошей автомобиль, который многие годы разрабатывали замечательные специалисты. Само шасси, носящее по традиции Ligier индекс JS45, было логическим завершением машин прошлых лет, основанных в свою очередь на чемпионских болидах Benetton Шумахера. Молодой



На Гран При Италии 1997 г. Ален откровенно зевал после бессонных ночей

В прошлом году у команды тоже были проблемы: в Испании Панис был "всего лишь" вторым



Год назад Prost мог на равных соперничать с такими командами, как McLaren и Williams. Сегодня, когда преимущество "Серебряных стрел" над остальными, кроме Ferrari Шумахера, выглядит просто подавляющим, трудно поверить, что на Гран При Испании 1997 г. Оливье Панис был почти на полминуты впереди Дэвида Култхарда. Впрочем, при внешнем сходстве, это был совсем другой McLaren, которого чемпионский Williams на некоторых гонках обходил на круг. Но это был и другой Prost

дизайнер Лоик Бигу тщательно отшлифовал детище Фрэнка Дерни, вылизанное в свое время Россом Брауном и Рори Берном и впервые задуманное еще несколько лет назад Джоном Барнардом. Конечно, концепция машины была не самой современной, зато долгие годы постепенных эволюций и улучшений довели этот проект до совершенства. Большого из этой базы выжать уже было невозможно. В пользу этого шасси говорила его надежность и отлаженность работы всех механических элементов, включая великолепную коробку передач. Кроме того, на команду успешно работал "японский триумвират". Амортизаторы Showa разрабатывались специально и эксклюзивно под подвеску этого шасси. Мотор Mugen-Honda, хоть и уступал 50 л.с. Mercedes и Ferrari, зато был вторым после Renault по эластичности и плавности нарастания мощности, начиная с самых низких режимов, и, кроме того, достиг внушительного уровня надежности. И, наконец, дебютант Формулы-1, компания Bridgestone, выбрала своим основным и привилегированным клиентом именно Prost, поставив на него, а не на Arrows, Stewart или Minardi в своей борьбе против Goodyear, продолжавшего экипировку всех топкоманд. А это обещало дать "синим" определенные преимущества на некоторых трассах, лучше подходящих под характеристики японских шин. Конечно, от дебютанта Шиндзи Накано, навязанного Бриаторе

концерном Honda в обмен на бесплатную поставку своих моторов, вряд ли стоило ждать подвигов, зато в распоряжении Проста был Панис. Оливье уже обладал немалым опытом после трех лет в Формуле-1 (на протяжении которых неизменно приезжал не только в очки, но и на подиумы) и рвался в бой. О его способности сражаться на самом высшем уровне говорила хотя бы сенсационная победа в Монако в 1996 г.

Одним словом, Прост прилетел в Мельбурн, имея все основания надеяться на лучшее. И, тем не менее, в пятницу, впервые наблюдая, как его болиды покидали боксы, Ален едва не упал в обморок от волнения. Его сердце, по собственному признанию, билось так, как никогда за всю его карьеру пилота. Он волновался не так сильно, даже когда боролся за чемпионский титул. Предыдущие несколько месяцев Ален практически не спал, работая по 18 ч в сутки над своим проектом. Однако, оказавшись на Гран При, отнюдь не пожелал ограничиваться ролью президента и заниматься исключительно финансовыми проблемами. Прост был везде. Он обсуждал со спортивным директором Чезаре Фьорио тонкости правил и регламентов, бежал на технический брифинг, пытаясь помочь Лоику Бигу найти правильные регулировки, подолгу размышлял с инженерами и пилотами о преимуществах или недостатках той или иной гоночной стратегии. Иными словами, в субботу после квалификации, когда Панис показал вели-

колепное 9-е время, уступив всем остальным (не считая Вильнева) лишь 1,5 с, у Алена уже не было сил даже радоваться. Он просто падал с ног. Президент компании прилетел "на полчаса" вздремнуть в своей каюте, отгороженной в углу боксов, и проснулся... уже в воскресенье утром, разбуженный ревом моторов на уорм-апе. А вечером того же дня обычно экономный и расчетливый чемпион закатил в одной из дискотек Мельбуерна грандиозный праздник, пригласив всю команду – от директоров до механиков. А отмечать действительно было что: Панис финишировал 5-м, отстав от победителя лишь на минуту, и привез команде первые очки в первой же гонке. И даже Накано, на которого не возлагали по итогам квалификации (16-й) особых надежд, умудрился в свою дебютную гонку добраться до финиша на почетном 7-м месте.

Такой успех позволил Просту незамедлительно по возвращении в Париж подписать контракт с первым крупным спонсором (помимо традиционных для Ligier Gauloises Blondes и Elf) – частной платной телекомпанией Canal+. Чуть позже к ним присоединились также французские гиганты Alkatel и BIC. Там, где французские политики годами не могли "раскрутить" патронов частных империй на спонсорство Ligier, Ален Прост моментально смог убедить их подписать огромные, на многие десятки миллионов франков, чеки. Кроме того, партнерство в обоих случаях выходило за

КОМАНДА

рамки простого размещения наклеек на бортах машины за деньги. Alcatel, мировой лидер в области телекоммуникаций, разработал для Prost специальную систему цифровой радиосвязи боксов с пилотами и систему онлайн-овых телекоммуникаций между заводом в Маны-Кур и пaddockом, работающую в режиме высокого дебита информации. ВПС же ввязался за выпуск всей символики фирмы и ее маркетинговую эксплуатацию. Долгие годы, проведенные в сверхпрофессиональных английских командах, многому научили Проста. С самого начала он поставил для своей команды задачу очень высоко и заставил персонал постепенно изменить менталитет, обрести психологию победителей.

Турне команды по Южной Америке стало сенсацией. В Бразилии Панис заканчивает квалификацию 5-м, всего в 0,7 с позади поза-позиции Вильяме, а в гонке присаживает на подиум, оставив лишь на 15 с от выигравшего кандидата (при том, что всего было классифицировано 18 машин из 21 стартовавшей). Команда ликует и боится даже думать о том, что ждет ее в Аргентине. А там Оливье Панис показывает в квалификации уже 3-е время, приехав от первой линии старта его отделяют какие-то 0,2. Качество резины Bridgestone, с легкостью выдерживающей высокие температуры, позволило Алену Просту выбрать рискованную стратегию. Вскоре после старта Панис выходит на 2-е место и с легкостью следует за Жаком Вильяме, стремительно отрывающимся от всех остальных пилотов. Но легкой Williams канадца идет на три пит-стопа, в то время как Панис, направленный на старт

под завязку, даже не атакует в ожидании середины дистанции и единственной остановки. Таким образом, постепенно вырисовывается не просто первая победа новой команды, но и победа с огромным преимуществом. К сожалению, в дело вмешивается его величество случай, и бolid Оливье из-за неисправности в гидравлической системе замирает на обочине. Но не пилот, ни его тим-менеджер не горюют. "Нас ждет великий сезон", — с гордостью бросает Ален Прост журналистам.

По возвращении в Европу команду занимает другая проблема. Новый президент решает предпринять нагловоновый план перестройки всех структур, включая перевод штаб-квартиры на новый завод. После долгих переговоров с властями Прост предпочитает делать все самостоятельно и выбирает место будущей грядущей стройки неподалеку от Версаля, в одном из пригородов Парижа. При этом команда терпеть близость к испытательному полигону в Маны-Кур, однако приобретает, по словам Проста, "близость к цивилизации". Ален лично проводит немало времени с архитектором. Его завод должен стать одним из лучших в Формуле-1 и воспринять некоторые конструктивные решения аналогичных сооружений Williams, Benetton и McLaren. Параллельно штат фирмы должен резко увеличиться, и Просту приходится не раз собирать всех своих сотрудников и клятвенно обещать максимальную помощь в будущем переезде семей из Маны-Кур под Париж.

Тем временем сезон продолжается, и Проста ждет серия европейских гонок. В Имоле великолепная



Оливье Панис с будущим чемпионом мира Жаком Вильяме перед восхождением на подиум в Испании '97

серия продолжится, и Оливье Панис занимает 4-е место на старте. В гонке же он не попадет в очки лишь по причине сработавшего амортизатора. Тем не менее, француз продолжает сражаться и все же добирается до финиша на 8-м месте с отставанием в один круг.

От следующей гонки, в Монако, команда ждет еще большего. Именно здесь 21 января Флавио Бриаторе проведет презентацию нового болида, называющегося тогда еще Ligier. Именно здесь год назад Оливье Панис одержал свою сенсационную победу в дождевой гонке. В принципе, ситуация повторилась и на этот раз. Несмотря на неудачное выступление в квалификации, где резина Bridgestone уступила Goodyear, Панису удалось в самом Гран При под проливным дождем прорваться с 12-го на 4-е место и принести в копилку команды еще три очка. И это при том, что, в отличие от прошлого года, подданный из неправильных метеорологических команда на строила его болид под сухую трассу.

Самое же Алена ждали проблемы несколько иного рода. Он встречается со специально привлеченным из Японии Хироюки Мондой, патронном Мидель, и просит того разрешить замену Накано на более "полезного" пилота. Шинджи начал раздражать Проста, так как помимо слабых результатов и огромного отставания от Паниса (что еще можно было бы простить новичку) он оказался абсолютно неспособен к техническому диалогу с инженерами и никак не мог вникать на работу с болидом. Тут-то Прост и произносит в сердцах свою знаменитую фразу: "Это мертвая

Ярно Трулли успешно борется со всей командой Benetton на Гран При Франции 1997 г.



Переезд на новый завод — одна из немногих радостей команды в 1998 г.



Prost поменялся с Jordan двигателями и оказался лозоди



1998 г.
Prost начинает "буксовать"



Ален Прост обсуждает проблемы команды со своим техническим директором



В конструкторском бюро кипит работа над болидом следующего года



машина для команды". Но Honda непреклонен: если Накано покинет свое место, то за моторы придется платить. Правда, вскоре все эти проблемы показались мелочами по сравнению с настоящими бедами, обрушившимися на команду.

На Гран При Канады все перекорачивается вверх дном. На предыдущей гонке, в Испании, Панис показывает свой лучший в сезоне результат – 2-е место в каком-то 5 с от победителя, Жака Вильневса. Оливье выходит в чемпионате мира на 3-е место, вслед за Вильневсом и Шумахером, и приезжает в Монреаль, надеясь, как и сам Прост, на победу. На старте Оливье попадает в аварию и после пит-стопа и замены спойлера отказывается на последнее место. Однако после этого проводит всю гонку в бешеном ритме, выходит на 7-е место и начинает стремительно догонять соперников, у которых возникают проблемы с резиной Goodyear. Но поврежденная на старте подвеска внезапно ломается, и машина, сорвавшись с траектории, разбивается карбегеги. Итог – двойной перелом ног у Паниса, и Прост, бессильно наблюдающий за трагедией из боксов, находится на грани сердечного приступа. Вся жизнь, пилотируя болиды Ф-1, он смертельно боялся физической травмы и смог избежать ее. И вот теперь на страшные страдания обречен пилот, которого он сам послал в бой. В этой обстановке первое очко Шиндзи Накано прошло практически незамеченным.

И тут Прост принимает еще одно решение, доказывающее его самостоятельность и желание никогда не идти на поводу ни у прессы, ни у общественного мнения. Он организует сравнительные тесты между французом Эмануэлем Коляром и итальянцем Ярно Трулли, чтобы найти временную замену тяжело травмированному Панису. В самой Франции вопрос кажется уже решенным, однако Прост склоняется скорее к Трулли и несмотря на все сопротивление болельщиков и журналистов берет в итоге именно Ярно. Будущее покажет, насколько он был прав. В любом случае сезон уже был безвозвратно потерян с того самого рокового 52-го круга Гран При Канады. И редкие очки Трулли (4-й в Феррари) и Накано (6-й в Вентури) уже не могут вернуть улыбку на лицо патрона. Зато в своей последней гонке за команду итальянец лидирует всю первую половину дистанции в Австрии, где шины Bridgestone были просто великолепны, и лишь взрыв мотора на последних кругах лишает его гарантированного 2-го места. Но эта гонка не остается незамеченной, и Прост подписывает с Трулли контракт на 1998 г. А Панис, едва вернувшийся после аварии, падает в очки в первой же гонке на Норбуриричте, что также обнадеживает Алена по поводу благополучного выздоровления своего пилота. В этой связи нельзя не упомянуть об одном факте, который характеризует Проста с человеческой стороны и никак не вяжется с обычным мид-

жем тим-менеджеров, этаким холодных и расчетливых "акул капитализма". Чемпион подписал с Панисом новый контракт еще в Спа, когда Оливье еще ни разу не сел за руль после аварии и только-только с трудом начал ходить на костылях. Риск был огромным, но он придал травмированному пилоту дополнительные моральные силы и лишний раз доказал, что в него верят, что он нужен, что его не только не забыли, но и с нетерпением ждут.

Короче говоря, все было готово к тому, чтобы новый сезон стал триумфальным. Увы, теперь его можно охарактеризовать лишь одним-единственным словом: катастрофа... Все пошло наперекосяк с самого начала. Новая машина появилась очень поздно и не успела наследить на тестах достаточного количества километров. Мотор Peugeot оказался куда сложнее адаптировать к шасси (впервые носившему индекс AP-01), чем планировалось. А "революционная" коробка передач Джозефа Райтона оказалась не только предельно сложной и "съедающей" более 30 л.с. мощности мотора, но и крайне ненадежной. Бесчисленные поломки и экстренные замены КП (иногда по 5–6 раз за гоночный уик-энд) выматывали механиков. Кроме того, команда потеряла свой привилегированный статус у Bridgestone, целиком переключившись на McLaren. Да и переход на наконец-то законченный новый завод уже непосредственно по ходу сезона отнял у команды силы и вре-

мя. Новый же технический директор, Бернар Дюдо, несмотря на огромный опыт работы с Williams и Benetton оставался, в первую очередь, прекрасным мотористом и далеко не всегда мог принять эффективные решения в области шасси. В общем, машина не только шла медленно, но и постоянно ломалась. Хуже того, из-за проблем с коробкой стали взрывать и очень надежные моторы Peugeot. Это стоило Оливье Панису единственного возможного в этом году для команды подвоя в Канаде. Глубоко охватившего команду кризиса может продемонстрировать та радость, с которой команда встретила результат Трулли в Бельгии – 6-е место с отставанием в два круга... А в боксах царил праздник – ведь это было первое очко Prost в 13-й гонке сезона! На самого Алена тяжело было смотреть – за несколько месяцев четырехкратный чемпион мира потерял чуть ли не на десять лет.

Но Прост не сдастся. Работа над новой машиной идет полным ходом, и на этот раз команда уверена, что не повторит "ошибок молодости". Ален твердо решил оставить все неприятности в прошлом и сконцентрировать все свои усилия на подготовке к следующему сезону. В конце концов, хуже, чем в этом году, быть уже не может. А значит, обязательно будет лучше!

Артём Букин

Не все просто для Проста



Кажется, нет конца проблемам команды Prost в этом сезоне. После впечатляющего дебюта в прошлом году на болиде, который являлся, по существу, последним шасси некогда славного Ligier, выступавшие французской «кошкин» в этом сезоне иначе, как полным провалом, назвать трудно. Шасси прошлого года оснащалось, кроме всего прочего, другим двигателем — Mugen-Honda. Что касается Peugeot, который устанавливается на Prost AP01, то, вероятно, многие удивятся, когда узнают, что эти агрегаты являются одним из самых мощных в Формуле-1 последних лет. Но если мощностью Peugeot является сильной стороной болида Prost этого года, то многие другие его характеристики, напротив, и создают те проблемы, с которыми команда безуспешно борется с самой первой гонки сезона. Ведь A16 еще и одна из самых тяжелых (125 кг по официальным данным) и крупногабаритных (620x512x395 мм) силовых установок в современных гонках Гран При, требующая радиаторов гораздо большего размера, чем Mercedes или Ferrari. Благодаря применению системы, где вода циркулирует в охлаждающей контуре под давлением, проблему с радиаторами удалось частично решить. Но больший вес и размеры, по сравнению с прошлогодним двигателем Mugen-Honda, привели к тому, что конструкторы изначально вынуждены были облегчать шасси при переходе на новый «бренд». Сделать это безболезненно не удалось. В результате AP01 получился конструкцией, лишенной целостности как по своей концепции, так и по ее воплощению.

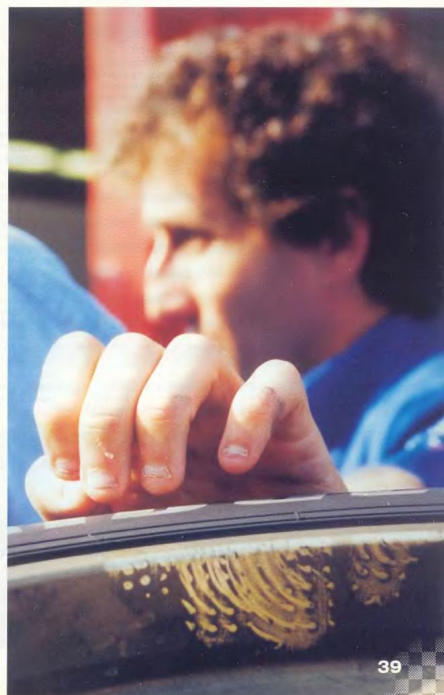
Усугубило трудности и то, что новая революционная коробка передач, с самым быстрым переключением скоростей в Ф-1, получилась очень тяжелой (что прибавило конструкторам головной боли, учитывая проблемы с двигателем). Но самое главное, новая коробка была крайне ненадежной. Из-за постоянных поломок французская команда не смогла нормально опробовать автомобиль. К тому же трудности с трансмиссией заслонили от разработчиков главную проблему, которая всплыла только после того, как на машину была установлена более надежная, хотя и с менее быстрым переключением скоростей, коробка. Задняя подвеска оказалась недостаточно жесткой, что вело к плохой управляемости и общей неустойчивости автомобиля. От этой напасти в

конце концов удалось избавиться при помощи новых улепестываемых рычагов подвески, разработанных командой Джона Барнарда V3. Однако неприятности пришли с другой стороны. Пытаясь вернуться в число конкурентоспособных команд, Ален Прост, поддавшись общей тенденции, решил удлинить базу своего автомобиля. В результате наружу вновь вылезли все недостатки первоначального проекта: плохая управляемость и недостаточная устойчивость болида. Уснить же конструкцию без значительного увеличения веса оказалось невозможно.

В конце концов Ален Прост вообще махнул рукой на этот сезон и полностью сосредоточился на подготовке машины будущего года. Prost и Peugeot в настоящее время

очень недовольны друг другом. Ален поддерживает титанический французского автомобилестроения безжалостной критике за их двигатель. Моторостроители, в свою очередь, не видят большого смысла терпеть дальнейший позор беспрерывных поражений. Очень может быть, что грядущий сезон окажется последним для Peugeot в Ф-1. Тем не менее, конюшня пока остается верным своему долгу и не оставляет попыток создать более легкий двигатель, центр тяжести которого будет расположен ниже. А с шасси Алену Просту может помочь все тот же Джон Барнард, старый друг четырехкратного чемпиона мира. Так что никто не спускает рук во французской команде.

Ник Доншал





Команда Prost Grand Prix основана в 1969 г.

В Формуле-1 с 1976 г. (до 1997 г. выступала под названием Ligier)

Дебют в Гран При заводского автомобиля:

1976 Гран При Бразилии, Жак Лаффит (сход)

Последний Гран При до 1998 г.:

1997 Гран При Европы, Оливье Панис (7-й); Шинджи Накано (10-й)

Руководители:

Ligier: Ги Лижье 1969–1992; Сирил де Рувр 1993–1994; Флавио Бриаторе 1994–1997

Prost: Ален Прост с 1997

Штаб-квартира:

Ligier: Вичи 1976–1988; Маньи-Кур 1989–1997;

Prost: Маньи-Кур 1997; Жуанкурт, Париж с 1998

Количество Гран При:

343 (7-й результат среди всех команд Формулы-1)

Общее число стартов машин в гонках:

612 (7)

Пилоты, наиболее успешно выступавшие на Prost (Ligier)

Пилот	Старты: 612	Очки: 409	Победы: 9	Поул-позишн: 9	Быстрейшие круги в гонках: 9
Жак Лаффит	132	206	6	7	6
Дидье Пирони	14	32	1	2	2
Патрик Депайе	7	22	1	-	1
Оливье Панис	59	54	1	-	-
Мартин Брандл	27	20	-	-	-
Рене Арну	53 (10)	17	-	-	-
Эдди Чивер	14 (1)	15	-	-	-
Марк Бланделл	16	10	-	-	-
Андреа де Чезарис	27	6	-	-	-
Эрик Кома	28 (4)	4	-	-	-
Эрик Бернар	13	4	-	-	-
Филипп Штрейфф	4	4	-	-	-

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

Выступления команды Prost Grand Prix (Ligier) в Формуле-1 в 1976-1997 гг.

Год	ГП	СТ	О	ПП	БК	1	2	3	4	5	6	Место в Кубке конструкторов	Лидерство в гонках: круги/км	Гонщики/место в чемпионате мира	спонсоры
1976	16	16	20	1	-	-	1	2	2	-	-	5	-	Жак Лаффит/7	Gitanes
1977	17	18	18	-	1	1	1	-	-	1	1	8	17/71,2	Жак Лаффит/10; Жан-Пьер Жарье/19	Gitanes
1978	16	16	19	-	-	-	-	2	1	4	-	6	-	Жак Лаффит/8	Gitanes
1979	15	30	61	4	3	3	2	3	1	3	1	3	205/1044,2	Жак Лаффит/4; Патрик Депайе/6; Жакки Икс/15	Gitanes
1980	14	28	66	3	3	2	3	5	2	1	2	2	244/1076,6	Жак Лаффит/4; Дидье Пирони/5	Gitanes
1981	15	28	44	1	1	2	2	3	-	-	2	4	66/314,0	Жак Лаффит/4; Патрик Тамбэ/18; Жан-Пьер Жарье/-; Жан-Пьер Жабуй/-	Gitanes, Talbot
1982	15	29	20	-	-	-	1	3	-	-	2	8	-	Жак Лаффит/17; Эдди Чивер/12	Gitanes, Talbot
1983	15	28	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Жан-Пьер Жарье/-; Рауль Боззель/-	Gitanes, Loto
1984	16	31	3	-	-	-	-	-	-	1	1	9	-	Франсуа Эсно/-; Андреа де Чезарис/16	Gitanes, Loto
1985	15	30	23	-	1	-	1	3	1	-	2	6	-	Жак Лаффит/9; Андреа де Чезарис/17; Филипп Штрейфф/15	Gitanes, Candy
1986	16	32	29	-	-	-	1	1	3	3	4	5	17/68,4	Жак Лаффит/8; Рене Арну/8; Филипп Алььо/18	Gitanes, Loto
1987	15	28	1	-	-	-	-	-	-	-	1	11	-	Рене Арну/19; Пьеркарло Гинзани/-	Gitanes, Loto
1988	14	24	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Рене Арну/-; Стефан Юханссон/-	Gitanes, Loto
1989	14	21	3	-	-	-	-	-	-	1	1	13	-	Рене Арну/23; Оливье Груйяр/26	Gitanes, Loto
1990	16	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Филипп Алььо/-; Никола Ларини/-	Gitanes, Loto
1991	16	29	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Тьерри Бутсен/-; Эрик Комас/-	Gitanes
1992	16	31	6	-	-	-	-	-	-	2	2	7	-	Тьерри Бутсен/144; Эрик Комас/11	Gitanes
1993	16	32	23	-	-	-	-	3	-	4	3	5	-	Мартин Брандл/7; Марк Бланделл/10	Gitanes
1994	16	32	13	-	-	-	1	1	-	1	1	6	-	Эрик Бернар/18; Джонни Херберт/-; Франк Лагорс/-; Оливье Панис/11	Gitanes
1995	17	33	24	-	-	-	1	1	3	1	3	5	-	Мартин Брандл/13; Оливье Панис/8; Агури Сузуки/17	Gitanes
1996	16	32	15	-	-	1	-	-	-	1	3	6	16/53,2	Оливье Панис/9; Педро Паоло Диниц/15	Gauloises, Parmalat
1997	17	34	21	-	-	-	1	1	2	1	3	6	37/159,8	Оливье Панис/10; Ярно Трулли/16; Шинджи Накано/17	Gauloises
Всего:	343	612	409	9	9	9	15	28	15	24	32		602/2787,4		

ГП – Гран При; СТ – старты; 1–6 – места в гонках; ПП – поул-позишн; БК – быстрейший круг; О – очки.



ШАССИ PROST (LIGIER) 1976-1997



модель JS(Jo Schlesser)5 год 1976

Гран При	16	Поул-позишн	1
Старты	16	Лучшие круги	-
Очки	20	Победы	-

Конструкторы Ж. Дюкаруж/М. Бижо/П. Карилло
Мотор Matra MS73 V12 Шины Goodyear



модель JS7; JS7/9 год 1977-1978

Гран При	22	Поул-позишн	-
Старты	23	Лучшие круги	1
Очки	24	Победы	1

Конструкторы Ж. Дюкаруж/М. Бижо/П. Карилло
Мотор Matra MS76 V12 Шины Goodyear



модель JS9 год 1978

Гран При	11	Поул-позишн	-
Старты	11	Лучшие круги	-
Очки	13	Победы	-

Конструкторы Ж. Дюкаруж/М. Бижо/П. Карилло
Мотор Matra MS78 V12 Шины Goodyear



модель JS11 год 1979

Гран При	15	Поул-позишн	4
Старты	30	Лучшие круги	3
Очки	61	Победы	3

Конструкторы Ж. Дюкаруж/М. Бижо/П. Карилло
Мотор Ford DFV V8 Шины Goodyear



модель JS11/15 год 1980

Гран При	14	Поул-позишн	3
Старты	28	Лучшие круги	3
Очки	66	Победы	2

Конструкторы Ж. Дюкаруж/М. Бижо/ П. Карилло
Мотор Ford DFV V8 Шины Goodyear



модель JS17; JS17B* год 1981-1982

Гран При	21	Поул-позишн	1
Старты	40	Лучшие круги	1
Очки	55	Победы	2

Конструкторы Ж. Дюкаруж/М. Бижо
Мотор Matra MS81 V12 Шины Michelin



модель JS19* год 1982

Гран При	9	Поул-позишн	-
Старты	17	Лучшие круги	-
Очки	9	Победы	-

Конструкторы М. Бижо/Ж.-П. Жабуй
Мотор Matra MS81 V12 Шины Michelin



модель JS21 год 1983

Гран При	15	Поул-позишн	-
Старты	28	Лучшие круги	-
Очки	-	Победы	-

Конструктор М. Бижо
Мотор Ford DFV V8 Шины Michelin



модель JS23 год 1984

Гран При	16	Поул-позишн	-
Старты	31	Лучшие круги	-
Очки	3	Победы	-

Конструктор М. Бижо
Мотор Renault EF4 V6 tc Шины Michelin



модель JS25 год 1985

Гран При	15	Поул-позишн	-
Старты	30	Лучшие круги	1
Очки	23	Победы	-

Конструкторы М. Тетю/М. Бижо
Мотор Renault EF4 V6 tc Шины Goodyear

* - официальное название Talbot-Ligier



модель JS27 год 1986

Гран При	16	Поул-позишн	-
Старты	32	Лучшие круги	-
Очки	29	Победы	-

Конструктор М. Тетю
Мотор Renault EF4 V6 tc Шины Pirelli



модель JS29**; JS29B; JS29C год 1987

Гран При	15	Поул-позишн	-
Старты	28	Лучшие круги	-
Очки	1	Победы	-

Конструктор М. Тетю Шины Goodyear
Мотор Alfa Romeo 415T S4 tc**; Megatron BMW M12/13 S4 tc



модель JS31 год 1988

Гран При	14	Поул-позишн	-
Старты	24	Лучшие круги	-
Очки	-	Победы	-

Конструктор М. Тетю
Мотор Judd CV V8 Шины Goodyear



модель JS33; JS33B год 1989-1990

Гран При	30	Поул-позишн	-
Старты	51	Лучшие круги	-
Очки	3	Победы	-

Конструкторы М. Бижо/Р. Дивила/К. Андерсон
Мотор Ford DFR V8 Шины Goodyear



модель JS35; JS35B год 1991

Гран При	16	Поул-позишн	-
Старты	29	Лучшие круги	-
Очки	-	Победы	-

Конструкторы М. Бижо/Р. Дивила/Ф. Дерни
Мотор Lamborghini 3512 V12 Шины Goodyear



модель JS37 год 1992

Гран При	16	Поул-позишн	-
Старты	31	Лучшие круги	-
Очки	6	Победы	-

Конструкторы Ф. Дерни/ Ж. Дюкаруж
Мотор Renault RS3 V10 Шины Goodyear



модель JS39; JS39B год 1993-1994

Гран При	32	Поул-позишн	-
Старты	64	Лучшие круги	-
Очки	36	Победы	-

Конструкторы Ж. Дюкаруж/Д. Дэвис
Мотор Renault RS5 V10 Шины Goodyear



модель JS41 год 1995

Гран При	17	Поул-позишн	-
Старты	33	Лучшие круги	-
Очки	24	Победы	-

Конструктор Ф. Дерни
Мотор Mugen-Honda MG-301H V10 Шины Goodyear



модель JS43 год 1996

Гран При	16	Поул-позишн	-
Старты	32	Лучшие круги	-
Очки	15	Победы	1

Конструкторы Ф. Дерни/А. де Кортандзе
Мотор Mugen-Honda MG-301HA V10 Шины Goodyear

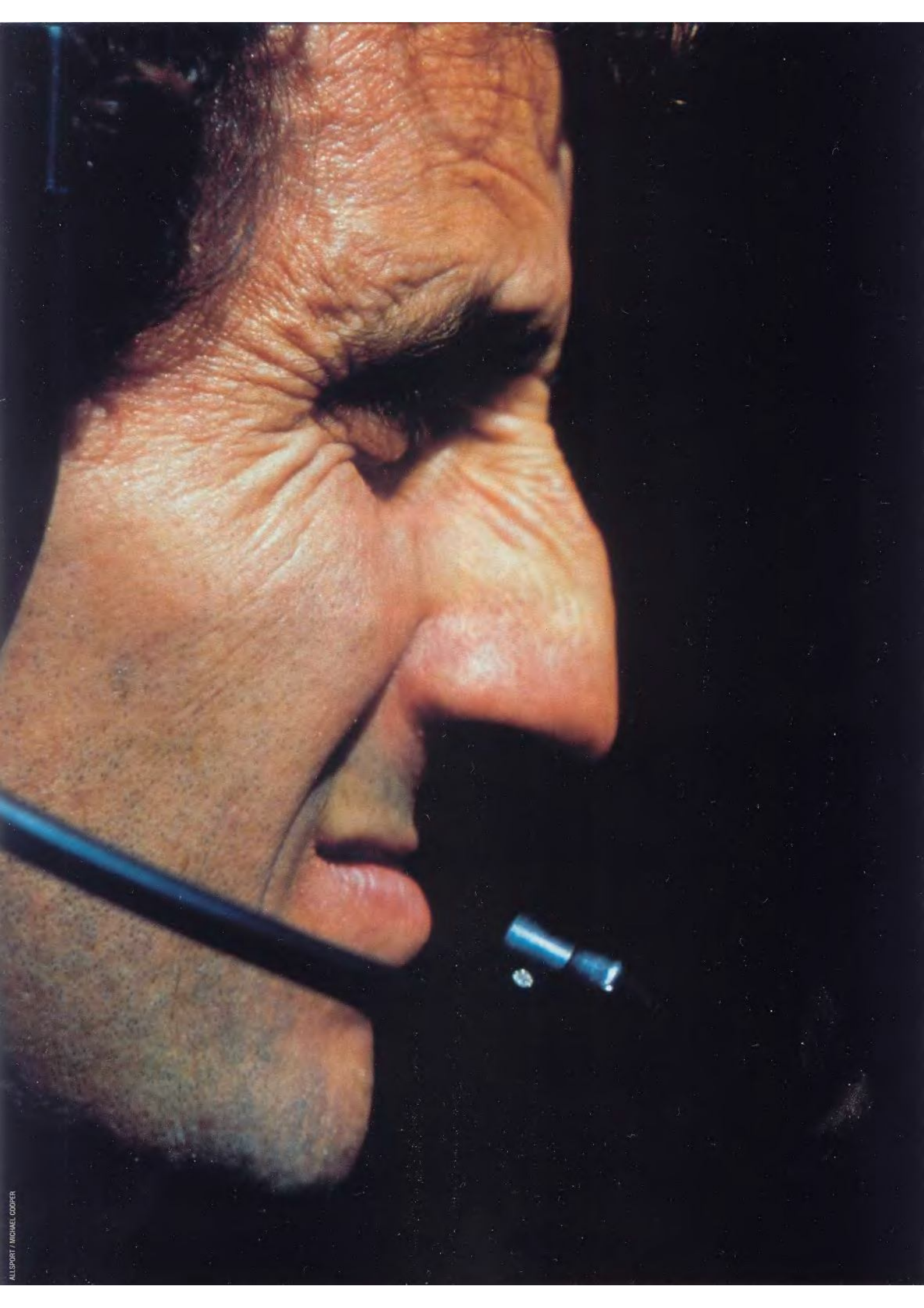


модель JS45 год 1997

Гран При	17	Поул-позишн	-
Старты	34	Лучшие круги	-
Очки	21	Победы	-

Конструктор Л. Бигуа Шины Goodyear
Мотор Mugen-Honda MG-301HA; MG-301HB V10

** - модель Ligier JS29 - Alfa Romeo в гонках не участвовала



Герхард Бергер как-то обмолвился: у Проста слишком мягкое и доброе сердце, чтобы быть руководителем команды в таком жестком виде спорта, как Формула-1. Бергеру, конечно, виднее.

Однако верно и другое: даже самый талантливый гонщик не станет чемпионом мира, если не будет эгоистом, ставящим личные цели выше всего остального. Карьера самого Бергера служит отличным подтверждением этого тезиса.

Ален Прост становился чемпионом мира четыре раза. Это значит, что всю гоночную карьеру ему приходилось идти против своей сентиментальной натуры и мягкого сердца. Приходилось проявлять жесткость и неуступчивость, расчетливость и хладнокровие. Приходилось отвергать собственные романтические мечты ради реальных успехов.

Как мираж перед путником в пустыне, перед Простом постоянно маячил призрак национальной французской "конюшни". Сначала это была реальная команда Renault, которую лишь следовало во славу Франции привести к победам. Потом — его собственный аэротехнический проект, на который уже соглашался работать Джон Барнард. Потом — Ligier: машину этой команды Прост тестировал после ухода из Ferrari.

Всякий раз Прост имел возможность поступить как настоящий патриот, но всякий раз поступал как эгоист, которому наплевать на чаяния соотечественников. И Франция должна сказать ему за это "спасибо". Потому что в погоне за личными достижениями Профессор принес ей такую славу, которая в Ф-1 есть разве что у Аргентины. Но Фанхио — уже легенда. А Ален Прост — реальный человек, который ходит по палладу и, в принципе, может ответить на все ваши вопросы. Правда, он всегда очень занят...

ПРОФЕССОР

ОДИН НА ОДИН С Ф-1

Прост начал ездить в Формуле-1 в 1980 г за McLaren. Но это была далеко не та команда McLaren, которую мы с вами знаем. Эта команда пока не родилась, еще не пришли Рон Деннис и подобранные им конструкторы. Алену пришлось садиться в машину, сконструированную Гордоном Коппаном – соратником Брюса Макларена. Сам Макларен уже десять лет как лежал в могиле, и собранная им когда-то компания энтузиастов была на грани полного развала.

Результатов не было. Титульный спонсор (Philip Morris, торговая марка Marlboro) выражал недовольство и грозил уходом. Но, как ни странно, для дебюта эта атмосфера подходила как нельзя лучше. На Проста никто не давил, он сумел осмотреться в мире Больших Призов, показать себя (завоевав пять очков) и получить несколько выгодных предложений.

При выборе дальнейшего места работы патристическое сердце Проста, несомненно, имело приоритетное право голоса. Ален перешел в Renault. Хотя скептически настроенный разум мог бы выдвинуть немало доводов против такого решения. В Renault делали ставку на турбомоторы. Дело это было перспективное, но новое. В то время пересаживающийся на болид с турбонаддувным мотором гонщик должен был заранее смириться с неизбежными градусными помехами и дополнительными сотнями тестовых километров.

К тому же в Renault был Рене Арну – гонщик опытный, проводящий в команде третий сезон. Арну только что завоевал 6-е место в чемпионате (Прост был пятнадцатым) и, без сомнения, не собирался ус-

тупать какому-то высочке позицию первого пилота французской команды.

Тем не менее, Прост выбрал Renault, национальную французскую команду. И сначала сполна испытал отрицательные последствия такого решения. Все неприятности, которые могли случиться, случились. Непривычный к мотору подобной мощности, Ален вначале довольно часто вылетал с трассы. Сам "двигок" горел и взрывался. Вскоре Просту пришлось опустить на себе и косые взгляды товарища по команде, а потом и его откровенную неприязнь.

Повод для этого у Арну был: за два сезона Прост стал безоговорочным лидером и всерьез включился в погоню за чемпионскими званием! Естественно, команда сконцентрировала все усилия на том, чтобы помочь Клоузу (именно такое прозвище Прост имел в молодости). Обиженный Рене уходит, и руководство Renault вынуждено нарушить свой принцип, взяв пилота "нефранцуза". Партнером Проста стал американец Эдди Чивер. А Арну перешел в Ferrari и в 1983 г. дал Просту настоящий бой в борьбе за чемпионское звание.

Сотесчественника Прост обошел, но чемпионом все же не стал. Победил Нельсон Пике из команды Brabham. К тому времени бразилец уже имел один чемпионский титул и сезон выстроил стратегически правильно: боролся не за победы, а за очки. Прост побеждал чаще, но чемпионом стал его соперник.

Пике преподал Алену хороший урок. Тогда-то и началась превращение Клоуза в Профессора – романтичный взгляд на мир уступил место трезвому расчету.



Первым расчетливым шагом Проста был уход из Renault. Формально возвращение в McLaren было шагом назад: французская команда стояла в тогдашнем "хит-параде" выше. Но атмосфера в Renault становилась все более напряженной. "Кокпитинг" представляла не только крупную автомобильную фирму, но и всю Францию. Высокие руководители нажимали на более низких, те – на Проста: на карту был поставлен престиж нации! Когда Ален проиграл чемпионат, это было расценено как трагедия (вынудив в которой, естественно, гошики).

Все уже забыли о том, что Жабуи и Арну несколько лет не могли вывести Renault на приличные позиции. Забыли о том, что именно благодаря Просту (в том числе его напряженной работе на тестах) команда вообще претендует на чемпионское звание. И Прост вернулся в McLaren.

В одну реку нельзя войти дважды. Ален и не собирался этого делать. Прежде чем нырнуть, он осматрел "берег реки" с прежним названием и отметил перемены к лучшему. Тину и раску течение унесло в Лету. Команда McLaren так и не превратилась в болото (к чему была близка).

Новый руководитель, Рон Деннис, собрал штаб из квалифицированных людей, настоящих профессионалов. Соратники основателя команды – Брюса Макларена – уходили на пенсию – их время, увы, ушло.

Главным приобретением Денниса был, без сомнения, талант Джон Барнарда. Тогда, как и сейчас, гениальный конструктор был кладезем оригинальных и плодотворных идей. Но пятнадцать лет назад у Барнарда еще хватало терпения адаптиро-

Клоуз, ставший Профессором
Ален Прост и Дэмон Хилл безусловно лучшие тестеры в Ф-1

Только Шумахер может сравниться с Простом по умению влиять на конструкторов



ОДИН НА ОДИН С Ф-1

вать свои совершенные озарения к нашей несовершенной жизни.

К тому же Прост оказался для Барнарда идеальным тест-пилотом. В те времена инженеры доверяли не только телеметрической информации, но и субъективным впечатлениям гонщиков. Сделав несколько кругов по автодрому, Прост объяснял технической группе, что изменилось в поведении машины, предполагая, почему именно это произошло, и выдавал ряд рекомендаций о возможных путях дальнейшего совершенствования машины.

А ведь время пилотов-конструкторов уже безвозвратно ушло! Великие позиции в Формуле занимало новое поколение, типичным представителем которого был Рикардо Патресе. При всех положительных качествах итальянского гонщика для того, чтобы охарактеризовать поведение машины, у него было два любимых термина: "сдет" и "не сдет".

Прост был уникальным для своего времени тестером. Он был одним из последних гонщиков, которые могли оказывать значительное влияние на принимаемые конструкторами решения и вносить реальный вклад в прогресс техники. Среди ныне действующих пилотов такими качествами обладают лишь Дэмони Хилл и Михаэль Шумахер. Да и то их способности в чем-то ограничены. Шумахер умеет правильно поставить перед конструкторами задачу, а Хилл умеет решать задачи, поставленные конструкторами.

Прост мог и то, и другое. При этом он умудрялся не спорить с Барнардом, уже

тогда обладавшим сложным характером ("Я не строю машину под требования какого-либо пилота. Я просто строю хорошую машину"). И по сей день у Алена с Джоном прекрасные отношения. Являясь официально техническим директором другой команды, Барнарда весь прошедший сезон помогал Просту, и не исключено, что он будет автором синего болида следующего года.

Но вернемся в 1984 г. Прост работал на тестах, но премьером в команде был, конечно, не он, а его маститый партнер Ники Лауда. Австриец, у которого за плечами была и страшная авария на Нюрбургринге, и двухлетний отъезд от гонок, был готов пролить свою лебединую песню. От него Алел Прост получил еще один урок, после которого прекращение Клауна в Профессора было завершено.

Он еще раз убедился в важности спокойного стратегического расчета. Прост выиграл больше гонок, чем Лауда. Но чемпионом не стал. В итоговой таблице он отстал от партнера по команде на пол-очка.

Как тут не вспомнить знаменитую гонку в Монako! Под проливным дождем Проста нагонял Айртон Сенна. Когда гонку остановили на 31-м круге, бразилец почувствовал себя оскорбленным: ведь он рассчитывал догнать и перебить Проста! Но на самом деле сетовать на прекрасные борьбы должен был Алел. Если бы гонка завершилась, пусть даже победой Проста, получив 6 очков за 2-е место, Прост стал бы в итоге чемпионом. А за

лидерство в остановленной гонке француз лидирует только половину очков, положенных победителю — 4,5.

К тому же с этой гонкой в Монako по-настоящему началась сложная история взаимоотношений Проста и Сенны на трассах Формулы-1. Людей, которые то не могли находиться рядом, то чувствовали, что друг без друга не могут. Опуская личный аспект истории Алел и Айртон (это тема для другой книги), скажем лишь, что их спортивное соперничество было основным содержанием целой эпохи Формулы-1.

Первое чемпионское звание Проста, завоеванное в 1985 г. в напряженном соперничестве с Микеле Альберто (Ferrari), и второе, полученное год спустя в борьбе с командой Williams (Нельсон Пике и Найджел Манселл), как оказалось, не гарантировали ему позиций лидера команды. Когда в McLaren привел Сенна, он вовсе не рассчитывал на роль второго.

Последующие два года вопали в историю под названием "сухих сезонов" и стоили Рону Деннису, наверное, столько же потерянных нервных клеток, сколько вся остальная его жизнь в гонках. Оба его гонщика за эти два года завоевали по одному чемпионскому званию. Но настал момент, когда их взаимоотношения все-таки перешли грань, за которой возможно нормальное сосуществование в одном коллективе. Рону предстояло из двух великих пилотов выбрать одного, — и он выбрал Айртон Сенну.

Последняя попытка Алел Проста подтвердить свое решение в Ferrari наткнулась на ледяную стену и хаос, парившие тогда в Scuderia. Даже иродование сотрудничества с Барнардом не принесло



Иногда Профессор Прост может позволить себе побить клоуном

патриотические чувства, и предпочел год работы в роли телекомментатора выступлению за Ligier. Он сумел за год вынужденного бездействия сохранить отличную спортивную форму, наматывая десятки километров на велосипеде и изнывая себя длительными пробежками.

Возвратившись в гонки, он сумел пойти в команду, давшую ему возможность стать чемпионом еще раз — в Williams. Это было непростое и судило сложные взаимоотношения с шефом команды Фрэнком Уильямсом, который весьма ревниво относился к ярким личностям. Но, прецедент возможные трудности, Алел по-профессиональному точно выдвинул приоритет своих действий — спортивный успех. И сделал все, чтобы достигнуть цели, не обращая внимания на сопутствующие неприятности.

Главное — быть первым не на старте, а на финише. Эту мудрую мысль Прост исповедовал в свой последний сезон. Он не старался во что бы то ни стало занять топ-позиции, зачастую отдавая ее своему партнеру Хиллу. Он не старался всю гонку лидировать. Он даже не старался выигрывать каждую гонку. Он хотел стать чемпионом в четвертый раз, и он сделал это.

В том сезоне Айртон Сенна не имел хорошей машины и не мог конкурировать с Простом. Лишь несколько раз за 1993 г. они сходились на трассе в открытой схватке. Но именно эти моменты стали украшением последнего сезона уходящей эпохи Формулы-1. Последний романтический эпизод Формулы-1. Последний эпизод Формулы-1. Последний эпизод Формулы-1. Последний эпизод Формулы-1.

Евгений Юданов



Ален Прост и Жан-Кристоф Буион за рулем Williams

Ученик Профессора



В его команде уже давно висел портрет Жюль Виллеена. Но пришел день, когда молодой итальянский парень повесил рядом фотографии еще двух своих кумиров. Это был день, когда Ярно Трулли вернулся домой из Имола, где вместе с родителями побывал на Гран При Сан-Марино. Именно там после гонок он и купил плакаты своих новых героев: Аллена Проста и Алена Проста. Уже тогда Ярно знал, что будет гощиком. И хотел быть таким же ярким и неповторимым, как Сenna, и таким же мудрым на трассе и вне ее, как Аллен Прост. Судьбы этих двух пилотов оказались столь же различными, как и они сами. Первый навсегда остался для молодежи идеальным неостепенным звездой. Второй в один прекрасный день предстал перед ним во плоти, словно бог, сошедший с небес на землю.

Впрочем, прекрасным этот день казался только Ярно. Для самого же Проста это время было одним из самых ужасных периодов в жизни. Его команда с самого начала сезона заявила о своих претензиях не только на реальные зачетные очки и случайные подиумы, но и на высокое место по итогам чемпионата. Но на Гран При Канады — седьмом этапе сезона — случилось нечто ужасное: главная надежда Профессора автогонок и первый номер его «команды» — французский пилот Оливье Панис, попал в аварию. Тяжелая травма надолго вывела его из строя.

Круг претендентов на освободившееся место не был слишком широк. Им мог стать только гощик из не слишком пресыщенной команды, которая согласилась бы «сесть в зрелище» или продать своего пилота. Мексик Прост со своей стороны только ему недовольно проинформировала возможные кандидатуры. В свою команду он пригласил итальянца Ярно Трулли. «Время на раздумья было не много, — скажет потом Аллен Прост в интервью итальянскому телевидению — но я никак не мог его с палкой для общего дела. Теперь я уже точно не знаю о том, что пригласил гощика, дошедшего девятым в своей дебютной гонке в Австралии».

Но все это было еще впереди, а пока получившему временный контракт с довольно большими надеждами командой Ярно предлежало познакомиться с его новой командой. Поначалу мне было очень сложно,

рассказывает Трулли, — я только-только познакомился с особенностями автомобиля Формулы-1, проехал несколько гонок за Minardi, и тут — новый болид, намного выше классом. Действительно мне было сложно, но уже вскоре я понял, что счастлив пилотировать настоящий автомобиль». Ярно лукавил. Престже ему уже доводилось иметь дело с «мастоицей» техникой. Приглашавшийся Флавио Бриаторе (согласитесь, хороший знак) Трулли был приглашен на тесты болида Benetton и знал, с какого боку подходить к хорошему болиду. Как бы то ни было, «временный» гощик и его «постоянный» шеф остались довольны друг другом. Однако Ярно прекрасно понимал, что времени, чтобы зарекомендовать себя по-настоящему, у него было немного. В команде постоянно говорили об улучшающемся благодаря постоянным тренировкам физическом состоянии Оливье Паниса и с нетерпением ожидали его скорого возвращения в гонки Гран При.

Впрочем, бороться за место под солнцем и отстаивать свои права для Ярно было уже не впервые. Решив стать гощиком и занявшись картингом в девять лет, он был вынужден совмещать любимое занятие со школой. И если отец всецело разделял увлечение сына автоспортом (сеньор Элио Трулли был большим поклонником мотогонок и даже назвал своего сына в честь финского гощика Ярно Сааринеца), то сеньора Франка, мама юного гощика, хотя тоже была не равнодушна к спортивным авто и быстрой езде, считала, что образование нельзя приносить в жертву картингу. Ярно, между прочим, и сам это прекрасно понимал: потому в школе учился прилежно и в меру возможностей занятий не пропускал. А много лет спустя, уже будучи пилотом формулы-3, он окончательно понял необходимость фундаментального образования и в 21 год стал учиться в колледже. Я очень счастлив, что получил двучка диплома, — говорит он. — Это было нелегко, потому что 200 дней в году я проводил вне дома: гонки и учеба отнимали все мое время. Но я закончил колледж в рекордные сроки. При этом Ярно никогда не забывал о своей главной цели — стать гощиком.

«Нельзя в работе думать о профессионализме», — эту фразу Ярно заимствовал от отца и врансе через всю жизнь. Если ес-



А. СЕННА / WIDEWORLD

ОДИН НА ОДИН С Ф1

дить в картинге, значит – побеждать. И наш герой не отступался позади других и не ждал, пока сойдут с трассы его соперники. Он обгонял их всех. Он, упрямый парень из итальянской провинции, немалое число раз становился чемпионом в картинге. Сначала трижды в итальянском национальном чемпионате в классе 100, потом трижды подряд в этом же классе, но уже в чемпионате мира. Затем его внимание (уже трижды мирового чемпиона в классе 100) привлекли европейские соревнования. Первый сезон – и снова чемпионский титул. Затем опять чемпионат мира – опять победы, призы и титулы. Кажется, так будет продолжаться до бесконечности. Между прочим, во многих книгах картинговую карьеру Ярно Трулли называют «золотой». И закончилась она победой в итальянском чемпионате по картингу и победой в Кубке мира памяти Алртона Сенны. В этом соревновании Ярно участвовал дважды – в 1994 и 1995 гг. – и дважды ему не было здесь равных. Бессорно, такой успех не мог остаться незамеченным. Человеком, обратившим внимание на подающего надежды итальянца, оказался сам Флавио Бриаторе. Поэтому после «золотой» картинговой карьеры его ждали немалый чемпионат формулы-3 и место в команде Venetton. Шесть проведенных гонок в первом сезоне (из-за того, что параллельно он все еще выступал в итальянском чемпионате по картингу и кубке, посвященном Сенне) и итоговое 4-е место не могли не порадовать владельцев команды. Следующий, победный сезон в германской формуле-3 оказался трагичным в формуле-1.

Как живет Ярно Трулли в этом новом для себя мире. В отличие от многих пилотов Трулли живет вместе с родителями в усадьбе Франканелла, Кьеза, провинция Пескара. Он очень любит животных, поэтому в его доме уже не один год живут бульдог Дэйне и кот Фрикс. Ему приходится тщательно следить за своим здоровьем и физической формой. Несколько лет назад, придя в тренажерный зал, он познакомился с Лучио Кавуто. Сегодня 32-летний инструктор стал не только личным тренером Ярно, но и другом. Недалеко от дома построен картингодом. Вель Ярно и по сей день бредит картингом. Год назад он даже

решил вместе со своим отцом заняться постройкой собственных картингов. «Я все еще люблю картинг, – говорит он, – и с моим отцом, помогающим мне, я решил построить Трулли-карт. В этом году мы изготовили уже четыреста штук и, если продажа пойдет хорошо, в следующем году мы сделаем больше». В жизни Ярно помимо работы и семьи есть место для друзей. К сожалению, их встречи редки. Трулли всегда жалеет, что не имеет времени для отдыха в течение сезона. Хотя говорит, что отдыхает и расслабляется во время вождения.

Панис остался главным в жизни Ярно незыблемым так же, как его учитель и шеф Алес Проста. Во время гоночных уик-эндов, закончив работать с машиной и освободившись от интервью и обязательств перед спонсорами, он не находит ничего лучше, как кропотливо прогнать и без того чистое забралое собственное шлемо, по миллионному разу слушать расклевки телеэкрана, обсудить их с инженерами, проанализировать результаты тестов. Но больше всего ему нравится беседовать с Простом, разрабатывать с ним стратегию гонок. Никто не сомневается в том, что на сегодняшний день Ярно Трулли является одним из самых перспективных молодых пилотов формулы-1. И даже несмотря на то, что нынешний сезон – сезон 1998 г. – стал откровенным провалом для команды, за которую выступает итальянец, никто не посмеет назвать его посредственностью. Так же, как никто не списывает со счетов команду Алес Проста. «Это просто фантастика – работать вместе с Алесом, – говорит Трулли. – Подумать только, сам четырехкратный чемпион мира, кумир миллионов и мой тоже дал мне путевку в жизнь. Мне еще многому предстоит у него научиться: его умению стратегически и тактически строить гонку, его умению побеждать и завоевывать титулы».

На стене в его комнате по-прежнему висят портреты кумиров. На сегодняшний день его жизнь напрямую связана с этими людьми: ему выпала возможность выступать в чемпионате мира вместе с сыном Жюль Вильнева, он побеждал в соревнованиях, носивших имя Алртона Сенны. И, наконец, сейчас он, Ярно Трулли, – любимый ученик Профессора Проста.

Илья Смирнов



Все в жизни Ярно Трулли играет. Трулли (в центре), Каррера (слева) и Панис в спектакле Трулли-ля



Панис, Трулли и их тренер на заслуженном отдыхе



Сейчас Ярно расслабляется с любимой книгой «Правила дорожного движения»



Попутного ветра, Ярно!

Наука произрывает



Лонщику Оливье Панису однажды несканно повезло. Он родился. И родился французом! Все остальное было делом техники: Оливье начал заниматься автоспортом и в конце концов стал пилотом Формулы-1.

Разумеется, все это не так просто, как выглядит на бумаге. Сделать успешную карьеру в "королевских" гонках нелегко. И проблема не только в необходимости обладать уникальными способностями к быстрой езде. Многие команды из числа середнячков готовы пойти на контракт с далеко не самыми талантливыми пилотами лишь для того, чтобы заполучить их спонсорские деньги. Отнести к числу подобных гонщиков Оливье Паниса, которому в свое время удалось найти таких "заступников", как французский бензиновый гигант Elf и мощнейший табачный концерн Seita, мешает только одно обстоятельство: он побеждал в Монако.

"В детстве, насколько себя помню, никогда не интересовался машинами. Я всегда играл в футбол, проводил за этим занятием чуть ли не весь день и считал себя почти профессионалом. А вот отец был большим любителем Формулы-1 и не пропускал ни одной трансляции Гран При. В свое время, в 60-х, он даже купил себе старый болид Формулы и провел на нем паруртройку гонок", — вспоминает Оливье.

Как это часто случается, пример отца оказался заразительным, и однажды Панис-младший все-таки сел за руль карта. Этот день оказался переломным. С тех пор его за уши нельзя было оттащить от ма-

шины на улице и от экрана телевизора дома, где все внимание Оливье было приковано к Алену Просту, кумиру каждого француза. Мотивация, и не слабая, была налицо. А когда Панис-старший стал совладельцем картодрома, расположенного неподалеку от дома, мальчик стал проводить там все свое свободное время — невзирая на дождь или зимний холод.

"Это было правильное решение — уже тогда не давать себе поблажек. Меня, как слепого котенка, бросили в реку, оставалось только учиться плавать. И я учился".

После победы на традиционном картинговом турнире Volant Elf и чемпионского титула во французской формуле Renault Панис получил протекцию Elf и Seita. "Я — счастливчик! Получить поддержку спонсоров было несомненной удачей. Ведь оплатить несколько сезонов в картинговом первенстве это одно, а в формуле Renault — совсем другое", — радовался Оливье. Эта поддержка еще более усилилась с того момента, когда Панис, выступая за DAMS, выиграл-таки в 1993 г. международный чемпионат в формуле-3000 и показал себя серьезным бойцом.

В него поверили, и шансы на хорошую карьеру в Формуле-1 возросли. Да и путь в Формулу-1 выглядел весьма естественным. Правда, на тот момент Франция имела в "королевской" формуле сразу пятерых гонщиков: Алена Проста, Жана Алези, Филиппа Алльо, Эрика Комаса и Жана-Марка Гунона. Однако Прост покинул гонки, а остальные свой потенциал уже показали — Алези, разумеется, был как всегда велико-

лепен, но и весьма далек от побед. Как и все остальные. Свежая кровь могла прийти как нельзя кстати.

"Дискуссии о месте в Ligier продолжались чуть ли не четыре месяца. И все это время моя судьба висела на волоске. Та зима стоила мне столько нервов! Еще за неделю до отправки в Бразилию на первый Гран При сезона я не знал, паковать чемоданы или сей приятный процесс придется отложить на неопределенное время. Под меня уже изготовили пилотское кресло, я прошел тесты в Мани-Кур, до отъезда оставалось три дня, а я ни в чем не был уверен! Но в Сан-Паулу, как только я уселся в кокпит, позабыл обо всем на свете! Некий опыт выступлений на глазах такой огромной толпы у меня был: в Хоккенхайме и в Спа гонки формулы-3000 проходили в один день с Формулой, поэтому я особенно не нервничал. Двумя сюрпризами для меня стали: во-первых, мощь тормозов, а во-вторых, — сумасшедшее сцепление машины с треком. Поначалу я тормозил в привычном ритме, но машина останавливалась столь резко, что приходилось опять нажимать на газ — я не доезжал до самого поворота! И каждый раз, подъезжая к быстрому повороту, у меня мелькала мысль: "На такой огромной скорости его никак не пройти — я непременно вылечу. Но я пробовал, и все получалось!".

И получалось, надо сказать, неплохо. В дебютный год француз даже добился второго места на Гран При Германии в Хоккенхайме и принес в копилку Ligier 9 очков, в то время как три его партнера —



ALLSPORT / MARK THOMPSON

ОДИН НА ОДИН С Ф•1

Эрик Бернар, Джини Херберт и Франк Лапоре, сдвинувшие во вторых машинах — всего 4. В следующем, 1995 г. с 16 очками Панис поднялся уже на 8-е место в зачете чемпионата мира. Едва француза вовсе не отличалась напором, она не была зрелищной, но в отличие от многих других пилотов, исповедующих экстремное и яркое пилотирование, Оливье прагматически всегда добирался до финиша. Но если ты гоняешься не в топ-команде, где цель — победа любой ценой, а в "конюшне" второго эшелона, то это качество "выживальщика", пилота, способного в любых условиях сохранить машину, становится чуть ли не главным достоинством. Француз в полной мере постиг эту несексуальную науку — умение проигрывать. За первый год в Формуле-1 он всего один раз (!) сошел с трассы. Оливье был не очень заметен, и, как говорится, звезд с неба не хватало. Замечательной была лишь его чрезвычайная стабильность. И неровная подрезка БГ и Селта. И в Лигье ревниво следил за ногой ставлю. Как-то само собой получилось, что Панис занял в команде место первого пилота. И сохранил его по сей день, хотя теперь его боссом является Ален Прост.

Расплатился за доверие француз уже через два года. Побойся на культовом Гран При Монako. Репутация Большого Приза, трасса которого проложена по узким и извилистым участкам центра княжества Монako настолько велика, что будь ты проклятым чемпионом, не имеющим, однако, в своей короне этого бриллианта, всегда найдется критик, который попытается поставить под сомнение все твои достижения. И, напротив, у тебя может начаться в послужном списке всего одна по-



Альберт Лоран, спорт

беда — и твои имя уже не вытравит из умов поклонников Формулы-1. Если это победа в Монako. О такой победе могут говорить с удивлением, недоумением, даже со смехом. Но помнить о ней будут всегда. Такова сила традиции.

Оливье Панис шагнул в историю 19 мая 1996 г., когда, стартовав с 14-го (!) места, первым пришел к финишу и принес Ligier первую за 15 лет победу. Сделал он это, естественно, не без некоторой помощи соперников: по разным причинам сошли Ми-

халз Шумахер, Дамон Хилл и Жан Алези, — и при поддержке своей команды. Так уж случилось, что в непростых погодных условиях (незадолго до старта гонки прошел сильный дождь) именно Ligier, казалось бы, ни на что не претендующая ни в этой гонке, ни в чемпионате вообще, быстрее других сориентировалась в выборе тактики и соответствующих настроек болида, что позволило Панису на последней трети Гран При атаковать крути чуть ли не на 3 с быстрее Williams Хилла на старте. В этот день на мокрой трассе Панис был единственным, вообще способным кого-либо обогнать. Он вырвался вперед благодаря прорыву McLaren, позавистого лидировавшего Дэвида Култхарда в бою с чуть позже, чем это сделала Лигье. И если до пит-стопа шотландец был в 4 с впереди француза, то после него — в 7, но позади. И гонка была сделана.

"После первых минут волнений я полностью приспособился к мокрому покрытию. Плюс я настолько боготворил эту трассу, настолько хорошо знал этот узкий путь в плотной стене отбойников, что чуть ли не вслепую чувствовал все повороты. Но я слишком плохо отключался от гонки и почти не надеялся на приличный финиш. Однако чуть позже почувствовал — машина идет просто великолепно, мало того — она позволяет обогнать других! Это и вдохновило меня на подвиги. Я просто наслаждался самим собой! Победить в Монako, что может быть лучше? Это была сказочная гонка, и я изо всех сил старался выдержать испытание до конца.

Не думаю, что когда-нибудь мне удастся забыть звуки яхтенных сирен, сопровождающих проезд по кругу, и бесконечные ракеты, взлетающие в небо... Вдохнов-

ленным таким бурным приемом, я взял в руки французский флаг. Я просто не смог себе в этом отказать! Я мечтал об этом еще с тех пор, как увидел флаг в руках Алена Проста. Но как можно было думать, что следующим после него французом буду я? И на этой легендарной трассе?"

Эмоции, скопившиеся вокруг этой гонки, заставили от многих еще одно обстоятельство, придающее победе Оливье оттенок драматизма. Близился двухчасовой рубеж, и в баках Ligier катастрофически быстро кончалось топливо. На последних кругах из команды постоянно поступали сообщения: "Оливи, будь осторожен, экономь бензин!". Когда машины после круга почти замерли перед подиумом, инженеры Ligier так и не смогли завести мотор — топливные баки оказались сухими... Кто теперь скажет, что победить в Монako можно, только стартовав с поза-позиши?

В следующем году Оливье Панис стал автором другой сенсации — самой страшной за последние годы. На 52-м круге Гран При Канады, в одном из скоростных поворотов француз потерял управление машиной и на скорости около 250 км/ч врезался

в отбойник. Ужасная сцена этого столкновения до сих пор у многих стоит в глазах. "Не сомневайтесь в том, что все произошло из-за механического повреждения. По ходу гонки у Оливье были два легких столкновения. Ни о какой ошибке в пилотировании и речи быть не может", — моментально отреагировал Ален Прост, владелец команды.

Очень долго француз не мог вынуть из расклевывшегося почти надвое болида тяжесть повреждения: была не ясно, потому медики фиксировали позвоночник. Затем прямо на трассе разрешили комбинезон, обследовали ноги и под капельницей увезли гонщика в госпиталь. Диагноз — двойные переломы позвоночника.

Панис вернулся на Гран При уже во Франции. Правда, в качестве гостя и в инвалидной коляске. Первым испытанием на прочность для француза стали тесты Ligier в Манья-Кур, где Оливье — о чудо! — показал время, с которым Михаэль Шумахер выиграл поул! А пропустив шесть этапов чемпионата, он вновь сел в cockpit болида.

По мнению президента FIA Макса Мосли, авария Паниса стала самым ужасным событием того сезона, а его быстрое возвращение — самым счастливым.

Так сложилось, что с тех пор результаты Оливье в тоннах пошли на убыль. Но даже если они и не выйдут больше ни одного Гран При — он уже неотъемлемая часть славной истории Формулы-1. Возможно, пережить не слишком-то удачно сложившуюся карьеру Панису помогает дружная семья — супруга Анн и трехлетний Орельян — и философское отношение к жизни. "Я никогда не любил слишком много путешествовать по миру. Ведь до Формулы-1 моя жизнь была очень тихой и



мирной. И сейчас самыми счастливыми мимолетными я обязан семье, своему сыну. Его рождение совершенно изменило мои взгляды. В мою душу пришел мир. Все, что я делаю сегодня, я делаю для него. Я не совсем понимаю, почему многие считают, что как только у тебя родился ребенок, как гонщик ты кончился? Все наоборот. Теперь я знаю, если со мной что-нибудь случится, Анн не останется одна".

Лина Халина
"Ф•1" — специально для "Ф•1"



Альберт Лоран, спорт



Стивен





ЧЕЗАРЕ ФЬОРИО



Ален Прост: "Все вопросы - к Фьорио"

ра Scuderia Ferrari. Однако вряд ли эти годы можно назвать вершиной всей жизни Фьорио. Ведь в мире автоспорта он вращается уже более 30 лет и до прихода в Формулу-1 многие годы успешно возглавлял команды итальянского гиганта FIAT в ралли и чемпионатах мира среди спортивных автомобилей (спорт-прототипов). И за это время его команда Lancia выиграла титул чемпиона мира 18 раз! Есть в его биографии страница, которой не сможет похвастаться ни один другой спортивный директор команд "Больших призов": 15 лет Чезаре Фьорио выступал в чемпионатах мира сверхмощных океанских катамаранов off shore и трижды становился чемпионом мира. По сей день Фьорио ведет знаменитым Blue Ribbon - катером, которому принадлежит мировой рекорд трансатлантического перехода (58 ч 34 мин и 50 с). Можно припомнить и еще один, скажем так, не самый обычный для босса Формулы-1 аспект деятельности. Фьорио отнюдь не всегда только командовал. Было время, когда он сам проектировал и строил гоночные автомобили. К примеру, в конце 60-х - начале 70-х на трассах блистала Lancia Fulvia Coupé, быстрая, но весьма хрупкая машина. Фьорио в соавторстве с довольно известным в те годы конструктором Клаудио Мальвио внес изменения в конструкцию - новая Lancia с индексом FLM преславы выиграла немало гонок среди спортивных автомобилей и в так называемых PirNini - чрезвычайно популярных лет 25-30 назад горных гонках. "Перу" Фьорио принадлежит и экзотическая Lancia Stratos, блиставшая на автостолбах начала 70-х.

В многолюдных, на первый взгляд, поддоках Формулы-1 на самом деле не так уж много людей, которые привлекали бы к себе повышенное внимание представителей прессы. Разумеется, пилоты вне конкуренции в этом отношении. Круг же прочих лиц, один вид которых заставляет встрепенуться каждого репортера, довольно узок. 59-летний спортивный директор команды Prost-Peugeot Чезаре Фьорио - один из них.

Что знают российские любители Формулы-1 об этом улыбающемся синьоре, во время гонок всегда стоящем у мониторов по левую руку от четырехкратного чемпиона мира? Очень мало - за это я готова поручиться. А именно - знаменитую историю о том, как его уволили из Ferrari с легкой (или тяжелой) руки того же Алена Проста. Этот факт в биографии Чезаре Фьорио, безусловно, присутствует. Но так ли все было, как это утвердилось в сознании наших фанов?

Вершиной карьеры синьора Фьорио в Формуле-1 на сегодняшний день считаются три сезона (вернее, два с половиной), проведенные им в ранге спортивного директо-

Каким же образом этот человек оказался в роли администратора, да еще в такой команде, как Ferrari? Очень просто. Вернее, совершенно случайно. Добываясь для FIAT раллийных успехов, Фьорио весьма сблизился с хозяином концерна Джанни Ансельди и стал одним из его ближайших и доверенных друзей. Когда в августе 1988 г. в Модене скончался великий Командаторе Энцо Феррари, окружение Аугусто (прозвище Ансельди), уже владевшего 90% акций Ferrari, настояло на том, чтобы назначить на ключевые посты в Scuderia своих людей. Владелец оставшихся 10% и внебрачный сын Энцо - Пьеро Ларини-Феррари, которого старик признал лишь после смерти своей жены, протестовал возле всемогущего Ансельди не стал, и назначен Гран При Италии в Монце в руководящем звене Ferrari была проведена кардинальная перестройка. Марко Пиччинини, исполнявший обязанности спортивного директора команды с 1978 г., плавно отошел от дел, и с сезона 1989 г. этот пост занял Фьорио. Под его руководством за два года команда одержала девять побед в Гран При и едва не выиграла чемпионскую корону. За семь предшествующих лет было одержано всего 13 побед на этапах, из которых семь пришлось на 1982 и 1983 гг.

Однако главным достижением Фьорио на посту спортивного директора Scuderia оказалось заключение контракта с Аленом Простом. Великий француз в середине сезона 1989 г, после того, как его взаимоотношения с McLaren и Сенной окончательно испортились, принял решение завершить карьеру. Пошли разговоры о том, что вместе с Джоном Барнардом он намерен создать новую команду. Однако Фьорио, как оказалось, имел свое мнение о будущем великого гонщика, с которым в конце концов согласился и сам Прост. При этом последний, поддавшись на уговоры Фьорио, не испытывал никакого пиетета по отношению к легенде Формулы-1 по имени Ferrari. Для него это был лишь шанс расквитаться со своей бывшей командой и своим бывшим партнером за "предательство". Найджел Мэнселл, оказавшийся напарником Проста в Scuderia, так оценил его состояние: "Ален мотивирован так, словно у него нет завтра".

Так что Фьорио является вторым после патрона McLaren Рона Денниса человеком, имевшим непосредственное отношение к фантастической саге Формулы-1 – противостоянию Алена Проста и Айртона Сенны.

Сенна и McLaren были для Фьорио и его команды привычным внешним раздражителем. Но был и внутренний "мотор" – взаимоотношения Проста и Мэнселла. Француз, пришедший в команду с единственной целью – доказать, что он сильнее Сенны и McLaren, работал как вол. Англичанин, никогда не испытывавший страсти к черновой тестовой работе, предпочитал между гонками проводить время за игрой в гольф. То, что в квалификациях и гонках партнер временами оказывался быстрее, Проста не слишком волновало. Он давно знал себе цену. Однако к концу года, когда выяснилось, что неконтролируемый азарт Мэнселла мешает Алену в достижении главной цели, взаимоотношения партнеров заметно осложнились. "Правда в том, что Мэнселл не прилагает никаких усилий к тому, чтобы совершенствоваться как гонщик, – говорил в октябре 1990 г. Прост. – Я вкалываю на тестах, совершенствую машину и мотор, а он, всласть наигравшись в гольф, приезжает на гонку свеженький и говорит: а ну-ка, старик, рассказывай, что ты тут наработал! И при этом у него хватает наглости требовать, чтобы ему предоставляли технику, не уступающую моей!" Добавлю также, что летом 1989 г., когда Фьорио вел переговоры с Простом, Мэнселл, стуча кулаком по столу, требовал для себя статуса первого пилота и соответствующих привилегий... Справляться с амбициями грозного англичанина мягкому Фьорио удавалось с трудом.

Собственно говоря, в том, что 21 октября 1990 г. на Сузукэ состоялось знаменитое столкновение Проста и Сенны, в результате которого француз потерял шансы на четвертый в своей карьере титул, есть не-



Обаятельный синьор Фьорио всегда к услугам журналистов

В отсутствие Алена Проста спортивный директор позволил Панису "порулить" руководящим креслом



малая "заслуга" "Большого Найджа". Сумей Фьори укротить Мэнселла, и не соверши последний своего знаменитого маневра в Эшториле, атакой на Проста сыграв на стороне Сенны, японского столкновения могло бы и не быть. Как могло бы и не быть последовавшего через восемь месяцев увольнения Фьори из Ferrari.

Этот факт в биографии Чезаре принято интерпретировать так: Фьори убрали из Scuderia по требованию Проста. На самом деле никакого требования не было. Француз вообще никогда ни от кого ничего не требовал (возможно, как раз в этом и была его главная ошибка). Нет. Просто Ален, уставший от бесполезного сражения с собственным автомобилем, публично высказал несколько абсолютных справедливых замечаний в адрес спортивного директора, вменив Фьори в вину, например, тот факт, что к сезону-91 Ferrari не построила нового автомобиля (по этой причине команду покинул и не умеющий топтаться на месте Барнард), а лишь чуть-чуть модернизировала прошлогоднее шасси. Тем самым заранее поставив себя в положение дутсайдера. Не могла понравиться Просту, привыкшему к железной дисциплине в McLaren, и вольница, царившая среди механиков и инженеров Scuderia: Фьори был слишком мягок, чтобы справиться с латинским темпераментом своих подчиненных. Для этого понадобился Жан Тодт.

Провальные неудачи, преследовавшие в сезоне-91 Проста и его нового напарника Жана Алези, несдержанность Алена в разговорах с прессой и стали причиной того, что на Гран При Франции руководство Ferrari разродилось официальным коммюнике, в котором было названо имя "козла отпущения" – Чезаре Фьори. С этого дня вместо одного человека к руководству командой приступили трое, в том числе лично президент Scuderia Пьеро Ларди-Феррари. В результате о своей несдержанности, стоившей места Фьори, пришлось пожалеть самому Просту. В конце года Клаудио Ломбарди без всякого предупреждения не дрогнувшей рукой указал на дверь великому гонщику. Амбициозному синьору Ломбарди не понравилось, что Ален, описывая свои ощущения от пилотирования Ferrari, сравнил ее с грузовиком...

Кольцо замкнулось. Снова Фьори и Прост (ирония судьбы?) встретились в 1997 г. Последний стал хозяином тихонько шедшей ко дну Ligier, где Фьори выполнял привычные обязанности спортивного директора. После окончания своей карьеры в Ferrari Чезаре успел поработать советником скромной Forti. Собственно, контракт на восемь гонок 1996 г., который заключил Фьори с Гвидо Форти, стал следствием временной безработицы, ибо из Ligier (где итальянец оказался с легкой руки Флавио Бриаторе, весной 1994 г. купившего Ligier у Сирила де Рувра, который, в свою очередь, купил ее у самого

старика Лижье) Фьори уволил Том Уокиншоу, начавший по приказу своего босса коренную перестройку "синих" по образу и подобию Benetton. Однако в 1996 г. Фьори снова вернулся во французскую команду – после того, как между Бриаторе и Уокиншоу пробежала черная кошка...

Два минувших сезона синьор Фьори был чрезвычайно популярной персоной в пaddockах Формулы-1. Несмотря на неудачи команда Алена Проста по-прежнему интесресовала очень многих, но сам Ален по вполне понятным причинам старался лишний раз не показываться на глаза прессе (он не умеет рассказывать о причинах поражений – жизнь, слава Богу, так и не приучила его к этому), поэтому отдуваться за босса приходилось вежливому и улыбчивому спортивному директору.

"Синьор Фьори, у вас не возникает никаких проблем с месье Простом? Ведь в прошлом между вами были проблемы?" На этот, мягко скажем, популярный одно время вопрос Фьори всегда отвечал смехом, давая понять, что лично между ним и Простом никогда никаких неразрешимых проблем не существовало: "Все мои проблемы имеют одно имя – Ferrari!"

О Просте в роли хозяина команды Фьори совершенно искренне говорит: "Это счастье, что Ligier досталась именно ему. Ни минуты не сомневаюсь, что Ален добьется цели, которую сам перед собой поставил, – его команда будет побеждать!" Прост, несмотря на то, что в сезоне-99 Фьори уже не будет работать в его команде (он перейдет в Minardi), тоже отзывается о своем втором сотрудничестве с итальянцем в высшей степени позитивно: "Чезаре чрезвычайно опытен в управлении командой. Он снял с моих плеч массу проблем. На определенном этапе этот фактор был решающим. Я ведь по-прежнему учусь, и два сезона, проведенных рядом с Чезаре, оказались для меня бесценной школой".

Что ж, Фьори ожидает новый виток в карьере. В будущее обаятельный синьор смотрит с оптимизмом: "Наконец-то я снова буду работать в итальянской команде!" Тем интереснее напоследок узнать мнение этого человека о гонщиках, с которыми Просту предстоит работать и после его ухода из команды.

"Оливье? Прекрасный, добрый и милый парень. Он так давно с этой командой! Что он представляет собой как гонщик? Как вам сказать... Если дать ему быструю и надежную машину, он способен творить чудеса. Если же с маши-

ной что-то не в порядке, мгновенно опускает руки и теряет всякий запал. К тому же квалификация никак не назовешь его сильной стороной. В гонке, где не так важна чистая скорость и результат чаще достигается стабильностью, он гораздо сильнее. Но для Алена на данном этапе становления команды как раз такой парень и нужен. Ярно? Думаю, это будущее команды. Быстр. Азартен. Не раскисает, когда что-то не ладится с машиной. Как говорит Ален, он пока не научился пользоваться своим талантом в полную силу. У него, бесспорно, есть техническая жилка, хорош в повседневной тестовой работе. Именно поэтому Ален так за него и держится..."

На всякий случай, дабы проиллюстрировать комментарий Фьори, напомним: новый контракт Паниса действителен ровно год. Трулли продлил свои отношения с командой до 2000 г. включительно – при этом Прост оставил за собой так называемое право option и на 2001 г. Впрочем, к Фьори все это отношения уже не имеет.

Ольга Линде

"СЭ" – специально для "Ф•1"





ИНТЕРВЬЮ Ф•1

Ярно Трулли

“Не считаю себя знаменитым!”

На вопросы нашего корреспондента
Ильи Смирнова отвечает пилот команды Prost

Как Вы оцениваете нынешний чемпионат?

С самого начала стало ясно, что McLaren вне конкуренции. У них очень сильные автомобили и хорошие пилоты. Я думаю, не открою Америку, если скажу, что именно в этом году успех к ним пришел во многом благодаря таланту Зарины Ньюи. Но нынешней сезон нельзя назвать только сезоном команды Рона Денниса. Хорошо за межсезонье подготовились и Ferrari. И как видите, все же на более слабой машине Михаэль Шумахер способен побеждать. И не только тогда, когда Хаккинен или Култхард совершают ошибки и сходят.

Ито, по-Вашему, больше достоин победы?

Мне кажется, несмотря на весь талант Михаэля Шумахера он не сможет стать чемпионом. Миха Хаккинен, его команда и его машина все-таки лучше. И если финну удастся победить в чемпионате, это будет закономерным. Кроме того, Шумахер не всегда бывает честен на трассе. Я не осуждаю его, у каждого свои методы и стратегии. Но, по-моему, Хаккинен больше достоин победы.

Вернемся к команде Prost. Вы не могли бы объяснить причины столь слабых выступлений?

После первых неудачных гонок в этом сезоне в структуре команды и непосредственно в машинах произошли некоторые изменения. Мы надеялись, что это незамедлительно скажется на результате, но, увы. Мы так и не смогли побороть огромное число неполадок в автомобиле: одни возникли на тренировках и на квалификации, и совсем другие в гонке. Уже в Венгрии мы рассчитывали на нечто большее, чем первые зачетные очки. Но только в Бельгии я смог-таки открыть счет.

Как складываются Ваши взаимоотношения с командой?

У меня самые теплые взаимоотношения со всеми членами команды. Тут все профессионалы и, кроме того, отличные люди. Это французская команда, и теперь я рад, что могу говорить с каждым членом команды на их родном языке. Здесь, в очень французской команде, это так же необходимо и так же просто, как говорить любимому человеку “Я люблю тебя”.

Вас часто сравнивают с Джиннаджо Физикеллой.

Что Вы думаете по этому поводу?

На самом деле, мне очень часто задают вопросы относительно Джинкарло. Особенно итальянские журналисты. Я не могу сказать, что мы друзья, поэтому часто советуем всем интересующимся чем-либо, касающимся Физикеллы, спрашивать у него самого или у близких

ему людей. Я же, со своей стороны, уже не один раз говорил, что Джинкарло, бесспорно, хороший гощик, но, если честно, мне действительно все равно.

Что изменилось в Вашей жизни с появлением в ней Формулы-1?

Полностью изменился ритм жизни и приблизилось обязательство. Сейчас у меня мало времени, которое можно было бы посвятить друзьям, родным или любимым занятиям. Я постоянно проезжаю с места на место, постоянно встречаюсь со спонсорами, с фанатами. Одним словом, выпало много обязанностей.

Существует ли в команде Алена Проста разделение на первого и второго пилотов?

Четкого разделения в команде не существует. Ни я, ни Оливье не чувствуем, что кого-то из нас выделяют. Когда я только пришел в команду, все здесь были обеспокоены состоянием Оливье, все ждали его возвращения в гонки. Но ведь гонки – это прежде всего работа. Я смог оправдать оказанное мне Аланом Простом доверие и принести зачетные очки во время отсутствия Паники. Я – равноправный член команды. А потому работа пилотов в команде построена справедливо, по спортивному принципу, как и в большинстве “контрактных”: если я быстрее Оливье в квалификации – значит, запасная машина настраивается под меня, и наоборот.

Говорят, что Вы не очень жалуете журналистов...

Я очень люблю гонки, люблю водить машины. Но мне не все нравится из того, что окружает Формулу-1. Один из самых неприятных моментов состоит для меня в необходимости поддерживать хорошие отношения с прессой и телевидением. Конечно, это не относится ко всем журналистам, все зависит от ситуации. Иногда хочется всех “послать”, но когда у меня есть возможность пообщаться, то почему бы и нет.

Кто из гощиков является Вашим другом?

У меня хорошие отношения со всеми пилотами. С Оливье Панисом мы часто проводим вместе время, но вряд ли это можно назвать дружбой.

Вы один из немногих пилотов, кто не имеет места жительства в Монако. Почему?

Я не стремлюсь к этому. Я живу вместе с родителями в нашем доме в Италии. Меня это вполне устраивает. А что касается Монако, то там живут одни знаменитости, я же себя таковой не считаю.



Дэвид Ричардс

Отвечая на вопросы нашего корреспондента, Дэвид Ричардс еще не знал, что через несколько дней ему суждено расстаться с Benetton.

Отставка Бригаторе и Ваше назначение на пост руководителя команды Benetton оставили впечатление спонтанности. Как это произошло на самом деле?

Впечатление спонтанности – это только впечатление. На самом деле все это было частью долгосрочного плана, согласно которому Бригаторе подсыпал себе другую сферу деятельности, а семья Бенеттон в течение некоторого времени собирала дополнительную кандидатуру на пост руководителя команды. Впервые я говорил с ними об этом за год до того, как вступил в должность в сентябре прошлого года.

Из хозяина крупной фирмы Вы в одночасье превратились в служащего. Alessandro Benetton – Ваш первый босс в автоспорте?

Нет. Я полагаю, что каждый из нас на кого-нибудь работает. Чем, в сущности, я занимался в Prodrive? Я представлял интересы Subaru. Моя задача – бросить интересы всех моих деловых партнеров: как технических, так и финансовых. В конце концов, мы все обязаны держать ответ перед другими людьми.

Вы рассказываете иногда-нибудь стать соавладельцем Benetton?

Да. У меня есть договоренность с Alessandro. Мы обсуждали эту тему. В будущем мы вернемся к этому вопросу и обсудим условия нашего сотрудничества.

Какие задачи ставили перед вами владельцы команды?

Необходимо вернуть дни славы Benetton, вернуть успех, который сопровождал команду в недавнем прошлом. Но вместе с тем, они просили меня указать традиции и философию Benetton. Для такого человека, как я, легко сосредоточиться только на команде. Но у семьи Бенеттон очень широкий круг забот. Я с большим уважением отношусь к этим людям.

Есть ли разница в руководстве фирмой по подготовке автомобилей к гонкам, кановой является Prodrive, и командой Формулы-1?

Различия между этими двумя сферами деятельности довольно существенны и заключаются в стиле и культуре ведения дел. Однако в действительности нет причин говорить о существовании каких-то принципиальных отличий. Обе компании имеют отношение к автоспорту, одна – к Формуле-1, другая – к "туризму" и ралли. И чем дальше я буду находиться у руля команды, тем больше сходства будет наблюдаться в стиле руководства обеих компаний.

Вы сохраняете контакты с Prodrive?

Я все еще являюсь соавладельцем Prodrive и все еще остаюсь президентом компании. Разумеется, при моей загруженности работой в Benetton в настоящий момент я не могу активно участвовать в работе Prodrive, тем не менее, компания становится все сильнее и сильнее. Я присутствовал на некоторых гонках с участием

машин, подготовленных Prodrive, и имел возможность убедиться в этом своими собственными глазами.

Ваш предшественник на посту руководителя команды сосредоточивался на одной машине. Судя по всему, Вы не являетесь сторонником разделения пилотов на первого и второго. Так ли это?

В действительности здесь нужно действовать по обстоятельствам. Если бы Михаэль Шумахер вернулся в Benetton, структура команды была бы перестроена соответствующим образом. Но сейчас у нас два великодушных молодых гонщика с равными способностями, которым нужны одинаково подготовленные машины и которые требуют их. И мы даем им возможность соревноваться в равных условиях.

Сейчас вы являетесь обладателем самой молодой и малоопытной пары пилотов. Это рискованный шаг. Что вы можете сказать о своих гонщиках?

Эти два гонщика очень талантливы и являются хорошей инвестицией в будущее. Со временем это решение скорее будет называть предсмотрительным, чем рискованным.

К концу сезона споры об изменениях в техническом регламенте поутихли. Что вы думаете об этом сейчас?

Бесконечные споры о техническом регламенте – неотъемлемая часть Формулы-1 с самых первых дней ее существования, и я не думаю, что положение дел должно измениться в будущем. Когда так много талантливых инженеров сосредотачивают свое внимание на проблемах, с которыми они сталкиваются, неизбежно должно появиться множество интерпретаций проксодившего. Отсюда и возникают все споры о техническом регламенте. Моя личная точка зрения состоит в том, что технический регламент – это реальность, с которой спорить бесполезно. Изменения в нем нужно воспринимать, как волеия природы. Каждый год они падают на наш автомобиль, как снег на голову, и мы должны сделать новую машину в соответствии с регламентом и при этом вывести ее на новый технический уровень.

Многие считают, что Формула-1 – это не спорт.

Как не уронить обиде "политики" здесь?

Что Вы думаете о Берни Экстелстоуэ?

Я всегда знал, что в Ф-1 много "политики". Это ее неотъемлемая часть. Я не уклоняюсь от этих вопросов, но и не трачу на них много времени. Это позиция команды. Что касается Экстелстоуэ, то этот человек предал самую невероятную работу, какую можно предстать в спорте, и мне кажется, что его заступил еще не оценены по достоинству. Единственно, о чем стоит беспокоиться, это то, что он с годами не становится моложе. Но я уверен, что у Берни есть свои планы по поводу того, как обеспечить процветание Формулы в будущем. И мы скоро узнаем о них. В этом отношении ему можно довериться.

ВОСПОМ ИНАНИЯ



О БУДУЩЕМ



ALLSPORT / MICHAEL COOPER

Когда вы откроете этот номер, результаты последней гонки сезона будут уже известны. Поэтому, прочитав здесь, что все специалисты и любители Формулы-1, пресса, весь паaddock и его окружение накануне Гран При Японии оценивают шансы Мики Хаккинена на победу как более высокие, кто-то лишь усмехнется, а кто-то тяжело вздохнет. Увы, график выхода нашего журнала таков, что в момент подписания номера в печать редакция не будет знать, кто стал обладателем титула. Но и обойти молчанием эту тему мы никак не можем. Поэтому предлагаем вам еще раз погрузиться вместе с нами в волнующую атмосферу ожидания решающего этапа этого в высшей степени интригующего сезона.

Напомним, что финскому гонщику достаточно прийти к финишу вторым, чтобы гарантировать себе общую победу вне зависимости от результатов выступления Михаэля Шумахера, его конкурента в борьбе за титул. Задача вполне реальная для пилота команды McLaren этого года, даже с учетом небывалого прогресса Ferrari. Единственное, чего реально не достает Хаккинену в этой ситуации, — это опыта борьбы на самом высоком уровне. Оказавшись в шаге от титула, он легко может потерять голову. Если же говорить о достоинствах Мики как гонщика, то их целых два. Во-первых, его знаменитое хладнокровие, причем хладнокровие чисто финское, граничащее с замороженностью. Он просто игнорирует те игры, которые изобретает



DPPI



DPPI

для него находчивый Михаэль. И второе: по мнению специалистов, с точки зрения чистой скорости Мика Хаккинен — самый быстрый пилот в нынешней Формуле-1. В то же время Михаэль Шумахер имеет устойчивую репутацию гонщика, который в большей степени использует при вождении голову, чем правую ногу.

Вообще говоря, большего противостояния, чем у этих двоих, трудно даже представить. Мика холоден. Михаэль, несмотря на всю свою расчетливость, горяч и слишком эмоционален в последнее время. Если бы вы слышали, какие звуки доносит радио до боксов Ferrari, когда Михаэль с победой пересекает финишную черту. Хаккинену не достает опыта борьбы. А для Шумахера проблемой может стать как раз его избыток. Михаэль слишком часто заглядывал в эту бездну. Он обрел способность ходить по самому краю, но, возможно, слегка утратил чувство реальности. Некоторые считают даже, что он возомнил себя богом и решил, что случись что, ангелы подхватят его, «да не преткнется о камень стопою своею». Михаэль слишком хочет выиграть. И с ним слишком часто в последнее время что-то случается. Впрочем, чтобы победить McLaren в этом сезоне, ему волей — не волей придется идти на риск выше допустимого.

Для Мики Хаккинена этот сезон выглядит совершенно иначе. Он понял это, я думаю, где-то на третьем круге первого предсезонного теста. Понял, что получил машину,

о которой любой пилот Формулы-1 мечтает всю жизнь. И весь этот год он сражался не против Шумахера, или Ирвайна, или Вильнева, или того же Култхарда. Он сражался против себя, против того давления, которое испытывал как беспорный лидер чемпионата.

Я не оговорился, когда сказал, что Хаккинен не соперничает со своим товарищем по команде. Чтобы понять это, надо уяснить то главное, что определяет статус Мики Хаккинена в McLaren. Ведь Рон Деннис, если забыть (а, может, наоборот – вспомнить) о дворцах-моторхомах или мраморных полах в боксах, где-то в глубине души так и остался тем гонщиком-аутсайдером, которым был когда-то. Он выбрал Хаккинена, сохранил за ним место после аварии 1995 г. Он буквально вынуждал Микку. И моральный долг перед Деннисом – тоже часть силы Хаккинена. Силы, которая светится в его глазах, когда он восходит на подиум.

И еще об одном. Когда говорят, что у Хаккинена нет того опыта финальной схватки, каким обладает Шумахер, это не совсем верно. Такой опыт у Мики есть. Причем схватки именно с Михаэлем. Произошло это в 1990 г. на Гран При Макао, когда они оба выступали в формуле-3. По регламенту эта престижнейшая среди молодых пилотов гонка состояла из двух заездов. В первом из них Хаккинен легко одержал победу, опередив пришедшего вторым Шумахера на 2,7 с. Для общей победы Мике во втором

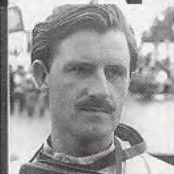


заезде достаточно было просто прийти вторым с меньшим разрывом. Старт второго заезда Хаккинен проиграл, и вперед вышел Шумахер. Хаккинен легко держался непосредственно за Михаэлем в 0,5 с. Все, что ему было нужно, это проводить Михаэля до финиша, чтобы обогнать по пути на подиум. Что произошло дальше, вы можете себе представить. Разрыв вдруг сократился до 0,2 с. В одном из скоростных поворотов Михаэль ошибся. И Хаккинен неожиданно принялся обгонять Шумахера. «Михаэль зашел слишком широко, – вспоминает Хаккинен. – Это было странно. Но я был быстр, как ракета, и решил пройти его справа, чтобы обогнать на прямой. Это был обычный маневр. Но неожиданно Михаэль изменил траекторию. Мы столкнулись. Я потерял переднее антикрыло и выбыл из гонки... После финиша Шумахер подошел ко мне и сказал, что очень сожалеет, что он не видел меня в зеркалах. Я принял извинения, и с этим было покончено. И вдруг через несколько дней я увидел интервью Шумахера после гонки, в котором он сказал, что изменил траекторию, чтобы заблокировать меня. Я буду всегда помнить об этом.»

Итак, все решится в Сузукэ. Дорого бы я дал, чтобы узнать прямо сейчас: забудет ли Мика Хаккинен о том, что произошло между ним и Шумахером в 1990 г., или так и будет помнить об этом вечно.

Леонид Ситник

За 49 лет проведения чемпионатов мира 20 раз судьба титула решалась в последнем Гран При. Каждая из этих гонок вписана в историю Формулы-1 золотыми буквами.



Претенденты*	Очковый разрыв перед последним этапом	Место в последней гонке, гарантирующее чемпионский титул	Результат в последней гонке	Очки / место в итоговом зачете
--------------	---------------------------------------	--	-----------------------------	--------------------------------

1950 Монца Гран При Италии

Хуан Мануэль Фанхио	+2 (+4)	2(3+БК)**	сход+БК	27/2
Луиджи Фаджиоли	-2	-	3	24(28)/3
Джузеппе (Нино) Фарина	-4	-	1	27/1

1951 Педральбес Гран При Испании

Хуан Мануэль Фанхио	+2(+6)	1	1+БК	31(37)/1
Альберто Аскарри	-2	1	4	25(28)/2
Хосе Фройлан Гонзалес	-6	-	2	24(27)/3

1956 Монца Гран При Италии

Хуан Мануэль Фанхио	+8	1	2	30(33)/1
Питер Коллинз	-8	-	2***	25/3

1958 Айн-Диаб Гран При Марокко

Майк Хоторн	+8	2	2	42(49)/1
Стирлинг Мосс	-8	-	1+БК	41/2

1959 Себринг Гран При США

Джек Брэбэм	+5,5(+8)	2+БК	4	31(34)/1
Стирлинг Мосс	-5,5	-	сход	25,5/3
Тони Брукс	-8	-	3	27/2

1962 Восточный Лондон Гран При ЮАР

Грэм Хилл	+9	1	1	42(52)/1
Джим Кларк	-9	1	сход	30/2

1964 Мехико-Сити Гран При Мексики

Грэм Хилл	+5(+9)	1	11	39(41)/2
Джон Сэртис	-5	1	2	40/1
Джим Кларк	-9	-	5	32/3

1967 Мехико-Сити Гран При Мексики

Денни Хьюм	+5	4	3	51/1
Джек Брэбэм	-5	-	2	46(48)/2

1968 Мехико-Сити Гран При Мексики

Грэм Хилл	+3(+6)	1	1	48/1
Джеки Стюарт	-3	1	7	36/2
Денни Хьюм	-6	-	сход	33/3

1974 Уоткинс Глен Гран При США

Эмерсон Фиттипальди	=(+7)	1	4	55/1
Клей Регациони	=	1	11	52/2
Джоди Шектер	-7	-	сход	45/3

* - порядок пилотов соответствует их местам в чемпионате перед последним этапом;
 ** - с 1950 по 1959 г. пилоту, показавшему быстрейший круг в гонке, начислялось дополнительное очко;
 *** - по ходу гонки Коллинз отдал свою Ferrari Фанхио, после того как на машине аргентинца возникли технические неполадки;



1976 Фуджи Гран При Японии

Претенденты*	Очковый разрыв перед последним этапом	Место в последней гонке, гарантирующее чемпионский титул	Результат в последней гонке	Очки / место в итоговом зачете
Ники Лауда	+3	1	сход	68/2
Джеймс Хант	-3	1	3	69/1



1981 Лас-Вегас Гран При Caesars Palace

Карлос Рейтеманн	+1(+6)	1	8	49/2
Нельсон Пике	-1	1	5	50/1
Жак Лаффит	-6	-	6	44/4



1982 Лас-Вегас Гран При Caesars Palace

Кеке Росберг	+9	6	5	44/1
Джон Уотсон	-9	-	2	39/2****



1983 Кялами Гран При ЮАР

Ален Прост	+2(+8)	1	сход	57/2
Нельсон Пике	-2	1	3	59/1
Рене Арну	-8	-	сход	49/3



1984 Эшторил Гран При Португалии

Ники Лауда	+3,5	2	2	72/1
Ален Прост	-3,5	-	1	71,5/2



1986 Аделаида Гран При Австралии

Найджел Мэнселл	+6(+7)	3	сход	70(72)/2
Ален Прост	-6	-	1	72(74)/1
Нельсон Пике	-7	-	2	69/3



1994 Аделаида Гран При Австралии

Михаэль Шумахер	+1	1	сход	92/1
Дэмон Хилл	-1	1	сход	91/2



1996 Сузука Гран При Японии

Дэмон Хилл	+9	6	1	97/1
Жак Вильнев	-9	-	сход	78/2



1997 Херес Гран При Европы

Михаэль Шумахер	+1	1	сход	78/(2)*****
Жак Вильнев	-1	1	3	81/1



1998 Сузука Гран При Японии

Мика Хаккинен	+4	2	?	?
Михаэль Шумахер	-4	-	?	?

Таким образом, 12 раз из 19 чемпионом мира становился пилот, лидировавший в чемпионате перед последним этапом. Шесть раз победа доставалась гонщику, шедшему в общем зачете вторым, и только один раз смог победить пилот, занимавший перед заключительным этапом третью позицию.

Что же касается Гран При Японии, то здесь статистика выглядит следующим образом: с момента появления японского этапа в календаре чемпионата в 1976 г., Большой Приз Японии разыгрывался уже 14 раз. Неизменно являясь одним из двух завершающих этапов чемпионатов, Гран При Японии 8 раз решал судьбу титула чемпиона мира. Из 7 предыдущих дуэлей в 5 победу праздновали лидеры чемпионата.

**** - Джон Уотсон разделил второе место с Дидье Пирони, который не участвовал в последних гонках из-за травм, полученных в результате аварии в Хоккенхайме; ***** - после гонки Шумахер был дисквалифицирован и лишен второго места в чемпионате мира.



**Московские каникулы
Жака Вильнева**

“Н у как Москва, Жак?” Стоявший у стойки администратора Вильнев распылился в лучезарной улыбке и поднял вверх большой палец. Он явно не жалел о днях, проведенных в российской столице. Как не жалел и о том, что по собственной инициативе продлил запланированный еще в июне визит в Москву. В принципе, официальная часть визита, включавшая в себя презентацию и открытие магазина мужской одежды FALKE – одного из спонсоров команды Williams Meca-chrome – укладывалась в рамки одного дня. Но Жак решил устроить себе небольшие московские каникулы и задержался еще почти на двое суток. Несмотря на предельно насыщенную программу, в Москве Жаку удалось немного отдохнуть и расслабиться, насколько это вообще возможно при сумасшедшем образе жизни пилота Формулы-1. Потому, покидая шикарный пятизвездочный отель “Балчуг Kempinski”, Жак был вполне доволен своим визитом и обещал вернуться в Москву еще раз, возможно, даже вместе со своим другом Дэвидом Култхардом.

Но это было в воскресенье, 4 октября. А двумя днями раньше, когда частный самолет доставил Жака в Москву, Россия встретила чемпиона мира (на тот момент еще действующего) довольно прохладно. Пронизывающий ветер и слишком низкая для начала октября температура не очень-то располагали к прогулкам по столице. Однако пятница была днем официального визита, а потому, едва поселившись в отеле, Жак отправился выполнять свои обязательства перед спонсорами. Первым пунктом остановки по традиции стала Красная площадь. Одетый явно не по погоде Вильнев немного пожегивался на ледяном ветру, гулявшему по Васильевскому спуску. Поэтому экскурсия по Красной площади получилась довольно короткой. Попозировав фотографам на фоне собора Василия Блаженного и ответив на несколько вопросов журналистов, Жак вернулся в машину и укатил восвояси. Следующее появление Вильнева “на публике” состоялось часа через два на презентации коллекции одежды FALKE и импровизированной пресс-конференции в Рахманиновском зале консерватории, которая плавно перетекла в церемонию открытия нового магазина. Официальную часть визита венчала закрытая вечеринка в “Джаз-кафе”, продолжавшаяся почти до утра. На этом работа Вильнева в

России была, можно сказать, закончена. Пункт контракта, обязывавший Жака раз в году присутствовать на мероприятиях, организуемых каждым из спонсоров, в отношении FALKE был выполнен сполна, и менеджер Williams по спонсорству Кристофер Стайринг с легким сердцем отбыл домой. Жак же остался в Москве “отбывать” свои каникулы.

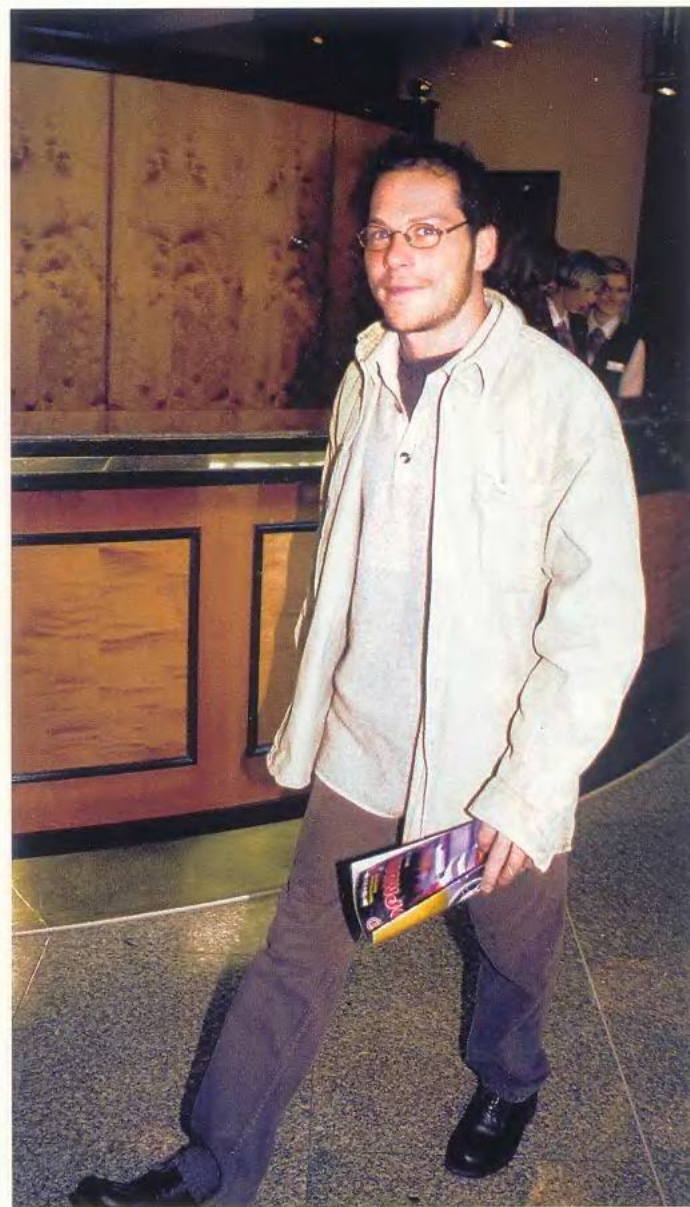
На следующий день Вильнев оказался от охраны, и, оставшись на попечении троих друзей – одного россиянина и двух французов, отправился путешествовать по городу вместе со своим другом детства и новым тест-пилотом BAR Патриком Лемарье. После прогулки по Арбату и экскурсии под землю для осмотра московского метро, которое канадец нашел необыкновенно красивым и глубоким, а главное – чистым, Вильнева отвезли на смотровую площадку Воробьевых гор. Жак почти полчаса гулял и фотографировался в “высотке” МГУ, однако так и не был узан молодежью. Оно и не удивительно: в обычных, хоть и купленных, вероятнее всего, в одном из самых дорогих магазинов Монако, джинсах, теплой куртке, натянутой поверх нескольких маек и свитеров (Жак очень боялся простудиться), и кепке задом наперед чемпион мира как нельзя лучше вписывался в образ простого российского студента.

Невысокий очкарик, волосы которого уже не шокировали окружающих своим сиреневым отливом, почти не выделялся из толпы и мало походил на того супермена – героя гонок Гран При, каким его привыкли видеть на телеэкранах болельщики. Единственная деталь, выдававшая в нем профессионального спортсмена, – маленький деревянный эспандер, с которым Жак не расставался практически ни на минуту: руки пилота Формулы-1 должны быть сильными, как и ноги. Жак признался, что дома, в Монте-Карло, для поддержания формы он ежедневно бегает километров по пятнадцать. Правда, скоро ему придется немного изменить маршрут своих пробежек, а заодно и прописку (если она есть в Монте-Карло). По словам канадца, он недавно выкупил у матери виллу там же, в Монако, принадлежавшую еще его отцу, и теперь пакует чемоданы, готовясь к переезду. Свою огромную “однокомнатную” квартиру Жак в ближайшее время, вероятно, продаст.

После посещения университета Вильнева повезли кататься по Москве, и канадец был приятно удивлен и шокирован... качеством российских

(вернее, московских) дорог, признав, что в Монреале (о Монте-Карло Жак скромно умолчал) качество дорожного покрытия намного хуже.

Говорят, карликовое княжество Монако привлекает знаменитостей не только почти полным отсутствием налогов, прекрасными дорогами и чудесным “лазурным берегом”. Звезды, в том числе и пилоты Формулы-1, чувствуют себя здесь вольготно: к ним не пристают на улицах, не требуют автографов. Конеч-



но, по части налогов, дорог и теплого моря Москве трудно тягаться с владениями семьи Гримальди, но вот по части отношения к гонщикам... Правда, происходит это не от большой культуры или нежелания беспокоить знаменитость. Просто российские поклонники “королевской Формулы” слишком редко видят своих кумиров и пока не узнают их.

Еще один
читатель
нашего
журнала

Не узнают только потому, что поверить в то, что навстречу тебе идет "живой Жак Вильнев" даже для болельщика, который знает его в лицо, психологически достаточно сложно. Тем более, если учесть, что информации о визите Вильнева в Москву на страницах газет и журналов практически не было.

Несмотря на огромную популярность в России гонок Формулы-1, на улицах Москвы, как и в МГУ, чемпиона мира упорно не узнава-

правились "гулять" в уже полюбившемся ему "Джаз-кафе". Удивительно, но за все дни пребывания в Москве Вильневу так и не удалось попробовать настоящей "русской кухни". Получалось, что он ужинал или обедал исключительно во французских (и даже в одном мусульманском) ресторанах, либо вообще ограничивался легкими закусками. Так что у Жака, который любит вкусно поесть, есть реальный повод для повторного визита в Москву. Впрочем, повод этот может оказаться далеко не единственным.

В воскресенье Вильнев очень хотел посетить знаменитую... "горбушку". Каждый поклонник Жака знает, что помимо гонок у канадца существует несколько серьезных увлечений: горные лыжи, компьютеры и музыка. В домашней фонотеке Жака более 500 компакт-дисков с музыкой различных направлений, и на "горбушке" Вильнев рассчитывал пополнить свою коллекцию десятком-другим дисков с музыкой российских исполнителей. Но побывать на "горбушке" Жак так и не сумел. Причиной тому стал довольно неприятный эпизод, случившийся еще по дороге в Москву с его другом Патриком Лемарье. Француз добирался в Россию отдельно от Жака – регулярным рейсом из Барселоны, где проходили тесты Turgell, и на пересадке в Берлине его багаж бесследно исчез. Поэтому вместо того, чтобы отправиться на рынок к Дому культуры им. Горбунова, Жак и К° вынуждены были на полтора часа раньше ехать в Шереметьево-2, "выручать" багаж Патрика. По счастью, здесь же в аэропорту обнаружился довольно неплохой подбор дисков, и Жаку на прощание подарили десятка два русских "компактов" ("ДДТ", "Кино", "Диона", Меладзе, "Белый орел", несколько "СОЮЗов" и т.д.) и глиняную бутылку "Киндзмараули", которую чемпион мира клятвенно обещал распить после гонки на Сузике, как только получит к своему титулу приставку "экс".

Напоследок Вильнев ответил на несколько наших вопросов.

Жак, как Вы думаете, кто станет чемпионом мира на Сузике: Ханнинен или Шумахер?

Мика провел хорошую гонку на Нюрбургринге, и я думаю, что те четыре очка, что он выиграл там у Шумахера, могут оказаться решающими в борьбе за титул. К тому же McLaren и Mercedes сейчас смотрятся сильнее Ferrari. Но у Scuderia есть в запасе командная тактика, поэтому многое будет зависеть от

того, как проявят себя в Японии Култхард и Ирвайн.

Кто будет Вашим партнером по команде BAR в следующем сезоне?

– Это будет молодой талантливый и... "голодный" гонщик.

Этим гонщиком может оказаться Жан-Кристоф Буйон?

На секунду задумавшись, Жак заговорщицки улыбнулся и пожал плечами:

– Не знаю.

Попрощавшись, Вильнев развернулся и направился к выходу.

Личный самолет Жака поднялся в небо где-то в 18:30 и взял курс на Париж, откуда следующим утром Вильнева ждал новый перелет, на этот раз – регулярным рейсом до Канады. Жизнь пилота Формулы-1 напоминает калейдоскоп. Картинки меняются одна за другой, остановить их хоть на секунду удается редко. Хочется надеяться, что московские каникулы стали для Жака небольшой остановкой, позволившей ему немного перевести дух.

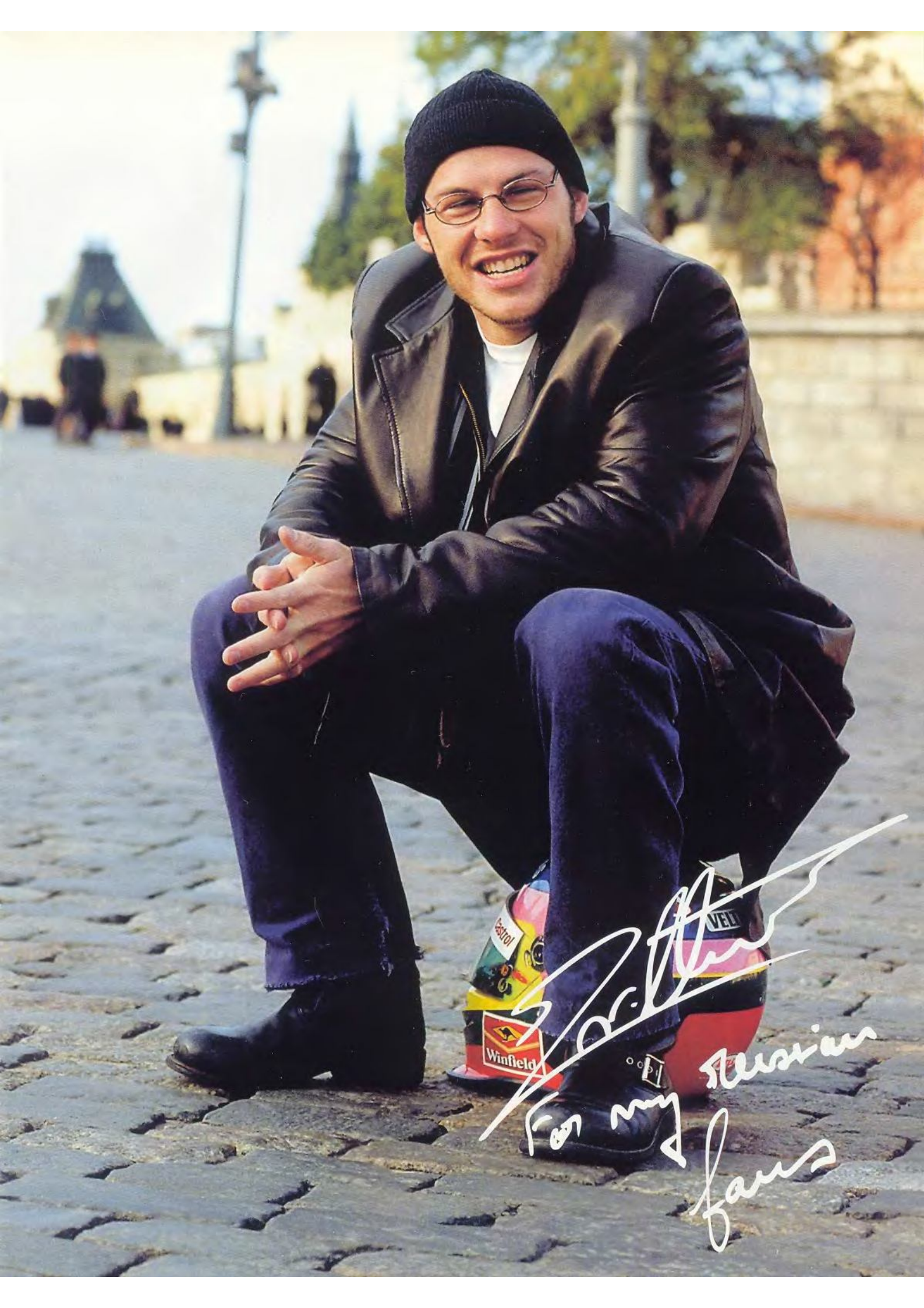
P.S. Жак стал первым действующим чемпионом мира, посетившим Москву. Когда он покидал российскую столицу, до коронации нового чемпиона оставалось всего 28 дней. Но кто знает, быть может, через год с небольшим Жак вернется в Москву уже в ранге двукратного чемпиона мира. Гонщикам, посещавшим "златоглавую" с официальными визитами, пока сопутствует удача: в 1996 г. повезло Хиллу, к моменту, когда этот номер будет у вас в руках, станет уже ясно – повезло ли в 1998 г. Хаккинену. У Москвы есть реальный шанс прослыть городом, приносящим удачу пилотам Формулы-1. Глядишь, через год-другой гонщики сами повалят к нам в гости. Но для этого необходимо, чтобы получивший "благословение Москвы" Вильнев стал чемпионом мира 1999 г. Удачи тебе, Жак!

*Владимир Маккавеев
Фото автора*

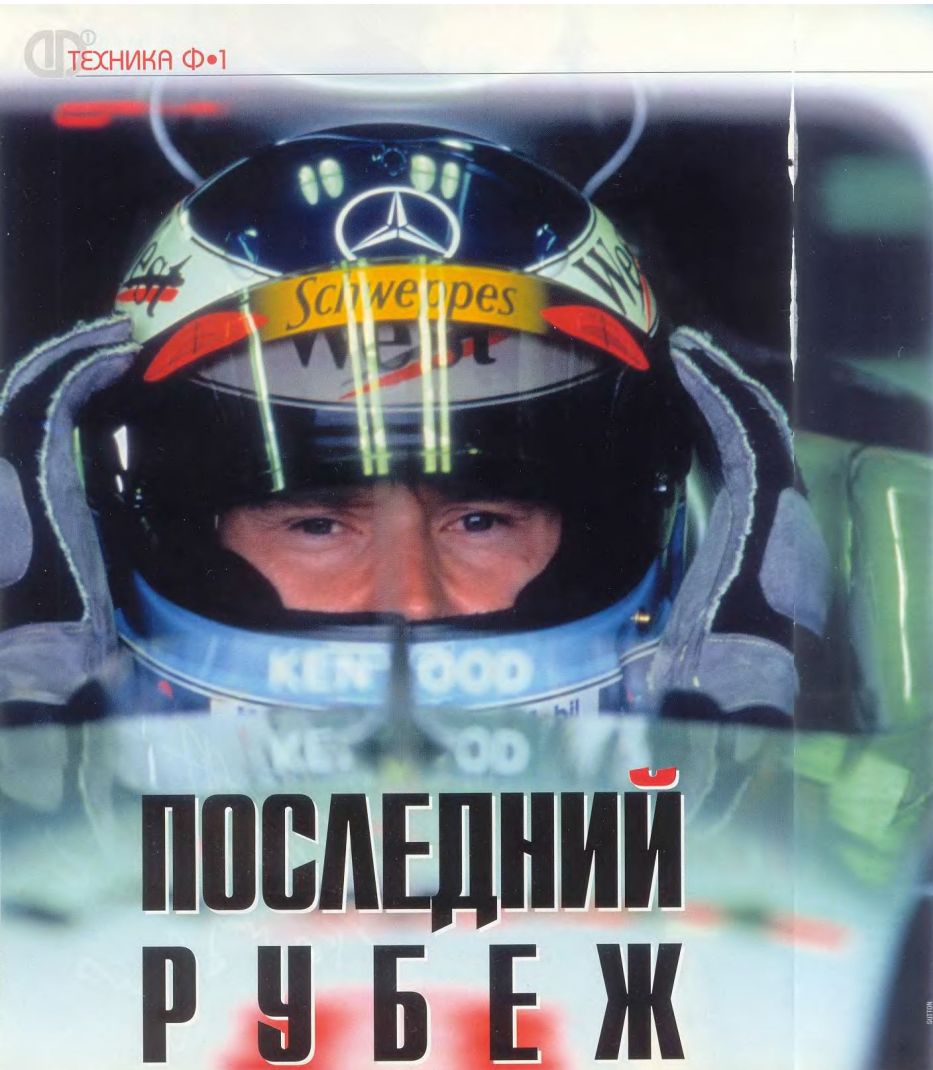


ли. За два дня путешествий по городу, не считая официальных мероприятий, Жак Вильнев по-настоящему был узнан лишь дважды: в метро на "Смоленской" и в галерее "Садко Аркада", где канадец пил кофе после автомобильной прогулки по московским улицам.

Вечером, поужинав во французском ресторане, Жак с друзьями от-



For my Russian fans



ПОСЛЕДНИЙ РУБЕЖ

Вм когда-нибудь задумывались над тем, что же собственно главное в гоночном автомобиле? Мотор? Аэродинамика? Тормоза? Шины? Подвеска?.. «Брунда, главное – безопасность, – оборвал Ален Прост автора вопроса, – ни один из нас не хочет рисковать жизнью. Чем безопаснее автомобиль, чем больше гощик ему доверяет, тем легче ему выжать из машины все ее потенциал».

И Прост прав, тысячу раз прав. Гощик может заставить себя не думать об опасности во время гонки, но забыть о ней он не может, да и не должен. Забыть о ней – значит утратить чувство той тонкой, как бритва, грани разумного риска, на которой постоянно балансирует каждый пилот. Для автогонщика потеря страха равносильна смерти, ведь рисковать можно только хорошо зная свои возможности, – эти слова принадлежат еще одному чемпиону мира – Филу Хиллу.

Психология гощика – очень тонкая вещь. Практически на любой трассе есть поворот, в котором можно выиграть сразу несколько десятков, стоит только на долю секунды позже убраться ногой с педали газа. Именно этот неуловимый миг часто и разделяет пилотов на победителей и неудачников, на чемпионов и аутсайдеров. Входя в поворот, каждый знает, что ЗДЕСЬ можно пройти «в пол», но большинство хоть на секунду уберет ногу с педали газа. Иногда это происходит подсознательно. Где-то там, в глубине человеческого сознания срабатывает «сигнал тревоги», и гощик, повиная инстинкту самосохранения, отпускает акселератор. Вот тут-то и проявляется степень веры пилота не только в себя, но и в свою машину, в ее безопасность. Перейти «грань риска» очень легко. Иногда это случается в пылу борьбы, иногда под влиянием эмоционального стресса.

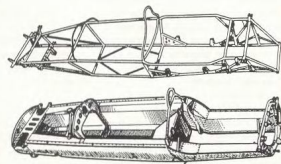
В наши дни гошки на каждом Гран При подходят к пресловутой «грань риска» немного ближе, чем пилоты 50-60-х годов. А происходит это главным образом потому, что вера в безопасность автомобиля стала выше. В первые 10-20 лет существования Формулы-1 уровень безопасности был невелик, машины не прощали ошибок. Гощик, как сапер, мог ошибиться только один раз. Отсюда и такое большое число смертельных аварий на заре развития Формулы. Конечно, гоки ни-

«... главное – безопасность, ни один из нас не хочет рисковать жизнью.»

Ален Прост

когда не станут полностью безопасными, но человек должен постоянно работать, чтобы сделать их таковыми. И инженером работает, безопасность машин повышается, стремясь к абсолюту, но, увы, предела достичь невозможно.

Сегодня основу безопасности пилота во время гонки составляет углепластиковый монокок. Каждый год перед началом сезона эти конструкции проходят жесткие тесты FIA на боковой и фронтальной удары. На производство одного монокока уходит около двух-трех недель, а подробное описание этого технологического процесса заняло бы не один номер нашего журнала. Конечно, от неприятностей в автогонках со 100-процентной гарантией не может защитить никто и ничто, в том числе и углепластиковый монокок, но сегодня, выходя на старт, пилот может быть уверен, что случись ЧП, у него, по крайней мере, будет шанс. Так было далеко не всегда. В 50-х годах классической считалась простая пространственная ферма из стальных труб. А посадка гощика мало чем отличалась от



Трубчатая ферма Ferrari 156 и монокок Lotus 25 образца 1962 г. Справа: революционный автомобиль Чэмпера Lotus 25





Алюминиевые монококи 1980 г.
Крайний слева:
Fittipaldi F8
В центре:
Williams FW07B
Справа:
McLaren M29



расположения водителя в обыкновенной дорожной машине. Ни о каких дополнительных мерах безопасности не было и речи. Правда, установленный спереди мотор обеспечивал некоторую защиту в случае лобового удара, но это помогало мало. На машинах не было даже ремней безопасности, так что нередко аварии заканчивались воздушными кульбитами несчастных пилотов. Некоторым везло – они приземлялись не на голый асфальт под колеса собственному автомобилю, а в импровизированные отбойники из тюков с сеном или, на худой конец, – на водную гладь залива в Монако. Иногда это спасало им жизнь.

С появлением в Формуле-1 в конце 50-х годов машин с центральным расположением мотора посадка гонщика стала значительно ниже и “вылеты” из кокпита случались все реже. Еще через пару лет пилот и вовсе занял полулежачее положение. Собственно дебют в чемпионате мира первой заднемоторной машины состоялся уже на второй гонке в истории мировых первенств – Гран При

Монако 1950 г. Однако Соорет T12, вышедший на старт в Монте-Карло, был оснащен 2-цилиндровым двигателем JAP объемом чуть больше литра и принадлежал формуле-2. Естественно, подобный автомобиль не мог на равных конкурировать с 4,5-литровыми монстрами Формулы-1, и о заднемоторных машинах в Ф-1 на время забыли. Но Соорет не отказался от идеи создания автомобиля с центральным расположением двигателя. После нескольких неудачных попыток в 1958 г. к команде приходит успех: первый заднемоторный автомобиль побеждает в Гран При Аргентины. Проходит всего три года, и уже последняя формула с передним расположением двигателя сходит с арены нескольких Призов. “Динозавры” вымерли в рекордно короткие сроки, освободив дорогу более прогрессивным моделям.

Казалось бы, какое отношение все это имеет к безопасности. Ведь основой конструкции даже после “рокировки” гонщика и мотора по-прежнему оставалась все та же сварная трубчатая рама. А гонщик потерял даже ту небольшую защиту, которую давал ему стоящий спереди движок. Но переход к заднемоторным автомобилям не только изменил лицо Формулы, но и предопределил еще одну конструктивную революцию в “королевском классе”, став своего рода катализатором создания монокока.

Весной 1962 г. из ворот маленькой фабрики команды Lotus в Чешанте, графства Хертфордшир, выехал автомобиль, которому суждено было изменить будущее “большого цирка”. Lotus 25 стал первой машиной Формулы-1, имеющей вместо стандартной трубчатой фермы несущий кузов типа монокок. Сварная

структура из стальных труб в новом Lotus была заменена несущей конструкцией из двух параллельных D-образных дюралюминиевых секций, соединенных литыми алюминиевыми поперечинами и панелями пола. Сзади два лонжерона служили опорой для двигателя. По бокам машины в полых секциях помещались топливные баки. По сравнению с трубчатыми рамами – фермами – монокок имел значительно большую жесткость на кручение, что позволяло точнее настраивать ходовую часть автомобиля в зависимости от особенностей трасс. Кроме того, монокок обеспечивал лучшую защиту пилота в случае аварии, поскольку был менее подвержен деформации при ударе.

Появление несущего кузова типа монокок открыло новую главу в истории технической эволюции Формулы-1. Быть может, именно поэтому и принято считать, что монокок изобрел хозяин и конструктор команды Lotus Колин Чэпмен. На деле же Чэпмен был просто первым, кто применил подобную структуру в Формуле-1. Да и здесь его первенство нередко подвергают сомнению.

К моменту “изобретения” Колином Чэпменом монокока в своем Lotus 25 эта конструкция уже около 50 лет успешно применялась в авиационной промышленности. Впервые подобная структура была представлена во время лондонского авиасалона еще в 1911 г. Почти сразу она нашла применение и в автогонках, однако до начала 60-х годов использовалась лишь эпизодически. В то время идеалом считалась трубчатая рама, и лишь немногие конструкторы решались на рискованные эксперименты с монококом. В 1915 г. на старте 500-мильной гонки в Индианаполи-

Ники Лауда за рулем McLaren MP4/1C с углепластиковым монококом





Первые углепластиковые монококи появились в начале 80-х.
Слева: McLaren MP4/1E, 1983 г.
Справа: Lotus 97T, 1985 г.

се появился Cornelian – один из первых гоночных автомобилей с новым типом кузова – монококом. Прошло целых 8 лет, прежде чем первая машина с подобной структурой дебютировала и в Европе. Компания Societe Anonyme des Aeroplanes Gabriel Voisin подготовила к Большому Призу АКФ 1923 г. экспериментальный автомобиль, созданный на основе наработок в

Однако только Колину Чэпмену в 1962 г. удалось до конца “осмыслить” идею монокока, оценить все ее преимущества и приспособить подобную конструкцию для “серийного” производства гоночных машин. С тех пор монокок вошел в Формулу-1 окончательно и бесповоротно. Несмотря на не слишком яркий дебют 25-й модели, конкуренты оценили новинку Чэпмена по достоинству. Уже в 1963 г. некоторые команды окончательно перешли на путь развития шасси, предложенный командой Lotus.

Структура монокока была предельно проста, а потому эволюция протекала довольно медленно, зато в плане поиска подходящих для создания монокока материалов перед инженерами открывалось обширное поле деятельности. Являются ли дюралюминиевые листы, предложенные Колином Чэпменом, идеальным материалом для монокока? Если нет, то где же искать альтернативу? На этот вопрос каждый конструктор пытался ответить сам. Композитов, применяемых для постройки монокока в наши дни, тогда еще практически не было, а потому основным материалом, с которым работали инженеры наряду с алюминиевыми сплавами, стало... дерево. Действительно, дерево – легкий и жесткий материал – оказалось прекрасным дополнением алюминию. Уже в 1963 г. дизайнер BRM Тони Радд обшивает монокок новой модели Р61 деревянными панелями. В 1966 г. – конструктор McLaren Робин Херд идет еще дальше и создает первый монокок-“сэндвич”. Между двумя листами из алюминиевого сплава Херд уложил прослойку из очень легкого дерева – бальзы, и при сравнительно небольшом уве-

личении веса получил невиданную по жесткости конструкцию.

Конкуренты постепенно догнали Lotus, но Колин Чэпмен в накладе не остался: он выиграл время, и это – главное. В 1963 и 1965 гг. во многом благодаря новой несущей конструкции кузова Джим Кларк завоевал для Lotus два титула чемпиона мира.

К началу 70-х годов практически все команды переходят к использованию монокока. Последним веянию моды поддается Brabham, отказавшийся от пространственной трубчатой рамы лишь в 1970 г. Правда, дизайнер Ferrari Мауро Форгьери несколько отходит от принятой большинством команд модели монокока, и вплоть до 1982 г. Scuderia использует своего рода гибрид трубчатой фермы и монокока. Сварной скелет из труб малого диаметра, повторяющий контуры монокока, Форгьери частично обшивает листовым металлом. Но несмотря на некоторые преимущества подобная структура была явно обречена.

Во второй половине 70-х конструкция несущего кузова существен-

Заготовка детали углепластикового корпуса формируется в вакуумном мешке



При расчете конструкции болида используется компьютерная техника

авиастроении. Естественно, не обошлось и без использования новой структуры, успешно применявшейся при создании фюзеляжей аэропланов. На Гран При Франции Андре Лефевр на Voisin финишировал шестым, однако курс Габриэля Войзи в мир автогонок оказался слишком коротким, чтобы на его машину успели обратить внимание. В дальнейшем монокок находил лишь эпизодическое применение при постройке спортивных автомобилей. В Формуле-1 же первую робкую попытку использовать подобную конструкцию предпринял дизайнер BRM Питер Бертон в 1955 г. В его модели Р25 некоторые панели кузова имели конструкцию монокок.



После обработки в автоклаве (слева), монокок подвергается внешней и внутренней отделке, которая производится вручную



DPPI

но совершенствуется и дополняется. Это связано, в первую очередь, со значительным увеличением перегрузок, действующих на автомобиль (в том числе из-за начала использования "граунд-эффекта"). Кроме того, к концу 70-х годов становятся более или менее доступными некоторые композиционные материалы, и у конструкторов развязываются руки. В 1976 г., стремясь еще больше увеличить жесткость монокока McLaren M26, Гордон Коппак применяет в конструкции панелей кузова авиационную сотовую структуру с 6-гранными ячейками. Через несколько лет подобная структура становится традиционной для Формулы-1. В конце 1978 г. тезка Коппака – Гордон Марри – изготавливает некоторые панели Brabham BT48 из очень легкого и прочного углепластика. Однако композиты в то время были все еще очень дороги, поэтому большинство команд могли позволить себе использовать их лишь для изготовления наиболее важных и нагруженных частей монокока. Первые полностью углепла-

стиковые монококи увидели свет только через три года.

Начиная рассказ о "композитном этапе в жизни монокока", нельзя не признать тот факт, что только с началом широкого применения в структуре монокока полимерных и полиамидных волокон в сочетании с эпоксидными смолами безопасность конструкций вышла на более или менее приличный уровень. Возможно, начало повсеместного использования композиционных материалов в плане безопасности дало Формуле-1 даже больше, чем само "изобретение" монокока в 1962 г. Так, применение углеволокна сразу позволило увеличить жесткость монокока на кручение почти в полтора раза по сравнению с алюминиевыми конструкциями.

Итак, к началу 80-х годов всем стало ясно – будущее монокока за композиционными материалами. И к сезону 1981 г. сразу две команды: Lotus и McLaren – создают первые образцы углепластикового монокока. Однако судьбе было угодно, чтобы только одна из этих машин –

McLaren MP4 конструкции Джона Барнарда – официально вошла в историю технической эволюции Формулы-1. Что же касается Lotus 88, то этот автомобиль умер, едва родившись. Новое творение Чепмена имело двойной кузов и хитрую систему подпрессоривания, позволявшую на больших скоростях посредством работы встречных воздушных потоков прижимать внешний "активный" кузов к дорожному полотну и перекрывать боковой приток воздуха под автомобиль. Таким образом, если на старте дорожный просвет, жестко регламентированный FIA, был равен 60 мм, то в ходе гонки внешний кузов опускался, перекрывая боковой приток воздуха под машину. Такая находка позволяла снизить воздушное давление под автомобилем и увеличить "граунд-эффект", по сути – в обход правил FIA. И хотя формально подобный подход не противоречил техническому регламенту FIA, однако на старт новый Lotus комиссары так и не выпустили. На фоне всех скандалов, сопровождавших рождение и быструю смерть 88-й модели, о ее углепластиковом монококе как-то подзабыли, и с тех пор в большинстве справочников в качестве автомобиля с первым углепластиковым монококом фигурирует лишь McLaren MP4.

Но если McLaren ограничивался при создании монокока применением в основном карбоновых волокон, то Lotus первым перешел к использованию более сложной и дорогой технологии с применением смеси карбоновых и кевларовых волокон. Постепенно, к 1985 г., все команды, кроме Arrows, начали использовать в своих конструкциях монококов более виброустойчивую структуру кевлара.

Пропеченный в автоклаве и прошедший этап отделочной обработки монокок ждет своей очереди в покрасочную камеру



DPPI

С началом эры композиционных материалов окончательно ушли в прошлое клепаные алюминиевые панели монокока, жесткость и надежность конструкций стала намного выше. Правда, и у новых технологий выявились свои недостатки, как, например, слишком долгий цикл протекания технологических процессов или чрезмерная дороговизна материалов. В борьбе с последним недостатком композитов инженеры оказались практически бессильными, а от первого им удалось со временем частично избавиться. Если до середины 80-х годов на изготовление углепластикового монокока уходило от 3 до 4 месяцев, то сейчас при наличии всех необходимых составляющих этот процесс занимает всего 2–4 недели.

При постройке монокока любое, даже незначительное нарушение технологии может привести к потере жесткости и обернуться затем печальными последствиями на гоночной трассе. Поэтому даже процесс создания и обработки тканеволоконных полуфабрикатов, из которых затем выкраивают монокок, требует предельной точности. Для увеличения срока службы и сохранения необходимых свойств углеволокна пропитанная специальным связующим раствором и готовая к дальнейшей обработке углеткань хранится в холодильной камере при строго фиксированной температуре в 18 °С. Из холодильной камеры углеволокно извлекается только непосредственно перед раскроем. По специальному шаблону раскройщики вырезают заготовки необходимой формы и укладывают углеткань на углепластиковую матрицу. Затем слои прижимаются к матрице специальным вакуумным мешком, и вся конструкция отправляется "пропекаться" в печь-автоклав. В зависимости от структуры углеволокна, свя-



зующих и стадии технологического процесса выпечка происходит при температуре 130–160 °С, под давлением до 6 Бар. После того, как выложен и "пропечен" последний слой углеволокна, почти готовый монокок соединяется для жесткости с алюминиевой сотовой конструкцией, половинки монокока складываются, и он снова "пропекается" в автоклаве, правда, при немного меньшем давлении. Вынутый из автоклава монокок остается подвергнуть внешней обработке, и он готов... нет, нет – не к гонке, а пока лишь к обязательным крэш-тестам FIA, которые проводятся перед началом каждого сезона. Только если новый монокок проходит испытания, команда может применять подобные конструкции на гонках.

Композиты и сотовая структура кардинально изменили монокок, сделали его во много раз жестче и прочнее. Современные монококи уже мало чем напоминают ту первую корытообразную конструкцию, которую "открыл" в 1962 г. Колин Чэпмен. Степень защиты гонщика выросла во много раз, но даже в его нынешнем виде монокок не может дать 100-процентной гарантии безопасности. За 36 лет монококи спасли жизнь не одному десятку пилотов, но утверждать, что они делают гонки полностью безопасными, нельзя. Обеспечивая некоторую степень защищенности, монокок лишь дает гонщику в случае аварии еще один шанс – нередко последний. Остальное – дело случая...

Владимир Макхавеев

После покраски и просушки вокруг готового монокока собирается весь болид

Обязательные крэш-тесты FIA проводит перед началом каждого сезона



Безопасность остается основным мотивом большинства изменений в правилах Ф-1. Многие нововведения в этой области хорошо известны и даже прекрасно видны зрителям на трибунах и большущим у телевизоров. В правилах FIA, тем не менее, остается множество требований, которые не столь заметны для стороннего наблюдателя.

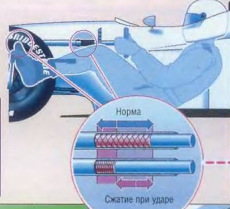
Кроме защиты гонщика, крепко пристегнутого ремнями внутри высокопрочного кокпита — капсулы безопасности, многие элементы предназначены для защиты людей, находящихся вне автомобиля.

Рулевая колонка

Согласно действующим правилам необходимо наличие частично сжимаемого энергопоглощающего сектора на случай удара головы гонщика о рулевое колесо при аварии — отрицательное ускорение не больше 80 g за 3 мс

Рычаги подвески

Передние и нижние рычаги должны свободно вращаться до тех пор, пока колесо не коснется корпуса, и только потом отламываться. Это делается для обеспечения предсказуемого характера разрушения и отрыва колес и деталей подвески при аварии



Топливный бак

Многослойный прозрачный мешок, расположенный между двигателями и сиденьем внутри капсулы безопасности. Передний его край не должен выступать больше, чем на 30 см вперед от наивысшей точки контакта спины гонщика с сиденьем. Допускается наличие двух литров топлива вне капсулы безопасности



Защитная зона

Автомобиль должен иметь как минимум два элемента конструкции, предназначенных для защиты гонщика при переперевертывании. Один — над ним. Второй — впереди. Прямая линия, проведенная между ними, должна проходить как минимум в 5 см над шеей гонщика

Внутренняя обивка

Обивка кокпита жестко регламентирована. Имеющая толщину 75 мм и изготовленная из материалов, одобренных FIA, обивка гнется от рулевого колеса и должна выниматься без помощи инструментов



Аварийный выключатель

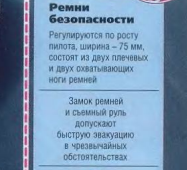
Гонщик должен иметь возможность отключить электронные зажигания и топливные насосы с помощью выключателя на панели управления. Внешний выключатель, обозначаемый красной буквой E, должен иметь форму кольца, чтобы его можно было задействовать "дистанционно" с помощью крика



Правый выключатель внутри кокпита обозначается треугольником с молнией. Левый выключатель на самом деле расположен с правой стороны.

Задняя противударная структура

Энергопоглощающая структура, проходящая обязательные предсерийные краш-тесты, предназначена для предотвращения повреждений шеи пилота при ударе сзади



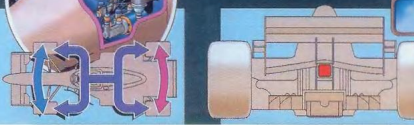
Огнетушители

Внутри капсулы безопасности автомобиля имеются две привинченные к двигателю гонщиком бортовые системы с независимым питанием. Одна питает лампы в кокпите, другая — в двигателях. Время гашения пламени в кокпите составляет 10-40 с, в двигателях от 30-80 с. Тумблер, приводящий в действие противопожарные системы, одновременно выключает электропитание



Тормоза

В автомобиле мало устройств, более важных для безопасности. По правилам FIA необходимо наличие двух независимых контролей, замкнутых на одну педаль. В случае выхода из строя одной из систем вторая должна работать по крайней мере на двух колесах. Колеса должны быть снабжены устройством, которое фиксировало бы их в случае, если они начинают ходить слишком свободно



"Прочее"

Среди других средств обеспечения безопасности автомобиля Ф-1 можно назвать задний огонь и зеркала заднего вида. При проверке последних пилот должен различить цифры на табличках, выставленных позади автомобиля

СЕРЕБРЯНЫЙ



Красивые и быстроходные гоночные машины, профессионально организованные команды, многомиллионные вложения, аварии и скандалы, гонимая, купающаяся в лучах славы и всеобщего обожания. Не правда ли, все это сильно напоминает современный "большой цирк" Формулы-1? Но речь идет не о наших временах, а о тех далеких и легендарных годах, когда курами публики были Караччиолла и Нуволари, Розмeyer и Широн. Действительно, 60 лет назад – в 30-е годы – для автомобильного спорта были характерны почти те же атрибуты, к которым мы привыкли сегодня. Не было лишь рекламных наклеек на машинах да телевизионных камер вдоль трасс. Зато по мастерству пилотов, таланту конструкторов, зрелищности гонки тех лет вряд ли уступали современным.

Единственное, что не позволяет назвать это время "золотым веком" автогонок, так это то, что победы на гоночных трассах тех лет чаще всего были окрашены в серебряные цвета – цвета гоночных машин немецких команд Mercedes-Benz и Auto Union. Как и любой период расцвета, этот "серебряный век" был не долгов – длился он лишь шесть неполных сезонов (1934–1939 гг.). Тоником Mercedes являла за это время 32 Больших Приза, а пилоты Auto Union – 22. Для сравнения, лучшая из других "юнкеров", Alfa Romeo, выиграла за эти 6 лет лишь восемь гонок.

Бувшая в Европе на протяжении 20-х и 30-х годов великой экономической кризис мгновал. Автогономи, как и все другие стороны

жизни, быстро возрождались. Пользуясь отсутствием технических ограничений, ведущие автомобильные заводы – Alfa Romeo, Bugatti, Maserati – в начале 30-х годов строили мощные и быстрые гоночные машины, развивавшие мощность до 500 л.с. и разогнавшиеся до 250 км/ч. Обеспокоенная ростом скоростей Ассоциация автомобильных клубов (предшественница нынешней FIA), начиная с сезона 1934 г. вместо "свободной формулы" ввела ряд технических ограничений для машин класса "Гран При", основным из которых был лимит сухого веса машины в 750 кг, что автоматически выводило из игры самые мощные итальянские и французские машины. По замыслу законодателя это решение должно было привести к снижению объема двигателей до 3 л и уменьшению мощности до 250–260 л.с. По этим надеждам не суждено было сбыться. На авансцену Гран При вышли немецкие заводы, опиравшиеся на самые передовые по тем временам технологии и финансовую поддержку Третьего рейха. Честь германского флага в автогонках являлись поддерживать Auto Union и Mercedes.

Концерн Auto Union возник благодаря слиянию в годы кризиса четырех автомобильных заводов – Audi, DKW, Horch и Wanderer (ныне эти марки, как и эмблема Auto Union – четыре соединенных колеса, принадлежат Audi). Проектирование первого гоночного Auto Union было поручено конструкторскому ателее Фердинанда Порше, а воплощение его идей в металле происходило на заводе Horch в Швайкау. А над созданием гоночного автомобиля Mercedes трудилась несколько десятков инженеров под руководством Ханса Либеля на базе Mercedes в пригороде Штутгарта.

В декабре 1933 г. пара грузовиков с трехлучевой звездой на капоте переездила через перевал Сен-Илард в швейцарских Альпах и направилась в сторону Милана. В их кузовах находились два новых Mercedes W25, направившихся на тест-засяды в Монцу. А несколько недель спустя, 12 января 1934 г. впервые вышел на трассу и основной конкурент "серебряных стрел" – Auto Union, тип А, обретававший трассу МПС в Берлине. Обе команды проводили первые тренировочные заезды в обстановке строжайшей секретности. У боксов выставляли "часовых", которые не подпускали никого из посторонних. А как только машина заезжала в бокс после очередного круга, вход быстро заперевали брезентом. Представителям враждующих лагерей приходилось шпионить друг за другом, вооружившись биноклями и секундомерами. По части шпионажа Auto Union оказалась изобретательнее Mercedes. Во время тестов в

Рудольф Караччиолла был "визитной карточкой" команды Mercedes. Одержав в 1935 г. 4 победы в 9 гонках, Руди стал первым официальным чемпионом Европы



Монтегаск Луи Широн до наших дней остается единственным представителем княжества Монако, добившимся значительных успехов в гонках Гран При. В 1931 г. он выиграл гонку на улицах родного Монте-Карло

Тацио Нуволари по праву считался самым ярким пилотом довоенной поры. Именно он, победив 3 сентября 1939 г. в Белграде, выписал последнюю строчку в летописи "серебряного века" автоспорта



За три неполных года выступлений за команду Auto Union Бернд Розмeyer выиграл 8 гонок и титул чемпиона Европы. Его яркая карьера была прервана смертельной аварией во время рекордного заезда в 1938 г.

Автоспорт был вопросом национального престижа для лидеров Третьего рейха. Адольф Гитлер и Тацио Нуволари на Берлинском автосалоне 1938 г.



Монце итальянский представитель Auto Union порекомендовал менеджеру Mercedes Альфреду Нойбауэру повара-виртуоза, который, по его словам, не понимал ни слова по-немецки. То, что псевдо-кулинар разбирался в гоночных машинах не хуже, чем в итальянской кухне, и свободно владел языком Пете и Шиллера, выяснилось гораздо позже. Гонщики и инженеры команды спокойно обсуждали за обедом перипетии очередного дня тестов, достоинства и недостатки машины и не подозревая, что все детали их разговоров через несколько часов становятся достоянием руководства Auto Union в Цвиккау.

Но, несмотря на активную разведку, Mercedes W25 и Auto Union A не имели ничего общего. Единственным техническим решением, которое их роднило, была, пожалуй, лишь независимая подвеска всех четырех колес. Mercedes представлял собой доведенный до совершенства классический гоночный автомобиль тех лет с размещенным впереди 8-цилиндровым рядным 3,4-литровым мотором мощностью 340 л.с. Auto Union же пошел нетрадиционным путем и создал заднемоторную машину. Кокпит пилота был смещен далеко вперед, двигатель размещался за сиденьем гонщика, а венчал кузов узкий и длинный хвост, за который машину прозвали «серебряной рыбкой». В мощности двигателя (16 цилиндров, 4,4 л, 295 л.с.) Auto Union существен-

но проигрывал конкурентам из Штутгарта, однако меньший вес и лучшая управляемость уравнивали их шансы. Благодаря применению легких сплавов обе машины вписывались в 750-килограммовый лимит.

Гоночный дебют новых немецких машин должен был состояться в конце мая 1934 г. на берлинском треке АФУС. В тренировочных заездах Mercedes легко побил все предыдущие рекорды, но серия поломок и неисправностей не позволила «серебряным стрелам» выйти на старт. Дебют пришлось отложить на неделю – до Эйфельских гонок на Нюрбургринге. Здесь у Mercedes возникли проблемы другого рода. Вечером накануне гонки автомобили проходили техническую инспекцию. И каково же было разочарование Нойбауэра и гонщиков, когда машину вкачали на весы, и стрелка застыла на отметке 751 кг – ровно на 1 кг больше разрешенного лимита! Весь вечер штаб команды ломал голову: ведь в гоночном автомобиле нет ничего лишнего и демонтировать какую-нибудь деталь без ущерба для машины нельзя. Выход был найден совершенно неожиданно: глядя на новенькие блестящие «серебряные стрелы», гонщик команды Манфред фон Браухич разочарованно пробормотал: «Да, зря мы навели всю эту лакировку...». «Манфред, вы – гений, – тут же вскричал Нойбауэр. – Лак – наше спасение!». Всю ночь механики соскре-

бали слой лака с машин и утром контрольные весы показали точнехонько 750 кг. После этого Браухич не мог не выиграть: он пришел первым, опередив Ханса Штука на Auto Union и Луи Широна на Alfa Romeo.

Хотя первая гонка сезона осталась за Mercedes, в целом в дебютном сезоне Auto Union выглядел чуть надежнее. Ханс Штук выиграл за рулем «серебряной рыбки» гонки на Большие Призы Германии, Швейцарии и Чехии и завоевал неофициальный титул чемпиона Европы. А с 1935 г. европейский чемпионат среди гонщиков разыгрывался уже официально. В зачет шли 5 самых престижных гонок в году – Гран При Монако, Бельгии, Италии, Швейцарии, Германии. Подсчет очков вели по довольно странной системе. За первые три места в гонке присуждались 1, 2 и 3 очка соответственно. Все, пришедшие на финиш начиная с 4-го места или гонщики, просто преодолевшие более 75% дистанции, получали по 4 очка; 5 очков давали тому, кто проехал более половины гонки, 6 очков – преодолевшим более четверти, 7 – тем, кто сошел на первых 25% дистанции, и 8 очков – тем, кто в гонке участия не принимал. Победителем чемпионата становился тот из гонщиков, кто набирал наименьшее число очков в зачетных гонках. Первым официальным чемпионом Европы в гонках Гран При стал в 1935 г. немец Рудольф Караччиола на Mercedes. Он смог по-



«Серебряная рыбка»
Auto Union

Старт Гран При Швейцарии, 1939. На первой линии три машины Mercedes, на второй – две Auto Union



После случая на Нюрбургринге в 1934 г. у Mercedes уже не было проблем с лишним весом

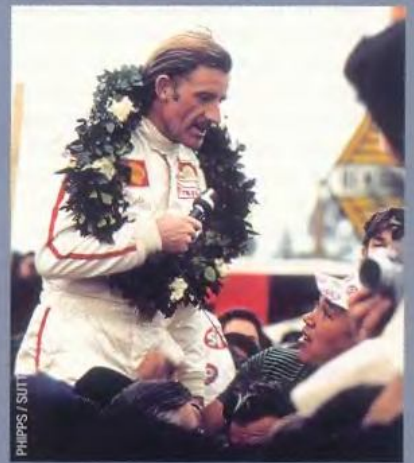


НОВОСТИ ПРОШЛОГО

50 лет назад. 1948 г. запомнился как период основания нескольких знаменитых "конюшен" "Большого цирка": немецких AFM, Porsche и Veritas, английских Copplaugh и HWM, японской Honda. К сожалению, только трем из этих команд удалось гарантировать себе достойное место в истории гонок Гран При. Porsche и Honda смогли позже добиться побед в Формуле-1, а Copplaugh, хоть и не снискал себе лавров, зато прославился как единственный коллектив, предоставивший машину для участия в Гран При будущему "серому кардиналу" Формулы-1 Берни Экклстоуну. Правда, первый и единственный опыт молодого Берни за рулем Формулы-1 закончился полным провалом: в Монте-Карло в 1958 г. он даже не смог пройти квалификацию. Но имя команды это событие обессмертило навсегда.

40 лет назад. В ноябре 1958 г. общественность Формулы-1 подводила итоги одного из самых печальных сезонов в своей истории. Этот год унес жизни шестерых гонщиков "королевской формулы", трое из которых – Луиджи Муссо, Питер Коллинз и Стюарт Льюис-Эванс – погибли во время гонок Гран При, а еще трое – Арчи Скотт-Браун, Эрвин Бауэр и Питер Уайтхед – разбились в гонках на спортивных автомобилях.

30 лет назад. Великолепной победой, одержанной 3 ноября в Мексике, Грэм Хилл поставил последнюю точку в чемпионате 1968 г., завоевав свой второй чемпионский титул в Формуле-1. Вторую корону Хилл выиграл в жесточайшей схватке с шотландцем Джеки Стюартом, рвавшимся к первому титулу чемпиона мира. Перед последней гонкой их разделяли три очка, но поскольку у Стюарта было на одну победу больше, очковый гандикап Хилла не давал тому



практически никакого преимущества. Тот, кто выигрывал гонку в Мехико-Сити, в любом случае становился чемпионом мира. Удача улыбнулась Грэму: он выиграл гонку, а вместе с ней и титул. Стюарт же был на финише только седьмым.



Mercedes W125

вторить свой успех еще дважды – в 1937 и 1938 г. В 1936 г. чемпионат выиграл Бернд Розмейер на Auto Union, а в 1939 г., когда чемпионат разыгрывался в последний раз, чемпионом был объявлен гонщик Mercedes Херманн Ланг (хотя, если строго следовать принятой системе подсчета очков, то чемпионом должен был стать Херманн Мюллер, выступавший за Auto Union).

Успехи немецких команд покоились, прежде всего, на таланте конструкторов и техническом совершенстве машин – многие рекорды трасс, установленные в 30-е годы, держались вплоть до конца 50-х годов. Но даже самую совершенную машину нужно уметь довести до финиша. Так уж получилось, что расцвет немецкой промышленности совпал по времени с появлением в Германии целой плеяды талантливых гонщиков – Руди Караччиола, Ханс Штук, Бернд Розмейер, Манфред фон Браухич, Херманн Ланг – каждый из них был звездой первой величины. А ведь был еще и "второй эшелон" немецких пилотов – Херманн Мюллер, Рудольф Хассе, Эрнст фон Делиус, Кристиан Каутц, Пауль Питч, – который мало в чем уступал признанным асам. Так что менеджерам Mercedes и Auto Union Альфреду Нойбауэру и Вилли Вальбу было из кого выбирать. Впрочем, несмотря на патриотические соображения, немецкие "конюшни" не упускали случая ангажировать и пилотов-иностранцев с именем – ведь для тех выступление за немецкую команду было единственным шансом добиться побед. Так, за Mercedes в 1934–1936 гг. выступал итальянец Луиджи Фаджиоли, в 1936 – монегаск Луи Широн, в 1937–1939 – британец Дик Симэн. Цвета Auto Union защищали такие асы, как Акилле Варци и Тацио Нуволари.

Не стоит сбрасывать со счетов еще один фактор тотального господства немецких машин – деньги. Оба немецких завода имели практически неограниченные ресурсы, существенная часть которых приходилась на

государственные субсидии. Например, бюджет гоночного отделения Auto Union в сезоне 1933/1934 составлял 116 млн рейхсмарок, а к сезону 1937/1938 вырос до 276 млн. Эти цифры вполне сравнимы с бюджетами современных команд Формулы-1.

Все эти годы "визитной карточкой" Mercedes были Руди Караччиола и Манфред фон Браухич. Первый из них, несмотря на итальянскую кровь в жилах, был образцом расчетливости и хладнокровия на трассе. О его феноменальном спокойствии ходили легенды. Как-то перед стартом одной из гонок, когда до старта оставались считанные минуты, Караччиола флегматично расхаживал в боксах, протирая свои гоночные очки. "Руди, поторопись! – взволнованно восклицала его жена. – Все уже завели моторы". "Не волнуйся, без меня не начнут. Я ведь стою в первом ряду", – ответил Караччиола, продолжая пристально рассматривать стекла очков.

Благодаря спокойствию и уверенности на трассе Караччиола одержал не одну из тех 16 побед, что он внес в копилку "трехлучевой звезды". Руди был первым в автогонках, кто получил прозвище "человек дождя" – "Регенмайстер" – за 50 с лишним лет до Айртона Сенны.

Друг и соперник Караччиола, фон Браухич, был прямой противоположностью своего товарища по команде. Этот выходец из старинного дворянского рода отличался весьма импульсивным характером, который не раз становился источником приключений как на трассе, так и вне ее. Одна из аварий, спровоцированных довольно рискованной ездой Браухича, вывела его из гонок на целый сезон, а пощечина, которую он влил шефу гитлерюгенда Бальдуру фон Шираху, едва не стоила ему карьеры. Побед у Браухича было, конечно, поменьше, но по популярности он вполне мог сравниться с Караччиолой. Браухич снимался в кино, был желанным гостем на светских приемах, а его портреты красовались на многочислен-



Тим-менеджер Вилли Вальб, гонщик Ханс Штук и Фердинанд Порше возле Auto Union тип А



Автомобили гоночной команды Mercedes были главным оружием Третьего рейха на дорогах довоенной Европы



Фото из архива Auto Union, сделанное в ходе рекордного заезда 28 января 1938 г.

ных рекламных плакатах. После войны Брахич оказался втянутым в политику, перебрался из ФРГ в Восточную Германию, где занимал пост председателя Немецкого спортивного союза ГДР.

Символом Auto Union все те шесть сезонов, что машины с четырьмя соединенными кольцами выходили на старты Гран При, был Штук. Родившийся в Австрии Ханс Штук фон Виллисец сделал себе имя гонщика еще в начале 30-х годов в очень популярных в те годы в Европе горных гонках. «Бергмайстер» Штук за долгие годы своей карьеры выиграл почти 400 таких состязаний и не раз завоевывал титул чемпиона Европы по горным гонкам. Карьеру гонщика Штук продолжил и после войны, появившись несколько раз на старте Гран При за рулем AFM. А последние его победы датированы 1960 г., когда 60-летний Штук выиграл многочасовые гонки в классе туринг-кар на Нюрбургринге и в Монце.

Штук был лучшим гонщиком Auto Union в 1934 г., а затем звание пилота № 1 в команде из Цвиккау у него отобрал Бернд Розмейер. Его карьера пилота Гран При длилась всего 3 года, но и их достаточно, чтобы отнести Розмейера к числу лучших гонщиков за всю историю автоспорта. Начинать он с мотокросса, выступая на мотоциклах DKW. Успехи на двухколесных машинах привлекли к нему внимание руководителя гоночной

команды Auto Union Вилли Вальба. На первые тесты Розмейер явился разодетым, как на светский раут. «Где же ваш гоночный комбинезон, юноша?», – поинтересовался Вальб. «Сегодня самый счастливый день в моей жизни, герр Вальб. И я должен выглядеть соответственно», – отвечал Розмейер. Тот праздник Розмейера удался на славу – на тестах он в пух и прах разбил штатных пилотов Auto Union и получил заветное место в кокпите серебристой машины. За три неполных года выступлений в команде Розмейер выиграл восемь гонок и титул чемпиона Европы. Яркая карьера Розмейера завершилась смертельной аварией во время рекордных заездов в январе 1938 г.

Auto Union и Mercedes яростно сражались за победы не только на трассах Гран При, но и на прямых немецких автобанах за обладание мировым рекордом скорости. Для Германии рекорды были вопросом национального престижа. Оба завода подготовили специальные машины с еще более мощными, чем у автомобилей Гран При, моторами и обтекаемыми аэродинамическими кузовами. Первый ход был за Auto Union. В октябре 1937 г. на автострате Франкфурт–Гейдельберг Розмейер первым преодолел рубеж 400 км/ч, пройдя километровой зачетный отрезок со средней скоростью 406,3 км/ч (речь идет о рекорде скорости в классе 4000–8000 куб. см). Аб-

солютный же рекорд скорости – 501,3 км/ч – в те годы принадлежал Джорджу Айстону, поставившему его на машине Thunderbolt на дне высохшего соляного озера.

28 января 1938 г. на автострате Франкфурт–Дармштадт появился рекордный Mercedes W125/DAB с 750-сильным 5,6-литровым мотором. Попытка побить рекорд Розмейера была доверена Руди Караччиоле. Для установления рекорда необходимо было пройти один и тот же километровый участок, на котором фиксировалась скорость, в двух направлениях. Средняя скорость «туда» и «обратно» и была окончательным результатом. Караччиола вспоминал: «Когда я садился в машину, дул небольшой ветерок. На скорости он превратился в настоящий поток, так и норовивший сбить меня с прямого пути. Когда я разогнался, автострада превратилась в узкий шагат, а деревья на обочинах слились в сплошную темную полосу. Проезды под мостами над автострадой виделись небольшими черными отверстиями, в которые приходилось целиться, как стрелку в мишень. Пока я соображал, как бы не промахнуться, мосты уже пронеслись надо мной. Мой мозг работал медленнее, чем летела моя машина».

Весь путь с разгоном и торможением занимал порядка десяти километров, а сам зачетный участок автомобиль пролетал за считанные секунды. В первом заезде Карач-

чиола проехал этот километр за 8,40 с (428,5 км/ч). Пока механики проверяли и разворачивали машину, Караччиола выкурил сигарету и пустился в обратный путь. На этот раз он промчался еще быстрее – 8,24 с (436,9 км/ч)! Средняя же скорость равнялась 432,692 км/ч – это был рекорд!

Когда Караччиола и его команда были уже в отеле, пришла весть, что на автострате появились соперники из Auto Union с новой аэродинамичной машиной. Ветер к тому моменту стал значительно сильнее: погоня за рекордом становилась небезопасной. Тем не менее, Розмейер решил рискнуть. Первый отрезок он преодолел за 8,38 с (429,5 км/ч) – почти так же, как и Караччиола часом раньше. На обратном пути, когда машина Розмейера уже шла по зачетному участку, порыв ветра чуть приподнял ее нос, Розмейер потерял управление, автомобиль вылетел за пределы автостраты и на полном ходу врезался в опору моста... Так закончилась жизнь и карьера Бернда Розмейера, а с ней и эпоха погони за рекордом. Результат Караччиола и до сего дня остается наивысшей скоростью, показанной на шоссе.

Mercedes и Auto Union продолжили сражение на гоночных трассах. В 1938 г. была введена новая формула. Объем двигателя с компрессором был ограничен 3 л, а объем безнаддувных моторов – 4,5 л. Минимально допустимый вес, в зависимости от литража двигателя, варьировал от 400 до 850 кг. Немецким командам не составило особого труда сохранить свое преимущество и при новых правилах. И Mercedes, и Auto Union сделали ставку на 3-литровые машины с компрессором. Под руководством конструктора Фрица Наллингера и руководителя гоночного отделения штуттартского концерна Рудольфа Уленхаута был построен новый Mercedes W154 с 12-цилиндровым компрессорным двигателем объемом 2960 куб. см и мощностью 425 л.с. Продол-

жением этой конструкции была и машина 1939 г. – W163, развивавшая мощность на 60 л.с. больше. Наллингер и Уленхаут по-прежнему доверяли классической компоновке, а инженеры Auto Union остались верны заднемоторной концепции, построив Auto Union D, двигатель которого развивал фантастические 485 л.с.

Тот же путь – 3-литровые двигатели с наддувом – выбрали и итальянские заводы. Однако их лучшие машины – Alfa Romeo 8C-208 (245 л.с.), Alfa Romeo 16C-316 (320 л.с.), Maserati 8CTF (360 л.с.), Maserati 8CL (420 л.с.) – ни по одному из параметров – мощности, скорости, надежности – не могли конкурировать с германскими монстрами. В равной мере это относится и к французским машинам Talbot и Delahaye, конструкторы которых предпочли 4,5-литровые атмосферные моторы.

Немецкие машины продолжали доминировать на европейских трассах вплоть до последней предвоенной гонки – Гран При Югославии, которая прошла 3 сентября 1939 г. на улицах Белграда. На второй день тренировок лагерь гощиков говорил не о гонках, а о только что услышанном сообщении о вторжении немецких войск в Польшу. Гонку, тем не менее, решили не отменять. На старте стояли лишь четыре машины – Mercedes фон Браухича, Auto Union Нуволари и Мюллера и престарелый Bugatti 1927 г. австрийского гощика-любителя фон Милленковича. Борьбу за победу вели лишь Браухич и Нуволари. Вначале лидировал Браухич, но в одном из выражей его Mercedes развернуло, и вперед вышел Нуволари. Браухич финишировал вторым. Мюллер – третьим, а Милленкович, больше заботившийся о том, чтобы вовремя уступить дорогу лидерам, чем о своей гонке, отстал на 15 кругов. Победил же Нуволари, вписав последнюю строку в летопись довоенных гонок.

Вадим Степанов

Auto Union тип D



ствующему пилоту Ф-1 – бельгийцу Жакки Иксу, что называется, за явным преимуществом, то за остальные призовые места "звезды" бились не на шутку. Лишь на последнем круге гонки стартовавший из глубины пелотона Хейлвуд смог вырвать второе место у Джека Брэдэма и финишировавшего третьим Бобби Ансера.

10 лет назад 13 ноября 1988 г. в далекой Австралии прошла гонка, ставшая поворотным пунктом в жизни "королевы автоспорта". Со взмахом клетчатого флага в аделаидском Виктория Парке Формула-1 попрощалась с эпохой "турбо".



С 1989 г. турбонаддув был запрещен FIA, и гонки навсегда утратили неповторимое очарование 80-х: многочисленные обгоны и борьбу "колесо в колесо" от старта до финиша. Эпоха "турбо" ушла, быть может, навсегда, но надо признать, что подиум той последней "компрессорной" гонки в Аделаиде выглядел в высшей степени символическим и справедливым. Ален Прост, Айртон Сенна и Нельсон Пике – три лучших гощика эры "турбо", выступавшие на машинах с лучшими турбомоторами Honda, поднялись на пьедестал, как бы провожая "золотой век" Формулы-1.

Владимир Маккаев



Неисправимый

РОМАНТИК

Когда-то в Формуле-1 было два главных цвета – английский “гоночный зеленый” и алый колер итальянских болидов из Маранелло. Время шло, и благородный “racing green” со сцены исчез. Теперь британские команды предпочитают окрашивать свои машины в цвета спонсоров, а спонсоры у них довольно часто меняются.

Но с 1976 г. на гоночной сцене неизменно присутствовал персонаж, одетый в синее, – французская команда Ligier. Оттенок цвета ее болидов менялся (раньше он был гораздо светлее), но “синими” гонщиков Ligier называли всегда.

Встретив в 90-х годах в паддоке неловкого, грузноватого господина в очках, Ги Лижье, сложно было предположить, что когда-то он был кандидатом в сборную Франции по регби. Да, да, период увлечения кожаной “дыней” был в жизни Лижье, но прошел. Ги увлекся гонками. Увы, его ждала типичная судьба тех, кто садится за руль не в юности, а с некоторым опозданием. Как правило, даже при наличии таланта они слишком поздно подходят к самому верхнему уровню соревнований.

Лижье пробился в Формулу-1. В 1965 г., когда он готовился к дебюту, чемпионом стал Джим Кларк. Кларк был на шесть лет моложе французского дебютанта, но это было уже второе его чемпионское звание.

Тридцатилетний Лижье, выходя на старт дебютной гонки в Монако свой частный Cooper Maserati, конечно, не мог рассчитывать на долгую и славную карьеру в Формуле-1. Он провел здесь лишь два года, за которые провел 12 гонок. Но все успехи Ги ограничились одним очком, завоеванным в Гран При Германии 1967 г.

Закончив выступать в Формуле-1, Лижье пытался, как и многие пилоты того времени, проявить себя на конструкторском поприще, но тоже не слишком удачно. Он нашел себя в роли руководителя команды. Нашел сразу: Ligier уже в год дебюта заявила о себе. В третьей гонке новой команды ее единственный пилот Жак Лаффит занял 4-е место. А в итоговой турнирной таблице чемпионата Лаффит с 20 очками занял 7-е место.

Впрочем, удивляться столь успешному дебюту нечего. Ги Лижье пошел по пути наименьшего сопротивления. Он не стал конструировать собственную машину, а заказал ее на фирму Matra. Matra – концерн, овладевший революционными по тем временам аэрокосмическими



технологиями, да к тому же еще имевший довольно серьезный опыт самостоятельного участия в Формуле-1. Делая ставку на болид Matra, Лижье на долгие годы избавил себя от головной боли. Да к тому же фирма производила не только шасси, но и моторы, превосходившие модный тогда Ford Cosworth (хоть и не столь надежные). Стоит

ли удивляться, что год спустя Лаффит принес Ligier и первую победу!

Казалось, еще чуть-чуть, и синяя птица удачи попадет в руки к Ги Лижье. Но нет, Лаффит выступал нестабильно и высоких мест в чемпионате не занимал. А все дело было, видимо, в том, что Лижье построил свою команду по образу и подобию маленьких британских “конюшен” –

один гощик, небольшой штат механиков (блго, машина доставалась со стороны). Патриархальная, почти домашняя атмосфера – люди работают в основном не из-за денег, а потому что им интересно.

Это было нормально для 50-х, приемлемо для 60-х, но в 70-х годах для достижения успеха требовалось иное. Надо опять Лижье доложить – за короткий срок он осознал необходимость перемен и перевел команду на по-настоящему профессиональные рельсы. Коллектив расширился, в партнеры Лаффиту были приглашены достаточно опытные пилоты – Патрик Десапье и Жак Икс. Постепенно в гоночное отделение компании Matra вместе со своим конструкторским бюро интегрировалась в команду.

Ради достижения успеха пришлось даже временно отказаться от мотора Matra и поставить более надежный Ford. И вот – сенсация! Сезон 1979 г. начинается в Аргентине – и первую линию стартового поля за-

нимают Лаффит и Десапье! Лаффит побеждает в этой гонке, еще раз подтверждая правильность избранного Лижье курса на профессионализм.

Беда была в том, что "профессиональное отношение к делу" Лижье понимал слишком узко. Следующему сезону суждено было стать высшей точкой подъема Ligier, после которого начался постепенный спад, перешедший в медленное угнетение. Но тогда, в 1980 г., об этом никто не знал. Конструктор Жерар Дюжаруж сделал отличную машину. На место покинувшего Формулу Икса пришел подавший большие надежды Дилзе Пирони. И Ligier занимает вторую позицию в Кубке конструкторов!

Но в свои права уже вступало следующее десятилетие. Десятилетие, во время которого основными тенденциями в Формуле-1 стали интеграция и коммерциализация. Безвозвратно ушла в прошлое времена, когда шеф команды сам садился за руль или сам конструировал машину. Теперь от него требовалась

способности менеджера-коммерсанта. Подешевеет купить товар (найти гощиков, конструкторов), подороже продать (убедить спонсоров вложить деньги в команду) – вот и вся немудреная философия успеха.

Коммерция пришла в Формулу не с Бернаи Эккстауном. Уже 80-е годы были временем, когда "королевские гонки" жили по законам экономики. Экономической политике чужды романтизм и сентиментальность. А вот Ги Лижье не был холодным прагматиком. Он был просто человеком, который любит гонки. Этого Феррари и Колин Чипмен тоже любили гонки. Но что такое гонки? Для одних – люди, которые в них участвуют. Для других – прежде всего успех. Лижье не хотел достигнуть успеха любой ценой.

Показательный факт: когда Дилзе Пирони после страшной аварии был вывезен из Фенгги, Лижье пригласил его в свою команду. Хотя ясно было, что побывавший в такой катастрофе гощик, ко-

торый с трудом научился ходить, высоких результатов уже никогда не покажет. Но Лижье видел, что Пирони не мыслит своей жизни без гонок, и дал ему шанс вернуться.

Другое дело, что гощик, проведя несколько тестов, сам не захотел быть обузой и отказался от места в Ligier. Но само предложение Лижье свидетельствует о многом. Кто в современной Формуле-1 способен на подобные поступки? Разве что Питер Заубер, сказавший, что чудом выживший после катастрофы в Монако Карл Вендлингер будет ездить в его команде столько, сколько захочет. Извинишь романтизм Лижье. Он не понимал законов рынка, заставляющих руководителей других команд выискивать наиболее богатых спонсоров и разрывать прежние контракты, ставшие невыгодными. Уникальный случай – на протяжении всего периода существования Ligier титульный спонсор этой команды не менялся. Именно цветовой гаммой сигаретных торговых марок

Gitanes и Gauloises (они принадлежат одной фирме) и обмывались синим расцветка болидов Ligier. Спонсоры были для Ligier партнерами, менять которых неблагородно, даже если они дают слишком мало денег для команды.

Свою принадлежность к Франции Ги Лижье ощущал острее, чем это требуется при современном порожестве капиталистического интернационала. Приверженность Ligier к французским пилотам, причем даже не самого высокого уровня, была заметна невооруженным глазом.

Естественно, такой подход в современной Формуле был обречен на провал. Деньги на ведение дел не хватало, и 25 ноября 1992 г. Ги Лижье продал контрольный пакет акций своей команды Сирилу де Рувру. Увы, экстраординарному мультимиллионеру, до того уже затевавшему в гонках несколько неудачных проектов (к примеру, AGS), охватить умирающую Ligier не удалось. В итоге команда попала в руки хладнокров-

ного Флавио Бриаторе, который купил ее исключительно для того, чтобы получить в свое распоряжение мотор Renault, поставившийся Ligier. А потом и само название Ligier исчезло с гоночных трасс.

В любом современном справочнике в разделе "Команды" вы, скорее всего, на букву L, найдете строчку: "LIGIER – see FROST". Ги Лижье так и не завоевал ни одного Кубка конструкторов, не сделал ни одного из своих гощиков чемпионом. Сейчас он почти никогда не приезжает на Формулу-1 и не дает интервью журналистам. Не ставший известным гощиком, несостоявшийся конструктор, неудачливый руководитель команды. Что осталось от его двадцатилетних усилий? Разве что синий цвет. Да не покажутся мои слова высокопарными – шест надежды. Надежды на то, что мечты Ги Лижье сбудутся, пусть даже их воплотит в жизнь кто-то другой.

Евгений Юданов

Чезаре Фиоре и Ги Лижье



АЛЕКСЕЙ ПИКАСОВ/АГФ



мера творчества



Почему современные болиды выглядят столь удручающе однообразно с точки зрения их конструктивных схем. Бить может, нынешним конструкторам не хватает фантазии, чтобы придумать что-нибудь новое? Или они слишком доверяют вычислительным машинам, убивая тем самым творческое начало в процессе создания новой техники? Подобные вопросы могут прийти в голову только при самом поверхностном взгляде на автомобиль Формулы-1. Современные болиды отличаются друг от друга не меньше, чем их предшественники 60-х или 70-х годов, но эти различия часто скрыты от посторонних глаз. Внешний же облик машин, обтекающих ветер на трассах современных Гран При, определяет аэродинамика, законы которой одинаковы для всех.

Но, увы, это не вся правда. Поверьте, нынешним конструкторам вполне хватило бы смелости создать что-либо невиданное. Но их тяга к новаторству постоянно сталкивается со стремлением FIA к унификации гоночных автомобилей. Делается это как в целях безопасности, так и в целях выравнивания сил и обострения спортивной борьбы. И прежде, чем обвинять творцов новой техники в узости мышления, подумайте о том, как мало пространства оставляют им для творчества спортивные чиновники. Прочитав раздел правил, касающийся размеров автомобиля Ф-1, вы поймете, что внешний облик современных болидов определяется не столько прихотью создателей или законами природы, сколько жесткими рамками Технического регламента.

Технический регламент чемпиона мира Формулы-1

Статья 3. Размеры корпуса и габариты автомобиля

3.3. Общая ширина

Общая ширина автомобиля, включая полностью снаряженные колеса, не должна превышать 1800 мм при положении управляемых колес "прямо вперед" (рис. 1).

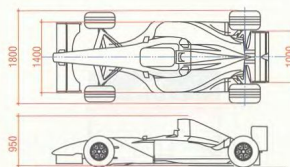


Рис. 1

3.4. Ширина корпуса перед центральной линией задних колес

Корпус впереди центральной линии задних колес ограничен максимальной шириной в 1400 мм (рис. 1).

При этом, во избежание повреждения шин других автомобилей, верхние и передние края боковых поверхностей корпуса впереди передних колес должны иметь толщину не менее 10 мм и радиус закругления не менее 5 мм.

3.5. Ширина позади центральной линии задних колес

Ширина корпуса позади центральной линии задних колес не должна превышать 1000 мм (рис. 1).

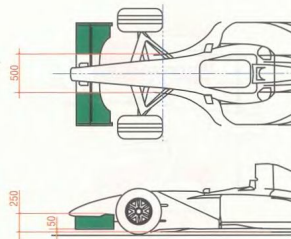


Рис. 2

3.6. Общая высота

За исключением элементов конструкций, предназначенных для защиты гонщика при переворачивании, ни одна часть автомобиля не должна быть выше 950 мм от базовой плоскости (рис. 1).

При этом элементы защитных конструкций выше 950 мм от базовой плоскости не должны иметь форму, оказывающую значительное аэродинамическое влияние на характеристики автомобиля.

3.7. Высота передней части корпуса

Все части корпуса впереди заднего края полностью снаряженных передних колес и на расстоянии более 250 мм от осевой линии автомобиля должны иметь высоту между 50 мм и 250 мм над базовой плоскостью (рис. 2).

3.8. Высота корпуса перед задними колесами

3.8.1. Ни одна часть корпуса, находящаяся на высоте более 600 мм от базовой плоскости между наиболее выдвинутой вперед точкой задней конструкции, предназначенной для защиты гонщика при переворачивании, и передним краем полностью снаряженных задних колес, не должна быть более, чем в 300 мм от осевой линии автомобиля (рис. 3).

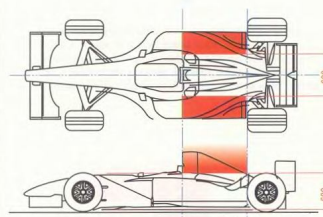


Рис. 3

3.8.2. Ни одна часть корпуса, которая расположена более, чем в 500 мм от осевой линии автомобиля между центральной линией заднего колеса и линией, проведенной в 800 мм впереди центральной линии заднего колеса, не должна быть выше 500 мм от базовой плоскости (рис. 4).

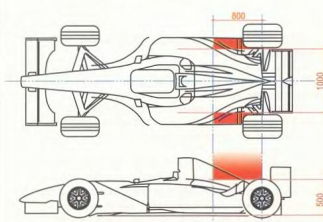


Рис. 4

3.8.3. Ни одна часть корпуса, расположенная более, чем в 500 мм от осевой линии автомобиля между центральной линией заднего колеса и линией, проведенной в 400 мм впереди центральной линии заднего колеса, не должна быть выше 300 мм от базовой поверхности (рис. 5).

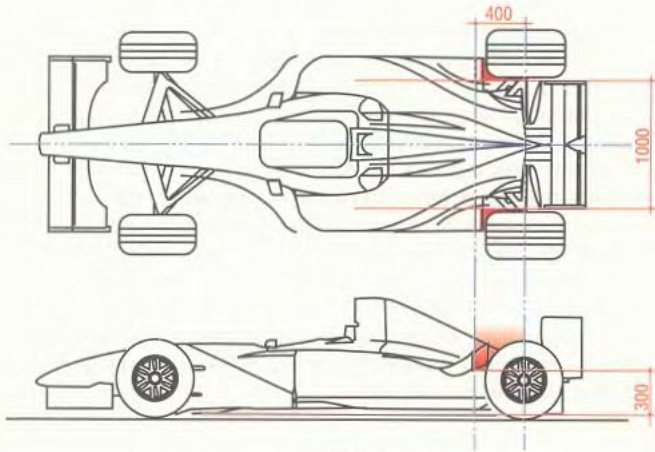


Рис. 5

3.9. Высота корпуса между задними колесами

Ни одна часть корпуса между передним краем полностью снаряженных задних колес и линией, проведенной в 150 мм позади центральной линии заднего колеса, не должна быть выше 600 мм от базовой плоскости (рис. 6).

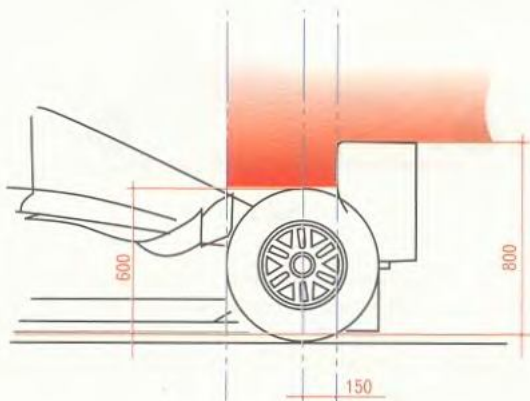


Рис. 6

3.10. Высота корпуса позади центральной линии заднего колеса

Любая часть автомобиля, расположенная более, чем в 150 мм позади центральной линии задних колес, не должна быть выше 800 мм от базовой плоскости (рис. 6).

Ни одна из частей корпуса позади центральной линии задних колес и более, чем в 150 мм от осевой линии автомобиля, не должна быть ниже 300 мм от базовой плоскости (рис. 7).

Кроме того, любая часть корпуса позади центральной линии задних колес, расположенная выше 500 мм от базовой плоскости, при проекции на плоскость, перпендикулярную поверхности земли и осевой линии автомобиля, не должна занимать более 70% площади прямоугольника, образуемого линиями, расположенными в 500 мм по обе стороны осевой линии ав-

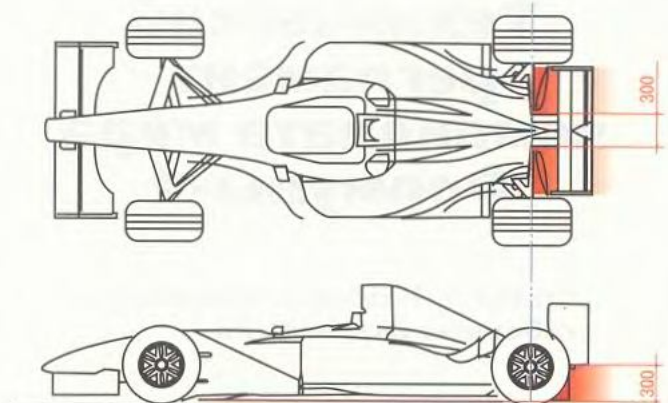


Рис. 7

томобиля, и линиями на высоте 500 мм и 800 мм от базовой плоскости (рис. 8).

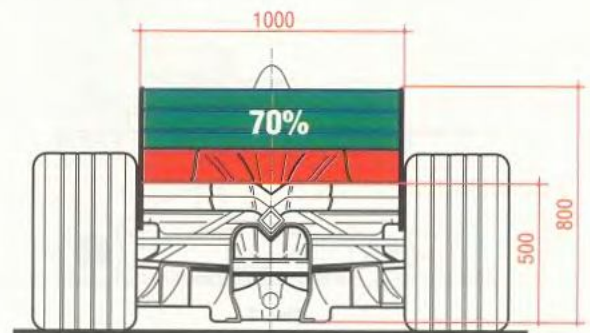


Рис. 8

3.11. Размеры корпуса в районе передних колес

За исключением аэродинамических элементов системы охлаждения тормозов, не должно находиться каких-либо частей корпуса в зоне, образованной двумя продольными параллельными линиями на расстоянии 400 мм и 1000 мм от осевой линии автомобиля и двумя перпендикулярными линиями на расстоянии 350 мм впереди и 800 мм позади центральной линии передних колес (рис. 9).

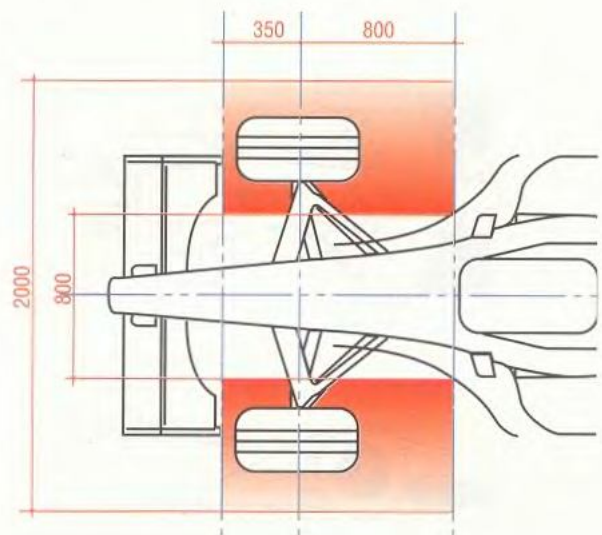


Рис. 9

3.12. Размеры частей корпуса, расположенных лицевой стороной к поверхности земли

Между задним краем полностью снаряженных передних колес и передним краем полностью снаряженных задних колес все поддресоренные части автомобиля, видимые снизу, должны образовывать поверхности, лежащие на одной из двух параллельных плоскостей: базовой плоскости или ступенчатой плоскости. Сказанное не относится к деталям зеркал заднего вида, видимых снизу, при условии, если площадь каждой из таких деталей не превышает 90 кв. см при проекции на горизонтальную плоскость.

Ступенчатая плоскость должна быть на 50 мм выше базовой плоскости.

Поверхность, образуемая частями корпуса, лежащими на базовой плоскости, должна тянуться от заднего края полностью снаряженных передних колес до центральной линии задних колес, должна иметь минимальную и максимальную ширину 300 мм и 500 мм соответственно и должна быть симметричной относительно осевой линии автомобиля.

Все части корпуса, лежащие на базовой и ступенчатой плоскостях, должны образовывать однородную, твердую, непрерывную, жесткую (не имеющую степеней свободы по отношению к корпусу/шасси), непроницаемую поверхность при любых условиях.

Края поверхностей, образуемых частями корпуса, лежащими на базовой и ступенчатой плоскостях, могут иметь закругления (загнутые вверх) с максимальным радиусом 25 мм и 50 мм соответственно. Края поверхности, образованной частями корпуса, лежащими на базовой плоскости, должны соединяться с частями, лежащими на ступенчатой плоскости, вертикально. При этом любой радиус в переходной зоне между двумя плоскостями не должен быть больше 25 мм.

Принимая во внимание производственные проблемы, допуск при изготовлении этих поверхностей может составлять ± 5 мм.

Все поддресоренные части автомобиля позади переднего края полностью снаряженных задних колес, видимые снизу и находящиеся более, чем в 250 мм от осевой линии автомобиля, должны быть на 50 мм выше базовой плоскости (рис. 10).

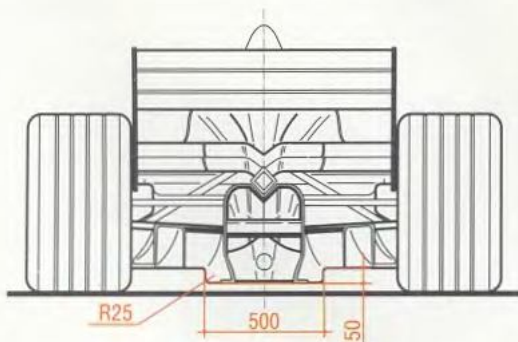
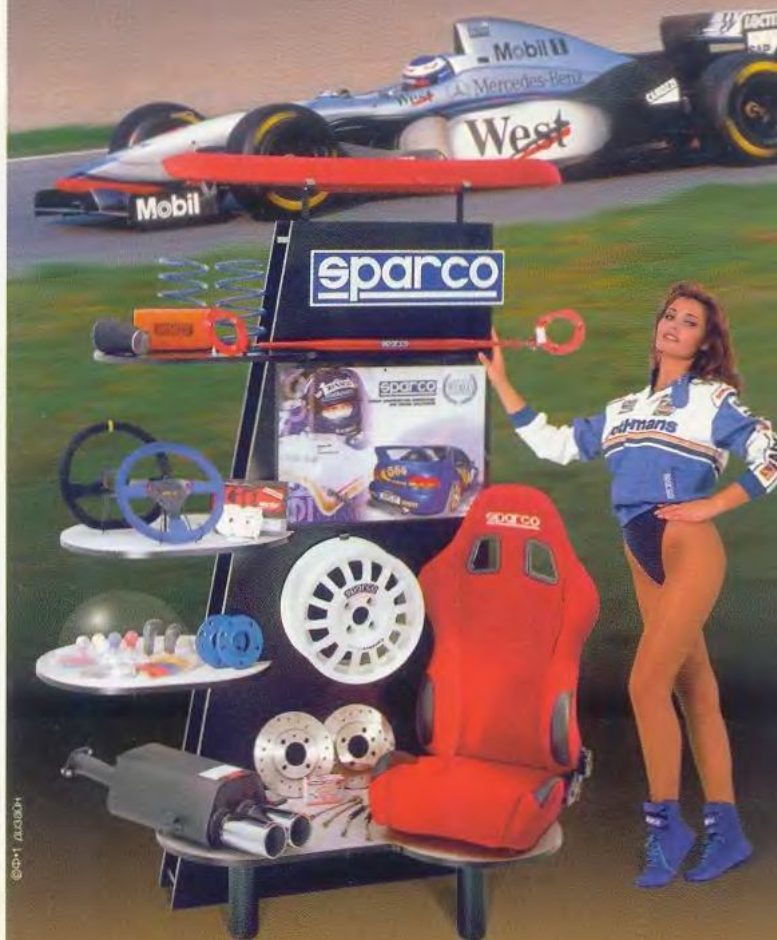


Рис. 10

3.13. Размеры выступающих частей

Ни одна часть автомобиля не должна выступать более, чем на 500 мм позади центральной линии задних колес, и более, чем на 1200 мм впереди центральной линии передних колес (рис. 11).

Ни одна часть корпуса, расположенная более, чем в 200 мм от осевой линии автомобиля, не может выступать более, чем на 900 мм впереди центральной линии передних колес (рис. 12).



SPARCO S.R.L.

- Экипировка для автоспорта и картинга
- Спортивные и тюнинговые автомобильные:
 - сиденья
 - рули
 - ремни безопасности
- Растяжки передних стоек и каркасы безопасности
- Вентилируемые тормозные диски и армированные тормозные шланги
- Накладки на педали, приборную доску и КПП
- Задние спойлеры и колесные диски

RECARO G.m.b.h.

- Автомобильные сиденья первого класса

REMUS m.b.h.

- Лучшие в мире тюнинговые автомобильные глушители
- Увеличенная мощность и неповторимое звучание

СДЕЛАЙТЕ СВОЙ АВТОМОБИЛЬ ЛУЧШЕ!

Представительство в Москве: компания **AC MOSCOW**
 Костомаровский пер., д. 15, офис 18-19
 Телефон/факс: (095) 917-5199

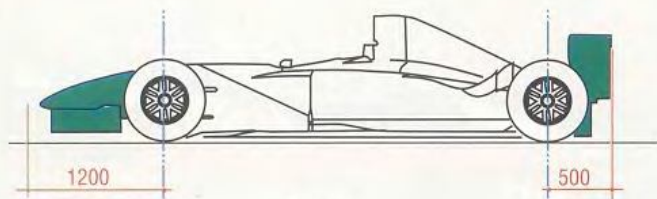


Рис. 11

Все измерения, касающиеся выступающих частей, должны проводиться параллельно базовой плоскости.

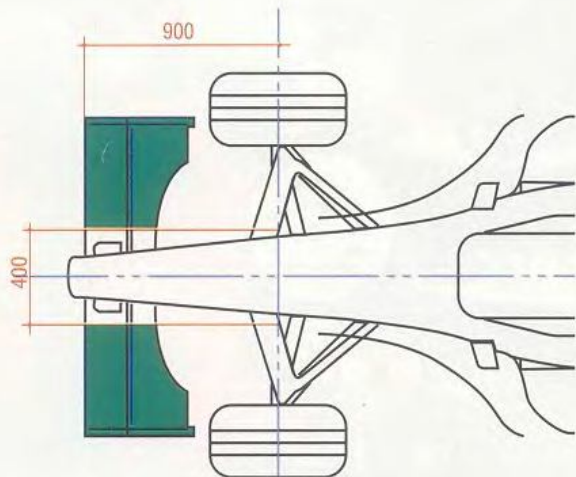


Рис. 12

3.14. Аэродинамическое влияние

Все специфические части автомобиля, оказывающие влияние на его аэродинамические характеристики (за исключением крышки бензобака на пит-лейн):

- должны соответствовать правилам, регламентирующим размеры корпуса;
- должны быть жестко прикреплены к поддресоренным частям автомобиля (не иметь степеней свободы);
- должны оставаться неподвижными по отношению к поддресоренным частям автомобиля.

Любые устройства и конструкции, предназначенные для того, чтобы закрыть зазор между поддресоренными частями автомобиля и поверхностью земли, запрещены.

Ни одна из частей, оказывающих аэродинамическое влияние на автомобиль, и ни одна из частей корпуса, за исключением доски скольжения, ни при каких условиях не могут быть расположены ниже базовой плоскости.

3.15. Размеры верхней части корпуса

3.15.1. При виде сбоку корпус автомобиля должен вписываться в треугольник, который образуют три линии: одна вертикальная, проходящая в 1000 мм впереди переднего края полностью снаряженных задних колес, одна горизонтальная на высоте 550 мм над базовой плоскостью и одна диагональная, которая пересекает вертикальную в точке на высоте 940 мм над базовой плоскостью и горизонтальную по переднему краю полностью снаряженных задних колес.

Корпус в этой зоне должен быть симметричен относительно осевой линии автомобиля и должен иметь толщину не меньше 200 мм в любой точке вдоль второй диагональной линии, расположенной по вертикали на 200 мм ниже первой диагонали (рис. 13).

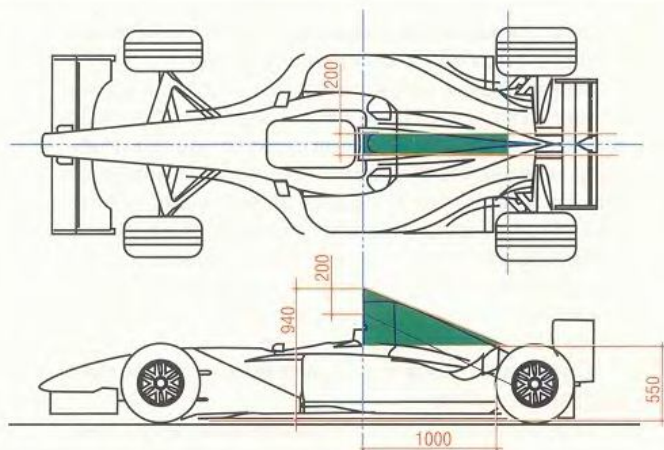


Рис. 13

3.15.2. При виде сбоку ни одна из частей корпуса автомобиля не должна находиться в пределах треугольника, образованного тремя линиями: одной вертикальной, проведенной по переднему краю полностью снаряженных задних колес, одной горизонтальной на высоте 950 мм от базовой плоскости и одной диагональной, которая пересекает вертикальную линию в точке, расположенной на 600 мм выше базовой плоскости, и горизонтальную в точке, расположенной в 700 мм впереди переднего края полностью снаряженных задних колес (рис. 14).

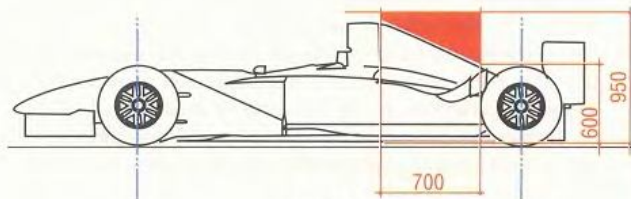
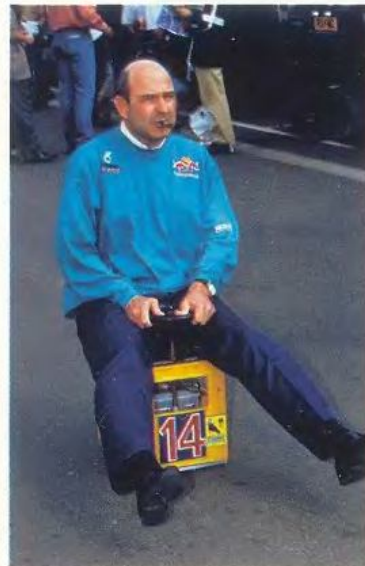


Рис. 14

3.15.3. Задняя конструкция, предназначенная для защиты гонщика при переворачивании, должна иметь ясно видимое отверстие, в которое может пройти ремень поперечного сечения 6x30 мм, с помощью которого можно поднять автомобиль.



Питер Заубер демонстрирует, каким стал бы болид Ф-1, если дать волю чиновникам FIA