

1

ФОРМУЛА

ХАККИНЕН - ЧЕМПИОН!

Кто сказал, что финскому гонщику не хватает бойцовских качеств



декабрь '98



ИНВЕСТИЦИОННЫЙ
ТОРГОВЫЙ БАНК

Зарегистрирована
в Государственной Администрации
Российской Федерации
по печати
Свидетельство № 017167
Учредитель и Издатель
ООО "Авто-Экспресс"
Издательский дом
"Автопанорама"

121352, Москва,
ул. Давыдовская, д.12, корп.7
Тел.: (095) 445-3390, 445-3600,
445-4238, 449-0394
Факс: (095) 449-0709

Генеральный директор
В. Котляров
Главный редактор
И. Ситник
Исполнительный директор
С. Косоруков

Дизайн и верстка
В. Кручинский
Г. Карачкин
Консультант
В. Безрукликов

Подписка производится
в любом почтовом
отделении РФ
по объединенному каталогу
ФСТС на 1-в 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, ул. 54
E-mail:
info@aspr@moscow.portal.ru

Представительство
в Санкт-Петербурге:
Тел.: (812) 315-0730
Факс: (812) 219-4329

Адрес: Санкт-Петербург,
Набережная р. Мойки, 20
Отпечатано в Финляндии
ASTA PRINT OY

Подписано в печать 30.11.1998 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

**АВТО
ПАНОРАМА**
© 1998 "Формула-1"



СОДЕРЖАНИЕ

4 Парад
10 Новости Ф-1
Гран При
16 Япония
22 Калейдоскоп
Команда
24 Новый дом,
который построил Рон
McLaren:
история с продолжением
34 Статистика
40 Один на один с Ф-1
44 Загадка Хаккинена
52 Горец
60 Джентльмен
из высшего общества,
никогда не бовавшийся
пачкать руки
Интервью Ф-1
68 Мика Хаккинен
70 Рон Деннис
72 Валерий Шанцев
Тема
74 Чемпионат в цифрах
Техника Ф-1
80 Формула для двоих
История Ф-1
84 Хромой ангел
Ф-1 от А до Я
90 Таможня
94 Скользящий момент



Мы шлем наши наилучшие пожелания
журналу "Формула-1"! Желаем вам успеха!
Мика Хаккинен
Дэвид Култхард

Слаженный дуэт пилотов McLaren принес команде в этом году победу в чемпионате мира и Кубке конструкторов.



Борьба двух шинных гигантов, Bridgestone и Goodyear, составила одну из главных интриг прошедшего сезона.





Чемпионат завершен. Люди, за напряженной борьбой которых мы следили в течение всего этого сезона, в последний раз в этом году собрались вместе в Японии. Теперь этот снимок уже история.



Тесты Bridgestone

Практически все команды Формулы-1 остались после Гран При в Японии, чтобы провести на Сузуке двухдневные тесты новых шин Bridgestone. Единственным исключением стала испытывающая серьезные финансовые трудности Arrows, которая намерена опробовать новую "кобылу" в первой половине декабря в Барселоне. Японцы, которые со следующего года станут единственными поставщиками шин в Ф-1, предоставили командам возможность "пощупать" резину, на которой им предстоит гоняться в 1999 г. Напомним, что согласно спецификации 1999 г. передние шины, как и задние, будут иметь по четыре продольные канавки протектора. Согласно замыслам авторов новых правил FIA, это должно будет значительно снизить скорости болидов. Однако, похоже, этим надеждам не суждено сбыться. По крайней мере, так считает Хирохиде Хамашина, технический директор Bridgestone Motorsport. "Увеличение времени прохождения круга в среднем на 2-3 с, зафиксированное во время тестов, - это гораздо меньше того, что мы ожидали, - заявил японский специалист. - Мы считаем, что уже во время декабрьских тестов команды на новых шинах покажут то же время прохождения круга, что и на шинах образца 1996 г."

Особенно полными новые тесты были для команд, которые в этом году выступали на шинах Goodyear. В связи с этим американская компания, покидающая в этом году Формулу-1, разослала всем своим партнерам письма, освобождающие их со вторника 3 ноября от обязательств по контрактам, чтобы дать им возможность участвовать в тестах.

Ferrari - McLaren: противостояние продолжается

В отсутствие Мики Хаккинена, отправившегося праздновать свое чемпионство вместе с командой в Англию, тон на тестах Bridgestone в Японии задавал Дэвид Култхард. Оба два он был самым быстрым, прослав во втором круге за 1'41.296, а в среду показал 1'39.72, но на 3-канавочных шинах этого года. Дэвид, с самого начала называвший идею FIA о введении дополнительной канавки протектора на передних шинах "глупой и опасной затеей", на этот раз был более сдержан в оценках: "Хотя моей первой реакцией на нововведение было разочарование, я вижу, что Bridgestone уже неплохо адаптировал свои шины к правилам 1999 г."



Второй результат вслед за шотландцем показал, как этого и следовало ожидать, Михаэль Шумахер. Его лучшее время в среду равнялось 1'41.06. "Я не почувствовал значительной разницы между новыми и старыми шинами, - заявил пилот Ferrari. - Мои первые впечатления вполне положительные. Временами машиной было трудно управлять, но потом наступило улучшение. На первом этапе, после столь долгого сотрудничества с Goodyear, нам нужно время, чтобы привыкнуть к новым партнерам. У меня лично нет никаких проблем в общении с представителями Bridgestone. Я уже работал с японцами, когда выступал в картинге и в Ф-3000".



Новый партнер команды Jordan

Достоинством завершением самого успешного в истории Jordan сезона стало подписание договора о сотрудничестве с Warburg Pincus, одной из ведущих мировых инвестиционных компаний. Мы не увидим нового названия на болиде Jordan следующего сезона, потому что для Warburg Pincus подобное партнерство - это не рекламная акция, а помещение капитала. Инвестиционная компания стала не просто спонсором, но, по всем признакам, соведальцем команды. При этом в пресс-релизах, выпущенных правительственной "конюшней", всерьез подчеркивается, что Эдди Джордан остается хозяином положения и что все решения, касающиеся спортивной стороны дела и перспективы развития команды, будут приниматься им единолично. Компания Warburg Pincus помимо прочего известна тем, что является владельцем фирмы Mattel Toys, создателя кукол Барби. Не удивительно, если у Дэмона Хилла в следующем сезоне появится новая клячка - Кен.



Ferrari - Bridgestone: первые скандалы

Тренинг во взаимоотношениях амбициозной итальянской "конюшней" и прагматичных японцев возникли на третий день сотрудничества. Представители Bridgestone объявили о своих планах в следующем году выдавать всем командам ограниченное количество шин не только для Гран При, но и для тестов. Причем эти тесты должны будут проходить в строго определенное время и на заранее оговоренных автодромах. Не надо быть проницателем, чтобы предсказать реакцию Ferrari на это заявление. Итальянцы отвергли диктат. "Мы будем тестировать машины на своей трассе в Fiorano и будем делать это, когда захотим, - заявил спортивный директор Scuderia Жан Тодт. - Если японцы не хотят вести шины в Fiorano, мы доставим их туда сами".

Пока Scuderia подписала с Bridgestone только предварительный контракт. При этом Лука ди Монтеземоло, президент Ferrari, выдвинул следующие требования: "Во первых нам необходим гарантированный объем количества поставляемых нам для тестов шин. Во вторых, мы хотим иметь долгосрочное соглашение, минимум на три года".

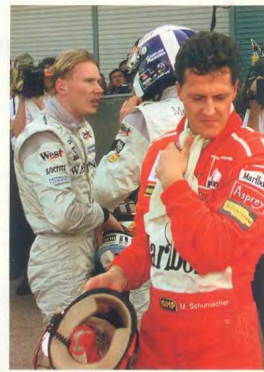
Фаворитизм Bridgestone



Уже во время первых тестов в Японии, Bridgestone подвергся резкой критике со стороны почти всех команд Ф-1. Дело в том, что японцы обещали выделить всем "конюшням" строго по три комплекта новой резины для тестов. Каково же было негодование тим-менеджеров, когда они обнаружили, что не все были поставлены в равные условия. Представители Ferrari уже подтвердили, что использовали в Японии "что-то около четырех или пяти комплектов". Вепетю, по некоторым сведениям, израсходовал 12 комплектов. О том, сколько шин досталось McLaren, можно только догадываться.

Почему заглох Шумахер

Заглохший во время повторного старта двигатель по существу лишил Михаэля Шумахера реальных шансов на победу в чемпионате. Восхищенная всех своей надежностью F300 подвела своего пилота в самый неподходящий момент. Почему же это произошло? Многие считают, что во всем виноват сам Михаэль. По сведениям, просившимся из Ferrari, двукратный чемпион мира настолько поинтересовался своим двигателем, что упавшее в гидравлической системе давление не позволило ему включить первую передачу. Однако Росс Браун решительно опроверг эту информацию. Версия технического директора Ferrari такова: "Занив свое место на стартовой решетке, Михаэль включил нейтральную передачу. Затем, выжав сцепление, он включил первую передачу. Однако в результате нехватки топлива до сих пор неисправности, сцепление сработало раньше времени, а поскольку обороты были еще малы, двигатель заглох. Я не вижу причин винить в этом гонщика". Ту же историю рассказывает и Михаэль: "Я отжал рычаг, но сцепление неожиданно включилось. Я ничего не мог сделать".



Новый шлем Михаэля Шумахера

Михаэль Шумахер на Гран При Японии появился в новом шлеме. Известный дизайнер Пьер ван Иннекен по просьбе гонщика добавил черно-белый клетчатый рисунок сбоку и украсил лобную часть хромированной полусферой. В спортивном мире широко распространено убеждение, что перед решающими соревнованиями лучше не надевать ничего нового, чтобы не отпугнуть удачу. Впрочем, предыдущий Гран При Люксембурга тоже трудно назвать успешным для Ferrari. Надо было что-то менять. Михаэль решил начать со шлема. Увы, удача это не принесло.





Tyrrell

15 ноября 1998 г. в последний раз закрылись ворота завода Tyrrell в Окхеме, Англия. Команда Tyrrell официально прекратила свое существование после трех десятилетий выступлений в Формуле-1. Доктор Харви Постлтуэйт, технический директор Tyrrell, сказал на церемонии закрытия: «Я хочу от имени команды Tyrrell и от себя лично поблагодарить гонщиков, спонсоров и команду BAR за поддержку, оказанную нам в этом году. Я также хочу сказать спасибо всему персоналу за преданность интересам команды, профессионализм и хорошее чувство юмора. Тяжело только участвовать, а не соревноваться на равных с другими. Иногда трудно сдержать раздражение. И пусть конец команды Tyrrell останется в памяти лишь эпизодом. Мы смотрим в завтрашний день с оптимизмом».

Benetton сохранит цвета до 2000 г.

Японский табачный гигант Japan Tobacco Inc. продлил контракт с командой Benetton. Реклама титульного спонсора Mild Seven будет красоваться на обтекателях англо-итальянских машин до 2000 г. Обеспечив таким образом свое ближайшее будущее, Benetton теперь имеет возможность подумать о более далекой перспективе. Вопреки всем прошлым утверждениям о том, что эта команда не продается, семья Бенеттон устами своего младшего члена заявила, что в принципе рассматривает такую возможность. Речь идет о предполагаемой сделке с неким крупным поставщиком двигателей. «Если заслуживающий доверия двигателестроитель непременно захочет стать частью команды, не удовлетворившись ролью поставщика, мы могли бы продать до 20 или более процентов акций», – заявил Рокко Бенеттон, новый руководитель команды. В принципе, итальянец не скрывает, что главным приоритетом для его семьи всегда был и остается французский кричкер Renault. Но тут же оговаривается, что готов к переговорам с любым заслуживающим доверия партнером. «Если Ford выйдет к нам с серьезным предложением, мы готовы рассмотреть его», – подчеркнул Рокко Бенеттон.



Добро пожаловать в Ф-1, Рокко!

Рокко Бенеттон, только что вступивший в должность руководителя команды Benetton, вызывает живой интерес со стороны общественности Формулы-1. В пятницу он был приглашен на плановую пресс-конференцию FIA. Общительный 29-летний итальянец, из хорошей семьи, произвел на журналистов самое благоприятное впечатление, которое не испортили даже несколько минут опоздания, которые начинающий руководитель себе позволил. Тем более неприятным сюрпризом стало для него послание стюардов FIA, которое ему с самым мрачным выражением лица вручил на следующий день один из помощников. В бумаге в довольно бесцеремонных выражениях сообщалось, что за опоздание на свою первую пресс-конференцию Рокко



Бенеттон должен уплатить штраф в размере 10 тыс. долларов. Естественно, Рокко не был слишком вдохновлен тем, как развивается ситуация. Дело было не в деньгах. В конце концов, для человека, носящего фамилию Бенеттон, сумма не так велика. Дело было в принципе. Неужели первый же проступок менеджера, только знакомящегося с правилами игры, должен повлечь за собой столь суровое наказание. Все это слишком походит на недружественный выпад. Однако вскоре напряжение спало, и лица окруживших своего руководителя членов команды расплылись в довольных улыбках. При внимательном рассмотрении Рокко обнаружил, что официальное послание FIA напечатано на компьютере Benetton.

Сиденье безопасности

29 октября 1998 г. в Сузукэ был представлен действующий прототип нового сиденья, которое согласно правилам FIA со следующего года станет обязательным элементом конструкции всех автомобилей Ф-1. Презентацию проводили делегат FIA Чарли Уайтинг, глава отдела технологий корпорации Lear Дэн Джанетт, президент медицинской комиссии FIA профессор Сид Уоткинс и президент Stewart Grand Prix Джеки Стюарт. Новая конструкция позволяет в случае аварии извлекать гонщика из поврежденного автомобиля вместе с креслом. "Многие годы вы могли наблюдать, как мы практикуемся в эвакуации гонщика из разбитой машины с помощью шин, фик-



сирующих спину. Это всегда было трудной задачей, – поведал слушателям после демонстрации видеофильма профессор Уоткинс. – На каждом Гран При в настоящее время мы используем две три специально натренированные бригады для этих целей. При малейшем подозрении на травму позвоночника гонщика нельзя перемещать, не зафиксировав ему спину. Смещение осколков может усугубить травму. В прошлом приходилось осторожно приподнимать гонщика над сиденьем и заводить ему за спину шину. На это уходило очень много драгоценного времени. Теперь само сиденье будет служить шиной".

Чарли Уайтинг, поблагодарив от имени FIA команду Джеки Стюарта и американскую компанию Lear за хорошую работу, рассказал, что новое сиденье будет извлекаться одним легким движением (в случае рывка сработают инерционные замки) с использованием четырех вмонтированных в конструкцию ремней. Крепиться сиденье будет с помощью лишь двух винтов. Уайтинг заявил, что не видит причины вводить обязательный стандарт. Каждая команда сможет разрабатывать собственную конструкцию. Данный прототип предназначен исключительно для демонстрации осуществимости этой идеи.

За что был уволен Дэвид Ричардс



Заявив на днях, что его семья готова идти на переговоры с компанией Ford, Рокко Бенеттон тем самым опроверг слухи о том, что Дэвид Ричард, которого он месяц назад сменил на капитанском мостике Benetton, был уволен за "непозволительные связи" с американцами. На прямой вопрос о том, за что все-таки поплатился своей должностью англичанин, Рокко ответил следующее: "Все очень просто. Ричардс пришел к руководству командой в конце прошлого сезона. Мы взяли чистый лист бумаги, чтобы нарисовать свой план, и дали ему год времени, чтобы он начал этот план выполнять. Через год мы подвели черту и посмотрели, насколько мы удовлетворены тем, в каком направлении продвигается дело. Лично я всегда чувствовал, что линия Дэвида Ричардса не совсем параллельна той линии, которую хотели видеть мы".

Уходит один из беспорных лидеров Формулы-1

Гонка в Японии стала последним Гран При в карьере гонщика, который еще ни разу за два года своего участия в Формуле-1 не уступил на трассе позиции лидера. Речь идет об Оливере Гавине, официальном водителе автомобиля безопасности FIA. Бывший чемпион британской формулы-3, получив приглашение участвовать в ф-3000, Indy Lights и Porsche SuperCup, намерен вновь полностью посвятить себя гонкам.



Братья Шумахеры – алжирцы

С этим утверждением выступила правительственная алжирская газета "Эль Муджахид". Проведенное этим печатным органом расследование показало, что 29-летний Фарук Шумахер, ныне широко известный под именем Михаэль, родился в 1969 г. в алжирском городе Блида от отца-алжирца и матери-немки. А его брата, появившегося на свет в том же населенном пункте, при рождении звали Хассаном. "Это не шутка, не мистификация. Это достоверная информация", – утверждают представители газеты. После смерти своего алжирского отца братья Шумахеры переехали вместе с матерью в Германию. Теперь в их биографии записано, что они родились в небольшой немецкой деревушке с труднопроизносимым названием Хорст-Хермольцхайм и что их отец Рольф был родом из Кельна.



У Берни Экклстоуна проблемы с деньгами

Проблема не в том, что денег у Экклстоуна нет, а в том, что их слишком много. И он хочет, чтобы их стало еще больше. Но это естественное желание наталкивается на сопротивление Европейской комиссии в лице председателя ее антимонопольного комитета Карела Ван Миерта. Этот лобборник свободного предпринимательства считает, что Берни Экклстоун и его Formula One Administration Ltd., став, по существу, владельцами "больших гонок", берут на себя слишком много. Причем наибольшие сомнения вызывает как раз право Экклстоуна единолично распоряжаться телевизионными трансляциями – основным источником безусловных доходов этой автогоночной империи. Расследование, начатое Европейской комиссией в прошлом году, дамковом мечом висит над всеми планами Берни. А планы эти весьма масштабны. Экклстоун намерен в самое ближайшее время под залог имущества (около 2,7 млрд долларов) и будущих доходов Формулы-1 выпустить ценные бумаги на сумму 2 млрд долларов. Чтобы уберечь Экклстоуна от проблем с европейским законом и предвзвешенности столь важного мероприятия, президент FIA Макс Мосли опубликовала специальное заявление. Логика этого заявления проста. Зрелище, которое Берни продает миру в виде чемпионата мира

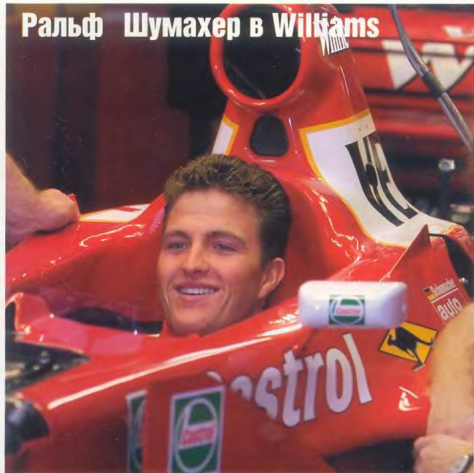


Берни Экклстоун намерен навести порядок в мировом спорте

Очень может быть, что знаменитому немецкому теннисисту Борису Беккеру, который охотно посещает автогонки Ф-1, скоро придется ближе познакомиться с Берни Экклстоуном. Премьер "королевских" автогонок на днях поделился своими мыслями о положении дел в мировом теннисе с английской газетой "Санди Таймс": "В теннисе должен быть один мировой чемпионат. Сейчас там слишком много турниров. А рейтинговая система – это просто какое-то недоразумение. Людям трудно разобраться, кто же на самом деле является лучшим теннисистом". Экклстоун признался, что ничего не понимает в этом виде спорта, но не считает это проблемой: "Я думаю, что мне даже легче будет реорганизовать спорт, к которому я не имею отношения".



по автогонкам Формулы-1, является формой интеллектуальной собственности. Права интеллектуальной собственности определяются национальными законодательствами каждой отдельной страны. Во всех странах правомочными органами в авторские права национальные федерации. Недавно на всемирном конгрессе FIA представители всех национальных федераций в результате тайного голосования одобрили так называемое "Соглашение взаимопонимания", согласно которому FOA может ко всеобщему благому эксплуатировать Формулу-1 как свою собственность. Таким образом, Берни Экклстоун признается "интеллектуальным" владельцем Ф-1, и никто, даже Ван Миерт, не имеет права посягнуть на эту сумму.

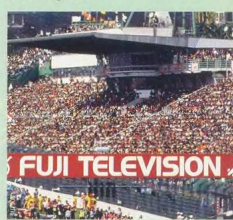


Ральф Шумахер в Williams

Ральф Шумахер впервые сел за руль болида Williams на тестах в Японии. FW20 вела себя несколько нервно на новых шинах Bridgestone. Но после некоторых изменений в настройке эти проблемы удалось решить. На вопрос о том, что он думает об Алексее Зинариди, своем новом партнере по команде, Шумахер-младший ответил: "Мы еще не встречались, и я даже ни разу не видел по телевизору, как он водит гоночный автомобиль". Ральф заявил, что не боится оказаться в тени именитого итальянца: "В Williams никогда не делили гощиков на первого и второго".

Ф-1 и Телевидение

Заключительные полчаса гонки в Японии смотрели 1,3 млн финнов. Это означает, что развязку решающего этапа чемпионата, пришедшего к победе их соотечественнику, наблюдали четверть населения этой скандинавской страны (число жителей Финляндии составляет 5,15 млн человек). Эти цифры покажутся еще более впечатляющими, если вспомнить, что прямая трансляция гонки началась в 5:30 утра по местному времени. Гонку в Японии в прямом эфире наблюдали около 1 млрд человек в 200 странах мира. Однако сами японцы в это число не вошли, потому что, как это ни покажется странным, прямого репортажа с домашней гонки на территории Страны восходящего солнца не велось. Уровень зрительского интереса, заинтересованность рекламодателей и некоторые другие факторы не оправдывают прямой трансляции Гран При в послевоенное время, – заявила представительница компании Fuji Television, ведущей репортажи с японских гонок с 1987 г. – Иное дело – европейские этапы, которые по местному времени проходят поздно вечером: 7 млн телезрительщиков Ф-1 в Японии привлекли к последнему времени показа. На таких трансляциях можно заработать приличные деньги. Не обошлись стороной проблемы и телезрители из Великобритании. Компания ITV, традиционно транслирующая гонки Гран При на территории Королевства, пропустила из-за рекламной вставки момент схода Шумахера. Решающий эпизод гонки был показан в эфире сразу после рекламы. Возмущению британских любителей Формулы-1 не было предела.



Mercedes покидает Формулу-1?

"Ясно, что мы не намерены оставаться в Формуле-1 20 лет. Возможно, что мы уйдем по истечении срока действия нашего контракта с McLaren в 2002 г., – заявила один из руководителей компании Mercedes-Benz Юрген Хуберт в интервью газете "Штутгарт-эм Пауэр". – Периодически проводясь с Ф-1, мы следуем долгосрочной стратегии Mercedes". Однако несколькими днями позже Хуберт сказал, что его слова нельзя понимать как окончательное решение. Напротив, появление в гонках Гран При таких автогигантов, как Honda и в особенности BMW, может побудить Mercedes остаться в "королевских" гонках.



В Jordan

Хайнц-Харальд Френтцен быстро адаптируется в новой команде. Тесты на Сузуке – это хорошая возможность для меня познакомиться с командой и попрактиковаться в английском, – рассказал журналистам бывший пилот Williams. – Мой новый гоночный инженер Сам Микхалас – австралиец, однако его акцент не настолько силен, чтобы я не мог его понимать. Хайнц-Харальд в целом остался доволен своей новой машиной, хотя заметил, что японскому двигателю слегка не хватает мощности на средних оборотах по сравнению с Mecachrome V10, на котором он ездил в команде Williams.

ЯПОНИЯ

Этап 16
30.10 – 01.11.1998

Сузука
Автодром
Сузука Интернешнл



- **ПОБЕДИТЕЛЬ**
Мика Хаккинен/McLaren: 1:27:22.535
- **ПОУЛ-ПОЗИЦИИ**
Михаэль Шумахер/Ferrari F300: 1:36.293
- **БЫСТРЕЙШИЙ КРУГ**
Михаэль Шумахер/Ferrari F300: 1:40.190
- **КРУГИ ЛИДИРОВАНИЯ**
Мика Хаккинен/McLaren: 51 (1-51)

Сорок девятый чемпионат мира принес Формуле-1 27-го в ее истории чемпиона. За этой скупой статистикой – 16 Гран При, тысячи километров тестов, десятки часов технических брифингов с инженерами и целая жизнь парящая из рабочих пригородов Хельсинки, от дебюта в картинге до непобедимого McLaren MP 4/13, впервые в жизни давшего ему возможность показать истинную силу своего таланта. За ней – прекрасные выступления в младших формулах, запомнившийся дебют в Lotus, выигранный квалификация у самого Алрона Сенны в первом же их разгоне на одинаковых машинах. А еще – страшная авария в Австралии, едва не стоившая финну жизни, и нескончаемые разочарования от горевших, словно танки под Сталинградом, двигателей Mercedes. За ней – сомнительная слава "лобод" в Хересе, Мельбурне и Хоккенхайме, разочарование от проигранной в Аргентине, Франции, Англии, Бельгии, от череды механических проблем в Имоле, Монреале, Будапеште и Монце. Но за ней – и невероятный по красоте и скорости пилотаж в Сан-Паулу, Барселоне, Монако, Шильберге, Норбургринге и Сузукэ.

Теперь все это осталось позади. После того, как на Гран При Японии у безнадёжно отстававшего Михаэля Шумахера на скорости 303 км/час (!) взорвалась покрышка заднего правого колеса, у Мики Хаккинена оставалось еще 20 нескончаемых кругов, чтобы связаться с новым статусом: он – Чемпион Мира. Англо-немецкая машина финского гонщика работала, как швейцарские часы, а висящий всю гонку на хвосте Ирвайн "отвалил" на третий пит-стоп. И вот Мика, подаривший McLaren восьмой Кубок конструкторов, уже в закрытом парке, принимает поздравления успешного переходящего в джинсы и свитер Михаэля Шумахера и пожимает руки своим соратникам-соперникам Давиду Култхарду и Эдди Ирвайну, сгравиним, вопреки ожиданиям, в этой гонке малозначительные роли. Чемпионат закончен.

Сама же финальная гонка была несколько странной. Она все никак не могла стартовать (два рестарта), а для Ferrari и McLaren, по сути, закончилась, так и не начавшись. Теперь, по прошествии нескольких часов, кажется, что Scuderia выглядела обреченной с самого начала. Итальянцы поняли, что несмотря на напряженную 5-недельную работу доставлять McLaren им так и не удалось, и были вынуждены обра-



Старт в Японии откладывался два раза



Маршаллы блокируют Ferrari Шумахера после второго рестарта



Михаэль стартует с последнего места



И снова Хаккинен выигрывает гонку в первом повороте



Френтцен на старте опередил Култхарда



Хилл так и не пропустил Шумахера в Сузуке



Алези в Японии опередил всю команду Benetton



Михаэль гнал, не жалея машины



Эффективное столкновение Такаги и Туеро



Американские шины не выдержали напряжения японской гонки

тяться к обычной своей палочке-выручалочке – мягкой резине. Правда, палочка эта – о двух концах. В гонке это означало пустые баки, но – три дозаправки или риск до времени износить шины. Шумахер занял поул-позишн (третью подряд после Монцы и Нюрбургринга и 20-ю в карьере, что позволило ему сравняться по этому показателю с Дэмном Хиллом), но разница с Хаккинем была не так и велика, чтобы позволить себе лишний пит-стоп, а главное – Ирвайн, 2-е место которого было необходимо для титула, оказался лишь четвертым, проиграв... почти 2 с! Так что шансов было немного. И их стало еще меньше, когда перегретый первой попыткой старта двигатель Шумахера заглох во время второй. Итог – последнее, 21-е место (так как Росет так и не смог квалифицироваться в последней гонке Tyrrell) и практически потерянные шансы на корону. Но Шумахер, надо отдать ему должное, сражался, как лев. Его прорыв (даже если некоторые пилоты тактично и не усложняли ему задачу) с последнего на 3-е место за какие-то 20 с небольшим кругов был великолепен. Но Хаккинен в любом случае был уже слишком далеко, да и Ирвайн, несмотря на самоотверженную гонку (с большой спиной!), вряд ли смог бы догнать McLaren лидирующего финна. Так что, рискну предположить, титул для Шумахера был потерян уже задолго до обидного прокола резины.

Ferrari и McLaren в этом году разыгрывали свое собственное первенство. Ну, а среди пилотов, выступавших на “нормальных” машинах, второй год подряд чемпион стал занявший общее 5-е место Жак Вильнев. Сражение за 3-е место в Кубке конструкторов вообще получилось красивым. Из 6 заинтересованных лиц реально сражались только трое. Ральфа Шумахера очень быстро подвела специальная “домашняя” версия мотора Mugen-Honda, а два Benetton Джанкарло Физикеллы и Александра Вурца были совершенно незаметны и, в итоге, пропустили вперед даже Жана Алези на заведомо более слабом Sauber. А вот Френтцен, Вильнев и Хилл боролись от старта до финиша. Первому можно поставить в зачет великолепную реакцию на погасшие огни светофора, позволившую всю первую часть гонки держаться на 3-м месте. Второму – четкое и уверенное сопротивление Хиллу и одно очко, позволившее в итоге спасти свое 5-е место в чемпионате. Ну а Хилл был просто героем. Он атаковал Вильнева, сдерживал Шумахера, а главное – опередил своего принципиального соперника Френтцена в последнем повороте гонки (!), обеспечив тем самым своей команде историческое 4-е место в Кубке конструкторов. В 1999 г. Дэмон и Хайнц-Харальд станут партнерами по команде, что обещает нам невероятное по напряженности состязание. Тем лучше, господа! Тем лучше!

Артем Букин



Надежды Шумахера лопнули вместе с шиной его Ferrari



Чемпионат для Михаэля закончен



Дэмон Хилл опередил Френтцена в последнем повороте



Чемпион принимает поздравления



ЯПОНИЯ

Этап 15
30.10-01.11.1998



Победитель 1997 г.
 Михаэль Шумахер/Ferrari: 1:29'48.446
Рекорд круга в квалификации
 1'34.700
 (1991 г., Герхард Бергер/McLaren MP4/6)
Рекорд круга в гонке
 1'38.942
 (1997 г., Хайнц-Харальд Френтцен/Williams FW19)



Сузука
 Сузука Интернейшнл
 Длина круга: 5,864 км
 Количество кругов: 51 (53)
 Общая длина: 298,868 (310,582) км

СВОБОДНЫЕ ЗАЕЗДЫ. ПЯТНИЦА

Солнечно. Сухо.
11.00-14.00

П. №	Пилот	Л.круг/Всего	Отст., с	V _{max} , км/ч
1 3	М. Шумахер	1'39.823/23	-	211.478
2 10	Р. Шумахер	1'40.336/34	0.513	210.397
3 2	Х.-Х. Френтцен	1'40.389/30	0.556	210.286
4 4	Э. Ирвайн	1'40.615/30	0.792	209.814
5 8	М. Хаккинен	1'40.644/28	0.821	209.753
6 7	Д. Култхард	1'40.845/28	1.022	209.335
7 9	Д. Хилл	1'41.098/30	1.275	208.811
8 1	Ж. Вильнев	1'41.252/26	1.429	208.494
9 19	Й. Ферстаппен	1'42.191/23	2.368	206.578
10 5	Д. Физикелла	1'42.224/32	2.401	206.511
11 6	А. Вурц	1'42.628/33	2.805	205.698
12 21	Т. Такаги	1'42.833/26	3.010	205.288
13 12	Я. Трулли	1'43.121/38	3.298	204.715
14 11	О. Панис	1'43.493/25	3.670	203.979
15 17	М. Сало	1'43.634/40	3.811	203.701
16 14	Ж. Алези	1'43.788/25	3.965	203.399
17 18	Р. Баррикелло	1'43.854/20	4.031	203.270
18 15	Д. Херберт	1'43.894/22	4.071	203.192
19 16	П. П. Диниц	1'44.468/36	4.645	202.075
20 22	Ш. Накано	1'44.632/29	4.809	201.759
21 20	Р. Россет	1'45.054/27	5.231	200.948
22 23	Э. Туеро	1'46.396/30	6.573	198.413

СВОБОДНЫЕ ЗАЕЗДЫ. СУББОТА

Облачно. Сыро.
9.00-11.00

П. №	Пилот	Л.круг/Всего	Отст., с	V _{max} , км/ч
1 3	М. Шумахер	1'38.429/17	-	214.473
2 7	Д. Култхард	1'38.673/27	0.244	213.943
3 8	М. Хаккинен	1'38.752/18	0.323	213.771
4 2	Х.-Х. Френтцен	1'38.874/25	0.445	213.508
5 1	Ж. Вильнев	1'39.883/21	1.454	211.351
6 10	Р. Шумахер	1'40.003/21	1.574	211.097
7 9	Д. Хилл	1'40.146/24	1.717	210.796
8 5	Д. Физикелла	1'40.265/21	1.836	210.546
9 4	Э. Ирвайн	1'40.552/15	2.123	209.945
10 11	О. Панис	1'40.857/18	2.428	209.310
11 14	Ж. Алези	1'40.925/22	2.496	209.169
12 6	А. Вурц	1'41.002/22	2.573	209.009
13 21	Т. Такаги	1'41.105/18	2.676	208.790
14 18	Р. Баррикелло	1'41.172/25	2.743	208.658
15 15	Д. Херберт	1'41.543/25	3.114	207.896
16 17	М. Сало	1'41.823/22	3.394	207.324
17 16	П. П. Диниц	1'41.889/13	3.460	207.190
18 19	Й. Ферстаппен	1'41.924/20	3.495	207.119
19 12	Я. Трулли	1'42.786/25	4.357	205.382
20 22	Ш. Накано	1'43.013/20	4.584	204.929
21 23	Э. Туеро	1'43.048/26	4.619	204.859
22 20	Р. Россет	-	-	-

КВАЛИФИКАЦИЯ

Облачно. Сухо.
13.00-14.00

П. №	Пилот	Время	Отст., с	Отст., %	V _{max} , км/ч
1 3	М. Шумахер	1'36.293	-	-	314.6
2 8	М. Хаккинен	1'36.471	0.178	0.185	314.7
3 7	Д. Култхард	1'37.496	1.203	1.249	313.7
4 4	Э. Ирвайн	1'38.197	1.904	1.977	308.7
5 2	Х.-Х. Френтцен	1'38.272	1.979	2.055	307.7
6 1	Ж. Вильнев	1'38.448	2.155	2.238	306.8
7 10	Р. Шумахер	1'38.461	2.168	2.251	306.1
8 9	Д. Хилл	1'38.603	2.310	2.399	305.4
9 6	А. Вурц	1'38.959	2.666	2.769	308.8
10 5	Д. Физикелла	1'39.080	2.787	2.894	311.3
11 15	Д. Херберт	1'39.234	2.941	3.054	310.3
12 14	Ж. Алези	1'39.448	3.155	3.276	314.0
13 11	О. Панис	1'40.037	3.744	3.888	309.1
14 12	Я. Трулли	1'40.111	3.818	3.965	309.1
15 17	М. Сало	1'40.387	4.094	4.252	306.8
16 18	Р. Баррикелло	1'40.502	4.209	4.371	304.0
17 21	Т. Такаги	1'40.619	4.326	4.493	305.3
18 16	П. П. Диниц	1'40.687	4.394	4.563	304.7
19 19	Й. Ферстаппен	1'40.943	4.650	4.829	304.8
20 22	Ш. Накано	1'41.315	5.022	5.215	305.0
21 23	Э. Туеро	1'42.358	6.065	6.298	302.0
		107%	1'43.033	6.740	7
22 20	Р. Россет	1'43.259	6.966	7.234	302.9

ФИНИШ



ПОДИУМ



ОЦЕНКА МАСТЕРСТВА

по 10-балльной системе

Пилот	Оценка	Пилот	Оценка
М. Хаккинен	9	Д. Култхард	5
М. Шумахер	9	Я. Трулли	5
Д. Хилл	9	Д. Херберт	5
Э. Ирвайн	8	О. Панис	5
Х.-Х. Френтцен	8	М. Сало	5
Ж. Алези	8	П. П. Диниц	4
Ж. Вильнев	7	Р. Баррикелло	4
Ш. Накано	7	Т. Такаги	3
Д. Физикелла	6	Э. Туеро	2
Р. Шумахер	6	Й. Ферстаппен	2
А. Вурц	6	Р. Россет	1

Ф-1 в Китае

Визит Мики Хаккинена в Китай



По пути в Японию на последний Гран При сезона Мика Хаккинен вместе с женой Эрью заглянул в Китай. Визит состоялся в рамках рекламной акции West, титульного спонсора McLaren. Мика и Эрья побывали в Шанхае, самом большом городе этой страны. Супруги осмотрели местные достопримечательности, попробовали настоящую китайскую кухню и, разумеется, встретились с местными любителями Формулы-1. Остановка в пути стала неплохой разрядкой для финского гонщика накануне решающего этапа чемпионата.

Жак Вильнев оценивает трассу в Джухае



Пятьдесят лет назад это была сонная китайская деревушка, жители которой были обеспокоены исключительно проблемой вечерней рыбалки. А в марте 1999 г. здесь взрвут моторы и десятки тысяч туристов со всего света будут наблюдать за борьбой лучших в мире гонщиков на историческом первом Гран При Китая. Между тем, Жак Вильнев решил не откладывать знакомства с новой трассой и первым среди пилотов Формулы-1 побывал в Джухае. Проехав четыре круга на Renault Sport, чемпион мира в целом остался доволен: «Эта трасса напоминает мне A1-Ring в Австрии, а там гонки всегда проходят интересно. Трасса достаточно широка, имеет хорошие прямые и хорошие участки торможения. Но, как и многим современным автодромам, ей недостает пары скоростных поворотов».

AC Moscow



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



Японские девушки косят глазами



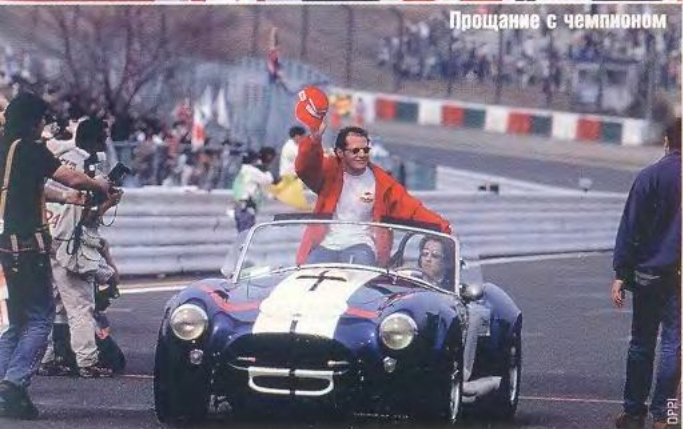
Вот это номер!



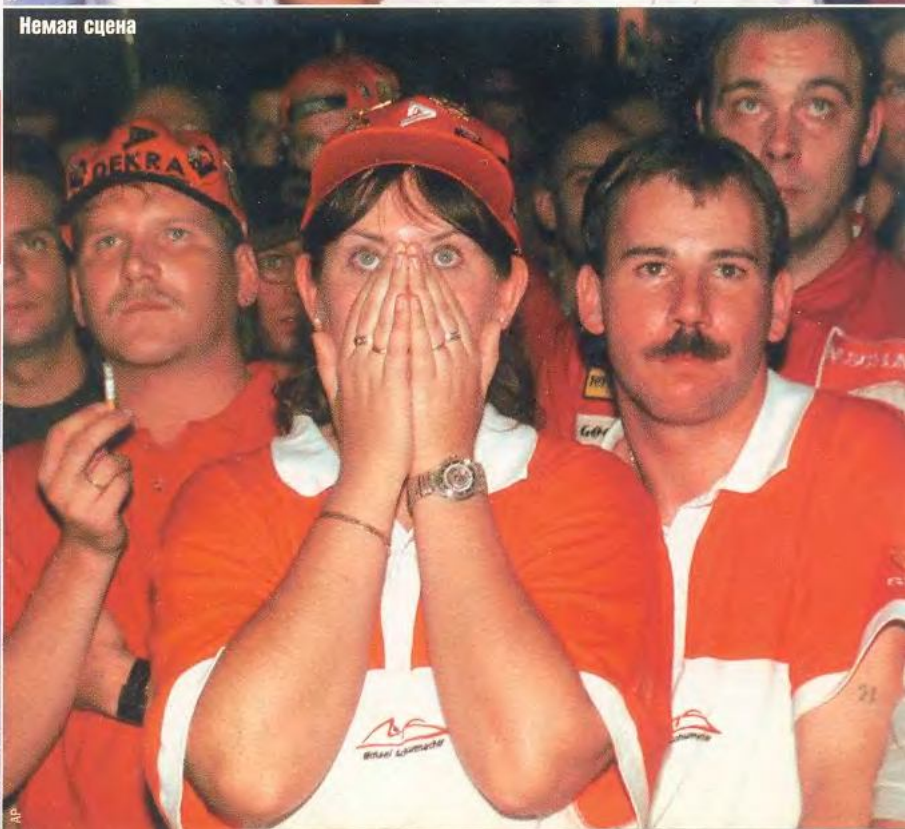
Летучий Финн



В Японии Михаэль испил до дна горькую чашу поражения



Прощание с чемпионом



Немая сцена



Гром победы!



FIA притягивает взгляды



— Прости, Дэвид, но первый поцелуй я обещал Эрье



— Победаемся?



Восьмой сезон в Ф-1 стал счастливым для Хаккинена



— Ну, Мика, погоди!



Похоже, семейная жизнь окончательно засосала Микку

Новый дом, который построил Рон

Еще несколько лет назад казалось, что здание, возводимое Ронем на протяжении десятилетия, начало рушиться. Наш рассказ — о том, как на его руинах Деннису за пять лет удалось возвести новую постройку, только что завершённую и увенчанную на наших глазах яркой звездой чемпионского звания Мики Хаккинена.





Закат Великой эпохи команды Рона Денниса четко обозначился в 1992 г. В эту эпоху составили не только Сенна и Прост, но и моторы Honda, красно-белые цвета Marlboro и многое другое, что объединялось в понятие McLaren. В течение целого десятилетия было известно, что McLaren – команда, которая всегда думает только о победе. Команда, которая ни разу не ставила под сомнение абсолютное определение Рона Денниса: «Второй – это только первый из проигравших».

С уходом в 1989 г. Проста ситуация не изменилась. У Денниса оставался другой человек, способный приносить победы и чемпионские титулы – Айртон Сенна. Но в 1992 г. стало ясно – мотор Honda не выдержал конкуренции с «Келалей».

— McLaren был в такой же степени напуган электроникой, как и Williams. На старт его по-прежнему выводил Айртон Сенна. Но начало сезона ознаменовалось пятью победами Никкелса-Мангелла подряд. Стало ясно – Williams сейчас висит конкуренции. Первыми на это среагировали моторостроители – Honda отказалась от участия в чемпионате мира.

Итак, чемпионат 1992 г. был проигран. После ухода фирмы Honda конкурентоспособность команды Денниса тем более вызвала сомнения. Тем более у Айртона Сенна, отлично знакомого ситуации в McLaren. А великий бразилец не хотел ездить на машине, не способной побеждать. Поэтому он до последнего момента сомневался, начинать ли ему в составе красно-белых следующий чемпионат. Собственно, в завуалированном преддверии были внесены заветная звезда, чемпион IndyCar Майкис Аппаретти и молодой талантливый финн Мика Хаккинен. Но в итоге Сенна отъезди за McLaren еще один сезон, не принесяший лавров ни ему, ни команде. Удержать бразильского Вождя Шибанки можно было только предоставив ему машину, дающую возможность бороться за чемпионское звание. У Денниса такой машины не было, и поэтому Айртон по окончании 1993 г. совершил роковой для него переход в Williams.

Что дальше ушел партнер Сенна Феррари Баррер Уголини не только пилоты, но и замечные фигуры из штаба команды, в частности, бывший гоночный инженер Сенны Джорджо Асканелли.

— С чем же остался McLaren? Майкис Аппаретти хватило половины сезона, чтобы понять не стоит пытаться удобно устроиться не в своем салоне. Он вернулся в IndyCar, где и сидит по сей день. Заменивший его Мика Хаккинен был тогда не очень опытным и серьезной помощи инженерам в работе над машиной оказать не мог. Деннисе пригласил Мартини Браунда – пилота технически грамотного, но не очень быстрого. Но скорость Рону и не особенно была нужна. Почему? Мы получим ответ на этот вопрос, если разрешим другую загадку – с какой стати в 1994 г. на болотах McLaren оказались двигатели Peugeot.

Поспешное решение о переходе на Peugeot – выглядело авантюрой. Ford в 1993 г. вовсе не был временным вариантом после потери моторов Honda, да звезда Ford-Cosworth уже клянется к завету. Однако ресурсы фордовских моторостроителей были еще достаточны для того, чтобы обеспечить в 1994 г. чемпионское звание Миккалю Шумахеру. Неужели Рон Деннис не понимал этого? Странное дело – целый сезон он изобретал все свои дипломатические таланты и в конце концов уговорил



SUITOR

▲ “Чемпионом мира будет он!” – так решил Деннис в 1993 г.

Красный и белый цвета Marlboro вместе с желтым шлемом Сенны были символами McLaren

Ford предоставить ему преимущественное право на получение моторов последней квалификации (тем самым оставив с носом Benetton и Флавио Бриаторе). А потом вдруг взял и отказался от вполне конкурентоспособных “движков”...

Дальше – больше. Несколько проведенных командой тестов с моторами Chrysler-Lamborghini показали их большой потенциал. Инженеры Lamborghini уже имели солидный опыт участия в Формуле-1, в отличие от французов из Peugeot. Но McLaren не согласился и на Lamborghini.

Правда, фирма Peugeot успешно участвовала в соревнованиях спорт-прототипов. Но это совсем другие гонки, и Рон Деннис не мог этого не понимать. Так и вышло – оригинальный пятиклапанный мотор Peugeot, созданный для гонок на выносливость, в Формуле-1 оказался неприменим. На тестах выяснилось: надежность его великолепна, а вот мощности не хватает. А “движки” Peugeot, специально построенные для Формулы, весь год горели и взрывались.

И эти проблемы Рон Деннис не мог не предвидеть. Его огромный опыт подсказы-

вал: новой моторостроительной фирме нужно несколько лет, чтобы научиться делать конкурентоспособные “движки” для Формулы-1. И BMW, и Renault, и Honda не добивались здесь успеха сразу. Значит, Деннис сознательно шел на потерю нескольких сезонов. Несколько “переходных” лет он был согласен потерять, и именно поэтому пригласил Мартина Брандла, не слишком быстрого на трассе, но незаменимого на тестах. А потенциал у Peugeot был, конечно, выше, чем у Ford или Lamborghini. Принимая решение о сотрудничестве с французской фирмой, Деннис мог надеяться на то, что, когда ее моторы будут надежны, к нему вернется один из двух его топ-пилотов, и борьба за победы возобновится.

Только вот возвращаться в McLaren стало некому. Ален Прост, завоевав четвертое чемпионское звание, заявил о своем уходе из гонок. Правда, авторитет Рона Денниса был настолько высок, что Прост чуть было не изменил своего решения: в ответ на приглашение Рона Профессор согласился провести в его команде несколько тестов и не исключал возможности выступления

за McLaren в чемпионате. Это вызвало резкую реакцию Фрэнка Уильямса: мол, мы отпускали Проста “на пенсию”, а вовсе не в McLaren! Но Фрэнк беспокоился напрасно: опробовав McLaren, Прост все-таки решил не продолжать свою карьеру. Стало быть, Деннису оставалось только дожидаться возвращения Айртона Сенны...

Катастрофа в Имоле 1 мая 1994 г. стала потрясением для болельщиков всего мира. Для команды Williams гибель Айртона Сенны была шоком, от которого она не скоро оправилась. Но и для Рона Денниса уход Сенны означал крушение всех далеко идущих планов, связанных с бразильцем. Не говоря уже о чисто человеческой боли от потери человека, с которым Рон рука об руку работал много лет...

В 1994 г. создавалось ощущение, что Деннис находится в состоянии, близком к депрессии. Перспективы своей команды он связывал с конкретным человеком, который теперь уже никогда не выйдет на старт... Смерть Сенны делала бессмысленной кропотливую работу над Peugeot, да и вообще теперь было неясно, что делать





ALLSPORT / MICHAEL COOPER

дальше. Естественно, кризис руководства не мог не отразиться на команде. Все шло своим чередом, пилоты стартовали в гонках, набирали какие-то очки, моторы периодически горели...

Но Деннис на некоторое время потерял ориентир для дальнейшего пути. В конце сезона он обронил на пресс-конференции сенсационную фразу: "Формула-1 больше не составляет приоритета в моих жизненных интересах." Действительно, у Денниса помимо Формулы-1 было много амбициозных проектов – от пошедшего в серию суперкара McLaren F1 до так и не построенного автомобиля-ракеты Maverick, предназначенного для штурма абсолютного рекорда скорости. Но миллионы болельщиков интересовались не тем, что будет дальше делать Рон Деннис. Их волновала судьба любимой команды. И Рон сделал все для того, чтобы передать ее в надежные руки.

Отказ от Peugeot в пользу Mercedes был не просто сменой поставщика моторов. Это было началом новой жизни команды. Для постороннего наблюдателя McLaren "менял шило на мыло" – "движки" Mercedes в тот момент также не отличались особой

надежностью. К тому же, если Peugeot разрабатывал двигатели самостоятельно, то Mercedes поручил эту задачу Марио Иллину и его небольшому заводу Ilmor. Но Mercedes пришел в Формулу для того, чтобы спустя десятилетия продолжить славные традиции "серебряных стрел" 30–50-х годов, а для этого нужно было взять под контроль одну из команд. Рон подобрал для своей команды хороших хозяев.

Да только вот свадебного генерала из него не получилось. Начало сотрудничества с немецкой фирмой стало началом нового этапа работы, и в этой работе Деннис снова нашел себя. Правда, новое рождение в муках, и вряд ли в 1995 г. кто-то мог предвидеть нынешний триумф. Совместный путь McLaren и Mercedes начался трагикомически. Приглашенная звезда, экс-чемпион Формулы и IndyCar Найджел Мэнселл, не смог пилотировать машину – кокпит оказался для него слишком тесным! Однако и после переделки болида специально для Найджела успехов поклонники красно-белых не дождались.

Машина 1995 г. войдет в историю Формулы-1 как одна из самых парадоксальных

Рон нашел для McLaren хороших хозяев: шеф Mercedes Sport Норберт Хауг играет все большую роль в делах команды

Шотландец и финн олицетворяют германскую мощь на земле

Эдриан Ньюи стал последним звеном в цепи удачных кадровых приобретений Денниса





DANGER
HOT GASES

RESCUE
EMERGENCY ENTRANCE
CONTROL ON OTHER SIDE

Mercedes-Benz
Mobil 1
BOSS
Wast
G2
SEMI-CLUBS
STARSTEINER
Coullthard

Vespa
Mobil 1
BOSS
STARSTEINER
Falken
sparco
West
BOSS
Schmitt



Роль Алена Проста в становлении "новой" команды Денисса трудно переоценить. Француз, по сути, "научил" Mercedes делать моторы

конструкций. Ее особенностями были заостренный, высоко приподнятый нос и дополнительное среднее антикрыло, установленное на верхнем воздухозаборнике (и то, и другое ныне правилами запрещено). "Если эта машина так же едет, как и выглядит, то борьба за чемпионское звание будет в этом году интересной!" – сказала Найджел Манселл на презентации трехкрылого чуда. Биг Найдж, как всегда, попал в самую точку. Уродливая машина выглядела ужасно и ездила так же. Борьба за чемпионское звание прошла без участия красно-белых. Стало окончательно ясно – тогдашний главный конструктор команды Нейл Оутри не в состоянии сконструировать ничего выдающегося. Нужен был новый дизайнер, способный на революционный прорыв – создание машины, дающей возможность побеждать. Ходили упорные слухи о возвращении в McLaren Дэмона Барнарда. Однако Барнард, покидая Ferrari, неожиданно предпочел Atoswa. Правда, в McLaren вернулся Стив Николз, но этот талантливый инженер был способен скорее на грамотное воплощение чужих замыслов, нежели на помет собственного воображения.

Из других приобретений команды в этот период нужно отметить Дэвида Брауна, ранее работавшего гоночным инженером Дэмона Хилла в команде Williams. Сейчас Браун – на важном посту, он руководит дочерней командой West Competition.

В 1986 г. пилотский состав McLaren приобрел "кассинеский" вид – партнером Мики Хакинена стал Дэвид Култхард. Не снискавший особой славы, выступая за Williams, шотландец пришел в McLaren преследуя личные амбиции и не слишком почтительно относившийся к идее командной дисциплины. Но для Денисса, расставшего гордыню узы взаимоотношений Сены и Проста, сюрризм психологии

молодых пилотов выглядела детскими играми. Тем более, что делить-то в этом году Хакинену с Култхардом было особенно нечего – успехов особых по-прежнему не наблюдалось. Зато фирму и шотландцу представился случай вновь попробовать себя в роли прелекных учеников...

В McLaren вернулся Алан Прост! Увы, не в роли пилота – после смерти Айртона Сены он дал обещание никогда больше не выходить на трассу Формулы-1. Официальным названием должности Профессора было что-то вроде "руководитель отдела испытаний". На деле же Прост превратился в координатора всей работы над новой техникой, вклад которого в последующие успехи команды трудно переоценить.

"Я не первый год делаю моторы для Формулы-1, но Алан был первым человеком, который смог мне внятно объяснить, что же собственно от моих изделий требуется, какие характеристики. До сих пор меня просили сделать помощнее, поборотистее, понадежнее – но ведь это и так понятно! Прост же точно указал мне направления дальнейшей работы." – вспоминал полков Марио Илленен.

Приходилось Просту и самому тестировать машину, и учить это делать Миксу с Дэвидом. Наверное, только сами гонимцы могут рассказать, сколько секретов мастерства передал им Профессор.

Единичное пребывание Проста в команде стало как бы прощанием с собственной молодостью, с уходящей Великой эпохой. Символично, что одновременно с Простом, в межсезонье 1996/1997, McLaren покидает Marlboro. И это была не просто смена титульного спонсора.

Есть команды (как правило, не имеющие своего лица), где цвет машины не имеет существенного значения. Они готовы и в ходе сезона неоднократно перекрашиваться. Но



Смена цветов стала для McLaren символическим актом. В истории команды начинается новая глава



красно-белая расцветка McLaren уже фактически перестала олицетворять лишь марку сигарет. Несколько поколений болельщиков выросли, не представляя себе McLaren в иных цветах – так же, как невозможно представить цветком Ferrari не алый, а какой-то еще. И вот фирма Philip Morris решила направить все спонсорские средства на поддержку Шумахера и Südeita.

Однако не только смена спонсора заставила Рона сменить окраску. Ведь машины команды ZakSpeed, которую когда-то тоже поддерживал West, были именно красно-белыми. Но McLaren перекрасился. И это было символическим жестом, означавшим, что в славленной истории команды Эмерсона Фиттсвальда, Джеймса Хагга и Никки Лауды, Алена Проста и Айртона Сены поставлена точка. В истории начинается новая глава.

Символический отказ от красно-белой расцветки подтвердил выбор нового цвета. В предсезонный период McLaren предстал оранжевым – напоминание об истоках, об "оранжевых сложах" Брюса Мак-Ларена! А потом был проведен дизайнерский конкурс, в результате которого выбрали ту расцветку, которая сохранилась и по сей день.

Она тоже напоминает об истоках, но о других – о славленной автоспортивной истории фирмы Mercedes о "серебряных стрелах" 30-50-х годов. Новая внешность болидов теперь вполне соответствовала их новому содержанию – под углепластиковой оболочкой теперь скрывается немало технологических новинок, разработанных инженерами из Штутгарта.

Да и сама команда постепенно изменялась. Все большую роль в ее делах играл

шеф Mercedes-Sport Норберт Хауг. И, главное, был наконец найден человек, способный радикально преобразить идеологию проектирования болидов McLaren – Эдриан Ньюи. Он стал тем последним элементом, который придал стройность строению Рона. Начинал он как аэродинамик, но сейчас это конструктор, способный взять на себя любые задачи по созданию машины и выжать из нее все тонкости этого процесса. Результат мы с вами видим – чемпионский титул и Кубок конструкторов достались в этом году Рону Денису и его команде.

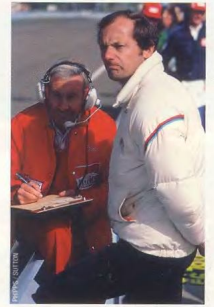
Команда, как змея, сбросила старую кожу. Красно-белые болиды заняли свое место в заводском музее, а их серебряные потомки живут в новой главе книги под названием McLaren.

Евгений Юданов



McLAREN:

ИСТОРИЯ С ПРОДОЛЖЕНИЕМ



Тедди Мейер и Рон Деннис. Помимо человека, давшего имя знаменитой команде, с этими двумя людьми прежде всего связаны основные вехи в истории McLaren. Не многие команды в Формуле-1 могут похвастаться столь долгой историей выступлений в "королевских" гонках, как McLaren, начавший свой путь в 1966 г. За 32 года команда познала все: падения сменялись взлетами, на смену прежним гонщикам приходили новые, у штурвала сменялись руководители. Неземным оставалось лишь имя, данное "конюшне" ее основателем, да копилка достижений: ныне на счету команды уже 8 Кубков конструкторов и 10 чемпионских званий.



Эмерсон Фиттипальди ведет свою машину к победе в чемпионате 1974 г.

Фиттипальди подошло бы прозвище "Бухгалтер". Он не столько стремился к победе, сколько считал очки, идущие в общий зачет

4-го места на Гран При США бразильцу оказалось достаточно, чтобы стать чемпионом. McLaren ликует



КОРНИ

В первом официальном чемпионате Формулы-1 приняли участие всего 11 команд. Не многое изменилось и к юбилейному – десятому. А вот в 1962 г. на арене Больших Призов пробовали свои силы уже 35 "конюшен". Именно тогда довольно удачливый гонщик Брюс Мак-Ларен начал подумывать о создании своей команды. Свою идею новозеландец вынашивал вместе с друзьями, молодым американским адвокатом Тедди Мейером и авиаинженером Тайлером Александером, но собственно McLaren team была создана лишь в 1963 г. А первое выступление в Формуле-1 пришлось на 1966, переломный для гонок год, когда 1,5-литровая формула была заменена 3-литровой. Группа единомышленников "поселилась" в Колнбруке, что неподалеку от аэропорта "Хитроу", а первое шасси спроектировал Робин Херд (тот самый, чья фамилия позже составила часть аббревиатуры March). Начало было довольно трудным из-за проблем с мотором. Лишь на бу-

маге выходило, что переделать 8-цилиндровый 4,2-литровый Ford, использующийся в гонках Indy, в 3-литровый, необходимый для Формулы-1, довольно просто. К первому Гран При сезона была готова лишь одна машина. Да и та не принесла ничего, кроме головной боли. Команда не снискала лавров, а два последующих Гран При по техническим причинам и вовсе пропустила. И хотя уже в Великобритании (Брэндс-Хэтч) сам Брюс Мак-Ларен получил-таки одно очко, а затем в США (Уоткинс-Глен) еще два, вопросов перед следующим сезоном стояло много. И вопросов неразрешимых. В итоге Брюс выступал одной машиной с мотором BRM и лишь однажды, в Монако, попал в очки.

В общем, не будь новозеландец столь настойчивым, не обладай довольно широкими знакомствами и неисчерпаемым энтузиазмом (подкреплявшимся, между прочим, великолепными выступлениями в океанской серии Can-Am), не видать бы нам сегодняшнего McLaren.

Два неудачных года сменились истинным триумфом в 1968 г., когда за руль M7A на Ford вместе с Брюсом уселся действующий чемпион мира Денни Хьюм и с ходу приехал на подиум. А месяцем позже на Гран При Бельгии Брюс Мак-Ларен и вовсе победил. Кстати, это была его первая победа за свою команду и последняя в карьере. Тогда Хьюм даже мог стать чемпионом мира! Все решалось на последнем Гран При в Мексике: на 11-м круге гонки Денни сошел из-за поломки подвески.

Именно в 1968 г. команда утвердила себя в мире Формулы-1. И важна была даже не борьба за чемпионский титул, а 2-е место в Кубке конструкторов вслед за Lotus самого Колина Чэпмена. Что означало – McLaren получил место по солнцем, McLaren живет и работает.

Главную проверку на жизнеспособность команда прошла в 1970 г., когда во время тестов в Гудвуде погиб Брюс Мак-Ларен. Его смерть произвела на весь гоночный мир впечатление, чуть ли не большее, чем ги-

Джеймс Хант празднует победу на голландском этапе чемпионата 1976 г.

McLaren Джеймса Ханта на Гран При Японии 1976 г.

Тедди Мейер показывает Ханту, что он пришел третьим в Японии, а значит – стал чемпионом мира



бель двумя годами ранее Джима Кларка. Если шотландец пользовался славой “гения”, то новозеландец был поистине всеобщим любимцем.

Для McLaren же это была, казалось, полная катастрофа – она лишилась своего главного движителя и вдохновителя... Стоило или не стоило продолжать выступления – таким вопросом мучались все, начиная от болельщиков и кончая людьми, близкими к Брюсу, такими, как Тедди Мейер и Тайлер Александер. В итоге было принято решение продолжать выступления (и слава Богу! Ведь в противном случае современная Формула-1 лишилась бы одной из самых блестящих команд). Хотя один Гран При, последовавший за гибелью Брюса, команда все-таки пропустила. Но и окончание 1970 г., и последующие два сезона прошли в тени этой трагедии.

РАЗБРОД И ШАТАНИЯ?

Традиционным стало говорить о годах, последовавших за гибелью Брюса Мак-Ла-

рена, как о времени “разброда и шатаний”, неразберихи и некоего межвластия. Видимо, в некоторой степени, это верно. Если иметь в виду переход команды от Мак-Ларена к Рону Деннису, что последует через десяток лет. Но, постойте! Были же еще эти самые 10 лет, за которые гонщикам команды удалось выиграть 20 Гран При, Кубок конструкторов и два чемпионских титула! Если не это видел в мечтах Брюс, то что же?

Так или иначе, а у руля McLaren оказались люди, которым Брюс безоговорочно доверял – Мейер и Александер. На смену же ушедшему после первых нескольких лет сотрудничества Робину Херду пришел Гордон Коппак, работавший у Херда ассистентом.

Сами же гонки Гран При изменялись стремительно: несмотря на то, что техника становилась все дороже и дороже, количество машин на стартовом поле росло, как на дрожжах, а расцветки машин, разукрашенных в тона спонсоров, становились все более пестрыми. Но машин, способных выигрывать, по-прежнему остава-

лось немного. И одной из таких был McLaren. И несмотря на то, что в 1971 г. команда заняла в Кубке только 6-е место, в следующем сезоне получила спонсорство от знаменитой английской парфюмерной фирмы Yardley, а также Gulf и Goodyear, так что финансовая сторона дела была на высоте. Не замедлили появиться и успехи на трассах: первый Гран При эпохи “после Брюса” выиграл в ЮАР Денни Хьюм, и McLaren потихоньку начал восстанавливать свой высокий статус.

А в 1973 г. Коппаку удалось спроектировать потрясающе удачное шасси M23. Стоит только упомянуть, что с различными доработками (база становилась чуть длиннее, шире, навешивались другие моторы, коробки передач, изменялась аэродинамика и др.) шасси продержалось до конца 1978 г.! Это редчайший случай в истории гонок – машина выиграла 16 Гран При, два чемпионских титула и один Кубок конструкторов. В 1973 г. McLaren на M23 финишировал на почетнейшем 3-м месте. А в са-



PHILIP SUTTON

мом начале на Гран При ЮАР Денни Хьюм даже получил поул – первый и единственный в своей карьере чемпиона.

В следующем году Marlboro предложило McLaren прекрасное соглашение – создание команды Texaco-Marlboro-McLaren с участием двух машин, пилотом одной из которых должен был быть Эмерсон Фиттипальди (бразилец, ставший в 1972 г. чемпионом мира, в 1973 г. не повторил своего успеха и был чрезвычайно недоволен Lotus). Однако соглашение о спонсорстве с Yardley было в силе еще на один год, и в 1974 г. McLaren пошел на выступление двумя командами. Пилотами Marlboro были два чемпиона мира – Хьюм и Фиттипальди, а Yardley – Майк Хейлвуд, Дэвид Хоббс и Йохен Масс. Машина продемонстрировала чудеса стабильности: болид, хотя и не отличался фантастической быстротой, но постоянно доезжал “до дома”.

Талант бразильца, которому очень подошло бы прозвище “Бухгалтер” (Фиттипальди не столько стремился к победе в

каждой отдельной гонке, сколько считал очки, полученные в зачет чемпионата), подкрепленный аналогичными качествами Хьюма, дали свои “золотые” плоды: McLaren праздновал двойной триумф – чемпионский титул и Кубок.

Правда, уже в 1976 г. двукратный чемпион мира не горел желанием продлевать контракт с McLaren, хотя положение Фиттипальди было очень прочным. Вот что вспоминает о годе, проведенном с бразильцем, Йохен Масс: “McLaren всегда был командой очень обеспеченной. Они имели прочные взаимосвязи с Philip Morris, хороших дизайнеров, сильных гонщиков. Но одновременно с этими плюсами был и один большущий минус: в те годы это была команда одного пилота. Помню, как в 1974 г., когда я подписал контракт, Денни (Хьюм) сказал мне: “На второго пилота здесь всем насрать!”. В общем, в команде мне было хорошо, но будущего не было. Я наслаждался самими гонками, но не думаю, что получил от McLaren все, чего зас-

луживал. Да и чего можно было ожидать, когда в первый год своего пребывания там я был напарником чемпиона мира (Фиттипальди), а на следующий год – англичанина (в английской команде)!”

Большой беды в уходе Фиттипальди не было – на крючке у Тедди Мейера уже был Джеймс Хант, который вполне мог потягаться за чемпионство с Ники Лаудой. Что он и сделал – лишь одно очко решило судьбу чемпионского титула, но это очко оказалось в пользу пилота McLaren.

Но уже с 1977 г. результаты команды медленно, но верно пошли на убыль. Дизайнеры McLaren никак не могли приспособиться к новым техническим веяниям. А возможно, McLaren просто не оценил некоторые тонкости дизайн машины с “гранд-эффектом”. Гордон Марри, Патрик Хед, Жерар Дюкаруж очень быстро адаптировались к новейшим требованиям, Мейер же несколько потерял интерес: шасси M28 было никудышным, сделанное по ходу сезона M29 – не намного лучше.

На фото слева: шасси M23 получилось потрясающе удачным. С различными доработками оно прослужило команде с 1973 по 1978 гг.



Ники Лауда – победитель Гран При Великобритании 1984 г.

Джон Барнард был главной надеждой Рона Денниса в борьбе за победу



Неудача Ники Лауды в Монте-Карло (он сошел на 22-м круге) не помешала австрийцу в 1984 г. выиграть третий чемпионский титул



Был прекрасный шанс поправить дела – на 1979 г. Мейер фактически подписал контракт с Ронни Петерсоном, но, увы, швед до команды не дошел.

“ЗОЛОТОЙ ВЕК”

Все изменилось с приходом в McLaren в конце 1980 г. Рона Денниса, “Project Four” которого уже созрел для перехода в Формулу-1. Союз Marlboro, McLaren и Денниса, уже тогда вынашивавшего смелые планы, оказался “золотым”.

“McLaren старого образца представлял собой маленькую группу единомышленников, – вспоминает Дэвид Райан, нынешний менеджер команды и один из самых старых ее сотрудников (Дэвид пришел в McLaren еще в 1974 г. в качестве механика). – В 1986 г. мы встретились для того, чтобы отпраздновать десятилетие чемпионского титула Джеймса Ханта, и пришло всего 12 человек, включая самого Тедди. Теперь команда выросла несказанно. Тогда, в 1982, мы несколько побаивались Рона –

никто из нас его не знал. Но в итоге все сложилось очень даже хорошо. Он был нетерпелив, хотел изменить все в один момент. И он делал это”.

Рон был очень корректен, много работал, прекрасно знал, чего хочет и, что главное, – как этого добиться. Планы Денниса тогда казались весьма рискованными – он все поставил на, пожалуй, единственную свою козырную карту – Джона Барнарда. И выиграл, ибо талантливый дизайнер, ходивший в свое время в ассистентах у Гордона Коппака, построил революционное, первое в истории фиброкарбовое шасси.

Еще два года, до конца 1982 г., у руля оставались Тедди Мейер и Тайлер Александер, но постепенно вся власть перешла к Деннису. Это вовсе не был некий дружеский шаг, на протяжении этих лет постоянно чувствовались некоторая враждебность, обида и несомненное сопротивление. Ведь, по сути, McLaren был командой Мейера, который чувствовал в себе силы и способности руководить ей, подбирать нужных

людей. Ко всему прочему Тедди был совсем неплохим ночным инженером. В этой связи вспоминается 1982 г., когда гонщик Мейера Джон Уотсон выступал в чемпионате даже лучше, чем Ники Лауда, бывший на попечении Барнарда.

Но, как говорится, процесс пошел. И ничего уже невозможно было остановить. В конце 1982 г. из McLaren ушли и Мейер, и Александер, и Коппак. А сама команда к тому моменту стала свежей, агрессивной и амбициозной. MP4/1C от Барнарда и Джон Уотсон в 1983 г. принесли первую победу “новому” McLaren. А затем на McLaren обрушился “золотой дождь”: за последующие 11 лет команда 6 раз завоевывала Кубок конструкторов и 7 раз чемпионский титул! Большую часть этих успехов команде принесли содружество Алена Проста и Айртон Сенны и взрыв страстей, на пределе которых они работали. Но это уже совсем другая история.

Лина ХОЛИНА
“СЭ” – специально для “Ф•1”

Команда *McLaren International* основана в 1963 г. В Формуле-1 с 1966 г.

Дебют в Гран При заводского автомобиля: 1966 г., Гран При Монако, Брюс Мак-Ларен (сход)

Последний Гран При до 1999 г.: 1998 г., Гран При Японии, Мика Хаккинен (1-й); Дэвид Култхард (3-й)

Руководители: Брюс Мак-Ларен, с 1963 г. до его гибели в июне 1970 г.;

Тедди Мейер, 1970–1980 гг.;

Рон Деннис и Тедди Мейер, сентябрь 1980–1982;

Рон Деннис, с 1982 г.

Штаб-квартира: Филтхэм, Великобритания, 1963–1964 гг.;

Колнбрук, Великобритания, 1965–1981 гг.;

Уокинг, Великобритания, с 1981 г.

Количество Гран При: 476 (3-й показатель среди всех команд Формулы-1)

Общее число стартов машин в гонках: 1007 (3)



Пилоты, побеждавшие на McLaren:

Пилот	Старты: 1007 (3)	Очки: 2303,5 (2)	Победы: 116 (2)	Поул-позиши: 92 (4)	Быстрейшие круги в гонках: 80 (3)
Айртон Сенна	96	451	35	46	12
Ален Прост	107(2)	458,5	30	10	24
Джеймс Хант	49	117	9	14	5
Мика Хаккинен	82(1)	205	9	10	7
Ники Лауда	58(3)	128	8	-	8
Денни Хьюм	86	174	6	1	6
Эмерсон Фиттипальди	28(1)	100	5	2	1
Джон Уотсон	73(2)	109	4	-	3
Герхард Бергер	48	135	3	4	7
Дэвид Култхард	49	110	3	3	4
Питер Ревсон	23	61	2	1	-
Йохен Масс	49	64	1	-	2
Брюс Мак-Ларен	33(4)	60	1	-	-

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

Выступления команды McLaren в Формуле-1 в 1966–1998 гг.

Год	ГП	СТ	О	ПП	БК	1	2	3	4	5	6	Место в Кубке конструкторов в гонках: круги/км	Лидерство	Гонщики / место в чемпионате мира	Титульные спонсоры
1966	4	4	3	-	-	-	-	-	1	1	1	9(10)**	-	Брюс Мак-Ларен/14; Фил Хилл*/-	McLaren
1967	6	6	3	-	-	-	-	-	1	-	-	10	-	Брюс Мак-Ларен/14	McLaren
1968	12	32	59	-	-	3	3	-	2	3	2	2	79/452,6	Брюс Мак-Ларен/5; Денни Хьюм/3; Йо Боннье*/21; Дэн Гарни*/21	McLaren
1969	11	27	49	-	-	1	1	3	4	3	1	4	57/285,7	Брюс Мак-Ларен/3; Денни Хьюм/6; Дерек Белл/-; Вик Элфорд*/; 13 Базил ван Руен*/-	McLaren
1970	12	33	36	-	1	-	2	3	3	-	3	4	1/5,7	Брюс Мак-Ларен/14; Денни Хьюм/4; Питер Гетин/22; Дэн Гарни/22; Андреа де Адамич/-; Нанни Галли/-; Джон Сэртис*/17; Йо Боннье*/-	McLaren
1971	11	25	13	-	1	-	-	1	2	1	1	6	59/242,1	Денни Хьюм/9; Питер Гетин/9; Джеки Оливер/-; Йо Боннье*/-; Хельмут Марко*/-; Марк Донохью*/16; Дэвид Хоббс*/-	McLaren
1972	12	25	66	1	1	1	3	7	1	4	-	3	28/112,1	Денни Хьюм/3; Питер Ревсон/5; Брайан Редман/12; Джоди Шектер/-	Yardley
1973	15	35	68	1	3	3	1	4	3	4	2	3	112/542,1	Денни Хьюм/6; Питер Ревсон/5; Джоди Шектер/-; Жакки Икс/9	Yardley
1974	15	46	87	2	1	4	3	3	4	2	5	1	79/373,7	Эмерсон Фиттипальди/1 ; Денни Хьюм/7; Майк Хейлвуд*/10; Йохен Масс*/-; Дэвид Хоббс*/-; Дейв Чарльстон*/-	Marlboro
1975	14	28	65	-	2	3	4	3	2	-	2	3	36/190,9	Эмерсон Фиттипальди/2; Йохен Масс/7; Дейв Чарльстон*/-	Marlboro
1976	16	32	88	8	3	6	1	3	2	4	2	2	351/1790,4	Джеймс Хант/1 ; Йохен Масс/9	Marlboro
1977	17	46	65	6	3	3	2	2	5	1	1	3	224/1168,7	Джеймс Хант/5; Йохен Масс/6; Жиль Вильнев/-; Бруно Джакомелли/-; Бретт Лангер*/-; Эмилио де Виллота*/-	Marlboro
1978	16	48	16	-	-	-	-	1	2	1	4	8	5/17,0	Джеймс Хант/13; Патрик Тамбэ/13; Бруно Джакомелли/-; Бретт Лангер*/-; Нельсон Пике*/-; Тони Триммер*/-; Эмилио де Виллота*/-	Marlboro
1979	15	28	15	-	-	-	-	1	2	1	3	7	-	Джон Уотсон /9; Патрик Тамбэ/-	Marlboro
1980	14	24	11	-	-	-	-	2	1	3	7	-	-	Джон Уотсон /10; Ален Прост/15; Стивен Саут/-	Marlboro
1981	15	29	28	-	1	1	2	1	-	-	3	6	8/37,8	Джон Уотсон /6; Андреа де Чезарис/18	Marlboro
1982	15	29	69	-	2	4	2	2	3	1	2	2	156/603,8	Джон Уотсон /2; Ники Лауда/5	Marlboro
1983	14	28	34	-	2	1	1	3	-	2	3	5	31/101,5	Джон Уотсон /6; Ники Лауда/10	Marlboro
1984	16	32	143,5	3	8	12	5	1	2	-	-	1	511/2318,9	Ален Прост/2; Ники Лауда/1	Marlboro
1985	16	31	90	2	6	6	2	4	2	1	-	1	231/1089,6	Ники Лауда/10; Джон Уотсон /-; Ален Прост/1	Marlboro
1986	16	32	96	2	2	4	5	3	4	2	2	2	252/1092,1	Ален Прост/1 ; Кеке Росберг/6	Marlboro
1987	16	32	76	-	2	3	3	6	1	1	2	2	110/665,7	Ален Прост/4; Стефан Юханссон/ 6	Marlboro
1988	16	32	199	15	10	15	10	-	3	-	1	1	1003/4622,4	Ален Прост/2; Айртон Сенна/1	Marlboro
1989	16	32	141	15	8	10	7	1	1	1	-	1	745/3515,9	Айртон Сенна/2; Ален Прост/1	Marlboro
1990	16	32	121	12	5	6	4	8	3	1	-	1	628/2878,8	Айртон Сенна/1 ; Герхард Бергер/3	Marlboro
1991	16	32	139	10	4	8	6	4	4	1	-	1	502/2253,1	Айртон Сенна/1 ; Герхард Бергер/4	Marlboro
1992	16	32	99	1	3	5	3	4	3	3	-	2	158/673,9	Айртон Сенна/4; Герхард Бергер/5	Marlboro
1993	16	32	84	1	1	5	2	2	3	2	1	2	290/1215,9	Майкл Андресетти/11; Мика Хаккинен/15; Айртон Сенна/2	Marlboro
1994	16	32	42	-	-	-	2	6	1	1	1	4	13/63,9	Мика Хаккинен/4; Филипп Альфо/-; Мартин Брандл/7	Marlboro
1995	17	33	30	-	-	-	2	-	3	4	1	4	2/11,6	Марк Бланделл/10; Найджел Мэнселл/-; Мика Хаккинен/7; Ян Магнуссен/-	Marlboro
1996	16	32	49	-	-	-	1	5	3	6	2	4	28/155,6	Мика Хаккинен/5; Дэвид Култхард/7	Marlboro
1997	17	34	63	1	2	3	2	3	2	1	2	4	128/635,6	Мика Хаккинен/6; Дэвид Култхард/4	West
1998	16	32	156	12	9	9	8	3	1	-	3	1	696/3306,2	Дэвид Култхард/3; Мика Хаккинен/1	West
Всего	476	1007	2303,5	92	80	116	87	86	75	54	54		6522/30414,9		

* – гонщики, выступавшие на автомобилях McLaren не за заводскую команду

** – 9-е место в Кубке конструкторов – McLaren-Ford; 10-е – McLaren-Serenissima

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

ШАССИ McLAREN 1966 – 1998



модель M2B	год 1966		
Гран При	4	Поул-позишн	-
Старты	4	Лучшие круги	-
Очки	3	Победы	-
Конструктор Р. Херд			
Мотор Ford 406 V8; Serenissima V8			



модель M4B	год 1967		
Гран При	2	Поул-позишн	-
Старты	2	Лучшие круги	-
Очки	3	Победы	-
Конструктор Р. Херд			
Мотор BRM V8			



модель M5A	год 1967-1968		
Гран При	11	Поул-позишн	-
Старты	11	Лучшие круги	-
Очки	3	Победы	-
Конструктор Р. Херд			
Мотор BRM V12			
Шины Goodyear			



модель M7A; M7A/M7B; M7C; M7D	год 1968-1971		
Гран При	31	Поул-позишн	-
Старты	60	Лучшие круги	1
Очки	106	Победы	4
Конструктор Р. Херд/Г. Коннак			
Мотор Ford DFV V8; Alfa Romeo T33 V8*			
Шины Goodyear			



модель M9A	год 1969		
Гран При	1	Поул-позишн	-
Старты	1	Лучшие круги	-
Очки	-	Победы	-
Конструктор Д. Маркуа			
Мотор Ford DFV V8			
Шины Goodyear			



модель M14A; M14D	год 1970-1971		
Гран При	17	Поул-позишн	-
Старты	32	Лучшие круги	-
Очки	35	Победы	-
Конструктор Д. Маркуа			
Мотор Ford DFV V8; Alfa Romeo T33 V8*			
Шины Goodyear			



модель M19A; M19C	год 1971-1973		
Гран При	25	Поул-позишн	1
Старты	48	Лучшие круги	3
Очки	91	Победы	1
Конструктор Р. Беллами			
Мотор Ford DFV V8			
Шины Goodyear			



модель M23	год 1973-1978		
Гран При	80	Поул-позишн	14
Старты	166	Лучшие круги	10
Очки	319	Победы	16
Конструктор Г. Коннак			
Мотор Ford DFV V8			
Шины Goodyear			



модель M26	год 1976-1979		
Гран При	30	Поул-позишн	3
Старты	64	Лучшие круги	1
Очки	58	Победы	3
Конструктор Г. Коннак			
Мотор Ford DFV V8			
Шины Goodyear			



модель M28; M28B; M28C	год 1979		
Гран При	9	Поул-позишн	-
Старты	14	Лучшие круги	-
Очки	8	Победы	-
Конструктор Г. Коннак			
Мотор Ford DFV V8			
Шины Goodyear			



модель M29; M29B; M29C; M29F	год 1979-1981		
Гран При	26	Поул-позишн	-
Старты	41	Лучшие круги	-
Очки	17	Победы	-
Конструктор Г. Коннак/Д. Болдуин			
Мотор Ford DFV V8			
Шины Goodyear			



модель M30	год 1980		
Гран При	3	Поул-позишн	-
Старты	3	Лучшие круги	-
Очки	1	Победы	-
Конструктор Г. Коннак			
Мотор Ford DFV V8			
Шины Goodyear			



модель MP4 (MP4/1)	год 1981-1982		
Гран При	14	Поул-позишн	-
Старты	23	Лучшие круги	1
Очки	30	Победы	1
Конструктор Д. Барнард			
Мотор Ford DFV V8			
Шины Michelin			



модель MP4B (MP4/1B)	год 1982		
Гран При	15	Поул-позишн	-
Старты	28	Лучшие круги	2
Очки	66	Победы	4
Конструктор Д. Барнард			
Мотор Ford DFV V8			
Шины Michelin			



модель MP4/1C	год 1983		
Гран При	11	Поул-позишн	-
Старты	21	Лучшие круги	2
Очки	34	Победы	1
Конструктор Д. Барнард			
Мотор Ford DFV V8			
Шины Michelin			



модель MP4/1E	год 1983		
Гран При	4	Поул-позишн	-
Старты	7	Лучшие круги	-
Очки	-	Победы	-
Конструктор Д. Барнард			
Мотор TAG Porsche P01 V6 tc			
Шины Michelin			



модель MP4/2	год 1984		
Гран При	16	Поул-позишн	3
Старты	32	Лучшие круги	8
Очки	143,5	Победы	12
Конструктор Д. Барнард			
Мотор TAG Porsche P01 V6 tc			
Шины Michelin			



модель MP4/2B	год 1985		
Гран При	16	Поул-позишн	2
Старты	31	Лучшие круги	6
Очки	90	Победы	6
Конструктор Д. Барнард			
Мотор TAG Porsche P01 V6 tc			
Шины Goodyear			



модель MP4/2C	год 1986		
Гран При	16	Поул-позишн	2
Старты	32	Лучшие круги	2
Очки	96	Победы	4
Конструктор Д. Барнард			
Мотор TAG Porsche P01 V6 tc			
Шины Goodyear			



модель MP4/3	год 1987		
Гран При	16	Поул-позишн	-
Старты	32	Лучшие круги	2
Очки	76	Победы	3
Конструктор С. Николз			
Мотор TAG Porsche P01 V6 tc			
Шины Goodyear			



модель	MP4/4		год	1988
Гран При	16	Поул-позишн	15	
Старты	32	Лучшие круги	10	
Очки	199	Победы	15	
Конструкторы	С. Николз/Г. Марри			
Мотор	Honda RA 168E V6 tc		Шины	Goodyear



модель	MP4/8		год	1993
Гран При	16	Поул-позишн	1	
Старты	32	Лучшие круги	1	
Очки	84	Победы	5	
Конструктор	Н. Оутли			
Мотор	Ford HB V8		Шины	Goodyear



модель	MP4/5		год	1989
Гран При	16	Поул-позишн	15	
Старты	32	Лучшие круги	8	
Очки	141	Победы	10	
Конструктор	Н. Оутли			
Мотор	Honda RA 101E V10		Шины	Goodyear



модель	MP4/9		год	1994
Гран При	16	Поул-позишн	-	
Старты	32	Лучшие круги	-	
Очки	42	Победы	-	
Конструктор	Н. Оутли			
Мотор	Peugeot A4/A6 V10		Шины	Goodyear



модель	MP4/5B		год	1990
Гран При	16	Поул-позишн	12	
Старты	32	Лучшие круги	5	
Очки	121	Победы	6	
Конструктор	Н. Оутли			
Мотор	Honda RA 101E V10		Шины	Goodyear



модель	MP4/10; MP4/10B; MP4/10C		год	1995
Гран При	17	Поул-позишн	-	
Старты	33	Лучшие круги	-	
Очки	30	Победы	-	
Конструктор	Н. Оутли			
Мотор	Mercedes FO110 V10		Шины	Goodyear



модель	MP4/6		год	1991
Гран При	16	Поул-позишн	10	
Старты	32	Лучшие круги	4	
Очки	139	Победы	8	
Конструктор	Н. Оутли			
Мотор	Honda RA 121E V12		Шины	Goodyear



модель	MP4/11; MP4/11B		год	1996
Гран При	16	Поул-позишн	-	
Старты	32	Лучшие круги	-	
Очки	49	Победы	-	
Конструктор	Н. Оутли			
Мотор	Mercedes FO110 V10		Шины	Goodyear



модель	MP4/6B		год	1992
Гран При	2	Поул-позишн	-	
Старты	4	Лучшие круги	1	
Очки	9	Победы	-	
Конструктор	Н. Оутли			
Мотор	Honda RA 121E V12		Шины	Goodyear



модель	MP4/12		год	1997
Гран При	17	Поул-позишн	1	
Старты	34	Лучшие круги	2	
Очки	63	Победы	3	
Конструктор	Н. Оутли			
Мотор	Mercedes FO110E V10; FO110F V10		Шины	Goodyear



модель	MP4/7A		год	1992
Гран При	14	Поул-позишн	1	
Старты	28	Лучшие круги	2	
Очки	90	Победы	5	
Конструктор	Н. Оутли			
Мотор	Honda RA 122E V12		Шины	Goodyear



модель	MP4/13		год	1998
Гран При	16	Поул-позишн	12	
Старты	32	Лучшие круги	9	
Очки	156	Победы	9	
Конструктор	Э. Ньюи			
Мотор	Mercedes FO110G V10		Шины	Bridgestone

* - моторы Alfa Romeo T33 V8 стояли только на моделях M7D и M14D. Кроме того, модель M14D использовалась также с мотором Ford DFV V8. **Примечание:** помимо представленных выше моделей в Формуле-1 выступали еще два автомобиля McLaren. Модель M3A с кинокамерой на борту была построена в 1966 г. для съемок фильма "Гран При". На этом автомобиле Фил Хилл участвовал в гонке ГП Бельгии '66, но не входил в зачет Гран При. Модель M25 образца 1978 г. в гонках Формулы-1 не стартовала (Эмилио де Виллота не прошел квалификацию на ГП Испании '78).



CC
CAMOZZI

НАДЕЖНОСТЬ И УСПЕХ



Огромный красочный буклет команды McLaren, посвященный чемпионату 1993 г., предваряет небольшое вступление Рона Денниса. "Команда McLaren поздравляет всех спонсоров и партнеров с успешным завершением чемпионата мира и установлением нового рекорда Формулы-1 – 104 победы в Гран При. Спасибо всем за проделанную работу..." Далее следует список фирм и компаний, которым британская "конюшня" выражает "особую благодарность". Пробегаая глазами этот список, вдруг понимаешь, насколько сильно изменилось лицо Формулы-1 всего за пять лет – изменилось до неузнаваемости. Пять лет – большой срок для гонок Гран При, особенно если вашу команду на протяжении этих пяти лет преследуют неудачи. Большинство спонсоров начинают понемногу отворачиваться от вас, остаются лишь самые верные и профессиональные компании, которые не рассчитывают только на удачу, а привыкли сами добиваться успеха и доверять своим партнерам. Сегодня McLaren вновь на вершине, но это уже совсем другой McLaren. У команды новые цвета, новые спонсоры, новые партнеры. Только две компании из длинного списка спонсоров 1993 г. остались верны McLaren, одна из них – CAMOZZI Pneumatic.

Имя CAMOZZI стоит особняком. Итальянская компания, ставшая за последние годы одним из символов британской "конюшни", давно известна техникам и бизнесменам всего мира. Вне гоночных трасс CAMOZZI Pneumatic поставляет пневматическую аппаратуру сотням и тысячам фирм, работающих в химической, пищевой, приборостроительной и, конечно же, автомобильной промышленности. К примеру, большинство пневматических приводов для открывания дверей современных автобусов и троллейбусов производится на заводах CAMOZZI Pneumatic. Сотрудничать с CAMOZZI почитают за честь такие гиганты итальянской промышленности, как FIAT и Pirelli. Впрочем, итальянский рынок сегодня – лишь крохотная частичка огромной империи CAMOZZI, чьи представительства разбросаны по всему миру. То, что 34 года назад начиналось как небольшой семейный бизнес трех молодых итальянцев – братьев Джованни, Аттилио и Луиджи Камоцци, за три с половиной десятилетия превратилось в крупнейшую промышленную компанию, занимающую одно из первых мест на мировом рынке пневматического оборудования. Вместо одного сборочного станка, который был у братьев Камоцци в 1964 г., сегодня компании принадлежат

три огромные фабрики в северной Италии общей площадью 30700 кв. м, на которых трудятся более 300 человек. Продукция компании экспортируется более чем в 70 стран мира. Причем в пятнадцати из них действуют постоянные представительства CAMOZZI Pneumatic. Особенно приятно, что к числу этих стран относится сразу три независимых государства бывшего Советского Союза: Россия (Химки), Украина (Симферополь) и Белоруссия (Томель).

По иронии судьбы появление продукции CAMOZZI Pneumatic на рынке стран СНГ совпало с началом трансляций в России гонок Формулы-1. Впрочем совпадение это в высшей степени символично. Поскольку, во первых, уровень технологий, применяемых на заводах CAMOZZI, ничуть не уступает "космическим технологиям" Формулы-1, а, во вторых, гонки Формулы-1 последние 14 лет не обходятся без участия итальянской фирмы. Впервые рекламные наклейки итальянской компании появились на болидах "королевской формулы" еще в 1985 г., когда CAMOZZI стала одним из основных спонсоров команды Aggows. Одновременно CAMOZZI обратила свое внимание и на другие классы кольцевых гонок – формулу-3000 и формулу-3. Во многом благодаря поддержке CAMOZZI Джанни Морбиделли и команда Forti смогли выиграть в 1989 г. итальянский и европейский чемпионаты ф-3. В Формуле-1 успеха своей команды итальянской фирме пришлось ждать намного дольше. Лишь когда CAMOZZI Pneumatic стала официальным спонсором английской "конюшни" McLaren, перед компанией забрезжил небольшой лучик надежды. Но так случилось, что McLaren в середине 90-х угодил в глубокий кризис и перед итальянцами встал вопрос: подыскивать себе новых партнеров или помогать McLaren подняться на былую высоту. Не в традициях братьев Камоцци было бросать начатое дело и предавать партнеров – CAMOZZI осталась с McLaren. И в конце концов ежегодные двухмиллионные вливания в бюджет британской "конюшни" с лихвой окупались. В этом году McLaren, а с ним и CAMOZZI, стали чемпионами мира и начали новую погоню за рекордом Формулы-1 по количеству побед в Гран При. За время кризиса в McLaren Ferrari вырвалась далеко вперед, но в этом году "серебряные стрелы" резко сократили разрыв. Теперь на счету McLaren 116 побед (всего на три меньше, чем у Ferrari), из которых 17 одержано вместе с CAMOZZI Pneumatic.

Владимир Маккавеев

CC
CAMOZZI

Camozzi Pneumatic

Тел.: (095)575-4561 Адрес: г. Химки, ул. Ленинградская, 1А





Загадка Мики Хаккинена



Есть одна удивительная, в чем-то даже мистическая фотография. Она снята в 1994 г. в Сан-Паулу накануне Гран При Бразилии. Гонщики расположились на машине, которая незадолго до старта объезжает всю трассу — это так называемый "парад пилотов". Слева и справа от Мики Хаккинена — два австрийца, Роланд Ратценбергер и Кари Ветцлингер. Владеться в шлеме Ратценбергеру оставалось жить чуть больше месяца — во время Гран При Сан-Марино он погибнет. Ветцлингер через полтора месяца попадет в тяжелую аварию, будет в коме, на грани жизни и смерти. А после возвращения в гонки из подающего большие надежды лидеры команды Sauber прекратят в беспросветном пилота с потухшими глазами.

У Мики Хаккинена тоже впереди тяжелая авария. В 1995 г. в Аддаиде его McLaren наедет на неровный поребрик, одна из шин лопнет, и потерявшая управление машина полетит на отбойник. Но после комы, после долгого лечения, когда Хаккинен вернется на трассу, его будет ждать не беслазное завершение карьеры, а ее новый взлет и в итоге — чемпионский титул.

Во все времена пилоты в Формуле-1 делились на тех, кто может побеждать, и тех, кто уходит, едва попробовав свои силы в "королевских" тоннах. И совсем немного было тревых — тех, которые сезон за сезоном выступали без побед, но не уходили. Самым знаменитым из этой группы стал Андреа де Чезарис, сумевший отметить свой юбилейный, двухсотый Гран При, но так ни разу и не выигравший.

Отношение к этим гонщикам, как правило, довольно теплое (де Чезарис — исключение не было, к счастью, никто, кому бы он не оторвал на трассе колесо или спойлер). Их любят, но относятся несколько снисходительно, считая способными (бездарные быстро уходят), но неудачливыми. Когда такой человек выигрывает, это счастье не только для него, но и для всего мира Формулы-1. Когда наконец-то победил Жан Алези, этому одинаково радовались оба тогдашних претендента на чемпионский титул — и Дамон Хилл, и Михаэль Шумахер, не говоря уже обо всех остальных.

Но вот в чем беда: одна, от силы две-три победы — это все, чего в итоге могут добиться способные пилоты, чья карьера в Формуле-1 по какому-то причинам не задымилась. Опыт показывает, что чемпионами они почти никогда не становятся.

У будущих чемпионов совсем другая графика! Они сразу заставляют привлекать к себе внимание. Они сразу начинают набирать очки, нередко даже в первой гонке. И, главное, они за два-три сезона успевают пройти путь от новичка до победителя гонок.

Возьмите последних чемпионов. Жак Вильнев победил в своей четвертой гонке.



Ну хорошо, он дебютировал уже в ранге звезды победителя IndyCar. Михаэль Шумахер впервые испытал радость победы на второй сезон, точнее – в восемнадцатой гонке. Дамон Хилл тоже на второй год (первый у него состоял из пары гонок за агонизирующую Brabham) в своем тринадцатом Гран При. На второй год после дебюта побеждали Ален Прост и Айртон Сена, на третий – Нельсон Пике. Белой вороной выглядит здесь Найджел Манселл, который до своей первой победы успел отъездить четыре полных сезона и еще несколько гонок. Но и путь Большого Найджла к чемпионскому званию был в итоге очень долгим.

Мика Хаккинен, как и Манселл, начал свою карьеру гонщика Формулы-1 в команде Lotus. Готовился, как и Андреа де Чезарис, отменить свой сотый Гран При, так и не победив. А когда все-таки выиграл, то весь падох радовался его победе не меньше, чем успеху Жана Алези. Более того, первую победу Хаккинену благодарно подарил его

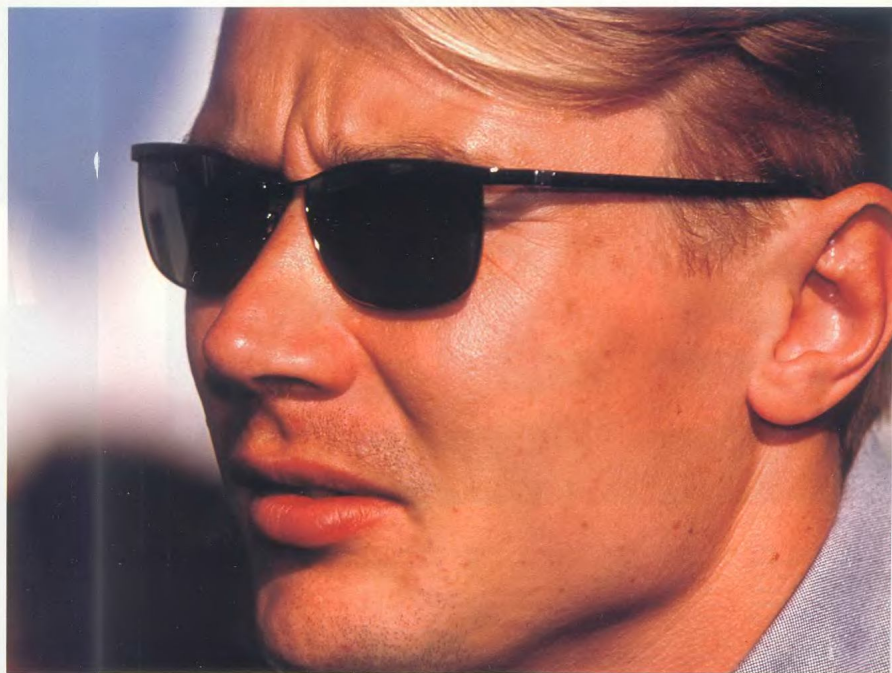
партнер Дэвид Култхард, пропустив его вперед незадолго до финиша. По всем канонам такого гонщика должна была в дальнейшем ждать самая обычная карьера "звезды второго плана" или "мастера эпизода". Но он стал чемпионом мира! Скажем честно, многие до сих пор недоумевают по этому поводу.

Большинство обозревателей не видят в Мике каких-либо качеств, которые принципиально отличали бы его от Култхарда, Френтцена, Алези или Бергера. Делается вывод – перед нами хороший, но не выдающийся гонщик, которого на трон чемпиона мира вознесли обстоятельства, прежде всего феноменальная подготовка команды McLaren к прошедшему сезону. Так ли это? Попробуем разобраться с самого начала.

Мика – представитель "новой генерации" физических гонщиков, нарушивших устоявшиеся представления о том, что финны сильны только в ралли и ралли-рейдах. До последнего времени единственным



У Мики Хаккинена старые счета с Шумахером. Гран При Макао 1990 г.



финном, добившимся крупного успеха в Формуле-1, был Кесе Росберг; чемпион мира 1982 г., да и тот – швед по происхождению. Но вот практически одновременно появились молодые финские пилоты, приобретавшие известность на европейских кольцевых трассах и обгонявшие своих сверстников из других стран. Нельзя назвать Микку Хаккинена лидером этой волны. Скорее, наоборот, специалисты считали его на троех позадавших надежды финнов наименее способным, отдавая предпочтение казавшимся более перспективными Юрки Ярвилехто и Мике Сало.

Не редкость, когда не самый яркий в юном возрасте пилот стано-

вится звездой, а обгонявшие его "одноклассники" остаются в лучшем случае просто хорошими гонщиками. Хрестоматийный пример – южногерманская команда Mercedes, в которой Хайнц-Харальду Френтцену и Карлу Вендлингеру гораздо чаще пророчили звездное будущее, чем их партнеру Михаэлю Шумахеру. Может быть, это происходило еще из-за того, что и Хаккинен, и Шумахер немного младше своих товарищей по команде.

Кстати, молодые "мерседесовцы" были практически ровесниками гонщикам финской "новой волны". Прошла картинговая юность, и их пути стали по-прежнему пересекаться на европейских кольцевых трассах

в младших формулах. Это важная деталь для биографии Хаккинена! Из нее понятно, почему финн не испытывает никакого пиетета по отношению к Шумахеру. Он столкнулся с ним в те времена, когда Михаэль не был "лучшим пилотом современности", каким его многие воспринимают сейчас. Он был тогда просто одним из тех парней, которые умеют ездить быстро, но не настолько быстро, чтобы их нельзя было обогнать.

Как же сложилась карьера трех финских гонщиков? Мика Сало застрял на молодежном уровне и в Формуле-1 попал слишком поздно, в конце сезона 1994 г. Юрки Ярвилехто повезло больше. Уже в



SUTTON

В 1993 г. полет финна во время квалификации в Австралии закончился благополучно

1989 г. он дебютировал в составе команды Onyx. Команда была слабой, но Ярвилехто смог обратить на себя внимание – скорее не результатами, а имиджем. Широкоплечий парень, с лица которого никогда не сходит широкая улыбка, – просто воплощение идеала гонщика!

Ленивые журналисты, которым было недосуг разбираться в сложностях финских фамилий, быстро превратили его в Юрки Ярви Лехто, а потом и просто в Джей Джек (JJ Lehto). Карьера его шла по восхо-

дящей: оставив безнадежный Onyx, Лехто перешел в команду Dallara, потом в Sauber и, наконец, получил приглашение от топ-команды! В 1994 г. он переходит в Benetton, чтобы стать партнером Михаэля Шумахера. В обычный предсезонный тестовый день Шумми наматывал круги по трассе, а Лехто скучал – готовить машину для него никто не думал. Но неожиданно на автодром приехал Флавио Бриаторе, и по поводу визита начальника срочно выкатили болид для Лехто.

Как потом оказалось, не очень подготовленный... Машина на большой скорости потеряла управление, и Лехто оказался в больнице.

Между Хаккинемом и его соотечественниками-гонщиками никогда не было слишком теплых отношений. Друзьями их не назовешь. Но Мика поневоле должен был серьезно переживать ситуацию, когда на взлете ломается карьера человека, который гонялся рядом с тобой все молодые годы. А карьера Лехто была сломана – после аварии он провёл

Авария Хаккинена на старте Гран При Аргентины 1995 г. (слева)


SUTTON

Команда желает скорейшего выздоровления своему пилоту. Аделаида, 1995 г. (справа)


SUTTON



ОДИН НА ОДИН С Ф-1

несколько гонок, но уже не мог показать высоких результатов...

Почему пилот, побывавший в тяжелой аварии, как правило, перестает расти в спортивном плане, даже если ему удается восстановить прежнюю физическую форму и реакцию? У Мики было достаточно поводов, чтобы об этом подумать. Его первым партнером в Формуле-1 (да и раньше) Хаккинен на два года позже Лехто) был Джонни Херберт. Джонни начинала здорово, выигрывал в формуле Ford, британской формуле-3 и формуле-3000, а кроме того — победил в знаменитой гонке 24 часа Ле Мана. Все это в юном возрасте, а не на закате своей спортивной карьеры, как другие! Но страшная авария положила конец его достижениям. Мужественный Херберт вернулся в автоспорт, даже пробился в Формулу-1, но здесь звездой так и не стал.

В 1991 г. в команде Lotus дебютировал Хаккинен проездил весь сезон, а его партнер, куда более опытный Херберт, то и дела «выскакивали» из cockpit, меняя то на Джулиана Байли, то на Михаэля Баргелса. Хаккинен же все время был на виду, завоевал два очка, а в следующем сезоне, когда Lotus сменил слабый мотор Judd на стандартный Ford, — целых одиннадцать!

На перспективного финского пилота обратил внимание Рон Деннис, и в 1993 г. Мика получает приглашение в McLaren. Казалось бы, вот она, прямая дорога к призовым местам, победам... Но карьера Хаккинена неожиданно дала сбой. Весть о том, что бразильский волшебник Айртон Сенна после некоторого размышления все-таки предпочел не покидать McLaren, была радостной для всех поклонников команды. Но ведь состав команды на этот момент был уже укомплектован...

Отправлять в запас заокеанскую звезду, чемпиона серии IndyCar Майка Андретти, получавшего к тому же неплохие по тем временам деньги, никто не собирался. В итоге места в cockpit лишился Хаккинен. За те три гонки, которые он все же получила возможность провести в том сезоне, показать что-то экстраординарное было невозможно.

А потом Формулу-1 ждала еще более потрясающая — гибель Роланда Ратценбергера и Айртон Сенны, авария Вейдлингера, попытки как-то изменить правила... Но роковая для Хаккинена австралийская квалификация 1995 г. показала, что принятый мер безопасности недостаточно. Именно после происшествия с Хаккинином в техническом регламенте появился пункт, обязывающий команды предусмотреть в конструкции машин специальный «воронник безопасности» вокруг головы гонщика.

Но когда McLaren Мики попал в аварию, никакой защиты головы пилота на нем не было. Фортуна, отвернувшись от финна, все-таки не оставила его окончательно: счастье, что беда случилась не где-нибудь, а в Австралии. Тамшние врачи разработали уникальную медицинскую технологию восстановления людей после таких черепно-мозговых травм. Финский гонщик был одним из первых пациентов, которых лечили по этой новой методике.

Есть все основания полагать, что оказался Мика в любом из европейских медицинских центров, рени о возвращении в гонки не было бы — проблемой для него было бы вернуться к нормальной жизни...

Но Мика снова вышел на трассу. И тем не менее, решение Рона Денниса сохранить за финном место в основном составе команды выглядело чистой благотворительностью.

Чтобы после столь тяжелой травмы гонщик полностью сохранял свой потенциал? В голову приходит только один пример — Нилс Лауд.

Карл Вейдлингер долгое время не помнил момента своей катастрофы — шок иногда оказывается целительным, стирая из памяти самые страшные воспоминания. Гран При Австралии 1995 г. оказался для него последней гонкой в Формуле-1. Увидев аварию Хаккинена, он неожиданно вспомнил, как все было с ним, и уже не мог себя заставить вести болид на достаточной скорости — страх мешал ему это сделать.

Этот страх зачастую таится в подсознании и действует из чисто рефлекторным уровнем. Переживший когда-то серьезную аварию гонщик искренне хочет пропустить поворот на самой высокой скорости... Но что-то, еще не познанные нашей наукой, в его голове отдает мышцами тела нелепые приказы. И высшая результативность такой пилот никогда не покажет. Причем этот эффект проявляется даже в случаях, когда тяжесть травм гораздо меньше полученных Микой Хаккинином в Аделаиде. Больельщики наверняка помнят, каким жестким, быстрым, мобильным на борбу предстал в начале прошлого сезона Оливье Панис. Но потом был удар об отбойник в Канаде, лечение, и перед нами вновь вполне заурядный гонщик, каким Паниса и считали до этого.

Хаккинен совершил подвиг, поставивший его в истории Формулы-1 на один уровень с Лаудой. Мика — один из немногих, кто смог преодолеть свой подсознательный страх. Именно после тяжелой травмы он добился своих главных успехов. Но нельзя сказать, что тяжелое происшествие забыто, словно его и не было. Авария в Аделаиде перевернула не только гоночный стиль



Три финна в Ф-1: Хаккинен, Дийе Дийе Лехто и Мика Сало



Три гонки в 1993 г. Хаккинен провел в качестве партнера по команде Айртон Сенны



Хаккинена, но и вообще его отношение к жизни. Мика стал гораздо более собранным и настойчивым. Ясно, что теперь он ставит перед собой определенные задачи и добивается их. Это каким-то поразительным образом сочетается с явным стремлением финна избежать ненужного риска. Когда за рулем Михаэль Шумахер или Жак Вильяне, то сразу видно, когда они вступают в пределы своих возможностей.

Стиль пилотирования Хаккинена выглядит гораздо более спокойным и сосредоточенным, даже когда он выжимает из машины все, что можно. Интересно, что в жизни Мика зачастую выглядит человеком, погруженным в себя, несколько расстроенным, с немного замедленной реакцией, которую считают характерной для скандинавов. Сложно представить, что перед нами самый быстрый гонщик планеты. Но как

все меняется, стоит ему надеть шлем и сесть в cockpit!

Посмотрите на его глаза — это глаза человека, который успел взглянуть в какую-то пропасть и теперь намного взрослее, чем все окружающие. Он знает что-то такое, что помогает ему в борьбе на трассе. Что? Пожалуй, этой загадки Мики Хаккинена нам никогда не разгадать.

Евгений Юданов

ДИН НА ОДИН С Ф-1



горец

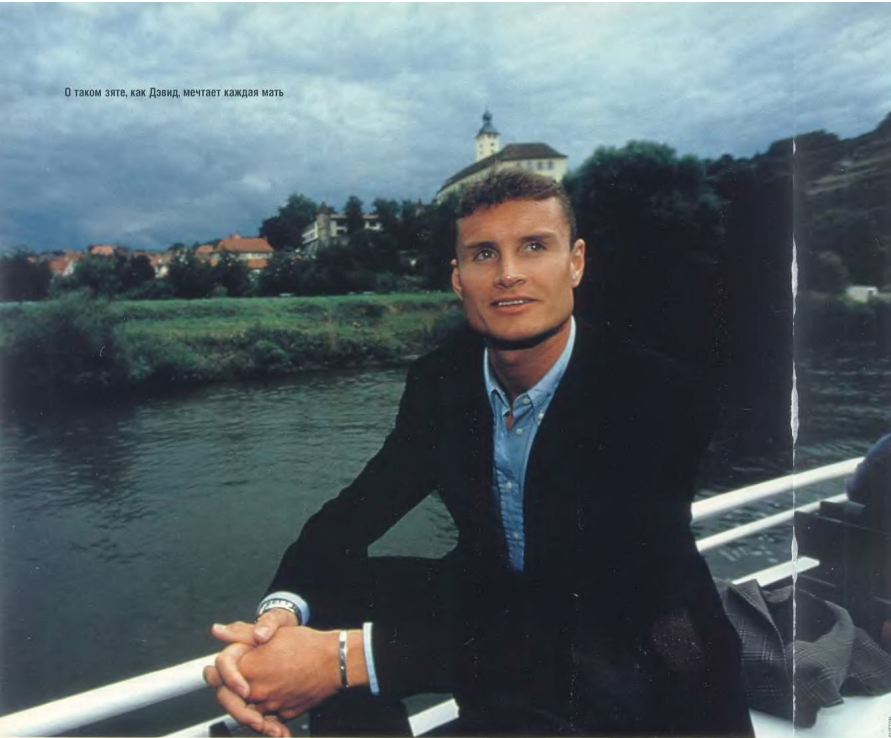
В Англии говорят, что о таком зяте, как Дэвид, мечтает каждая мать. Вся сила этого комплимента можно понять, если учесть, что англичанин вообще редко прочтет в мужья своим дочерям шотландцев. Тем более, не из больших городов, вроде Глазго и Эдинбурга, а самых что ни на есть настоящих горцев из крохотных деревушек севера, которые в свое время так и не смогли взять римляне. Именно там слияние кельтской и нордической культуры сформировало этот свободолюбивый суровый тип испокорных потомков святого Эндрю, Шотландским флагом горды горцы. Достаточно лишь посмотреть на шлем Култхарда, чтобы понять его отношение к британской короне. Тем не менее, риску повториться, что пилот McLaren пользуется непреодолимой любовью у английских матерей. Дэвид всегда прекрасно одет, тщательно выбрит и аккуратно подстрижен. Он улыбается с обложки журналов и рекламных страниц, приветлив с журналистами и никогда не откажет в автографе болельщикам. Во время интервью Култхард никогда не позволяет себе жаловаться на машину или соперников, он никогда не выдает во вспышки гнева, и даже серая форменная одежда команды на нем, кажется, сидит куда элегантнее, чем на Хаккинене.

Одним словом, если ограничиться такими наблюдениями, то Дэвид, как раз и блистательнее того самого призрачного изданным и среднестатистического пилота Ф-1, которого чемпион мира Жак Вильнев пренебрежительно и возмущенно называл «клоном». Однако вся загадка в том, что канадец дружит именно с Култхардом. Как в паддое, так и вне его. Может, Жак просто либерал, или приличный Култхард, приехав домой, снимает маску и превращается в небрежно одетого, нескромного и свободно выражающегося пилота? Нет, ни то, ни другое. Просто Дэвид не пытается походить на кого-то, он искренен. Такой, какой он есть. А если уж другие пилоты решили «самосклониваться», глядя на имидж шотландца, то в этом, согласитесь, никак не его вина. И не надо думать, что Култхарду чуждо все человеческое. Он с удовольствием ходит с тем же Вильневым по дискотекам, обожает так же женщин (в послужном списке уже две топ-модели — Андреа и Хайди; обе — канадки и обе стали затем подружками Дэвида), не против пропустить пару кружек пива в английском пабе или оторваться на дороге за рулем одного из своих многочисленных служебных автомобилей Mercedes.

И все же к работе Култхард относится серьезно. А многочисленные мероприятия пилоты считают такой же своей обязанностью, как и собственно пилотаж болида на трассе. В конце концов, шотландец просто отчетливее большинства своих коллег понимает, за что именно им платят такие огромные деньги. И старается просто быть честным и порядочным. А это значит — всегда хорошо выглядеть и не отказывать в интервью. Приехав же на одно из многочисленных спонсорских мероприятий, оговоренных в контракте, не стоять со скучающим видом, демонстрируя, насколько это тебе до лампочки, а пытаться выполнить в точности то, чего от тебя ждут. Можно ли упрекать Дэвида за то, что многие называют излишним рвением? Мне кажется, отнюдь нет. Послать всех к черту, положив, тем не менее, на свой счет в банке приличную сумму куда проще, чем отработать номер, когда хотелось бы просто отдохнуть между двумя гонками или сеансами тестов. И эта щепетильность Култхарда — лишь следствие понимания им того, что именно автоспорту он обязан всем своим нынешним благополучием. Причем не только финансовым. Возможность заниматься любимым делом, да еще и не бесплатно, — это уже само по себе привилегия.

АЛЕКСАНДР КОМАРОВ

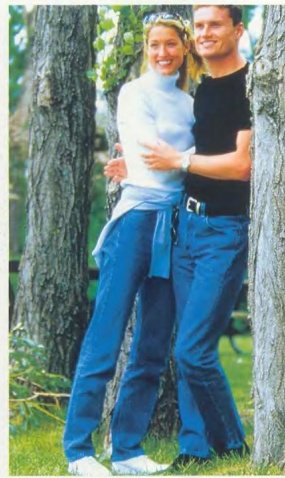
О таком зятю, как Дэвид, мечтает каждая мать



А гонки для Дэвида — это действительно любимое дело, дело всей жизни. Именно благодаря им Култхарду в свое время удалось расстаться со своей киношной компанией. До наркотиков дело, правда, тогда еще не дошло, однако постоянное мелкое хулиганство прочно поставило парня на заметку у местной полиции и, несмотря на неплохие оценки в школе, родители регулярно дрожали по вечерам, ожидая звонка из участка домой. К счастью, в дело вмешался картинг, который настолько захватил Дэвида, что все его помыслы устремились к асфальту маленького местного трека. Успешность резко упала, но родители не могли нарадоваться на сына, с гордостью объясняя вызвавшим их учителям, что парень теперь стал серьезнее и занимается спортом. Тем более, что первые результаты не заставили себя долго ждать. Култхард все чаще и чаще приносил домой победные кубки и объяснял папе, что карманных денег на новый комплект резины явно недостаточно.

В 17 лет Култхард, заработав себе приличное имя в картинге, решает бросить учебу, чтобы испытать себя в

настоящем автоспорте. Большого бюджета или солидной спонсорской поддержки у него не было, и на первый сезон в формуле Ford особых надежд он не возлагал. Главным было привыкнуть к машине, изучить трассы и показать несколько неплохих результатов, чтобы заявить о себе и заинтересовать владельцев приличных команд. И что же? Пилотаж молодого шотландца был настолько безупречно точным, его видение гонок и умение избежать аварий, обгона при этом соперника, было столь очевидным и удивительным для дебютанта, что о нем стали появляться статьи в британской автомобильной прессе уже с первых гонок. Казалось, цель была достигнута, но Култхарда это уже не интересовало. Он выиграл большую часть гонок сезона и стал старшим в классе, но в следующем году Opel предложил ему бесплатное место в своем британском чемпионате, но Култхард решил параллельно выступить сразу в двух первенствах формулы Opel Lotus — и домашнем, и европейском. Для 18-летнего парня такая нагрузка счи-



Дэвид со своей подругой Хейди. Прекрасная пара!

талась непосильной, но шотландец мастерски адаптировался к пилотажу своего болида и, на ходу изучая трассы, смог по итогам сезона войти в первую пятёрку обоих чемпионатов, одержав победы как на британском, так и на общеевропейском фронтах. Естественно, что со спонсорами больше проблем не возникало, и в 1991 г. Дэвид дебютировал в английской формуле-3. Самое удивительное, что и там он не задержался больше года, не просто став лучшим новичком, но и вице-чемпионом, с ходу одержав несколько побед и буквально до последних гонок сражаясь за титул с куда более опытными пилотами, присаживаями оспаривать наименее престижное первенство ф-3 со всего мира.

В итоге, в 21 год Култхард уходит в европейский чемпионат формулы-3000 и после первого неплохого сезона впервые сражается в 1993 г. за чемпионские лавры с Оливье Панисом и Педро Лами, за спиной которых стоит вдвое больший опыт автогонок. Столь невероятный прогресс молодого гощика, естественно, не остался незамеченным. McLaren дал ему шанс попробовать себя за рулем болида Формулы-1, однако в итоге борьбу выигрывает Франк Уильямс и шотландец становится официальным тест-пилотом чемпионской "команды". На испытаниях он много работает, впитывая в себя советы инженеров и бесценный опыт боевых пилотов — Алена Проста и Дамона Хилла (который и сам до прошлого года был тестером Williams). А затем наступает 1 мая 1994 г. День, которому суждено было перевернуть судьбу Култхарда. Накануне он успешно стартует в первом этапе чемпионата ф-3000 в Сильверстоуне и получает факс с поздравлениями от Айртона Сены, пилота, который заменил в межсезонье Проста в Williams и с которым Дэвид всю зиму напряженно работал на тестах. И в это же злосчастное воскресенье



Друзья Дэвид Култхард и Жак Вильнев



West

West

GOMPER
ASSOCES



- И чем мы так уж отличаемся?
А ведь Дэмон - чемпион мира

шотландец узнает о трагедии, произошедшей в Имоле. Култхард еще находится в состоянии шока, когда ему звонит Фрэнк Уильямс и просит во что бы то ни стало приехать завтра на завод в Дидкоте.

Новость оглушает молодого пилота. Команда решила доверить место Сенны ему, вчерашнему тестеру и пилоту Ф-3000. Шумахер на Benetton уверенно лидирует в чемпионате, но Williams не намерен сдаваться, и Култхарду предстоит помогать Дэмону Хиллу в схватке за мировую корону. Если вдуматься, то лучшего и одновременно худшего дебюта придумать просто невозможно. С одной стороны, ему досталось место в прекрасной команде за рулем одного из лучших болидов, с другой же, - он садится в кокпит самого Айртон Сенны и к нему приковано внимание всего мира. Там, где другим новичкам можно спокойно привыкать к Ф-1 на протяжении целого сезона, Култхарду выделено лишь несколько гонок, да к тому же под невероятным психологическим прессингом. Удивительно, но Дэвиду потребовалось лишь четыре гонки - Испания, Канада, Англия и Германия (во Франции его место занял свободный в тот уик-энд от гонок Indy Найджел Мэнселл), для того, чтобы войти в ритм. Начиная с этого момента, он уже играл с Хиллом на равных. В Венгрии, Бельгии и Италии он реально претендовал как минимум на подиум. Но его подвели вылет с трассы, проблемы с задним антикрылом и опустевший в Параболике за 200 м до финиша бак. В Португалии же Култхард наконец-то приехал вторым, пропустив вперед по ходу гонки, как и в Монце, Дэмона Хилла. Англичанин боролся за победу в чемпионате, и команда вынуждена была дать шотландцу такие распоряжения. Но в Williams и Renault многие уже жалели, что пригласили на последние три гонки сезона Найджела Мэнселла. Уж больно хорош оказался новичок. На 1995 г. команда сохранила его, но предварительно ей пришлось выиграть процесс у Рона Денниса. Хозяин



Рон Дэннис умеет управлять своими пилотами

McLaren тоже не забыл, что в свое время первым дал Дэвиду возможность сесть за руль болида Ф-1, и приложил все усилия, чтобы заполучить шотландца. Но тот остался в Williams, и большинство уже видели его чемпионом мира. Однако первую половину сезона Култхард просто провалил, причем по всем статьям он уступил не только сопернику - Шумахеру из Benetton, но и собственному партнеру Дэмону Хиллу. Дэвида постоянно мучили насморки, и на гоночных уик-эндах он был слишком ослаблен, чтобы выжимать максимум из своей машины. К середине чемпионата врачи наконец-то настояли на том, чтобы удалить ему гланды, и дела действительно резко пошли на поправку. Результаты улучшились, но время в чемпионате было бесповоротно упущено, и ни великолепная серия из четырех поулов подряд, ни первая в карьере победа в Эшториле уже не могли спасти пошатнувшейся в глазах Фрэнка Уильямса репутации. На место Култхарда был приглашен из-за океана Жак Вильнев, а контракт самого шотландца достался с годичным опозданием Рону Деннису.

Придя в McLaren, Дэвид был немало удивлен тем фактом, что его победа и поулы не ставятся ни в грош. В команде уже был один первый пилот, и его звали Мика Хаккинен. Деннис открыто благоволил финну, и когда Култхард стал раз за разом опережать финна на квалификациях и приезжать на подиумы, праздничной атмосферы в боксах отнюдь не наблюдалось. К счастью, у шотландца нашелся союзник. В 1996 г. специальным консультантом команды был Ален Прост, старый знакомый и герой юности Култхарда. На многочисленных тестах, где они вместе пилотировали McLaren, Дэвид очень много работал с четырехкратным чемпионом мира и перенимал у того методы технического диалога с инженерами и настроек машины. Год прошел для него достаточно быстро, и в профессиональном плане, несмотря на худшие по сравнению с выступлениями за Williams



Сезон для Дэвида выдался трудным

результаты, Култхард очень серьезно вырос. Все было готово к великим свершениям, и они не замедлили прийти. В Мельбурне '97 Дэвид выиграл первую же гонку чемпионата. Первую победу для McLaren с 1993 г. и Айртона Сенны, первую победу для Mercedes с далеких 50-х годов. Затем была Канада, где Култхард уверенно лидировал и потерял гонку лишь по вине отказавшего на пит-стопе сцепления. Ну а потом еще одна победа – в Италии, на легендарном автодроме Монца. Шотландец окончательно переломил внутренний матч с Хаккиненем в свою пользу, однако внутри команды, как оказалось, это не имело ни малейшего значения, и в последней гонке сезона Култхарду под угрозой увольнения приказали пропустить вперед, к победе, партнера по команде. Самое интересное, что и нынешний сезон начался с точно такого же происшествия, когда Дэвид был вынужден убрать ногу с педали газа, вновь уступая высшую ступень пьедестала Хаккинену.

Начиная с этого момента, в Култхарде словно произошел психологический надлом. Он опустил руки, видно, сочтя, что бороться с соперниками на трассе далеко не одно и то же, что с собственной "конюшней" в боксах. Конечно, Дэвид выиграл в Сан-Марино и предпринял великолепный прорыв с 18-го на 2-е место в Австрии, но струна словно надорвалась. Шотландец раз за разом безропотно сносил взрывы моторов в Монако, Канаде и Италии, потерянные позади Хаккинена секунды (и места) в Германии и Венгрии. Более того, он регулярно стал уступать финну в квалификациях, ранее бывших его сильным местом, и даже знаменитые, как и у Алеззи, старты Култхарда отошли куда-то в прошлое. Теперь главной задачей Дэвида стало прикрытие тылов

Хаккинена, а в его пилотаже появилось немало брака. Столкновения с Шумахером, а затем и с Вильневым в Аргентине, с Вурцем и с тем же Шумахером в Бельгии, вылет с трассы в Англии, непосредственное участие в завалах на первом старте в Австрии и Бельгии. Все это, собранное вместе, дает нам неутешительную картину проваленного сезона. Конечно, Култхард сравнял свой лучший показатель в чемпионате, став третьим, как и в 1995 и 1997 гг., но ведь на этот раз у него была совсем другая машина. Не просто машина, а самолет, как он сам с гордостью говорил после первых же межсезонных тестов, когда стало ясно, что новый McLaren с легкостью "привозит" не менее (а то и более) секунды даже лучшим из конкурентов. Казалось бы, Дэвид, обладая таким болидом, должен был бы вести схватку за чемпионский титул с Хаккиненем, однако на деле он стал лишь свидетелем борьбы финна с постоянно прогрессирующей по ходу сезона Ferrari Михаэля Шумахера.

Не будем гадать, что же виной такому провалу, – собственная ли демотивация шотландца, козни ли Рона Денниса или же вдруг проснувшаяся невероятная скорость Хаккинена. А может быть, и комбинация всех трех этих факторов или какие-то еще тайные причины, о которых Дэвид не хочет говорить в своих интервью. Главное для нас, болельщиков Формулы-1, это то, чтобы в следующем, 1999 г., все это осталось позади, и мы вновь увидели бы на трассах прежнего Култхарда – бойца, сражающегося не только за отдельные победы и поул-позишин, а за победу в чемпионате мира. Сражающегося от первой и до последней гонки сезона. А там – пусть победит сильнейший!

Артем Бушин



SIEMENS
SITE

West
Schwinn
Mobil 1
KENWOOD
BOSS
HUGO BOSS

Mercedes
Mobil
BOSS
HUGO BOSS

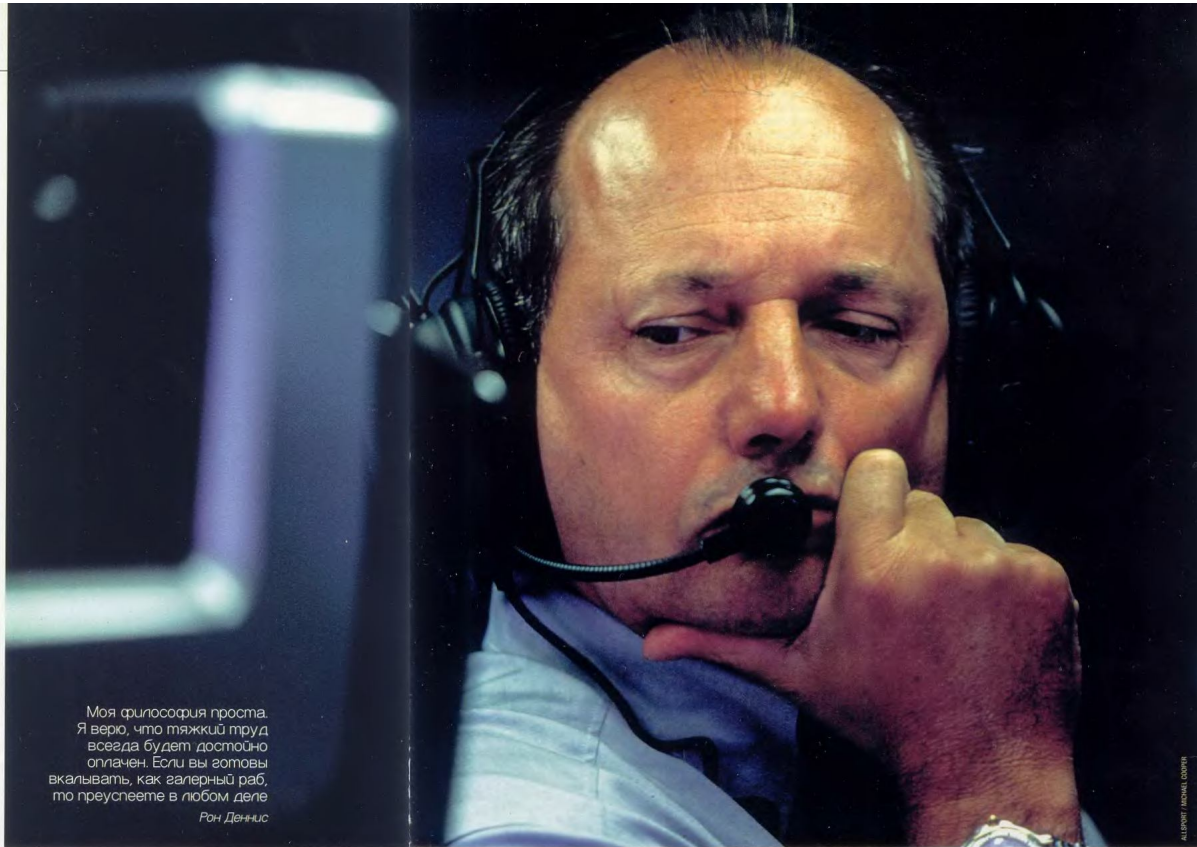
West

Sun
microsystems

Рон Деннис – ходячее воплощение пресловутой “американской мечты”. Или, как говорят англичане, типичный self-made-man – человек, сделавший себя сам. И в самом деле – как иначе назвать человека, совершившего головокружительный взлет от незаметного автогонщика до босса одной из ведущих команд в таком популярном, фантастически дорогом и жестоким виде спорта, как Формула-1? Таких, как Деннис – современных мультимиллионеров, “сделавших себя” при начальном капитале в ноль фунтов стерлингов, в Больших Призах немало. Как тот же Берни Экклстоун, эдакий Карабас-Барабас “королевы автоспорта”, или вечный друг-соперник Денниса – Фрэнк Уильямс. Но Рон все же отличается от них.

Будь он американцем, гордился бы тем, что вышел, как говорится, из низов. Но Рон – англичанин до мозга костей и, как всякий чопорный выходец с Туманного Альбиона, предпочитает не вспоминать, что когда-то ходил в засаленном комбинезоне и по локоть в машинном масле. Если вы хотите завязать с мистера Деннисом хоть какие-то отношения, лучше сделайте вид, что не вкадате о его корнях в Формуле-1: сегодняшний Деннис – блестящий джентльмен, глава настоящей автогоночной империи – имеет мало общего с тем 18-летним, почти нищим парнишкой, пришедшим на работу в фирму по продаже и обслуживанию автомобилей Thompson & Taylor в качестве подмастерья. Вообще-то говоря, они даже не родственники!

Кстати, насчет засаленного комбинезона и рук, по локоть в машинном масле... Собственно, именно она и тридцать с лишним лет назад подготовили Рона Денниса к мысли о “более академической карьере”.



Моя философия проста. Я верю, что тяжкий труд всегда будет достойно оплачен. Если вы готовы вкальвать, как галерный раб, то преуспеете в любом деле

Рон Деннис

ДЖЕНТЛЬМЕН

ИЗ ВЫСШЕГО ОБЩЕСТВА,
НИКОГДА НЕ БОЯВШИЙСЯ
ПАЧКАТЬ РУКИ

ТАК НАЧИНАЛАСЬ ЕГО ФИЛОСОФИЯ

Рон Деннис родился 1 июня 1947 г. в городке Уокинг (графство Суррей) и был одним из четверых детей в обычной мелкобуржуазной английской семье. Никогда не имел каких-либо выдающихся талантов или склонностей, кроме небольшого интереса к технике. Школу окончил ни шатко, ни валко, но на том уровне, который позволил без проблем освоить курс технологии транспортных средств в местном колледже. В 1965 г. устроился в Thompson & Taylor подмастерьем. Однако никакой "более академической карьеры" юному Деннису не видать бы, как своих ушей, если бы судьба не сделала шага ему навстречу.

Начать с того, что офис фирмы T&T находился по соседству со знаменитым гоночным треком Бруклендс. Несмотря на то, что автогонки Рона тогда не прельщали, остаться к ним совсем уж равнодушным он никак не мог. Кроме всего прочего, уже тогда, в 18 лет, его, обычного вроде бы буржуа, отличало от сверстников одно бесценное (для блестящего будущего) качество – амбициозность. Автоспорт же был отличным полигоном для приложения собственных амбиций. Поэтому, когда фирму T&T вместе с компанией Соорег и одноименной гоночной "конюшней" присоединил к своей промышленной группе некто Джонатан Сифф, член обширного семейного клана, владеющего сетью магазинов "M&S", Деннис не мог не вос-

пользоваться этим знаменем судьбы. Первой его ступенькой на пути к всемирной славе и богатству (сегодня Рон входит в число 500 богатейших людей Великобритании) были обязанности механика при Соорег-Maserati Йохена Риндта, будущего чемпиона мира Формулы-1. Первой гонкой в карьере Денниса были Гран При Мексики 1966 г.

В конце 1967 г. вместе с Риндтом Деннис сменил прописку, обосновавшись в команде сэра "Блэк" Джека Брэбэма. У трехкратного чемпиона мира Деннис проработал два года и зарекомендовал себя аккуратным и компетентным работником. Все бы ничего, но самого Денниса его обязанности никак не устраивали.

"Я ненавижу, когда мои руки были в грязи и масле. Вот почему я как помешанный носился с идеей, что, несмотря на смазку, все части автомобиля должны быть чистыми. Вот почему даже в юности я часами мыл и чистил все, что меня окружало. Став механиком команды Формулы-1, я после каждого Гран При устраивал "банный день": разобрал автомобиль на части, я с маниакальной тщательностью мыл и чистил все детали. Этот процесс я ненавижу не меньше, чем собственные измазанные руки, но потом неизбежно наступал час удовольствия: методично и аккуратно собирая автомобиль по частям, я ловил кайф, наблюдая, как груда разрозненных частей снова становилась единым целым – фантастически быстрым и красивым гоночным автомобилем".

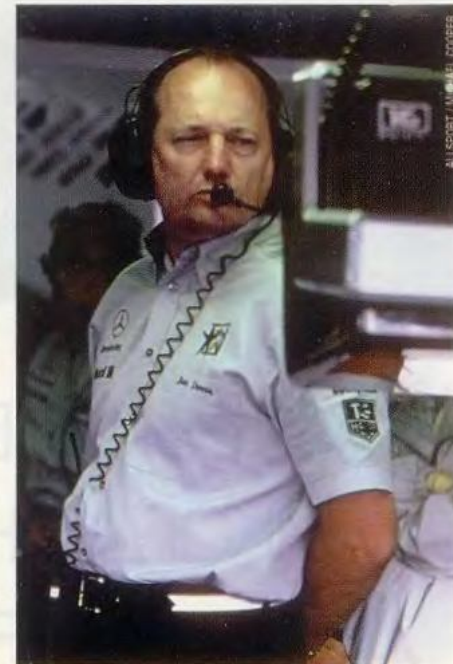
Рон патологически ненавидел рабочую грязь на руках. Но никогда ее не боялся. Поэтому судьба не поспешила сделать еще один широкий шаг навстречу, который, собственно, и заставил 23-летнего механика задуматься о том, чтобы сделать "более академическую карьеру", несмотря на явный недостаток как раз академического образования.

Стареющий и мало-помалу теряющий хищную гоночную жилку Брэбэм начал потихоньку отходить от дел. Так уж вышло, что однажды, осенью 1970 г., юный шеф-механик Рон Деннис остался главой команды Vrabham-Ford. Финал чемпионата мира проходил за океаном. Владельцы команды, сам "Черный Джек" Брэбэм и Рон Тауранак улетели в Англию, оставив Денниса присматривать за своим хозяйством.

"До сих пор помню чувство, с которым контролировал доставку имущества команды в Мехико, с каким получал в банке призовые за американский Гран При на Уоткинс-Глен... И никак не мог понять, почему я, выполняя обязанности шефа команды, получаю при этом зарплату механика? Но даже не это было главным. Деньги совершенно не важны до тех пор, пока ты не имеешь их столько, сколько хочешь. Вот Берни (Экклстоун – О.Л.) – он весь одержим идеей власти и денег. У меня же всегда были иные цели. Поэтому, руководя командой осенью 1970 г., я не мог смириться с тем, что делаю это не для себя, а для кого-то другого".

Сегодня Рон Деннис – блестящий джентльмен, босс одной из самых преуспевающих команд в таком фантастически дорогом виде спорта, как Формула-1, владелец целой автогоночной империи

Англичанин до мозга костей, он предпочитает не вспоминать, что ходил когда-то в засаленном комбинезоне и по локоть в машинном масле



ПЕРВЫЙ ШАГ ВПЕРЕД И ВВЕРХ

Так что нет ничего удивительно в том, что уже в следующем сезоне в команде сэра Брэбэма не было шеф-механика по имени Рон Деннис. Вместо него появился начинающий менеджер с тем же именем. Вместе с другим сотрудником Брэбэма, шеф-механиком команды IndyCar австралийцем Нилом Трандлом, Рон в 1971 г. создал команду европейского чемпионата формулы-2 – Rondel Racing. Название, естественно, родилось из слияния имен создателей. Тауранак по старой дружбе в рассрочку выделил новоспеченным хозяевам пару Brabham BT36, а судьба снова подставила плечо в виде знакомства с двумя “богатенькими Буратино”, греком Тони Власопуло и англичанином Кеном Гробом. Сочетание оказалось не бесплодным: сам Грэм Хилл, сев за руль машины Rondel Racing, выиграл гонку в Тракстоне.

А в 1973 г. Деннис сделал последний, решающий шаг к тому, чтобы окончательно прекратить пачкать руки и начать работать головой. Однажды он, угодив в дорожную аварию, вылетел из своего Jaguar E-типе через лобовое стекло и некоторое время был не способен к какой-либо физической работе... Не знаю, есть ли в английском языке аналог старой русской поговорки “не было бы счастья, да несчастье помогло”...

Видимо, от временной нетрудоспособности в голове Денниса стали роиться иные, более глобальные

планы. Например, о создании собственного автомобиля Формулы-1. При поддержке французской топливной фирмы Motul экс-инженер Brabham Рэй Джессоп сконструировал такое шасси. Но разразившийся вслед за войной на Ближнем Востоке энергетический кризис умертвил проект еще до его настоящего рождения. Попасть в Ф-1 любой ценой и оказаться там в роли “бедной родственницы” Деннису не улыбалось, поэтому он нашел в себе мужество отказаться от этой затеи.

Однако повитуха-судьба никак не хотела бросать своего многообещающего подопечного. Ей было угодно, чтобы в 1974 г. Деннис познакомился с Джоном Хоганом из концерна Philip Morris – малоудачный, мягко говоря, проект создания команды Ф-2 для эквадорских пилотов Фауста Морелло и Гильермо Ортеги стал началом долгой и весьма плодотворной “дружбы” Денниса и Marlboro. При поддержке этой сигаретной фирмы создавались и выживали все последующие проекты англичанина, в том числе всемирно знаменитый сегодня Project Four, плавно перешедший в McLaren International.

СВЕЖАЯ КРОВЬ ДЛЯ McLaren

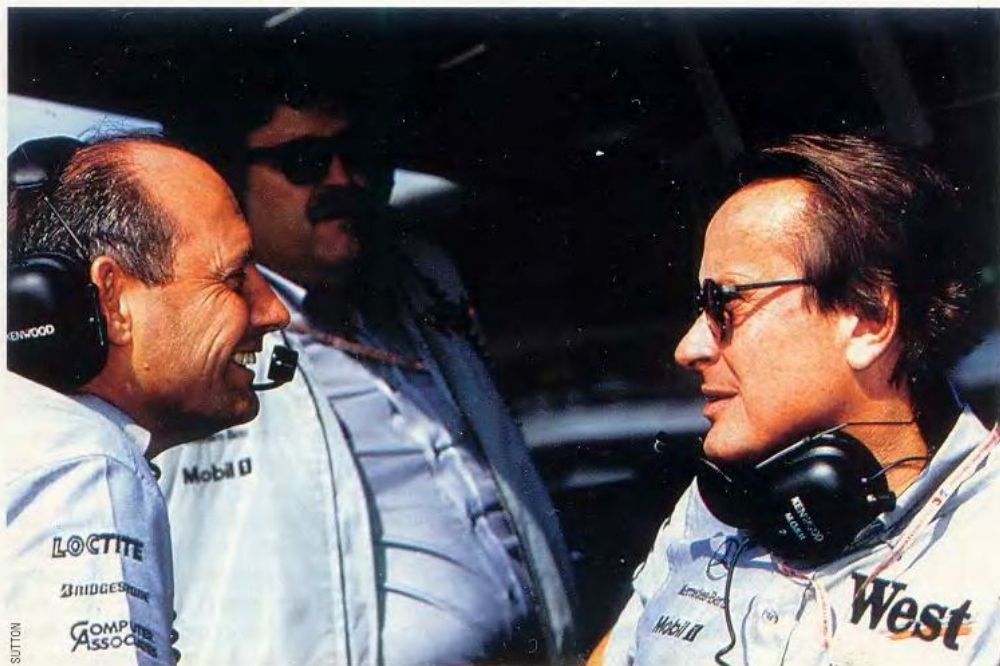
Некогда блестящее детище Брюса Мак-Ларена к 1980 г. влачило довольно непрезентабельное существование – с 1977 г. у команды не было ни одной победы в гонках Гран При. Обычно такой творческий застой означает близкую смерть.

Фирма Marlboro, спонсировавшая команду, пришла к выводу о необходимости прилива свежей крови. За “донором” далеко ходить было не надо: Project Four и Рон Деннис были под рукой. В начале 1980 г. тогдашние владельцы McLaren Тедди Мейер и Тайлер Александер, соратники самого Брюса, согласились продать часть акций фирме Project Four. 1 ноября 1980 г. родился будущий супергигант Формулы-1 – тот самый McLaren International, финансово-техническая группа, чьи интересы сегодня распространяются далеко за пределы Формулы-1 (в конце 1995 г. Деннис дал понять, что Ф-1 для его компании – это от силы 25% от общего объема бизнеса).

На деньги Marlboro был приглашен Джон Барнард, чей революционный фиброкарбонный монокок MP4 стал основой будущего фантастического успеха McLaren. Вскоре к Деннису присоединил свои арабские капиталы и глава фирмы TAG Мансур Ойех, с которым Рона и по сей день связывают не только деловые, но и очень близкие дружеские отношения. Деталь: деньги молодого арабского шейха Деннис в начале 80-х “умыкнул” у своего давнего друга-соперника Фрэнка Уильямса, которого он “раздел” еще раз – в конце 1987 г., ухитрившись заключить выгодный контракт с мотористами Honda, но оба эти факта биографии нисколько не отразились на отношениях Рона и Фрэнка! Напротив, эти двое и по сей день остаются яростными единомышлен-

Рон Деннис и Фрэнк Уильямс – единственная сила, способная хоть немного обуздать аппетит Берни Экклстоуна

С главой фирмы TAG, арабским шейхом Мансуром Ойехом, Рона Денниса связывают не только деловые, но и теплые дружеские отношения





Рон Деннис очень внимателен к мелочам

Ошибаются те, кто полагает, что с гонщиками Рон Деннис поддерживает чисто деловые, сухие и незмоциональные отношения

никами в борьбе против абсурдистов из FIA и, похоже, той единственной силой, которая способна хотя бы немного обуздать аппетиты Берни Экклстоуна...

Короче, начало было положено. Выкупив активы Мейера и Александра, Деннис стал практически полноправным хозяином McLaren – совладелец команды Ойех никогда не вмешивается в его действия, полностью доверяя благополучие предприятия финансовому чутью и таланту руководителя своего друга.

И началось практически непрерывное восхождение. Владельцем одной из самых блистательных команд за всю историю Формулы-1 Деннис стал в неполных 34 года!

Теперь-то Рон во всем блеске мог осуществить свою давнишнюю мечту. Деннис никогда не хотел быть великим гонщиком. Но всегда – со времен своей юности в Соорет – мечтал работать с великими пилотами. Правда, при этом, общаться со звездами Больших Призов Деннис хотел лишь в одной-единственной роли – роли их босса.

Он воплотил свою мечту в жизнь: в его командах почти всегда ездили топ-пилоты. Но вот парадокс: Деннис никогда не скрывал и не скрывает, что не является таким уж большим поклонником гонщиков! На его взгляд, им уделяют слишком много внимания, незаслуженно оставляя в тени усилия команды.

“Они все – страшные эгоисты. И совсем не великодушны. Они аккумулируют в себе талант и труд ог-

ромного количества людей, но еще ни один из них не вспомнил, например, такой мелочи, как день рождения жены своего старшего механика. Разве такой уж труд – послать открытку или букет цветов? Но еще ни один из них ничего подобного не сделал.”

Сам Рон о таких “мелочах” не забывает: все, кто работает в Уокинге, в один голос отмечают, что несмотря на внешнюю сухость мистера Денниса очень мягкий, уважительный и внимательный человек. И предельно честный. Поэтому-то из McLaren так редко уходят люди.

Люди, привыкшие судить о мире Больших Призов поверхностно, не слишком старающиеся вникнуть в глубинную суть происходящего, частенько с эдакой пренебрежительностью всезнаек уверяют, что с гонщиками у Денниса сухие, незмоциональные, короче, – чисто деловые отношения “ты – мне, я – тебе”. И что его пилоты вынуждены жить в “холодном доме, который построил Рон”. И это – чистой воды неправда. Своих пилотов Рон любит. Нежно и трепетно, хотя и не выставляя своих чувств напоказ. Правда, не всех. Только тех, кто помогал осуществлять вторую его мечту – выигрывать ВСЕ гонки, в которых участвует McLaren.

“Мотивация – странный, расплывчатый, но жизненно необходимый ингредиент успеха. Почему-то принято думать, что у тех, кому чего-то недостает, мотивация выше. Это не так. Когда выигрываешь все

и везде, мотивация становится главной движущей силой. Уверен: в глазах большинства людей богатство как следствие успеха – главный жизненный мотив. Но если мне предложить на выбор – стать на миллион долларов богаче или выиграть в Спа, я не задумаюсь и на миллисекунду. Конечно, победа в Спа! Выигрывать гонки – в этом моя жизнь. Я никогда не делал секрета из того факта, что ненавижу проигрывать”.

Будучи по сей день голодным до побед, Рон всегда искал и ценил в своих пилотах тот же неутолимый голод. Вот таким он и прощал все. В своем выборе он ошибся лишь раз, когда в 1995 г. в его команде внезапно оказался “сытый” Найджел Мэнселл, хотевший выигрывать, не прилагая к этому особых усилий. Трех гонок хватило Деннису, чтобы понять – “Большой Найдж” чужой для него человек.

РОН И НИКИ

Первое, что сделал Деннис, когда почувствовал власть, это чуть ли не силой вытащил с “пенсии” закончившего гоняться Ники Лауду. Тот факт, что великий чемпион был младше него на каких-то два года, несколько не смущал Рона.

“Ни секунды не сомневался, что справлюсь. Я – существо весьма целеустремленное, и никогда не считал, что чуть-чуть за тридцать – юношеский возраст. Я очень много читал и был жестко нацелен на то, чтобы как можно быстрее усовершенствовать свой менеджерский стиль и



ALLSPORT / MARK THOMPSON

свои познания. Моиими настольными изданиями стали The Economist и The Harvard Business Week.”

Надо отдать должное Деннису – он и по сей день очень быстро учится и никогда не повторяет ошибок. Недаром авторитетное британское издание The Management Week несколько раз подряд в середине и конце 80-х присваивало Деннису титул лучшего менеджера Британии.

Своего рода академией менеджмента стало для Рона сотрудничество с Лаудой. Австриец преподавал своему боссу один урок, который тот усвоил навечно. Именно Лауда, принеший команде McLaren не одну победу сделал Рона упертым негодником: начиная деловые переговоры даже со своими любимыми гонщиками, Деннис – он сам признавался в этом – становился похожим на дикое животное, защищающее логово.

В своей автобиографической книге *To Hell and Back* (“В ад и обратно”) Лауда так отозвался о Деннисе: “С моей точки зрения, у Рона есть один колоссальный недостаток. Его самолюбие никак не может смириться с тем, что карьеру он начинал как скромный механик. Вот почему в роли босса он невыносимо высокомерен! После победного дубля в чемпионате мира 1984 г. он возомнил, что теперь ему все дозволено, и с упоением предавался психологическим играм. Кое-что в его исполнении выглядело как своего рода месть за те баснословные контракты, которые я выторговал себе в 1983 и 1984 гг.”.

Именно Лауда сделал Рона стойко несговорчивым, когда речь заходит о деньгах

Рон Деннис навсегда запомнил урок, который преподавал ему Лауда

На всякий случай напомним: чемпионом в 1984 г. Лауда стал, на полочка опередив Алена Проста, который выиграл семь гонок против пяти у австрийца. Вкальывая на команду, как галерный раб, француз получал в несколько раз меньше своего партнера...

Воспоминания самого Рона Денниса о переговорах с Лаудой выглядят несколько иначе.

“Ники с женой и я с Лизой (обаятельная американка, нынешняя миссис Деннис и мать троих детей тогда была просто подружкой) устроили себе маленький праздник на яхте недалеко от Ибицы. Не помню, по какой причине, но внезапно мы начали делиться друг с другом очень личными воспоминаниями о своей жизни, о потерях, разочарованиях, радостях... Глаза на мокром месте были у нас обоих, и в этом не было ничего особенного – мы ведь были друзьями. Внезапно я заметил, что он ненавязчиво, но настойчиво поворачивает наш диалог совсем в другую сторону! Я очнулся, как гонщик, увидевший красные флаги. Я увидел, куда он клонит, и опередил его, закончив его монолог словами: “...вот почему я хочу, чтобы ты заплатил мне эти деньги”.

Он сознательно спровоцировал меня на интимные воспоминания, чтобы, воспользовавшись минутной слабостью, выторговать себе побольше! Я был потрясен. Моя реакция была довольно жесткой. С тех пор я привык распознавать тех, кто способен пытаться мной манипули-

ровать, и опережаю их на шаг. Но в этом нет никакого удовольствия.”

РОН, АЛЕН И АЙРТОН

В тот день на яхте Лауда совершил ошибку, которая привела в итоге к тому, что его карьера завершилась окончательно: в 1985 г. австриец ничего не мог противопоставить Просту, который начал пользоваться полным доверием и полной поддержкой McLaren и его босса. Но это отнюдь не означает, что у Проста были какие-то другие, более существенные преимущества, чем обычная человеческая симпатия. В McLaren, созданном Деннисом по своему образу и подобию, есть один незыблемый закон: никакого неравенства между гонщиками.

“Я всегда гордился тем, как руковожу своими гонщиками. Даже когда ситуация против нас, мы отчаянно стараемся обеспечивать парням равные условия – McLaren всегда был командой двух пилотов. Был, есть и будет. Гонщик, который намерен быть премьером и диктовать условия своему партнеру, никогда не ступит ногой в наши боксы. Никогда. Кем бы он ни был.”

Этого правила Деннис старался свято придерживаться всегда. Но особенно оно ему пригодились тогда, когда за его команду выступали две ярчайшие звезды, две сильнейшие личности Формулы-1 80-х годов – Алэн Прост и Айртон Сenna. Таланты обоих корифеев Больших Призов в полной мере раскрылись в McLaren. И лишь благодаря тому,

ДИННИС ОДИН НА ОДИН С Ф-1

что Деннис однажды не побоялся

свести их вместе. Тройственный союз очень разных и в то же время очень похожих (главным образом, диким коктейлем из прагматизма и романтизма, жестокости и ранимости) людей: Рона, Алена и Айртон — дал миру Формулу-1 возможность насладиться страстями такого накала, которые вряд ли кому-нибудь когда-нибудь удастся повторить.

"Они давали очень много поводов не любить себя. Кое-кто видел в их первобытном желании быть только первым, только лучшим лишь предельный эгоизм и гиперфигурную самонадеянность. Они эгоистичны, высокомерны, самонадеянны. Но только те, кто знает их близко, знаком с оборотной стороной их личности, те немногие знают, сколько тепла и нежности в этих людях."

"Дьявольский дуэт" Прост-Сенны был самой большой гордостью Денниса и самой большой его профессиональной ошибкой. Говорят, два медведя в одной берлоге не живут. Как когда-то не ужалились между собой Деннис и Барнарда, так не ужалились и Прост с Сенной. И отнюдь не врожденный взаимный антагонизм тому виной. Чтобы удержать вместе двух столь амбициозных и жадных до побед парней, нужно

было быть богом или дьяволом. Или просто талантливым психологом. Ни тем, ни другим, ни третьим Деннис не был. Когда под его началом оказались два дарования такого масштаба, Деннису едва перевалило за 40. И он, пытаясь уравновесить заперделые амбиции своих пилотов, совершил одну ошибку за другой. Возможно, будь ему лет 60 и имел он побольше житейской мудрости, легендарный дуэт просуществовал бы дольше, чем два года.

"Это мое самое большое разочарование, однако не провал. Труднее всего смириться с тем, что мы не смогли достичь полной и устойчивой гармонии. Временами это бывало фантастически здорово, временами просто ужасно. Можно ли было заставить этих двоих сосуществовать мирно? Не знаю. Я сделал все, что мог. Больше не сумел бы добиться ничего."

В принципе было ясно с самого начала, что дуэт суперчемпионов был обречен на недолгую жизнь. Недолгую, но яркую, как взрыв сверхновой: два сезона, 25 побед в Гран При, 14 дублей на подиуме, 26 раз первая линия стартового поля была целевым "маклареновской" — таким урожаем не может похвастать ни одна пара пилотов и ни один из менеджеров других команд.

"В этом нет ни грамма удачи. Только труд. Страшный труд. До потери сознания. У меня ведь нет специального образования. Меня никто не учил менеджменту. Хотя считаю себя хорошим наблюдателем и аналитиком, умею смотреть и видеть. И я был бы гораздо лучшим менеджером, если бы в сутках было 48 часов."

Когда в 1994 г. Формула-1 разом лишилась и Сенны, и Проста, Деннис, который свято верил, что судьба обязательно даст ему вторую попытку, и он, исправив старые ошибки, восстановит дуэт-легенду, почти потерял интерес к происходящему. Некогда блистательного шефа и его команду, которая суть его отражение, начали потихоньку отпадать. Но поторопился. Деннис нашел в себе силы начать все сначала.

"Ошибки, потери, поражения — вот что придает мне дополнительную мощную мотивацию. Сейчас меня питает мысль о том, что я должен быть лишь главой в книге под названием McLaren, а отнюдь не всей книгой. Конечно, я мечтаю о том, что моя глава закончится на высокой ноте, но не хочу, чтобы после того, как я уйду на пенсию или умру, ввиду мотыльковой доски появились два слова: The End."

Ольга ЛИНДЕ
"СЭ" — специально для "Ф-1"



Мика Хаккинен

“Я не могу вам сказать, что именно я пел. Вас это слишком шокирует”

Мика, от всей души поздравляем Вас с победой в чемпионате! Какое чувство себя в ранге чемпиона мира?

Даже не знаю, какими словами передать вам свои чувства! Долгие годы я напряженно работал над улучшением своих результатов и результатов команды. И вот, наконец, цель достигнута. Это заняло много времени. Но, оглядываясь на пройденный путь, я вижу, что мы все должны быть довольны проделанной работой. Без этих часов напряженного труда, без усилий рабочих на заводе, конструкторов и менеджеров, без наших партнеров мы не достигли бы этой победы. Но напряженный труд позволил нам сделать то, к чему мы стремились: мы выиграли чемпионат!

Как Вы отпраздновали победу?

О, это было невероятно! Я запомнил лишь брызги шампанского, лившегося отовсюду, и множество кричащих, обнимающихся, смеющихся людей. Потом мы ужинали с Реном Деннисом, и только тогда я начал понимать, чего мы на самом деле достигли.

На Вашем пути к победе была одна остановка. В этом месяце исполняется ровно три года после Вашей страшной аварии на Гран При Австралии...

Да, это был сложный момент. После той аварии я некоторое время вообще не думал о Формуле. Но уже на первых тестах на юге Франции после выздоровления я понял, что все еще люблю гонки. Это спорт, который мне нужен.

Вернемся к гонке в Японии. После отмены второго рестарта Ваш автомобиль струнулся с места. Вы не опасались, что Вас отправят в конец стартового поля вслед за Михаэлем Шумахером?

Вообще нет! Я знаю, что двигаться можно только после того, как погаснут красивые огни. Да, они не погасли, а вместо этого стали мигать желтые огни. Но я был настолько заигнорирован, что все-таки среагировал на них. Однако двинулся я уже после того, как стартовая процедура была отменена. А значит – все в порядке.

Когда во время второго рестарта Михаэль заглох и покинул свое место во главе стартового поля, Вы почувствовали облегчение?

О, да!

Каковы Ваши общие впечатления от последнего Гран При?

Если я вам скажу, что это была самая трудная гонка сезона, вы мне все равно не поверите. Мне приходилось в этом году бывать и в более сложных ситуациях. Однако утром накануне старта я был прямо-таки встревожен тем напряжением, которое вдруг

почувствовал. Тем не менее, это почти не отразилось на моем состоянии, которое я мог бы охарактеризовать как нормальное. Потом я успокоился и легко овладел ситуацией. Моему спонсорству во время гонки значительно способствовала команда, постоянно снабжавшая меня точными сведениями о том, что происходит, например, между Давидом и Эдди. Но когда вы лидируете в гонке подобным образом, всегда возникает одна проблема (она настигла меня кругов за десять до финиша) – вы начинаете думать о вещах, не связанных непосредственно с управлением автомобилем. Я едва не привнес несистематичность в кохите. Но самым трудным было знать, что Михаэль выбыл из гонки, и сохранять необходимую концентрацию. Рон Деннис пару раз связывался со мной по радио, чтобы напомнить о необходимости сохранять спокойствие. Это сработало.

Что Вы почувствовали, когда увидели Ferrari Шумахера на обочине?

Сначала я даже не понял, что мелькнувший где-то сбоку красный автомобиль возле отбойников – машина Михаэля. Об этом мне сообщил Рон Деннис по радио. Если честно, то я начал петь. Я просто не мог остановиться, так мне было хорошо. Я знал, что я теперь чемпион, и этого было довольно.

Каково песно Вы пели?

Я не могу вам сказать, что именно я пел. Вас это слишком шокирует.

Ваш личный менеджер Кенне Росберг, первая финский чемпион мира в Формуле-1, поделился с Вами опытом борьбы за титул?

Кенне был в Японии, комментируя гонку для финского телевидения, и мы говорили с ним перед стартом. На некоторых Гран При этого года он уж очень нервничал, а здесь был совершенно спокоен. Это было хорошим знаком!

Мика, есть что-либо в Формуле-1, что Вам не нравится?

По-моему, больше всего устает от рекламных акций, бесконечных интервью, перелетов, в общем, от каких-то рутинных дел. Иногда также надоедают обязательные послегоночные мероприятия и встречи. Что же касается умственной работы, например, разработки стратегии на предстоящий этап, то это только стимулирует.

Где собираетесь отдыхать после напряженного сезона?

Для меня самый лучший отдых – на родине в Финляндии, вместе с женой Эрсей и моими родными.



Рон Деннис

“Я, вообще-то, веселый человек, хотя в это, быть может, и трудно поверить.”

Мистер Деннис, поздравляем Вас с великолепным окончанием чемпионата!
Спасибо!

Команда McLaren известна своей закрытостью. Что это – продуманная политика или в большей степени свойство Вашей личности?

Я не думаю, что “закрытость” в данном случае верное определение. Скорее, мы не так открыты, как этого хотели бы другие. Мы просто менее открыты, чем другие команды. И, в первую очередь, это происходит от нашего желания побеждать. Многие из тех, кто не готов побеждать, весьма открыты для публики. Этим они пытаются компенсировать недостаток победного потенциала. Некоторые обещают, что не получают письменных ответов, или им кто-то отказал в интервью. Все это происходит из-за нехватки времени и сил. Информация должна исходить от пресс-службы, а никак не от членов команды, у которых другая задача – обеспечить победу.

И все-таки, как насчет Вас лично, мистер Деннис? Вы – открытый человек?

В разном окружении я веду себя по-разному. Я, вообще-то, хорошо известен своим необыкновенным чувством юмора, которое, быть может, не очень заметно в этом серьезном интервью. Я очень люблю вечеринки. Но когда я отправляюсь на Гран При, то думаю только о победе. Я пытаюсь общаться с прессой, но это не моя работа. Моя работа – делать все, чтобы команда как можно лучше выступала на Гран При. Но в кругу друзей я совершенно преобразился. Я, вообще-то, веселый человек, хотя в это, быть может, и трудно поверить.

Мистер Деннис, Вы всегда отказались подчеркнуть независимость суждений, часто критикуете FIA, отказались в свое время подписать Договор Согласия. Это тоже часть Вашей личности?

Поскольку в этом виде спорта я все-таки представляю собой конкурентоспособную величину, я имею право не соглашаться как с другими командами, так и с FIA. Другое дело, что здесь мои интересы выходят далеко за рамки интересов McLaren. Когда я пытаюсь внедрить какую-то идею, я верю в то, что эта идея пойдет на пользу всему нашему виду спорта. Понятно, что более мелкие команды в основном сконцентрированы на том, чтобы выжить в мире Формулы-1, то есть в основном на зарабатывании денег и постоянном общении с адвокатами. Поэтому им просто не до высокой политики, которой занимается в основном большая команда. Первая версия Договора Согласия содержала целый ряд пунктов, которые противоречили интересам McLaren. В частности, мы разошлись с FIA в некоторых вопросах, касающихся прав интеллектуальной собственности. Ну, и по ряду других вопросов тоже. Все это для меня было совершенно неприемлемо. Причем я тут был не один, меня поддержали Williams и Tyrrell. Наши три команды впоследствии выработали новый документ, который лег в основу Договора 1998 г. Мы сделали большую работу, с результатами которой в конце концов согласились и Берни Экклстоун, и Макс Мосли.

Как Вы строите свои взаимоотношения с пилотами? Есть ли среди них место дружбе или они чисто профессиональные?

Ну, конечно, мы дружим. Мы проводим вместе очень много времени и должны испытывать друг к другу глубокое уважение. Уважение и дружба – понятия взаимосвязанные. С другой стороны, оба моих гонщика намного моложе меня, и это, конечно, оказывает свое влияние. Периодически мы собираемся вместе поиграть в гольф или пообедать. Я чувствую, что они уважают меня с профессиональной точки зрения. Я это очень ценю, и это, конечно, укрепляет нашу дружбу.

А как насчет дружбы между пилотами?

Практика показывает, что особой любви пилоты Формулы-1 друг к другу не питают. Но, случается, хорошо проводят время в обществе друг друга. Что касается дружбы между партнерами по команде, то такой вариант гораздо более вероятен.

Многие считают, что, в отличие от времен Сенны и Проста, нынешние Ваши гонщики полностью подчиняются командам из боксов. Так ли это?

Мои гонщики, конечно же, обладают определенной свободой и вполне могут гоняться за себя. И так было в McLaren всегда. Естественно, бывают обстоятельства, когда мы просто обязаны вести себя стратегически для достижения необходимого результата. Однако наши пилоты всегда уверены в том, что мы снабдим их одинаковым оборудованием и равными возможностями для победы. Мы очень много делаем для обоих пилотов, зачастую даже перегибая в сторону Дэвида, потому что некоторые считают его интереснее увлеченными в McLaren. Конечно, мы можем зарплатить свою тактику в той или иной тонке. Возможно, кто-то думает, что раньше все было по-другому, однако на самом деле эти принципы существовали и в прошлом. Они будут существовать и в будущем.

Напряженный сезон позади.

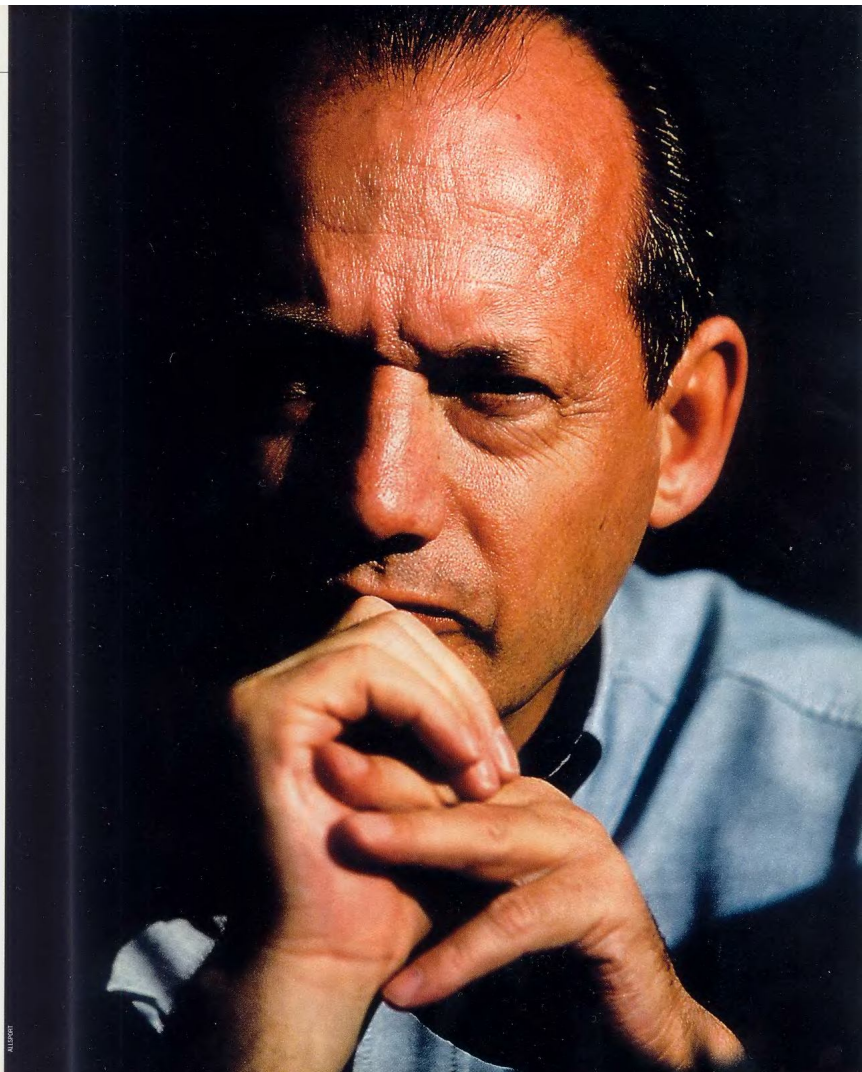
Где Вы собираетесь провести отпуск?

У меня есть дом на юге Франции, помимо дома в Англии. Каждый год я провожу там с семьей от одного до полутора месяцев. Мой отпуск, как правило, приходится на Рождество и редко продолжается больше двух недель. Каждый раз я придумываю что-нибудь новое. К примеру, еду на Гавайи или отправляюсь покататься на лыжах. Я очень люблю подводное плавание, так что периодически еду на Красное море понырять с аквалангом.

Не планируете ли Вы посетить Россию

в рамках программы West In Space?

Я хотел бы приехать. Мне посчастливилось побывать в американских космических центрах. Они произвели на меня сильное впечатление. И теперь было бы очень интересно побывать в России. Я никогда не бывал в вашей стране, хотя несколько лет назад проездом находился в Москве на пути в Японию. Было бы здорово приехать с более длительным визитом, поскольку я знаю, что это очень интересная страна.





Валерий Шанцев

“Я смело могу отнести себя к почитателям автогонок и Формулы-1”

Вице-мэр Москвы ответил на вопросы корреспондента журнала “Формула-1”

Уважаемый Валерий Павлович, каково Ваше отношение к автоспорту и, в частности, к чемпионату мира по автогонкам в классе Формула-1?

Наверное, большинство мужчин преклоняются перед автоспортом и перед гонщиками, равно, как и перед футболом. Каждый из нас видит себя немножко автогонщиком и немножко форвардом. А Формула-1, по-моему, это высшее проявление лучших мужских и профессиональных качеств. Не говоря уже о том, что это одно из самых захватывающих зрелищ на планете, сравнимое разве что с Олимпийскими играми. Я смело могу отнести себя к почитателям автогонок и Формулы-1.

В мае нынешнего года г-н Тарпищев в качестве Вашего официального представителя посетил один из этапов чемпионата в Формуле-1, где встретился с руководителем FOA (Администрация Формулы-1) Берни Экклстоуном. В некоторых СМИ прошла информация о заключении предварительного соглашения о проведении в Москве этапа чемпионата мира 2001 г. Не могли бы Вы прокомментировать эту информацию для читателей “Формулы-1”?

Информация в принципе достоверная. Хотя известно, что Администрация Формулы-1 – организация достаточно консервативная, в том смысле, что расширение географии проведения этапов Формулы-1 не приветствуется и не планировалось. Но Шамиль Тарпищев, будучи членом МОК, заручился поддержкой президента МОК Хуана Антонио Самаранча, который одновременно является почетным президентом Формулы-1. В результате Москва получила реальную возможность на проведение этапа гонок в 2001 г. и соответственно в последующие годы. Но пока мы находимся на начальном этапе подготовки к проведению этого грандиозного спортивного мероприятия, и мне не хотелось бы преждевременно расписывать все связанные с этим перспективы. Скажу лишь, что свою положительную роль в отношении к нам хозяев Формулы-1 сыграло то обстоятельство, что Москва имеет громадный опыт проведения крупнейших международных соревнований.

Г-н Экклстоун планировал совершить визит в Москву, однако он так и не состоялся. Какова дальнейшая судьба переговоров и приезда г-на Экклстоуна в Россию?

Функции г-на Экклстоуна по этому вопросу в определенной мере взял на себя Х. А. Самаранч. Во время его визита в Москву на Всемирные юношеские игры с ним обсуждались и вопросы, связанные с Формулой-1 в Москве. Для того, чтобы вести дальнейшие переговоры, нам нужно наработать материал. Сейчас мы ведем массивную проработку идеи проведения Формулы-1 в Москве, анализируем все наши финансовые, организационные и технические возможности, чтобы быть во всеоружии при заключении официального договора. Нужно, чтобы визит в Москву г-на Экклстоуна был продуктивным. Думаю, что когда мы объявим о нашей полной готовности к переговорам, приезд руководителя FOA в Москву не заставит себя ждать.

В Москве начато строительство гоночной трассы на Ходынском поле. Предусматривает ли этот проект постепенное приведение трассы в соответствие с международными стандартами FIA, или же планируется сооружение другого автодрома в пределах Москвы или ближнего Подмосковья для проведения международных соревнований, в том числе гонок Формулы-1?

Ходынский поле кажется огромным только с обывательской точки зрения. Во всяком случае, трасса Формулы-1 не может впи-

саться в его территорию. К тому же сооружение всего комплекса Формулы на территории Москвы было бы неосмотрительно по соображениям экологии и комфорта жителей столицы. Иное дело – ближнее Подмосковье, где на территориях, находящихся в ведении Москвы, вполне можно найти место, которое устраивало бы всех. Поиск такой территории именно сейчас и ведется. Могу сказать, что в качестве будущей арены Формулы-1 мы рассматриваем площадки, находящиеся в районе между Шереметьево и Шереметьево-2. Но опять-таки хочу подчеркнуть, что все эти вопросы находятся в стадии обсуждения. Возможны и другие варианты.

Нынешний автоспортивный сезон в России характеризуется постоянным противостоянием двух федераций: РАФ (Российской Автомобильной Федерации) и АФМ (Автомобильной Федерации Москвы). Какой из этих двух организаций будет поручено проведение Большого Приза?

Во-первых, насколько я информирован, конфликт, о котором вы говорите, уже исчерпан себя. А во-вторых, проведение этапа Формулы-1, который, надеюсь, состоится в Москве, – это громадный объем работы. Она будет поручена не кому-то одному, а представительному оргкомитету, в который войдут десятки авторитетных организаций. И в любом случае мы будем пресекать какие бы то ни было внутренние разборки между юридическими и физическими лицами, причастными к автоспорту в Москве и в России в целом. Опыт проведения в Москве Всемирных юношеских игр под патронажем МОК продемонстрировал блестящие организаторские возможности наших специалистов. Не было никаких нареканий и накладок.

Миллионы российских болельщиков мечтают увидеть нашего соотечественника за рулем машины Формулы-1. Правительство Москвы оказывает огромную помощь развитию детского и юношеского спорта. Как Вы считаете, сможет ли Россия в будущем дать конкурентоспособных гонщиков?

В будущем – да. Но сейчас нужно реально смотреть на вещи. Чтобы подготовить пилота Формулы-1, нужно очень много. Требуются традиции, база, нужно время, средства. Пока у нас есть неплохие гонщики, соревнующиеся в формуле-3. Недавно в Сочи состоялся чемпионат России в этом классе автогонок. Финансовую и организационную поддержку соревнованию оказал “Лукойл”. Этот концерн, кстати, рассматривается и как один из основных строителей этапа Гран При Формулы-1 в Москве в 2001 г. Я не сомневаюсь, что у нас есть немало талантливых ребят, которые смогут в будущем оказать достойную конкуренцию пилотам даже такого ранга, как, к примеру, Михаэль Шумахер. Приведу пример из другого сложного технического вида спорта. В прошлом году в Москве впервые состоялась гонка Формулы-1 на воде, на скутерах, мощность которых достигает 500 л.с., а скорость у них – за 200 км/ч. Среди пилотов был и наш соотечественник Виктор Кунич, который проявил себя на трассе вполне достойно. Справились с такими скоростями на воде – справимся и на асфальте. Если в Москве будут регулярно проводиться этапы автогонок Формулы-1, это, несомненно, будет способствовать дальнейшей популяризации автоспорта в России. Наша страна дала миру сотни олимпийских чемпионов, чемпионов мира и Европы. Так неужели мы не способны вырастить у себя звезд Формулы-1?!

АВСТРАЛИЯ



БРАЗИЛИЯ



АРГЕНТИНА



1998

ЧЕМПИОНАТ В ЦИФРАХ

ЛИЧНЫЙ ЗАЧЕТ:

Итоговая таблица чемпионата мира:

Поз. Гонщик	Команда (шины)	Австралия	Бразилия	Аргентина	Сан-Марино	Испания	Монако
1	Мика Хаккинен McLaren/Mercedes (B)	1(3)/ПБв	1(1)/ПБпсв	2 (1)/3	С(1)/2п	1(2)/ПБпсв	1(1)/ПБпв
2	Михаэль Шумахер Ferrari (G)	С(-)/3п	3(2)/4	1(2)/2с	2(2)/35	3(3)/3	10(2)/4
3	Дэвид Култхард McLaren/Mercedes (B)	2(2)/2с	2(1)/2	6(1)/Пп	1(2)/Псв	2(2)/2	С(-)/2
4	Эдди Ирвайн Ferrari (G)	4(1)/8	8(2)/6	3(2)/4	3(2)/4	С(1)/6	3(1)/7
5	Жак Вильнев Williams/Mecachrome (G)	5(1)/4	7(2)/10	С(1)/7	4(2)/6	6(2)/10	5(1)/13
6	Дэмон Хилл Jordan/Mugen-Honda (G)	8(2)/10	Д/11	8(2)/9	10С(4)/7	С(2)/8	8(1)/15
7	Хайнц-Харальд Френтцен Williams/Mecachrome (G)	3(1)/6	5(2)/3	9(2)/6	5(2)/8	8(3)/13	С(-)/5
7	Александр Вурц Benetton/Mecachrome (B)	7(2)/11	4(1)/5	4(1)/8Б	С(1)/5	4(2)/5	С(1)/6
9	Джанкарло Физикелла Benetton/Mecachrome (B)	С(3)/7	6(1)/7	7(1)/10	С(-)/10	С(1)/4	2(1)/3с
10	Ральф Шумахер Jordan/Mugen-Honda (G)	С(-)/9	С(-)/8	С(1)/5	7(2)/9	11(2)/11	С(2)/16
11	Жан Алези Sauber/Petronas (G)	С(1)/12	9(1)/15	5(2)/11в	6(2)/12	10(2)/14	12С(2)/11
12	Рубенс Баррикелло Stewart/Ford (B)	С(1)/14	С(2)/13	10(2)/14	С(-)/17	5(2)/9	С(1)/14
13	Мика Сало Arrows (B)	С(2)/16	С(-)/20	С(1)/17	9(3)/14	С(-)/17	4(1)/8
13	Педро Паоло Диниц Arrows (B)	С(-)/20	С(-)/22	С(-)/18	С(1)/18	С(-)/15	6(1)/12
15	Джонни Херберт Sauber/Petronas (G)	6(1)/5	11С(2)/14	С(1)/12	С(1)/11	7(2)/7	7(1)/9
15	Ян Магнуссен Stewart/Ford (B)	С(-)/18	10(2)/16	С(1)/22	С(2)/20	12(2)/18	С(1)/17
15	Ярно Трулли Prost/Peugeot (B)	С(1)/15	С(1)/12	11(1)/16	С(2)/16	9(2)/16	С(2)/10
	Оливье Панис Prost/Peugeot (B)	9(1)/21	С(1)/9	15С(1)/15	11С(2)/13	16(2)/12	С(2)/18
	Тораносуке Такаги Tyrrell/Ford (G)	С(-)/13	С(-)/17	12(1)/13	С(2)/15	13(2)/21	11(2)/20
	Рикардо Россет Tyrrell/Ford (G)	С(2)/19	С(2)/21	14(1)/21	С(2)/22	НК	НК
	Шинджи Накано Minardi/Ford (B)	С(2)/22	С(-)/18	13(1)/19	С(1)/21	14(2)/20	9(1)/19
	Эстебан Туэро Minardi/Ford (B)	С(2)/17	С(1)/19	С(1)/20	8(2)/19	15(3)/19	С(-)/21
	Йос Ферстаппен Stewart/Ford (B)	-	-	-	-	-	-

6(1)/7 – стартовал 7-м, финишировал 6-м, в ходе гонки 1 раз заезжал в боксы.

П – пол-позиции; Б – быстрый круг в гонке; п – победитель пятничных свободных заездов; с- победитель субботних свободных заездов; в- победитель воскресного WARM-UP; НК – не стартовал; НК – не прошел квалификацию; Д – дисквалифицирован; 10С – сошел, но классифицирован 10-м.

Результаты тренировочных заездов и WARM-UP.

Гонщик	Австралия	Бразилия	Аргентина	Сан-Марино	Испания	Монако	Канада
Мика Хаккинен	2/4/1	1/1/1	3/4/2	1/2/4	1/1/1	1/7/1	1/1/2
Михаэль Шумахер	1/3/3	3/7/4	2/1/3	3/3/3	5/7/5	5/НК/2	2/3/5
Дэвид Култхард	5/1/2	2/2/2	1/2/8	2/1/1	2/2/2	3/2/3	4/2/3
Эдди Ирвайн	17/8/7	5/10/3	5/6/5	7/8/6	4/5/6	6/5/5	7/9/22
Жак Вильнев	3/2/9	10/11/6	4/8/6	4/10/9	8/14/16	9/10/15	16/8/7
Дэмон Хилл	13/10/5	12/9/15	9/5/15	9/4/8	14/8/20	17/16/19	9/13/11
Хайнц-Харальд Френтцен	10/6/11	7/3/7	8/3/14	10/7/12	6/10/8	4/4/11	6/6/1
Александр Вурц	4/12/16	6/6/8	17/11/11	13/12/7	12/4/7	8/6/4	12/15/16
Джанкарло Физикелла	20/5/8	13/4/19	11/10/4	6/6/5	11/3/3	2/1/7	5/5/4
Ральф Шумахер	6/11/4	11/5/17	6/9/17	5/5/17	13/11/12	20/14/12	14/4/13
Жан Алези	8/9/13	9/13/12	10/7/1	11/11/11	9/13/19	12/11/10	3/7/14
Рубенс Баррикелло	12/13/17	8/15/5	15/13/9	18/15/19	7/6/11	16/9/8	8/16/9
Мика Сало	11/19/10	16/18/14	18/19/7	12/13/2	20/16/14	14/3/6	17/11/12
Педро Паоло Диниц	18/22/18	17/20/22	19/17/21	16/17/20	19/20/15	11/17/14	18/17/15
Джонни Херберт	7/7/6	22/14/13	12/15/НК	15/14/14	3/9/10	7/18/17	11/10/6
Ян Магнуссен	10/14/14	14/16/9	22/16/16	21/18/22	22/21/17	15/12/16	22/22/21
Ярно Трулли	9/16/15	15/12/10	14/12/12	17/22/13	15/19/9	10/8/18	13/12/8
Оливье Панис	14/21/19	4/8/11	13/14/10	8/9/10	10/12/4	13/21/20	10/14/10
Тораносуке Такаги	19/15/20	18/17/16	7/21/13	14/16/16	17/15/18	19/15/9	15/18/17
Рикардо Россет	15/17/22	21/22/20	16/18/20	22/21/21	21/22/НК	18/20/НК	21/20/19
Шинджи Накано	НК/18/21	20/21/18	20/22/18	20/19/15	16/17/21	22/19/13	19/19/18
Эстебан Туэро	21/20/12	19/19/21	21/20/19	19/20/18	18/18/13	21/13/21	20/21/20
Йос Ферстаппен	-	-	-	-	-	-	-

2/4/1 – 2-й в пятницу, 4-й в субботу, 1-й на WARM-UP



САН-МАРИНО



ИСПАНИЯ



МОНАКО



Канада	Франция	Великобритания	Австрия	Германия	Венгрия	Бельгия	Италия	Люксембург	Япония	Очки
C(1)/2пс	3(2)/Ппс	2(2)/Пс	1(1)/3в	1(1)/Пл	6(2)/Псв	C(-)/Пс	4(1)/3Б	1(2)/3Бпсв	1(2)/2	100
1(3)/3Б	1(2)/2	1(2)/2Б	3(2)/4	5(1)/9	1(3)/3Б	C(2)/4Бпв	1(1)/П	2(2)/П	C(1)/ПБпсв	86
C(1)/П	6(4)/3Бв	C(1)/4пв	2(2)/14Бпс	2(1)/2Бсв	2(2)/2п	7(2)/2	C(-)/4в	3(2)/5	3(2)/3	56
3(3)/8	2(2)/4	3(2)/5	4(2)/8	8(1)/6	C(1)/5	C(2)/5	2(1)/5п	4(2)/2	2(3)/4	47
10(1)/6	4(2)/5	7(3)/3	6(1)/11	3(1)/3	3(2)/6	C(-)/6	C(1)/2	8(2)/9	6(2)/6	21
C(3)/10	C(2)/7	C(-)/7	7(2)/15	4(1)/5	4(2)/4	1(2)/3	6(2)/14	9(2)/10	4(2)/8	20
C(-)/7в	15(3)/8	C(-)/6	C(-)/7	9(1)/10	5(2)/7	4(2)/9	7(1)/12с	5(2)/7	5(2)/5	17
4(1)/11	5(3)/10	4(2)/11	9(2)/17	11(1)/7	16C(2)/9	C(-)/11	C(-)/7	7(2)/8	9(2)/9	17
2(1)/4	9(3)/9	5(2)/10	C(1)/П	7(1)/8	8(2)/8	C(1)/7	8(1)/11	6(2)/4	8(2)/10	16
C(-)/5	16(3)/6	6(3)/21	5(2)/9	6(2)/4	9(2)/10	2(2)/8	3(1)/6	C(3)/6	C(-)/7	14
C(-)/9	7(2)/11	C(3)/8	C(-)/2	10(1)/11	7(2)/11	3(2)/10	5(1)/8	10(2)/11	7(2)/12	9
5(2)/13	10(2)/14	C(1)/16	C(1)/5	C(2)/13	C(3)/14	C(-)/14	10(2)/13	11(1)/12	C(3)/16	4
C(-)/17	13(1)/19	C(1)/13	C(1)/6	14(1)/17	C(-)/13	C(-)/18	C(1)/16	14(2)/16	C(1)/15	3
9(2)/19	14(1)/17	C(2)/12	C(1)/13	C(-)/18	11(2)/12	5(1)/16	C(-)/20	C(-)/17	C(-)/18	3
C(-)/12	8(2)/13	C(-)/9	8(1)/18	C(1)/12	10(2)/15	C(-)/12	C(-)/15	C(1)/13	10(2)/11	1
6(1)/20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
C(-)/14	C(3)/12	C(1)/14	10(1)/16	12(1)/14	C(1)/16	6(1)/13	13(1)/10	C(-)/14	12(2)/14	1
C(-)/15	11(2)/16	C(1)/22	C(-)/10	15(3)/16	12(2)/20	C(-)/15	C(3)/9	12(2)/15	11(2)/13	-
C(-)/16	C(3)/20	9(2)/17	C(-)/20	13(1)/15	14(2)/18	C(-)/19	9(2)/19	16(2)/19	C(2)/17	-
8(3)/22	C(1)/18	C(1)/20	12(2)/22	HC	HK	C(-)/20	12(1)/18	C(1)/22	HK	-
7(1)/18	17(2)/21	8(1)/19	11(1)/21	C(1)/20	15(3)/19	8(2)/21	C(-)/21	15(1)/20	C(2)/20	-
C(1)/21	C(1)/22	C(-)/18	C(3)/19	16(1)/21	C(-)/21	C(1)/22	11(1)/22	C(2)/21	C(1)/21	-
-	12(2)/15	C(1)/15	C(2)/12	C(1)/19	13(2)/17	C(-)/17	C(3)/17	13(2)/18	C(2)/19	-

Франция	Великобритания	Австрия	Германия	Венгрия	Бельгия	Италия	Люксембург	Япония
1/1/2	2/1/2	3/2/1	1/2/3	2/1/1	2/1/3	5/5/2	1/1/1	5/3/3
5/2/3	7/3/5	7/5/3	5/10/5	3/3/4	1/6/1	2/10/3	4/2/4	1/1/1
3/4/1	1/2/1	1/1/2	2/1/1	1/2/2	3/2/7	3/4/1	5/4/2	6/2/2
2/3/4	5/7/4	8/3/4	6/9/6	5/9/8	7/5/2	1/7/5	6/10/5	4/9/5
17/7/5	4/6/11	13/10/21	7/3/4	4/5/6	6/4/12	4/6/8	3/5/8	8/5/7
9/10/12	10/5/19	9/7/12	3/4/7	6/6/7	4/3/6	8/16/6	12/11/11	7/7/8
4/6/6	3/8/8	17/4/14	8/5/12	9/7/3	5/8/11	6/1/9	8/6/10	3/4/6
8/9/8	8/11/6	6/13/9	12/11/10	15/10/13	11/11/8	10/8/11	7/7/6	11/12/14
7/8/7	6/10/3	2/8/8	13/7/8	7/4/9	12/10/4	9/3/14	2/8/3	10/8/9
6/5/11	9/4/18	14/9/10	10/6/2	8/8/5	9/9/5	11/2/7	9/3/7	2/6/4
12/20/9	12/9/12	10/6/5	4/8/9	13/11/11	8/7/10	22/12/13	14/12/9	16/11/11
16/15/14	14/18/14	5/16/7	15/15/11	10/13/14	13/15/9	14/9/15	11/16/14	17/14/19
15/14/17	18/16/7	18/15/15	14/14/16	14/14/15	17/16/17	20/17/17	22/14/19	15/16/10
18/16/20	19/15/10	10/18/16	18/17/18	19/15/20	19/18/13	21/18/19	15/15/17	19/17/20
10/13/13	11/12/16	4/12/13	9/19/13	11/12/10	10/12/15	12/14/12	17/13/13	18/15/13
-	-	-	-	-	-	-	-	-
11/11/15	15/17/20	11/11/11	11/12/17	22/19/12	14/17/16	7/19/10	13/9/15	13/19/17
13/19/10	17/14/9	12/17/19	16/HC/15	16/17/16	15/14/22	13/13/16	10/21/16	14/10/12
19/12/18	13/13/21	15/14/6	17/13/20	18/20/17	18/13/14	16/11/4	18/19/21	12/13/16
14/17/22	20/22/22	22/20/22	22/21/HC	21/22/HC	22/21/18	15/22/22	21/22/22	21/22/HC
21/21/19	21/21/13	19/22/20	21/18/19	17/18/19	21/20/19	19/21/21	19/20/18	20/20/15
22/22/21	22/20/15	21/21/18	20/20/21	20/21/21	20/22/21	18/20/20	20/18/20	22/21/21
20/18/16	16/19/17	16/19/17	19/16/14	12/16/18	16/19/20	17/15/18	16/17/12	9/18/18

КАНАДА



ФРАНЦИЯ



АНГЛИЯ



Результаты виртуального чемпионата мира с учетом тренировочных заездов:

Гонщик	Св. заезды. Пятница		Св. заезды. Суббота		Квалификация		WARM-UP		Гонка		Итог. зачет
	Л/Х/С	О/М	Л/Х/С	О/М	Л/Х/С	О/М	Л/Х/С	О/М	Л/Х/С	О/М	
Мика Хаккинен	1/5/2,0	116/1	1/7/2,3	110/1	1/3/1,7	124/1	1/4/1,9	115/1	1/6/2,0	100/1	565/1
Михаэль Шумахер	1/7/3,5	71/3	1/10/4,4	55/3	1/9/3,0	80/3	1/5/3,4	67/3	1/10/2,6	86/2	359/3
Дэвид Култхард	1/6/2,8	88/2	1/4/2,1	103/2	1/14/3,1	88/2	1/8/2,5	102/2	1/7/3,1	56/3	437/2
Эдди Ирвайн	1/17/5,9	33/4	3/10/7,1	15/8	2/8/5,4	29/4	2/22/6,1	32/4	2/8/3,8	47/4	156/4
Жак Вильнев	3/17/7,5	24/5	2/14/7,1	21/7	2/13/6,7	24/5	4/21/9,4	8/9	3/10/5,7	21/5	98/6
Дэмон Хилл	3/17/9,4	8/9	3/16/8,4	15/8	3/15/8,9	9/9	5/20/11,3	4/12	1/10/6,2	20/6	56/9
Хайнц-Харальд Френтцен	3/17/7,1	19/7	1/10/5,5	33/4	3/13/7,4	11/7	1/14/8,9	16/6	3/15/6,7	17/7	96/7
Александр Вурц	4/17/10,0	5/12	4/15/9,9	5/10	5/17/8,8	7/10	4/16/9,6	5/11	4/11/6,2	17/7	39/10
Джанкарло Физикелла	2/20/8,5	22/6	1/10/6,3	29/5	1/11/7,0	23/6	3/19/7,2	23/5	2/9/6,2	16/9	113/5
Ральф Шумахер	2/20/9,6	11/8	2/14/6,9	24/6	4/21/8,8	10/8	2/18/10,1	16/6	2/16/7,2	14/10	75/8
Жан Алези	3/22/10,8	7/10	6/20/10,4	1/12	2/15/10,5	6/11	1/19/10,6	12/8	3/12/7,6	9/11	35/11
Рубенс Баррикелло	5/18/12,6	2/14	6/18/13,6	1/12	5/17/13,2	2/12	5/19/12,2	2/15	5/11/8,5	4/12	11/14
Мика Сало	11/22/16,3	-	3/19/14,7	4/11	6/20/15,1	1/14	2/19/12,4	7/10	4/14/10,8	3/13	15/12
Педро Паоло Диниц	11/21/17,9	-	15/22/17,4	-	12/22/16,7	-	10/22/17,4	-	5/14/9,0	3/13	3/17
Джонни Херберт	3/22/11,9	7/10	7/19/13,1	-	5/18/11,2	2/12	6/17/12,3	2/15	6/11/8,4	1/15	12/13
Ян Магнуссен	14/22/18,9	-	12/22/15,6	-	16/22/18,7	-	9/22/16,4	-	6/12/9,3	1/15	1/18
Ярно Трулли	9/22/13,1	-	8/22/14,7	-	10/16/13,9	-	8/20/13,6	-	6/13/10,4	1/15	1/18
Оливье Панис	4/17/12,3	3/13	8/21/14,3	-	9/22/14,9	-	4/22/13,7	3/14	9/16/12,4	-	6/15
Тораносукэ Такаги	7/19/15,9	-	11/21/15,3	-	13/21/17,4	-	4/21/15,4	4/12	9/16/12,1	-	4/16
Рикардо Россет	14/22/19,5	-	17/22/20,6	-	18/22/20,9	-	18/22/20,9	-	8/14/11,5	-	-
Шинджи Накано	16/22/19,7	-	17/22/19,8	-	18/22/19,9	-	13/21/17,9	-	7/17/11,7	-	-
Эстебан Туэро	18/22/20,3	-	13/22/19,1	-	17/22/20,2	-	12/21/18,9	-	8/16/12,5	-	-
Йос Ферстаппен	9/20/15,7	-	15/19/17,4	-	12/19/16,6	-	12/20/16,7	-	12/13/12,7	-	-

Л/Х/С – лучший/средний/худший результаты; О/М – очки/место

Карьера:

Гонщик	Нац.	Возраст	Сезоны в Ф1	Чемпионские титулы	Гонки	Победы	2-е места
Жан Алези	ФР	34	10	-	151	1	16
Рубенс Баррикелло	БР	26	6	-	97	-	2
Жак Вильнев	КАН	27	3	1	49	11	5
Александр Вурц	А	24	2	-	19	-	-
Педро Паоло Диниц	БР	28	4	-	66	-	-
Эдди Ирвайн	ВБ	33	6	-	81	-	4
Дэвид Култхард	ВБ	27	5	-	74	4	14
Ян Магнуссен	ДАН	25	3	-	25	-	-
Шинджи Накано	ЯП	27	2	-	33	-	-
Оливье Панис	ФР	32	5	-	75	1	3
Рикардо Россет	БР	30	3	-	27	-	-
Мика Сало	ФИН	32	5	-	68	-	-
Тораносукэ Такаги	ЯП	24	1	-	16	-	-
Ярно Трулли	ИТ	24	2	-	30	-	-
Эстебан Туэро	АРГ	20	1	-	16	-	-
Йос Ферстаппен	ГОЛ	26	5	-	57	-	-
Джанкарло Физикелла	ИТ	25	3	-	41	-	3
Хайнц-Харальд Френтцен	ГЕР	31	5	-	81	1	2
Мика Хаккинен	ФИН	30	8	1	112	9	5
Джонни Херберт	ВБ	34	10	-	129	2	1
Дэмон Хилл	ВБ	38	7	1	100	22	15
Михаэль Шумахер	ГЕР	29	8	2	118	33	19
Ральф Шумахер	ГЕР	23	2	-	33	-	1

Внутрикомандные противоборства в квалификации:

Команда	Пилоты	Пилоты	Счет
McLaren/Mercedes	Дэвид Култхард	Мика Хаккинен	3:13
Ferrari	Михаэль Шумахер	Эдди Ирвайн	15:1
Williams/Mecachrome	Жак Вильнев	Хайнц-Харальд Френтцен	10:6
Jordan/Mugen-Honda	Дэмон Хилл	Ральф Шумахер	6:10
Benetton/Mecachrome	Джанкарло Физикелла	Александр Вурц	10:6
Sauber/Petronas	Жан Алези	Джонни Херберт	10:6
Stewart/Ford	Рубенс Баррикелло	Ян Магнуссен	7:0
	Рубенс Баррикелло	Йос Ферстаппен	8:1
Arrows	Педро Паоло Диниц	Мика Сало	5:11
Prost/Peugeot	Оливье Панис	Ярно Трулли	7:9
Tyrrell/Ford	Рикардо Россет	Тораносукэ Такаги	2:13
Minardi/Ford	Шинджи Накано	Эстебан Туэро	11:5



АВСТРИЯ



ГЕРМАНИЯ



ВЕНГРИЯ

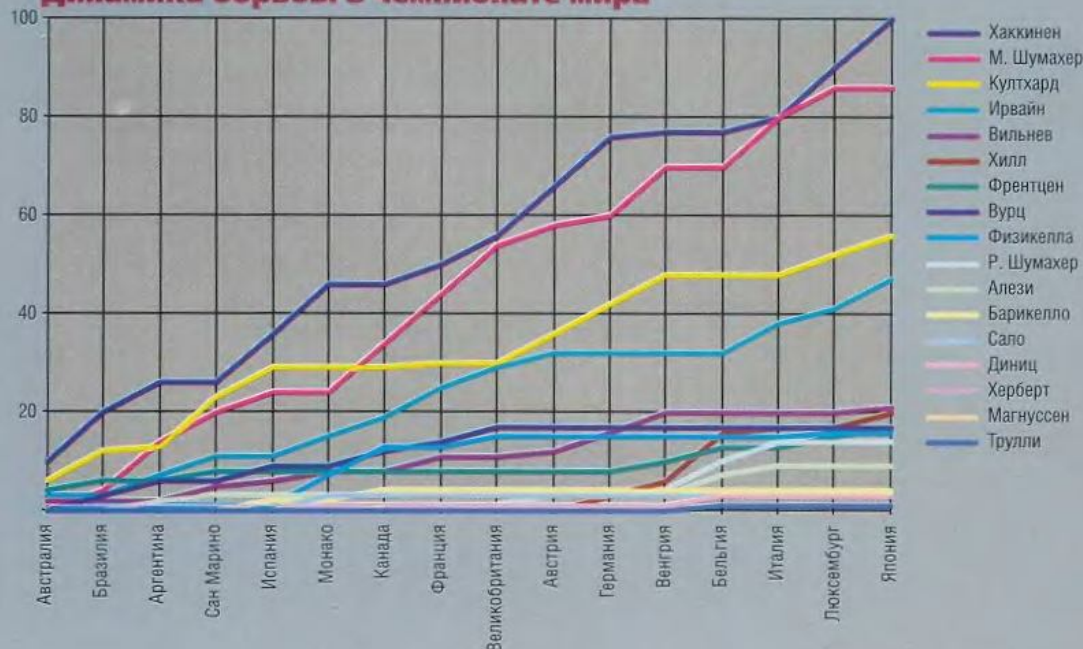


Общие показатели активности:

Гонщик	Лидирование в гонках (круги)	Всего пройденных кругов в гонках	Всего	Сходы Вылеты с трассы	Аварии	Технические неполадки	Победы	Поул-позишн	Быстрейшие круги в гонках
Мика Хаккинен	578	857	3	-	1	2	8	9	6
Михазль Шумахер	268	922	3	-	1	2	6	3	6
Дэвид Култхард	118	838	4	1	-	3	1	3	3
Эдди Ирвайн	1	894	3	1	1	1	-	1	-
Жак Вильнев	-	940	3	2	1	-	-	-	-
Дэмон Хилл	26	809	5	1	-	4	1	-	-
Хайнц-Харальд Френтцен	-	789	5	1	2	2	-	-	-
Александр Вурц	-	849	5	1	1	3	-	-	1
Джанкарло Физикелла	24	846	5	1	3	1	-	-	-
Ральф Шумахер	-	673	7	2	1	4	-	-	-
Жан Алези	-	860	5	-	2	3	-	-	-
Рубенс Баррикелло	-	611	10	1	2	7	-	-	-
Мика Сало	-	507	11	1	2	8	-	-	-
Педро Паоло Диниц	-	480	11	3	1	7	-	-	-
Джонни Херберт	-	721	9	3	2	4	-	-	-
Ян Магнуссен	-	256	4	-	1	3	-	-	-
Ярно Трулли	-	647	9	1	1	7	-	-	-
Оливье Панис	-	747	10	1	1	8	-	-	-
Тораносуке Такаги	-	659	8	2	3	3	-	-	-
Рикардо Россет	-	462	7	1	1	5	-	-	-
Шинджи Накано	-	775	8	1	-	7	-	-	-
Эстебан Гурро	-	614	12	4	1	7	-	-	-
Йос Ферстаппен	-	391	6	-	-	6	-	-	-

3-е места	4-е места	5-е места	6-е места	Поул-позишн	Быстрейшие круги	Очки
15	11	14	7	2	4	234
1	8	6	4	1	-	56
5	3	4	3	13	9	180
1	5	1	-	-	1	21
-	-	2	3	-	-	7
11	6	5	3	-	-	47
6	4	4	5	8	8	173
-	-	-	1	-	-	1
-	-	-	2	-	-	2
1	3	4	5	-	-	54
-	-	-	-	-	-	-
-	1	5	2	-	-	15
-	-	-	-	-	-	-
-	1	-	1	-	-	4
-	-	-	-	-	-	-
2	-	1	1	-	-	11
1	3	1	3	1	1	36
6	6	8	8	1	6	88
13	8	8	6	10	7	218
3	10	5	5	-	-	82
5	6	1	3	20	19	353
13	6	4	4	20	34	526
2	-	5	3	-	-	27

Динамика борьбы в чемпионате мира



БЕЛЬГИЯ



ИТАЛИЯ



ЛЮКСЕМБУРГ



Чемпионат "Формулы-1" (оценка мастерства)

Поз.	Команда	Австралия	Бразилия	Аргентина	Сан-Марино	Испания	Монако	Канада
1	Михаэль Шумахер	7	6	9	8	8	2	9
2	Мика Хаккинен	8	10	6	7	10	10	6
3	Эдди Ирвайн	7	3	8	8	4	9	7
4	Дэвид Култхард	6	8	4	9	7	7	7
5	Жак Вильнев	6	2	4	8	6	10	6
6	Жан Алези	4	5	8	7	3	8	5
7	Джанкарло Физикелла	6	5	6	6	6	10	9
8	Дэмон Хилл	3	1	3	6	5	5	7
8	Хайнц-Харальд Френтцен	7	6	5	8	4	5	6
10	Александр Вурц	4	8	7	8	6	6	6
11	Ральф Шумахер	2	2	6	4	4	5	2
12	Рубенс Баррикелло	5	4	6	4	8	6	8
13	Шиндзи Накао	4	6	5	3	3	6	8
14	Тораносука Такаги	8	5	6	4	5	7	5
15	Джонни Херберт	9	6	4	6	7	7	5
16	Ярно Трулли	4	4	6	4	5	7	3
17	Педро Паоло Диниц	2	1	4	4	4	7	5
18	Мика Сало	6	2	5	6	3	8	4
19	Оливье Панис	2	5	4	5	5	4	8
20	Эстебан Туэро	3	5	4	6	4	4	4
21	Рикардо Россет	5	4	3	2	1	1	7
22	Йос Ферстаппен	-	-	-	-	-	-	-
23	Ян Магнуссен	3	3	1	3	5	5	7

КОМАНДНЫЙ ЗАЧЕТ:

Зачет Кубка конструкторов:

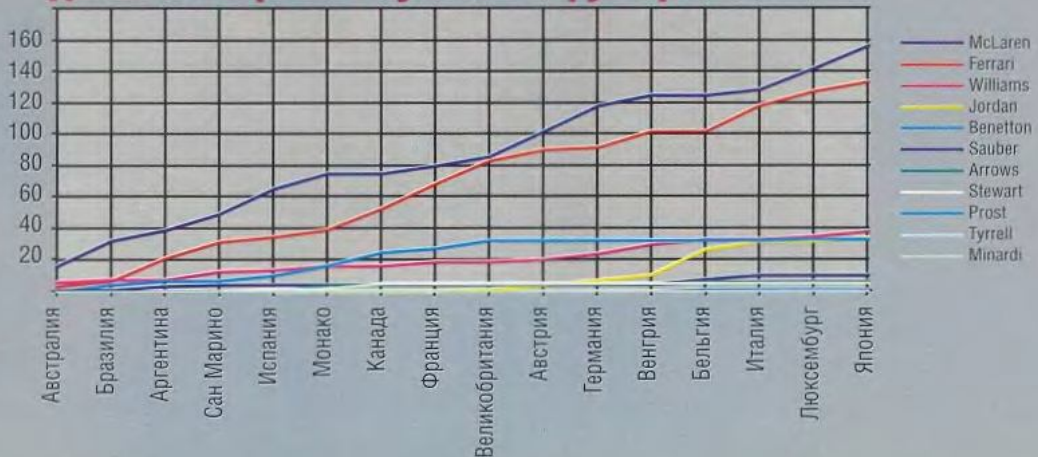
Поз.	Команда	Австралия	Бразилия	Аргентина	Сан-Марино	Испания	Монако	Канада
1	McLaren/Mercedes (B)	16	16	7	10	16	10	-
2	Ferrari (G)	3	4	14	10	4	4	14
3	Williams/Mecachrome (G)	6	2	-	5	1	2	-
4	Jordan/Mugen-Honda (G)	-	-	-	-	-	-	-
5	Benetton/Mecachrome (B)	-	4	3	-	3	6	9
6	Sauber/Petronas (G)	1	-	2	1	-	-	-
7	Arrows (B)	-	-	-	-	-	4	-
8	Stewart/Ford (B)	-	-	-	-	2	-	3
9	Prost/Peugeot (B)	-	-	-	-	-	-	-
	Tyrrell/Ford (G)	-	-	-	-	-	-	-
	Minardi/Ford (B)	-	-	-	-	-	-	-

В таблице представлены суммы очков набранных гонщиками команды на каждом Гран При.

Результаты виртуального Кубка конструкторов с учетом тренировочных заездов:

Команда	Св. заезды. Пятница		Св. заезды. Суббота		Квалификация		WARM-UP		Гонка		Итог. зачет	
	Л/Х	О/М	Л/Х	О/М	Л/Х	О/М	Л/Х	О/М	Л/Х	О/М	О/М	О/М
McLaren/Mercedes (B)	1/6	204/1	1/7	213/1	1/14	212/1	1/8	217/1	1/7	156/1	1002/1	
Ferrari (G)	1/17	104/2	1/10	70/2	1/9	109/2	1/22	99/2	1/10	133/2	515/2	
Williams/Mecachrome (G)	3/17	43/3	1/14	54/3	2/13	35/3	1/21	24/4	3/15	38/3	194/3	
Jordan/Mugen-Honda (G)	2/20	19/5	2/16	39/4	3/21	19/5	2/20	20/5	1/16	34/4	131/5	
Benetton/Mecachrome (B)	2/20	27/4	1/15	34/5	1/17	30/4	3/19	28/3	2/11	33/5	152/4	
Sauber/Petronas (G)	3/22	14/6	6/20	1/7	2/18	8/6	1/19	14/6	3/12	10/6	47/6	
Arrows (B)	11/22	-	3/22	4/6	6/22	1/8	2/22	7/7	4/14	6/7	18/7	
Stewart/Ford (B)	5/22	2/8	6/22	1/7	5/22	2/7	5/22	2/10	5/13	5/8	12/8	
Prost/Peugeot (B)	4/22	3/7	8/22	-	9/22	-	4/22	3/9	6/16	1/9	7/9	
Tyrrell/Ford (G)	7/22	-	11/22	-	13/22	-	4/22	4/8	8/16	-	4/10	
Minardi/Ford (B)	16/22	-	13/22	-	17/22	-	12/21	-	7/17	-	-	

Динамика борьбы в Кубке конструкторов



ЯПОНИЯ



Франция	Великобритания	Австрия	Германия	Венгрия	Бельгия	Италия	Люксембург	Япония	Всего очков
10	9	8	5	10	6	10	9	9	125
7	6	9	8	7	4	6	10	9	123
9	9	7	8	7	5	8	8	8	115
8	5	10	9	8	2	8	6	5	109
7	6	5	10	9	7	7	7	7	107
7	8	8	6	6	9	7	6	8	105
3	6	6	6	5	5	6	8	6	99
6	5	5	7	8	10	7	5	9	92
3	3	6	3	9	6	6	7	8	92
6	6	4	5	5	2	5	6	6	90
6	9	7	8	4	9	8	6	6	87
4	3	9	6	3	4	5	5	4	84
3	7	6	3	4	8	4	5	7	82
5	6	4	7	4	3	6	3	3	81
4	5	4	5	4	2	3	4	5	80
6	2	6	4	5	7	5	5	5	78
5	7	3	3	6	8	3	6	4	72
3	4	5	4	5	4	4	3	5	71
5	4	4	2	2	3	4	4	5	66
2	3	5	4	3	3	5	4	2	61
4	6	6	1	1	3	5	3	1	53
5	5	5	4	3	4	4	3	2	35
-	-	-	-	-	-	-	-	-	27

Франция	Великобритания	Австрия	Германия	Венгрия	Бельгия	Италия	Люксембург	Япония	Всего очков
5	6	16	16	7	-	3	14	14	156
16	14	7	2	10	-	16	9	6	133
3	-	1	4	6	3	-	2	3	38
-	1	2	4	3	16	5	-	3	34
2	5	-	-	-	-	-	1	-	33
-	-	-	-	-	4	2	-	-	10
-	-	-	-	-	2	-	-	-	6
-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
-	-	-	-	-	1	-	-	-	1
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Общие показатели активности:

Команда	Лидирование в гонках (круги)	Всего пройденных кругов в гонках	Сходы				Победы	Полупозиции	Быстрейшие круги в гонках
			Всего	Вылеты с трассы	Аварии	Технические неполадки			
McLaren/Mercedes (B)	696	1695	7	1	1	5	9	12	9
Ferrari (G)	269	1816	6	1	2	3	6	3	6
Williams/Mecachrome (G)	-	1729	8	3	3	2	-	-	-
Jordan/Mugen-Honda (G)	26	1482	12	3	1	8	1	-	-
Benetton/Mecachrome (B)	24	1695	10	2	4	4	-	1	1
Sauber/Petronas (G)	-	1581	14	3	4	7	-	-	-
Arrows (B)	-	987	22	4	3	15	-	-	-
Stewart/Ford (B)	-	1258	20	1	3	16	-	-	-
Prost/Peugeot (B)	-	1394	19	2	2	15	-	-	-
Tyrrell/Ford (G)	-	1121	15	3	4	8	-	-	-
Minardi/Ford (B)	-	1389	20	5	1	14	-	-	-

Неофициальный "Зачет моторостроителей":

Поз.	Фирма	Кол-во команд	Очки
1	Mercedes	1	156
2	Ferrari (Petronas)	2	143
3	Mecachrome	2	71
4	Mugen-Honda	1	34
5	Arrows	1	6
6	Ford	3	5
7	Peugeot	1	1

Неофициальный "Зачет наций":

Поз.	Страна	Кол-во	Очки
1	Великобритания	4	124
2	Германия	3	117
3	Финляндия	2	103
4	Канада	1	21
5	Италия	2	17
5	Австрия	1	17
7	Франция	2	9
8	Бразилия	3	7
9	Дания	1	1
10	Япония	2	-
	Аргентина	1	-
	Голландия	1	-

Неофициальный "Зачет шинных компаний":

Поз.	Фирма	Кол-во команд	Очки
1	GoodYear	5	215
2	Bridgestone	6	201

ГОНКА СЕЗОНА Гран При Бельгии



АВАРИЯ СЕЗОНА Первый круг Гран При Бельгии



ЛУЧШИЙ ВТОРОЙ ПИЛОТ Дэвид Култхард



ПРОГРЕСС СЕЗОНА Jordan



РАЗОЧАРОВАНИЕ СЕЗОНА Prost





Широкий кокпит позволяет пилоту чувствовать себя более комфортно ▶

Подголовник крепится на кокпит только после того как пилот и пассажир займут свои места ▼

Панка с четырьмя отверстиями позволяет быстро менять положение сиденья водителя в зависимости от комплекции пассажира

Я мечтаю когда-нибудь сесть за руль двухместного гоночного болида, заставить обоим и просто наслаждаться скоростью вместе с любимой женщиной...
Айртон Сenna

формула для двоих

Признаться, впервые увидев double seater еще весной и вспомнив слова Сenna, я воспринял новое творение McLaren Cars как очередную дорожку, но бесполезную игрушку для толстосумов. В принципе, такое мнение тоже имеет право на существование. Но, познакомившись с MP4-98 поближе, невольно ловишь себя на мысли, что перед тобой вовсе не игрушка, а реальный гоночный болид, в некотором роде произведение автомобильного искусства. Причем произведение уникальное, поскольку никогда ранее ничего подобного мы с вами не видели.

Начался же пока короткая жизнь двухместной Формулы еще несколько лет назад, причем довольно долго идея находилась в зачаточном состоянии. Президент TAG Group и соиздатель McLaren Мансур Овех никак не мог убедить Рона Денниса взяться за реализацию этого проекта. Однако вскоре Деннис все-таки сдался.

"Когда Рон предложил нам заняться созданием двухместного болида, это оказалось очень кстати. Как раз в это время мы закончили двухлетнюю программу работы над спортивным автомобилем F1 GTR", — вспоминает технический директор компании McLaren Cars Гордон Марри.

Здесь, пожалуй, стоит ненадолго обратиться к истории. После того как Гордон отошел от дела как конструктор боьваз Формулы-1, он возглавил одно из отделений McLaren International — McLaren Cars. В результате около пяти лет назад на заводе McLaren по последнему слову техники был создан великолепный спортивный автомобиль McLaren F1, вскоре заблеставший на трассах Гран Туризмо. Специалисты не скрывали тогда восторженных впитов в адрес нового творения Марри.

Однако у любого гоночного автомобиля есть один существенный недостаток — он имеет обыкновение устаревать. Не обошла участь сия и McLaren F1. Устарев и начав проигрывать, F1 утратил большую часть своего шарма. Летела о безопасности дорожного McLaren была равна, и говорить, а главное писать о нем стали гораздо меньше. Чтобы опять привлечь к себе внимание, McLaren Cars нужен был новый глобальный проект.

Этим "проектом века" в исполнении MC и стал новорожденный double seater. Конечно, по сравнению с McLaren F1 у MP4-

98T есть свои отличия, свои преимущества и недостатки. Мы вряд ли когда-нибудь увидим его в реальной толке, да он и не предназначен для этого, зато и конкурентов в своем классе у нового McLaren пока нет. Если только Ferrari, увлекшись соперничеством с "серебряными стрелами" в чемпионате мира, не решится построить свой двухместник, что, впрочем, маловероятно.

Являясь основной составляющей программы "Арсенали", новая машина призвана прежде всего дать людям возможность на собственной шкуре прочувствовать, что же такое Формула-1. Не случайно с виду MP4-98T, как брат-близнец, напоминает MP4/13 Формулы-1. Впрочем, хоть конструкторам и удалось сохранить большую часть технических характеристик "оригинала", MP4-98T — абсолютно новый автомобиль. От боевой машины остались, пожалуй, только рычаги передней подвески, да носовая обтекатель, во всем остальном double seater — скорее творение Марри и главного конструктора MC Барри Летти, нежели Эдвина Ньюи.

Естественно, основные изменения коснулись монокока. Небывало большой кокпит создавал Летту и Марри дополнительные проблемы, поскольку обеспечить необходимую жесткость увеличенного монокока было достаточно сложно. Однако новая двухместная Формула должна была быть абсолютно безопасной, и Барри задел за компьютер. Начались долгие и утомительные расчеты. В итоге из традиционной для Ф-1 композитной сотово-волокнистой структуры дизайнерам McLaren Cars удалось создать предельно жесткий монокок, способный выдерживать огромные боковые нагрузки. Кроме того, оба места, как водительское, так и пассажирское, естественно оборудовали 6-точечными ремнями безопасности. И, наконец, установили специальный подголовник, разделяющий пилота и пассажира.

Последнее новшество, правда, не очень удобно. Во-первых, оно превращает пассажира весь фронтальный обзор, и тому приходится поворачивать голову, чтобы увидеть хотя бы кусок трассы, что на скоростях Формулы-1 делать не так уж легко. А во-вторых, создает дополнительные сложности при экстренной эвакуации из машины. Поскольку подголовник вместе с боковинами надевается на кокпит уже по-



Кормановт Циблиев стартує правими рульовими, побивавшим "в шкуру" пассажира MP4-98T

верх голов сидящих в нем гонщика и пассажира, то и вылезти из машины, не сняв предварительно эту конструкцию, не представляется возможным.

В то же время подголовник играет значительную роль в системе безопасности, поскольку предохраняет пассажира, да и пилота, от повреждения шейных позвонков во время резких разгонов и торможений.

Однако помимо безопасности перед конструкторами встала еще одна проблема: как быстро подогнать кокпит под пассажира с разной физической конституцией? Конечно, эту проблему удалось бы решить, укомплектовав болид несколькими десятками разнообразных сидений, большей и меньшей толщины. Но это не очень удобно. Поэтому конструкторы поступили проще. Летт установили в кокпите планку, служащую опорой для сиденья водителя, не с одним, а с четырьмя отверстиями. Что позволяет теперь достаточно быстро регулировать размер пассажирского кокпита, просто переставляя крепежные винты.

Впрочем, это лишь небольшая "дань комфорту", поскольку, по правде говоря, сидеть на пассажирском месте вовсе не так удобно, как даже в обычном гоночном болиде. Раздвижные коды стенок кокпита и согнутые в коленях ноги с испрыжками мгновенно затекают.

Было бы наивно полагать, что широкий и длинный монокок не оказал никакого влияния на аэродинамику двухместного McLaren. В этом компоненте MP4-98T, наоборот, больше всего отличается от MP4/13. Более узкие боковые воздухозаборники и полное отсутствие "камина" над головами гонщиков, естественно, должны были затруднить дыхание двигателя и накаливать "обстановку" в моторном отсеке. Но, во-первых, дизайнеры существенно переработали систему охлаждения, а во-вторых, не следует забывать, что двигатель



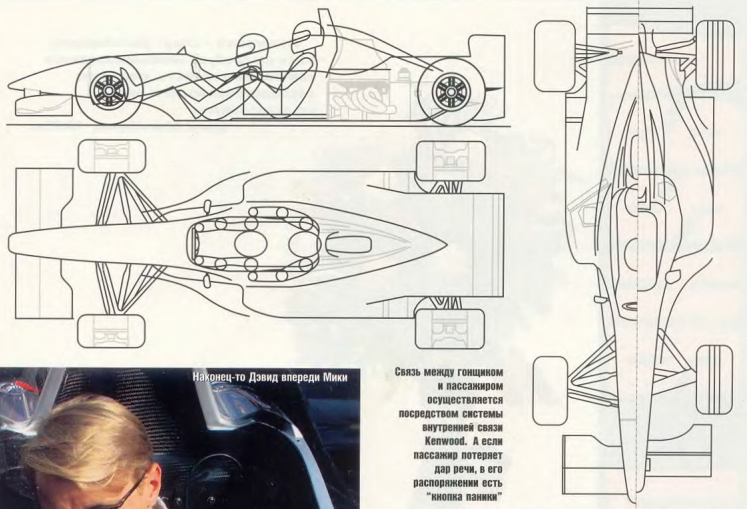
MP4-98T работает в менее напряженном ритме, чем мотор его "старшего брата".

И, коль уж речь зашла о двигателе, нельзя не отметить явный успех создателей double seater: им удалось сохранить в машине боковой 10-цилиндровый "движок" Mercedes. Правда, для этого пришлось пожертвовать топливным баком, уменьшив его объем со 120 до 40 литров. Впрочем, для MP4-98T и 40 литров – более чем достаточно. Для гонок машина не предназначена, а не подготовленный пассажир вряд ли сможет выдержать, даже в "прогулочном" темпе, больше десяти кругов. Кроме того, минимальный запас топлива на борту не только снижает массу машины, но и уменьшает риск пожара в случае непредвиденных обстоятельств.

Обстоятельств этих исключать, конечно, никогда нельзя, хотя при ближайшем рассмотрении "чудо-машины" невольно вернешь словам создателей о ее полной безопасности. Тем более, что традиционные пилоты double seater: Марвин Брандл и Даррен Тернер – вряд ли будут атаковать бордюрные камни с таким же упорством, как и штатные пилоты команды McLaren во время гонок Гран При.

Что ж, может, для Мики Хаккинена и Дэвида Култхарда, которые, по словам Рона Денниса, опробовали double seater лишь по окончании чемпионата мира, это и станет лишь легким разочарением. Но, наблюдая за реакцией "рядовых" пассажиров нового McLaren, видя искорки счастья и безумия в глазах людей, только что испытавших упоение скоростью, лишний раз убеждаешься в том, что double seater McLaren – не просто игрушка для богатых. Быть может, это первый реальный проект, который позволит простым смертным увидеть, что же такое гонки Формулы-1 глазами пилота. Никакая видекамера или компьютерная игра не подарит того ощущения скорости, которое испытывают пассажиры McLaren MP4-98T.

Владимир Махлаевцев
Фото автора и McLaren



Связь между гонщиком и пассажиром осуществляется посредством системы внутренней связи Келпвуд. А если пассажир потеряет дар речи, в его распоряжении есть "ниюпа паники"

Сравнительные технические характеристики

	McLaren MP4-98T	McLaren MP4/13
Длина, мм	4660	4560
Масса, кг	600	590
Двигатель	V10 Mercedes FO110G	V10 Mercedes FO110G
Коробка передач	LSGA	LSGA
Мощность, л.с.	700	700
Топливный бак, л	40	120
Боковые перегрузки, g	4	4



Наконец-то Дэвид впереди Мики



ХРОМОЙ АНЗЕЛ

Автогонки – спорт уникальный, ведь он требует необыкновенного сочетания ловкости, смелости, сосредоточенности и веры во всевышнего.

Брюс Мак-Ларен, 1968 г.



Поначалу боялись полиомиелита, свирепствовавшего в Новой Зеландии в первые послевоенные годы. К счастью, опасения не подтвердились. Врачи говорили, что редкая у детей хворь, болезнь Перта, привязалась к Брюсу Мак-Ларену после того, как он сильно ушиб ногу. Где, когда – разве уследишь за 9-летним сорванцом? Может быть, он повредил бедро, когда упал с лошади на ферме своего дяди. Или когда катался с горки на самодельной тележке у самого дома, в пригороде Окленда, Ремуэре. А ведь Брюс еще был капитаном школьной команды по регби, а этот вид спорта совсем не для неженки.

Сегодня считается, что болезнь Перта не требует активного лечения. Но в 1947 г. мальчишку уложили в больницу, и ногу на несколько месяцев заковали в гипс. Три года Брюс провел в специальном интернате для детей с физическими отклонениями, еще год учился дома и только в 1951 г., 14-летним, вновь пошел в школу. Но левая нога, по всей видимости, из-за неверного лечения, так и осталась почти на четыре сантиметра короче правой.

Брюс носил специальную обувь, однако легкая хромота, так же, как добрая улыбка и мощные плечи – многие месяцы ему пришлось ковылять на костылях – отныне стали отличительным признаком этого человека. Человека, у которого за всю его короткую жизнь, похоже, совершенно не было врагов. Что, согласитесь, больше похоже на сказку.

Врачи запретили ему заниматься регби, баскетболом, футболом и прочими контактными видами спорта. Так что с мечтой стать ка-



питаном “Черных” – сборной Новой Зеландии по регби – пришлось расстаться. Но Брюс старался не унывать и занялся греблей. А чуть раньше отец, владелец автомастерской и гонщик-любитель, приобрел старенький английский Austin-7 Ulster, чтобы сделать из него заправский гоночный аппарат. Главным помощником стал сын, так что через год, когда маленький автомобильчик с 26-сильным мотором в 750 куб. см выкатился из ворот гаража, Брюс Мак-Ларен уже твердо знал – он будет автогонщиком.

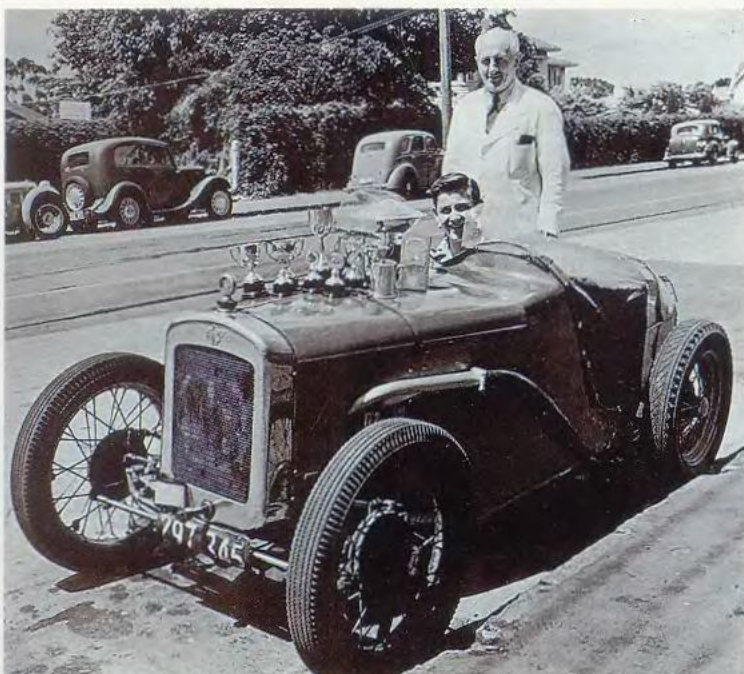
На следующий день после своего 15-го дня рождения Брюс получил водительские права и через несколько дней вышел на старт своей первой гонки. А через 6 лет, 30 августа

Авторемонтные мастерские семьи Мак-Ларен в Ремуэре, пригороде Окленда, стали местом, откуда юный Брюс совершил свои первые шаги в автоспорте

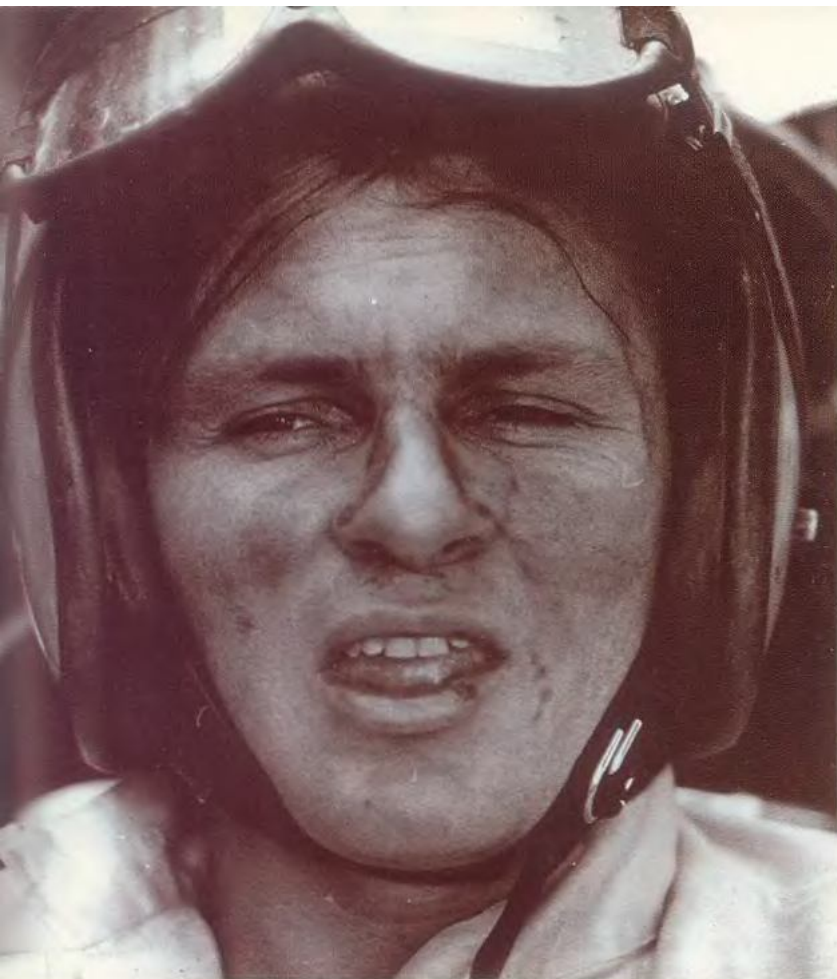
1958 г., диктор английского автодрома Брэндс-Хэтч, представляя зрителям участников, сказал: “Обратите внимание на этого молодого новозеландца. Всего лишь четыре воскресенья назад этот талантливый гонщик устроил настоящий фурор на Нюрбургринге, когда за рулем 1,5-литрового Cooper формулы-2 занял 5-е место в этапе чемпионата мира Ф-1. А ведь сегодня Брюсу Мак-Ларену исполняется всего лишь 21 год. Давайте все вместе поздравим будущего чемпиона!”. И болельщики запели “Счастливого дня рождения!”.

Брюс ворвался в мировую элиту стремительно. В феврале 1958 г. дипломированный строитель мостов – он окончил университет в родном Окленде – отправился в Европу, получив стипендию Новозеландской автогоночной ассоциации Гран При как самый талантливый пилот своей страны. Следующей зимой стал членом заводской команды Cooper – сильнейшего тогда коллектива Формулы-1. В декабре 1959 г. одержал свою первую победу в чемпионате мира, выиграв Гран При США. А к июню 1960 г., после победы в Большом Призе Аргентины и 2-го места в Монако, Мак-Ларен уже лидировал в первенстве планеты.

Удивительное это было время! В Формуле-1 стартовали живые легенды – Стирлинг Мосс и Хосе Фройлан Гонзалес, опытные и уже вывавшиеся из тени великих, но еще отнюдь не пресытившиеся победами Джек Брэдэм, Йоаким Боннье, Клифф Аллисон, Тони Брукс, Вольфганг фон Трипс. А вместе с ними за



Целый год Брюс помогал отцу собирать старенький Austin-7 Ulster производства 1926 г. Этот автомобиль стал первой гоночной машиной Брюса Мак-Ларена, на которой он одержал в 1952 г. свою первую победу в первой же гонке. Между прочим, гонщика, которого Брюс опередил на финише, звали Филл Керр



Большие Призы бились совсем молодые Джим Кларк, Джон Сэртис, Люсьен Бьянки. Брюс был самым молодым. Потому неудивительно, что лидерства своего все же не удержал и уступил чемпионский титул старшему партнеру по команде – “Черному Джеку” Брэбэму. Не исключено, что сыграло свою роль еще и то обстоятельство, что Мак-Ларен питал к австралийцу величайшую признательность, считая, что именно Брэбэм присоветовал новозеландцам отправить в Европу его, Брюса. Кроме всего прочего, Мак-Ларену было всего 23 года. Впереди – вся жизнь и столько побед!

Тогда, в 1960 г., у него практически не было свободных выходных, а если и выдавались дни отдыха, то только по средам. В четверг Брюс отправлялся на трассу за рулем собственного – он купил его у Бетти Брэбэм – Mini. (Представляете себе сегодня, скажем, Ральфа Шумахера или Джанкарло Физикеллу в дешевеньком Fiat Scicento? А ведь на их счету пока ни одной победы в Ф-1!) В пятницу и субботу – тренировки, в воскресенье – гонки, понедельник и вторник зачастую приходилось проводить на заводе команды, и лишь среда оставалась не занятой.

И хотя Брюс был профессиональным пилотом в полном смысле слова, получал он за свою работу по нынешним меркам гроши. Их хватало лишь на то, чтобы платить б фун-

Быть гонщиком – нелегкая доля. Иногда человека просто трудно узнать после финиша

Но после хорошо проведенной гонки сквозь усталость на лице пилота всегда видна радость

Победитель получает все

тов в неделю механику и менеджеру одновременно, другу еще со школьных времен, Филу Керру. На двоих юноши снимали однокомнатную квартиру в английском городке Сурбитон. Вся обстановку составляли две кровати, два стула, стенной шкаф и газовая плита на крошечной кухоньке. Ванну, расположенную на лестничной площадке, приходилось делить с другими жильцами дома.

На завтрак готовили себе кофе, заедав его рогаликами. Обед был понятием весьма относительным, ибо зависел от места, где Брюс с Филом в данный момент находились, и от наличия мелочи в карманах. А ужин

– сосиски, бекон, фасоль, всего 1 шиллинг и 9 пенсов – проходил обычно в кафе “Ник” рядом с угольными складами на берегу Темзы. И лишь раз в неделю (что, впрочем, отнюдь не было правилом), по средам, молодых людей приглашали на настоящий обед – гостеприимные Брэбэмы угощали их жарким домашнего приготовления.

Брюсу некогда было даже жениться! Разве приведешь будущую хозяйку в однокомнатную холостяцкую квартиру! Мак-Ларен познакомился с Петти Броуд перед самым отъездом в Европу, зимой 1958 г. Молодой симпатичный парень,

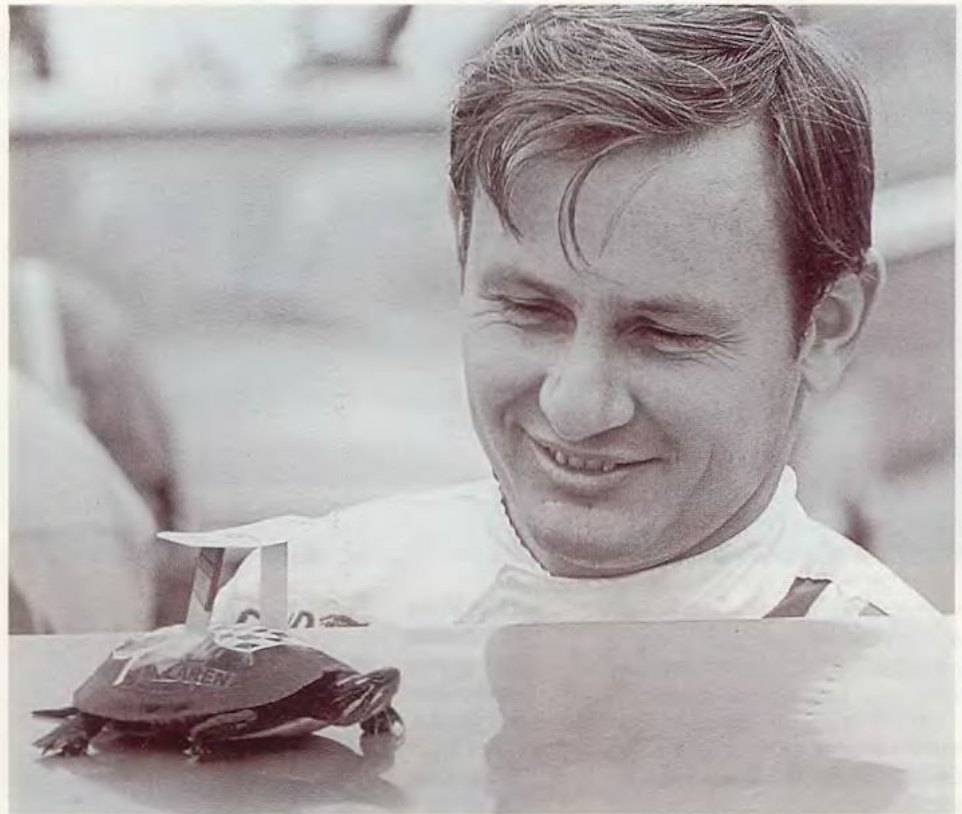




только что выигравший гонку, подкатил к деревенской танцуйке на папином Jaguar – представляете, какое впечатление он произвел на девушек местечка Тимару? Обручились они зимой 1960 г., а в следующий наезд Брюса домой, в 1961 г., поженились в Крайстчерче.

Только теперь у Мак-Ларена появились кое-какие средства. Победы в многочисленных коммерческих гонках позволили Брюсу купить жилье получше. На двоих с Керром у них теперь были две спальни, столовая, довольно большая кухня и – наконец-то! – ванная комната, которую не приходилось ни с кем делить. “Брюс никогда не был слишком аккуратным, – вспоминал с улыбкой Фил, – и не выказывал ни малейшего желания таким стать. Поначалу предполагалось, что мы будем по очереди вести хозяйство, но насколько помню, работа по дому была последней из его забот. Когда Брюс уезжал, я приводил квартиру в порядок, но уже через пять минут после его возвращения все опять было вверх дном. От самой двери дорожка из одежды, чемоданов, обуви, пакетов тянулась в столовую, затем в его комнату и, наконец, в ванную, откуда уже слышался веселый плеск. Все это слегка напоминало небольшой тайфун”.

Но если материальное благополучие Мак-Ларена неуклонно улучшалось, его успехи в Формуле-1 зас-



Брюс доволен. Жена только что назвала его Биг-Маком

Брюс был не только замечательным гонщиком, но и талантливым инженером

Даже разбитый обтекатель не портит вида M8B – лучшей машины Мак-Ларена

топорились. Соорег не сумел приспособиться к изменившимся техническим требованиям и из команды-лидера постепенно превращался в середнячка, а потом и аутсайдера. А Мак-Ларен упорно хранил редкую даже для тех “неоромантических лет” верность Джону Куперу, первому поверившему в него хозяину “конюшни” Формулы-1.

Дважды в последующие годы он был седьмым, по разу шестым и восьмым и лишь в сезоне 1962 г., когда Соорег-T60-Climax держался более-менее на уровне конкурентов из Ferrari, Lotus, BRM, новозеландский гонщик вновь блеснул, выиграв

Гран При Монако и став бронзовым призером чемпионата мира.

Заговорили о том, что звезда Мак-Ларена закатилась, так, собственно, и не успев взойти. Что Брюс вовсе не так талантлив, как Кларк, Хилл, Сертиз или Бандини. Что не хватает новозеландцу упорства, агрессивности, напора. “Есть пилоты, – писал директор команды McLaren Тедди Мейер, – которые превосходят сами себя в битве за победу, атакуют меньше, когда они четвертые или пятые, и совсем успокаиваются, если занимают место в конце первой десятки. Именно таким был Брюс. Он показывал вели-





колепное мастерство, когда знал, что есть шанс выиграть гонку, и спокойно выжидал, не ввязываясь в драку, если такого шанса не видел”.

Кроме того, Мак-Ларен не отличался крепким здоровьем. В конце длинной гонки давала себя знать поврежденная в детстве нога, к тому же один глаз Брюса видел хуже. На медкомиссии перед Гран При он, читая таблицу, сначала закрывал слабый глаз правой рукой, а затем – левой. Один лишь раз Мак-Ларену не удалось обмануть врача – перед стартом в Индианаполисе в 1968 г. Тогда, к счастью, он справился с таблицей и был допущен к соревнованиям. Но мало кто знал, что от утомления зрение Брюса еще ухудшалось...

И все же новозеландец не ушел в тень. Другие выигрывали гонки и получали чемпионские звания, а популярность Брюса отнюдь не шла на убыль. Его любили все. Болельщики – за неизменную улыбку и легкую хромоту. Соперники – за то, что Брюс относился с уважением ко всем своим товарищам на гоночной трассе и вне ее, умел быть душой компании и никогда не сваливал вину при столкновениях на другого. “Удивительный человек! – восхищался один из руководителей Американского клуба спортивных автомобилей Джим Кейсер. – Ему не было необходимости строить из себя что-то. Он везде был обаятельнейшей личностью – и перед телекамерами, и на пресс-конференциях, и перед стартом гонки – умный, скромный, приветливый. Замечательный парень!”

Но больше всего ценили его инженеры, механики и хозяева гоночных команд. Ибо Брюс показал себя выдающимся гонщиком-испытателем. “После серии тестов, – гово-

От гонок серии Cap-Am Брюс получал наибольшее удовольствие. Мак-Ларен ведет автомобиль под номером 4

Брюс Мак-Ларен всю жизнь носил специальную обувь, но от легкой хромоты избавиться так и не смог

Мак-Ларен после победы в первом американском Гран При Формулы-1, проходившем в Себринге в 1959 г.



рил один из руководителей гоночной программы Ford Рой Лан, – он был способен точно определить проблему. Но главное, он уже знал, как ее нужно решить! Брюс был превосходным сочетанием пилота, гоночного инженера и конструктора-проектировщика. Он умел слушать и умел донести до других свои замечания и идеи”.

Лан знал, что говорил – ведь именно Мак-Ларен в 1966 г. принес первую победу Ford-GT40 в 24-часовой гонке в Ле Мане после двух сезонов унижительных поражений. И благодаря подготовительной работе новозеландца над регулировками машины американцы Генри и Фойт повторили успех в Ле Мане '67.

1966 г. стал вообще поворотным для Брюса. Именно тогда он решил уйти из Соорег, организовать собственную команду и, мало того, принять участие в американских гонках Cap-Am и состязаниях IndyCar.

“Пыл Гран При сродни пылу настоящей битвы, – писал Брюс. – Гонка объединяет людей или может развести их навсегда. За восемь лет в команде я не могу вспомнить сколько-нибудь серьезного конфликта между Джоном Купером и мной. Когда я пришел к нему, я был еще очень молод и краснел, как девушка, слушая анекдоты Джона. Я провел эти годы ученичества, с 20 до 28 лет, окруженный такими замечательными людьми, как Джон и Чарльз Куперы, Джек Брэбэм, Рой Сальвадори, Кен Тиррелл. И в немалой степени их влияние, пример и успехи помогли мне прийти к мысли основать собственную “конюшню”.

В этих словах – весь мир Мак-Ларена. С первых шагов в автоспорте и до последнего дня, когда он был уже удачливым гонщиком, со-





M8D для гонок Can-Am. Накануне он прилетел из Штатов, где команда участвовала в Indy-500. Новозеландец был полон новых идей, говорил, что хочет заканчивать карьеру пилота и сосредоточиться на руководстве «конюшной», разработке новых машин, которые обязательно выиграют знаменитую американскую гонку, – он уже знает, каким должен быть этот автомобиль.

Тесты продолжались полтора часа, когда в 12:19 оранжевая громадина, глухо ревя 670-сильным мотором, в последний раз рванулась из боксов. Еще пара кругов, и можно устроить перерыв на ленч. В 12:21 Брюс с заметным заносом задних колес вошел в последний перед финишем поворот. McLaren вылетел с трассы и ударился о бетонное ограждение судейского поста на финишной прямой. Когда механики и спасатели подбежали к обломкам машины, Брюс Мак-Ларен был мертв...

«Слишком часто одному из нас приходится расплачиваться собственной жизнью за желание быть хоть чуть-чуть быстрее других, – писал Брюс в апреле 1968 г., после гибели Джима Кларка. – И слишком часто собственной жизнью приходится платить просто за то, что оказался в неподходящем месте в неподходящий момент. И ничего в этом нельзя изменить. Мы это принимаем как должное. Мало того – получаем от своей работы огромное удовольствие».

Александр Мельник

лидным бизнесменом, авторитетным администратором и признанным конструктором, Брюс отличался почти невероятной скромностью, никогда не выпячивая собственных заслуг и всячески афишируя таланты своих помощников. В конце 1968 г., когда McLaren выиграли второй подряд Канадо-американский кубок, Брюса величали «королем Can-Am», а его команда заняла 2-е место в Кубке конструкторов в Ф-1, новозеландцу присудили «Трофей «Феродо» – «За создание машин, способных побеждать в Формуле-1 и группе спортивных автомобилей». И, получив эту почетнейшую в спортивном мире 60-х награду, Брюс, с присущей ему скромностью, сказал: «Не знаю, смогла бы команда сделать эту работу без меня, но абсолютно уверен, что сам не сумел бы этого достичь без них».

Именно на месте хозяина и пилота собственной «конюшни» в полной мере проявился талант этого человека. В нем счастливо соединился огромный технический опыт – еще с тех времен, когда в отцовской мастерской Брюс доводил до ума старенький Austin, и потом, когда помогал инженерам Cooper проектировать коробку передач для Формулы-1, и позже, когда руководил работой профессиональных конструкторов Робина Херда и Гордона Коппака – с талантом испытателя, мастерством пилота, чутьем и тактом руководителя.

А ведь поначалу мало кто верил в успех начинания Брюса. Трехкратный чемпион мира Брэдэм очень сомневался, что «Брюс способен построить машины такого калибра и такого качества, которые будут выигрывать в Формуле-1». Но Мак-Ларен непоколебимо верил в успех и заряжал своей уверенностью окружающих. «Мы готовы были расшибиться в лепешку, чтобы побить их всех!» – вспоминал Майер.

И после двух сезонов сплошных неудач победы, наконец, пришли. Весной 1968 г. Мак-Ларен и его земляк Денни Хьюм выиграли две гонки Ф-1, не входившие в зачет чемпионата мира. В июне Брюс добыл Гран При Бельгии, а Денни в сентябре – Италии и Канады. McLaren-M7A уступил лишь признанной звезде сезона – Lotus-49. Перед Брюсом и его командой открывалась замечательная перспектива. В 32 года он успел достичь того, чего владельцу Lotus Колину Чепмену и Джеку Брэдэму пришлось ждать до сорока. «Можно только предполагать, где бы мог оказаться Брюс к сорока годам, – писал один из самых известных автогоночных журналистов Йон Янг. – Для меня Мак-Ларен превзошел всех своих современников, и, думаю, его команда стала бы несравненной, единственной в своем роде».

..Утро 2 июня 1970 г. выдалось теплым и солнечным. Брюс приехал на трассу в английском Гудвуде, чтобы испытать новый McLaren-

Тормозной след указывает место катастрофы, унесшей жизнь Мак-Ларена. Автомобиль врезался в ограждение судейского поста (на заднем плане) и взорвался



“В Формуле-1 контролеры FIA – все равно, что таможня или налоговая инспекция. – В глазах Рона Денниса всякий раз звучит баск. – Во время гоночного уик-энда они могут вторгаться в ваши владения, когда захотят”. Шэф команды McLaren абсолютно прав. Но между контролерами FIA и налоговой инспекцией все-таки есть одно существенное различие: для команд Формулы-1 вопрос состоит не в том, придут ли они, а в том, сколько раз на день они обяжутся.

Место действия – пит-лейн автодрома им. Жюль Вильнева в Канаде. Время – четверг накануне Гран При. Отра официальных представителей FIA появляется в боксах McLaren, где три мерцающих MP 4/13 стоят в полной готовности к грядущим битвам. Но до того, как эти машины

Контролеры FIA под руководством Чарли Уайтинга, главы Технического департамента FIA, и Технического делегата Джо Бауэра начинают с проверки каждого пункта, который может повлиять на безопасность автомобиля. Хотя конструкции всех болидов 1998 г. уже получили зеленый свет со стороны FIA во время предсезонных краш-тестов, контролеры проверяют, не подверглись ли последние секции MP 4/13 модификации и остались ли задние противоударные структуры в том виде, в каком они проходили испытания (если в конструкции были внесены изменения, они должны быть снова рассмотрены FIA). Затем контролеры проверяют горючесть топливного бака, привязные ремни и огнетушители перед тем, как перейти к осмотру задних огней и прочего оборудования, имеющего отношение к безопасности.

Уже на этой стадии имеет смысл убедиться, что размеры автомобиля соответствуют регламенту. Даже во время неофициальных тренировок болиды должны, согласно недумленным требованиям FIA, полностью соответствовать правилам. Команды могут по собственному желанию пригнать свои машины в зону контроля, чтобы самостоятельно измерить их с использованием оборудования, которое будет применяться во время официальных заездов.

Зона контроля открывается в 7:30 утра и завершает свою работу в 19:30 вечера каждый день во время Гран При. В это время любая команда может проверить свой автомобиль на соответствие правилам, используя оборудование FIA. В 19:30 вечера позади последнего автомобиля в очереди на проверку выставляется специальный знак, объявляющий, чтобы никто больше не занимал очереди до следующего утра.

Пятница. Трио MP 4/13 толкают по пит-лейн в направлении контрольной зоны для проверки перед официальной тренировкой. Автомобили закатывают на специальные весы для того, чтобы проверить их на соответствие ограничению минимального веса в 600 кг. Одновременно

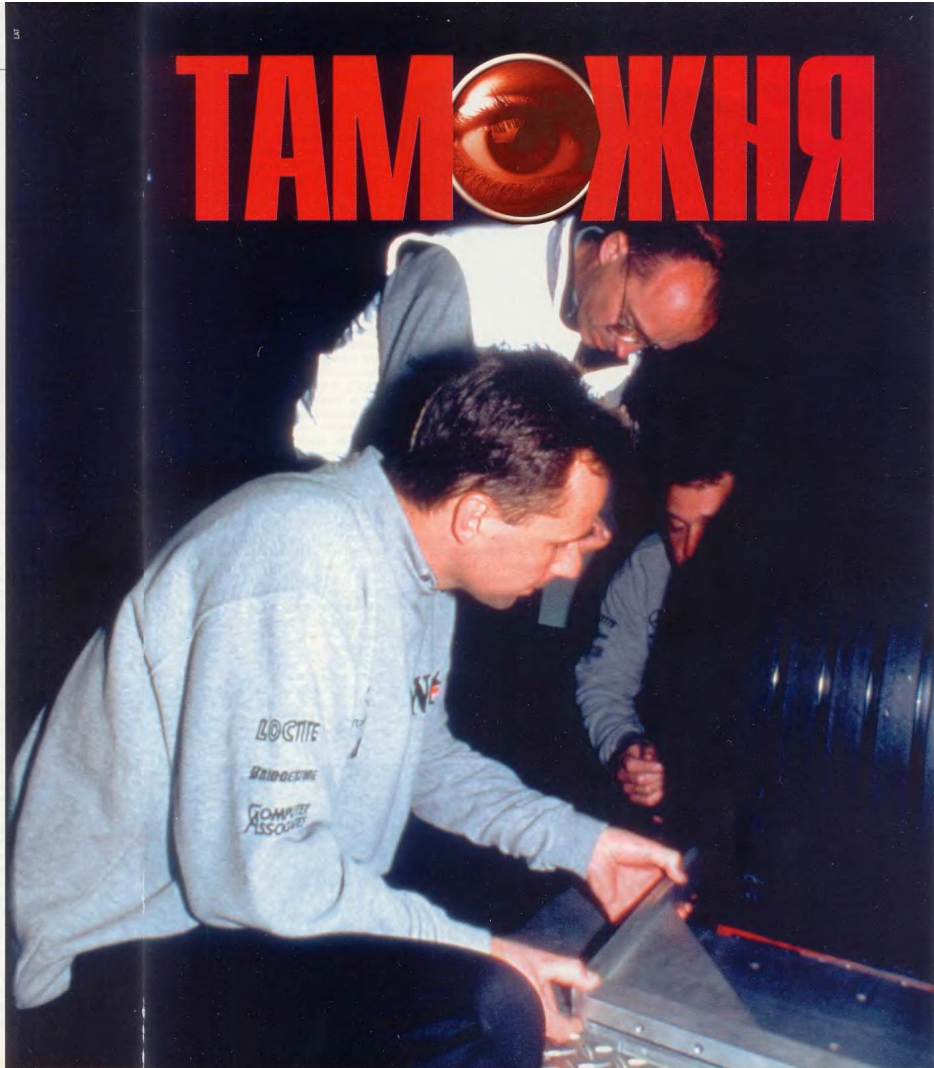
“Во время гоночного уик-энда они могут вторгаться в ваши владения, когда захотят”

Рон Деннис

сделают хотя бы крут по автодрому, представители спортивных властей подтвердят их самой тщательной проверке на соответствие всем многочисленным пунктам правила, касающихся безопасности. И это только малая часть непрерывного процесса проверок, который должен гарантировать, что каждый из соревнующихся автомобилей в любую секунду во время свободных заездов, квалификации или собственно гонки полностью соответствует правилам.

Методы контроля значительно изменились за годы существования Формулы. Тридцать лет назад механики могли легко привести автомобиль в соответствие с ограничениями по высоте, просто присев на заднее антикрыло. Сходили с рук и другие уловки, вроде залитых под завязку масляных баков в целях утяжеления болида до необходимого минимума. Теперь все эти “маленькие хитрости” остались в прошлом.

ТАМ ЖНЯ





менного автомобиля Формулы-1. Представители FIA уверены, что сомнения, касающиеся способности спортивных властей контролировать эту в высшей степени специфическую область технологии, совершенно необоснованны. Все программное обеспечение, применяемое командами, предоставляется на проверку в FIA заранее. Специалисты исследуют его на уровне первичных кодов, чтобы убедиться, не выполняют ли программы каких-либо недозванных функций, вроде запрещенного трэкин-контроля, и делают копии. В дальнейшем, в любое время в течение гоночного уик-энда, представители FIA могут остановить любой автомобиль на пит-лейн и потребовать, чтобы его программное обеспечение было "выгружено" в их компьютер для проверки байт за байтом на соответствие ранее сделанной копии. Процедура занимает всего несколько минут, однако и это может нарушить ход работ по настройке автомобиля.

"В пятницу один из контролеров FIA появился в нашем боксе и попросил переписать наше программное обеспечение для очередной проверки, — рассказывает руководитель одного из подразделений McLaren Стив Халлам. — Нашей первой реакцией было, естественно: "О, нет! Только не сейчас! В самый разгар тренировки!" Справедливости ради надо сказать, что он согласился подождать до конца заездов, но настоял на своем присутствии в боксе до этого времени. Разумеется, он имел на это полное право. Когда у вас конкурентоспособный автомобиль, вы должны ждать, что проверки будут довольно частыми, и, поверьте мне, так всегда и происходит".

Взвешивание — один из важнейших этапов процедуры проверки автомобиля

менно под днищем болида поднимается плоская платформа, образуя "базовую поверхность", относительно которой проводятся все измерения геометрии автомобиля. Что касается двигателя, FIA, не имея возможности проверить каждый двигатель во время каждой гонки, контролирует размеры цилиндров и ход поршней на соответствие 3-литровому ограничению рабочего объема очень редко. В прошлом контролеры FIA использовали для этого специальные инструменты, которые вставлялись в отверстия для свечей. В настоящее время вместо этого три или четыре раза за время каждой серии заездов контролеры опечатывают произвольно выбранный двига-

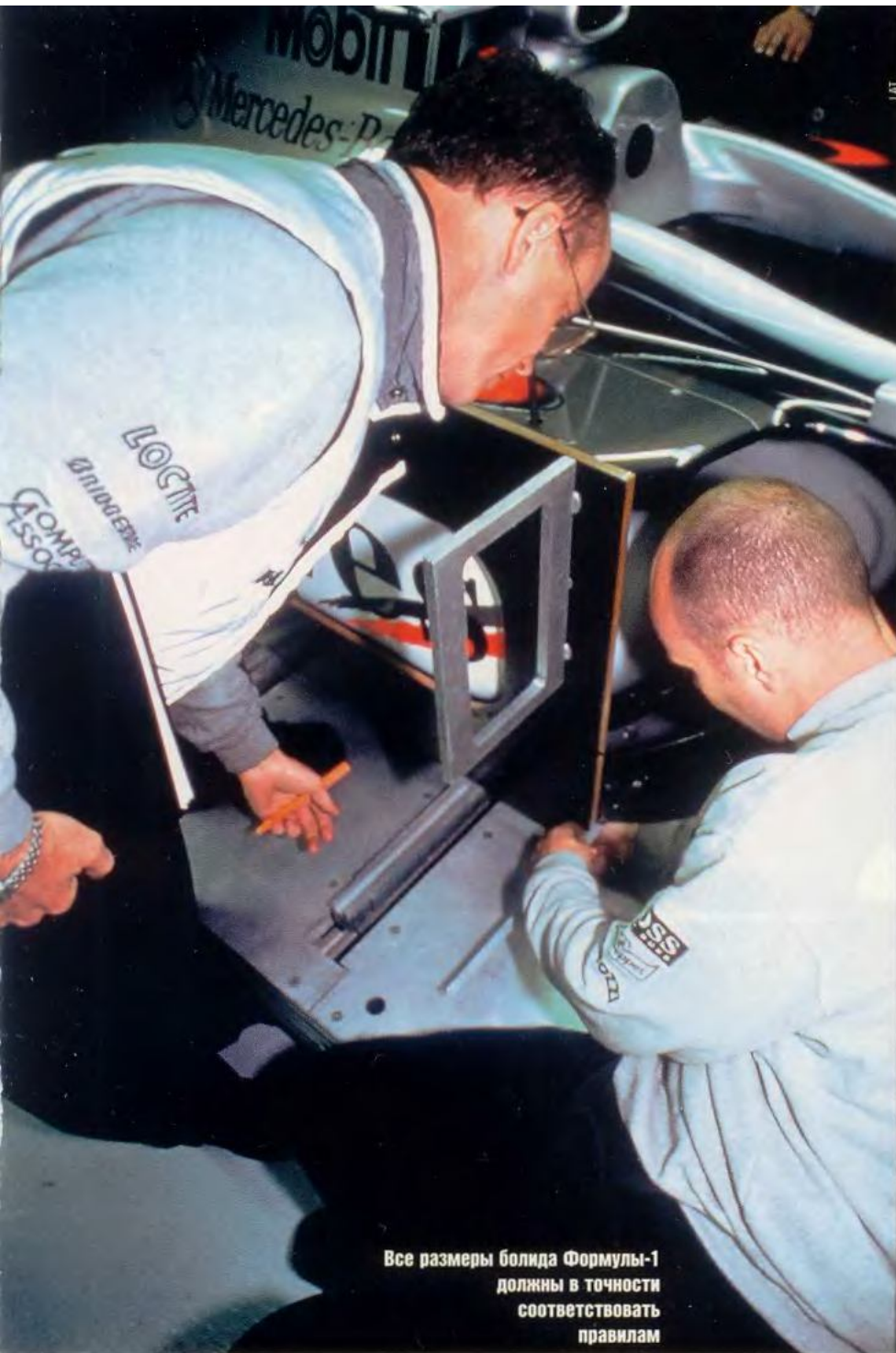
тель с тем, чтобы детально исследовать его при разборке на заводе-изготовителе в присутствии технических представителей FIA.

Каждый гонщик во время тренировок или квалификации знает, что его автомобиль в любой момент может подвергнуться выборочной проверке, которая может включать в себя, например, взятие образцов топлива. Эти образцы подвергаются газохромотографическому анализу, результаты которого сравниваются с "отпечатками пальцев", взятыми FIA накануне сезона.

Не менее жесткую позицию контролеры занимают по отношению к компьютерным системам, являющимся неотъемлемой частью совре-

Контролеры FIA могут в любой момент остановить на пит-лейн один из болидов и подвергнуть его тщательной проверке





Все размеры болида Формулы-1 должны в точности соответствовать правилам

Кого контролеры FIA "поймали за руку":

Гран При Австралии 1987 г.

Занявший 2-е место на Lotus 99T Айртон Сenna был дисквалифицирован за несоответствие установленным правилами размеров системы воздушного охлаждения тормозов.

Гран При Канады 1994 г.

Кристиан Фиттипальди, выступавший на Footwork FA15, был лишен 6-го места после того, как его автомобиль оказался легче положенного веса после гонки.

Гран При Бельгии 1994 г.

Benetton B194 Михаэля Шумахера был дисквалифицирован за излишний износ доски скольжения.

Гран При Бразилии 1995 г.

М. Шумахер (Benetton B195) и Д. Култхард (Williams FW17) были лишены 1-го и 2-го мест после того, как было обнаружено расхождение между образцами топлива, взятыми из бака после гонки, и образцами до гонки. После протеста им были возвращены очки, идущие в личный зачет, но сняты очки, идущие в зачет Кубка конструкторов.

Гран При Европы 1996 г.

Tyrrell 024 Мики Сало (10-е место) был дисквалифицирован после того, как не прошел взвешивания.

Гран При Бразилии 1997 г.

Jordan 198 Дэмона Хилла был лишен 10-го места после того, как автомобиль вместе с пилотом оказался легче положенных 600 кг.

Другой "помехой" в работе команды может стать выборочное взвешивание на пит-лейн. Компьютер FIA с помощью генератора случайных чисел выбирает один из четырех автомобилей, въезжающих на пит-лейн. Он может выдать, например: "Взвесить третий прибывающий автомобиль". Это исключает какую-либо предвзятость, поскольку никто не может заранее знать, какой автомобиль во время тренировок или квалификации окажется третьим на пит-лейн в момент выбора.

Все это, однако, имеет те последствия, что какой-нибудь автомобиль может проехать одну, две и даже три гонки без единой проверки. Вместе с тем, другую машину проверят три

раза за одну серию заездов. Естественно, что гонщики приближаются к въезду на пит-лейн не без некоторого трепета.

В заключение хочется рассказать об одном случае, иллюстрирующем всю тонкость работы контролеров FIA. В 1992 г. Герхард Бергер выиграл на McLaren MP 4/7 Гран При Канады. Во время предварительной инспекции сразу после гонки обнаружилось, что заднее антикрыло автомобиля имеет высоту на самом верхнем пределе допустимого правилами значения. В те времена FIA еще не располагала столь точными, как сейчас, инструментами для измерения размеров автомобиля. Бolid Бергера измерили в

трех разных местах пит-лейн, после чего откатали его в один из боксов для более подробного, сантиметр за сантиметром, исследования. Только после этого он был признан соответствующим правилам.

Этот эпизод вообще характерен для современной Формулы-1: жесткие рамки правил и ограничений, в которые зажаты конструкторы, заставляют их до предела использовать оставшиеся возможности и максимально увеличивать потенциал автомобиля, стараясь по возможности не привлекать внимания вездесущих контролеров FIA. Разумеется, никто не хочет нарушать законы, но поневоле все стремятся к этому.

Ник Льюис



Ф1 от А до Я

СКОЛЬЗКИЙ МОМЕНТ



ALBERTO GILLES MASON

Долгие годы одной из самых сложных характеристик для контроля автомобиля Формулы-1 оставался клиренс – величина зазора между плоским днищем болида и поверхностью трассы. Этот параметр оказывает весьма существенное влияние на величину прижимной аэродинамической силы, от которой в свою очередь зависит скорость машин Ф-1. Ведь даже после полного запрещения “граунд-эффекта” в его классическом виде (профилированное днище), конструкторы нашли возможность почти полностью компенсировать потерю аэ-

родинамической силы, опустив плоское днище ближе к земле. Чем меньше дорожный просвет, тем меньше воздуха проникает под днище автомобиля. В результате неравномерного распределения воздушных потоков на больших скоростях под днищем образуется разрежение. Автомобиль будто присасывается к дорожному полотну.

Стремясь уменьшить прижимную силу и тем самым снизить скорости болидов Ф-1 до разумных пределов, FIA пришла к выводу о необходимости увеличения минимального дорожного просвета. Но контролировать этот параметр в условиях гонки оказалось, мягко говоря, затруднительно. Однако решение было найдено. Под днищем автомобилей Ф-1 крепится специальная доска скольжения, изготовленная из прессованной и подвергнутой специальной пропитке древесины. Теперь конструкторы могут делать посадку своих машин сколь угодно низкой, но если износ доски скольжения после гонки окажется больше 10% первоначальной толщины, болид будет неминуемо дисквалифицирован. Именно из-за этого в 1994 г. был лишен победы в Бельгии Михаэль Шумахер, что едва не стоило ему первого чемпионского титула. Ниже мы предлагаем вниманию читателей выписку из Технического регламента, касающуюся размеров и способа крепления доски скольжения.



SUTTON

Технический регламент чемпионата мира Формулы-1

Статья 3. Размеры корпуса и габариты автомобиля

3.12. Размеры частей корпуса, расположенных лицевой стороной к поверхности земли (*приводится часть текста, касающаяся доски скольжения*)

Ниже частей корпуса, образующих днище болида (базовую плоскость), должна располагаться прямоугольная доска скольжения. Эта доска может состоять более, чем из одной детали, но при этом должна:

а) в продольном направлении тянуться от заднего края полностью снаряженных передних колес до центральной линии задних колес;

б) быть изготовленной из однородного материала с удельной плотностью от 1,3 до 1,45;

в) иметь ширину 300 мм с допуском ± 2 мм;

г) иметь толщину 10 мм с допуском ± 1 мм;

д) иметь однородную толщину перед установкой на автомобиль;

е) не иметь иных отверстий и прорезей, кроме тех, что необходимы для установки на автомобиль, и тех, которые используются для измерения толщины;

ж) иметь шесть отверстий, расположенных таким образом, что их толщину можно измерить в любой момент. Эти отверстия должны иметь 50 мм в диаметре и располагаться в соответствии со схемой 1.

Для того, чтобы обеспечить соответствие измерений до и после использования, толщина доски должна измеряться только в этих отверстиях;

з) иметь не более десяти крепежных деталей, каждая площадью не более 20 кв. см, утопленных в уровень с нижней поверхностью. Любые другие крепежные детали должны быть минимум на 1 мм выше нижней поверхности;

и) закрепляться симметрично относительно осевой линии автомобиля таким образом, чтобы воздух не проходил между доской и поверхностью, образованной частями корпуса, лежащими на базовой плоскости.

Нижняя кромка периферийных частей доски может быть стесана под углом 30° на глубину 8 мм, при этом задняя кромка может быть стесана на расстоянии 200 мм на глубину 8 мм.

