

Формула

ЭДДИ ДЖОРДАН

Как важно быть серьезным



январь '99



ИНВЕСТИЦИОННЫЙ
ТОРГОВЫЙ БАНК

Зарегистрировано
в Государственном Комитете
Российской Федерации
по печати
Свидетельство № 017167
Учредитель и издатель:
ООО "Авто-Интер"
Издательский дом
"Автопанорама"
121352, Москва,
ул. Давыдовская, д. 12, корп. 7
Тел.: (095) 445-3390, 445-3600,
445-4228, 449-0394
Факс: (095) 449-0709
Генеральный директор
В. Котляров
Главный редактор
Л. Ситник
Исполнительный директор
С. Косоруков
Дизайн и верстка
В. Крупчинский
Г. Карачкин
Консультант
В. Безукладников
Подписка производится
в любом почтовом
отделении РФ
по обязательному каталогу
ФПО № 1-е полугодие 1999 г.
Индекс 34112
Подписка совместно
с журналом "Автопанорама"
По вопросам рекламы и
распространения издания
обращаться:
Тел.: (095) 449-0395
Адрес для писем:
105037, Москва, а/я 54
E-mail:
formula@autopanorama.mtu-net.ru

Представительство
в Санкт-Петербурге:
Тел.: (812) 315-0790
Факс: (812) 219-4329
Адрес: Санкт-Петербург,
набережная р. Мойки, 20
Отпечатано в Финляндии
ACTA 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
Публикация без разрешения
редакции запрещена
ABDO
© 1998 "Формула-1"



СОДЕРЖАНИЕ

4	Парад
10	Новости Ф-1
	Гран При
18	"Формула Берси"
22	Калейдоскоп
	Команда
24	Как важно быть
	серьезным
34	Статистика
35	Тайны "черных ящиков"
	Один на один с Ф-1
36	3 дня Эдди Джордана
44	Взгляд на вещи
52	Шумахер, брат
	Шумахера
60	Троечник, получающий
	пятёрки
	Интервью Ф-1
64	Эдди Джордан
66	Гари Андерсон
	Тема
68	В ожидании третьего
	пришествия
74	10 лучших гонщиков
	Формулы-1
	Техника Ф-1
76	После гибели богов.
	Alfa Romeo 158
	История Ф-1
80	Формула:
	хроника рождения
85	Уличные бои
	на авениде Франко
86	Победители
	официальных гонок
	Гран При 1906-1949 гг.
	Ф-1 от А до Я
88	Еще кое-что о
	"двухместных"
	McLaren-Mercedes
	Школа Ф-1
92	Дженсон Баттон

DP
ПАРАД



Наибольший интерес во время декабрьских тестов вызвало первое появление на трассе болида команды BAR, дебютанта чемпионата мира Формулы-1. Нам представился редкий случай увидеть, как может выглядеть болид Ф-1 без единой рекламной наклейки.



Удача в этом сезоне отвернулась от Михаэля Шумахера. Вместо чемпионской короны в Ямэки дело для немецкого гонщика ограничилось примеркой нового шлема. Увы, обнова не принесла Михаэлю счастья. Заглохший на старте двигатель и лопнувшая шина лишили его всех шансов на успех.

Традиционный картинговый турнир в Берси по праву пользуется огромной популярностью. И хотя в этом году организаторам по разным причинам не удалось собрать в Париже всех звезд, гонки под крышей все равно справедливо считаются ярчайшим событием, венчающим автоспортивный сезон.



Черная Ferrari или алый McLaren

В Формуле-1 существует несколько подходов к созданию нового автомобиля. Одни, как BAR, стремятся возможно раньше вывести новый болид на трассу, чтобы иметь побольше времени для решения проблем надежности механических узлов и деталей шасси. Другие, как Williams, Sauber и, возможно, McLaren, затягивают появление окончательного варианта до февраля, чтобы иметь возможность полнее воспользоваться результатами продувок в аэродинамических трубах.

А есть подход Ferrari. Бюджет Scuderia позволяет итальянцам одновременно обка-

тывать новое шасси на трассе и вести аэродинамические исследования, результаты которого будут учтены, даже если это потребует полной перестройки конструкции. Большинство команд в настоящее время обкатывает новые детали на старых машинах. Официально этим же занята и Ferrari. (На фото можно видеть очередные изменения в аэродинамике переднего спойлера, которые Лука Бадер, тест-пилот итальянской "конюшни", опробовал на F300 в Хересе). Однако неофициально, как утверждают многочисленные источники, новая F650 должна показаться при свете дня еще до католического Рождества, причем в "камуфляже" черного цвета.

Рори Бирн, главный конструктор Ferrari, недавно продливший вместе с техническим директором Россом Брауном отношения со Scuderia до 2001 г., утверждает, что в конструкции нового болида не будет значительных изменений. Однако все те же многочисленные источники утверждают, что новая Ferrari станет, по существу, алым



McLaren. F650, возможно, будет иметь более длинную базу и нос, аналогичный MP 4/13. Позиция пилота станет более низкой и выдвинутой вперед. (Неизвестно, правда, как отнесется к этому Шумахер, предпочитающий сидеть относительно прямо.) Среди других черт новой конструкции, помимо двигателя, который с 835 л.с. станет самым мощным в Ф-1, называют новую тормозную систему с регулируемым усилием прижатия и некие щитки, которые должны стать заменой запрещенным X-крыльям до тех пор, пока их, в свою очередь, не запретит FIA.



Всесезонные шины

Гонка в Спа-98, когда половина стартового поля попала в грандиознейший завал на первом же круге, еще раз продемонстрировала насколько опасными могут быть гонки в дождь. FIA, со свойственной этой организации решительностью, взялась за эту проблему. Причем взялась с двух концов. Президент FIA Макс Мосли объявил о планах введения в 2001 г. всесезонных шин, которые будут напоминать нынешнюю "промежуточную" дождевую резину. Предложенная мера должна привести к значительному снижению скорости прохождения поворотов как в дождь, так и в сухую погоду. При этом "революция сверху" будет подкреплена "движением снизу".

Как сообщил тот же Макс Мосли, в Монце уже готовятся к испытанию нового "пористого" покрытия, которое будет более эффективно поглощать воду, чем традиционное гудронированное покрытие. На 650-метровом участке неиспользуемой в настоящее время части трассы будет уложен специальный асфальт, разработанный при участии компании Agip. Если предстоящие испытания увенчаются успехом, Монца полностью "сменит кожу" уже к сентябрьскому Гран При. Новое покрытие, по замыслам его создателей, позволит болидам Ф-1 уверенно чувствовать себя на "промежуточной" резине даже в ливень. С другой стороны, новый асфальт будет обеспечивать лучшее сцепление и больший износ шин в сухой гонке.



11 декабря 1998 г. в Монте-Карло прошла традиционная церемония награждения победителей и призеров различных чемпионатов, проходивших под эгидой FIA. Чемпионом мира Формулы-1 стал Мика Хаккинен. Но в центре внимания, как видно на фотографии, все равно оказался Михаэль Шумахер

Джон Барнард переходит в Prost



Из всех команд Ф-1 Prost сейчас, пожалуй, находится в наиболее сложном положении, если сравнивать итоги чемпионата с надеждами, возлагавшимися на команду. Однако теперь настроение французской команды, усиленно обкатывающей свои машины на декабрьских тестах, должно значительно улучшиться. Джон Барнард, один из самых талантливых конструкторов в Ф-1, покинул пост технического директора Aggro и присоединился к команде Алена Проста. Отныне Джон вместе с 30 сотрудниками своей фирмы B3 Technologies будет продолжать работать над AP02.

Количество тестов будет ограничено

Количество тестов в 1999 г., возможно, ограничится 50 днями. Именно к такому соглашению пришли представители FIA, команд Ф-1 и Bridgestone на недавней встрече, посвященной этому вопросу. Ограничения вызваны тем, что Bridgestone, оказавшийся в 1999 г. единственным поставщиком шин в Ф-1, оказался не в состоянии снабжать команды резиной в том же объеме, что в 1998 г. вместе с Goodyear. Эти 50 дней будут поровну разделены между предсезонными тестами и испытаниями в ходе чемпионата. Количество шин, вероятно, тоже будет ограничено – 200 шин на автомобиль, то есть 4 комплекта на автомобиль на день тестов.

Трудно сказать, как подобное ограничение скажется по ходу чемпионата.

С одной стороны, одинаковое количество тестов должно уравнивать возможности команд. Но с другой, – у отстающих будет меньше шансов нагнать лидеров по ходу сезона, как это сделала Ferrari в прошлом году. В 1998 г. команды в среднем провели на тестах 85 дней. А Ferrari тестировала свой автомобиль 120 дней в году. Впрочем, никто не сомневается, что Scuderia, имеющая частное соглашение с Bridgestone, найдет выход из создавшейся ситуации.



Споры о новых шинах не утихают

Гонщики не перестают жаловаться на новые шины с дополнительной канавкой протектора, на которых им предстоит соревноваться в следующем году. Тон критике задает, как и положено, Михаэль Шумахер: «Автомобили стали гораздо более «скользкими». Сильного порыва ветра довольно, чтобы вы потеряли контроль над машиной. В результате автомобили стали гораздо более чувствительными к аэродинамике, что затрудняет обгоны. Но это решение FIA, и мы обязаны уважать его».

Дэвид Култхард, представитель «враждебного» Михаэлю лагеря McLaren, в данном вопросе согласен с пилотом Ferrari: «Автомобили стали неустойчивыми на прямой. Мы больше не можем сражаться бок о бок, как это делали Найджел Мэнселл и Айртон Сenna в Барселоне-91. Наши колеса столкнутся».

Однако президент FIA Макс Мосли воспринимает критику спокойно: «Год назад пилоты тоже жаловались, а в результате уже с середины сезона поехали так же быстро, как прежде. FIA стремится создать дождевые условия в сухой гонке, то есть уменьшить сцепление шин с поверхностью трассы. Это даст преимущество лучшим гонщикам, в то время как менее талантливые будут ошибаться чаще».



Решения Всемирного совета по автоспорту

На очередном заседании Всемирного совета по автоспорту, состоявшемся 11 декабря 1998 г. в Париже, были приняты важные решения, касающиеся Формулы-1.

Технический регламент

В дополнение к изменениям в техническом регламенте 1999 г., объявленном ранее, Всемирный совет сообщает:

- Отныне допускается к использованию только одна «карта» управления двигателем, которая не может регулироваться гонщиком.

- Ужесточается контроль за устройством электронных дифференциалов. Допускаются к использованию более простые системы, которые не будут регулироваться гонщиками.

Гран При Венгрии

Согласно решению Всемирного совета от 15 октября 1998 г., принятому по факту вторжения зрителей на трассу во время Гран При Венгрии 1998 г., организаторы гонок представили на рассмотрение Всемирного совета полный и подробный план по предотвращению подобных инцидентов в будущем.

Всемирный совет нашел план удовлетворительным и таким образом подтвердил включение Гран При Венгрии в календарь чемпионата мира FIA Формулы-1 1999 г. и венгерской гонки международного чемпионата FIA Формулы-3000.

Гран При Бельгии

Всемирный совет решил, что медицинский центр в Спа-Франкоршам нуждается в улучшении, особенно в зоне реанимации.

Гран При Сан-Марино

FIA получила формальное подтверждение от итальянского правительства, что вопрос об уголовной ответственности в опасных видах спорта будет предметом обсуждения на встрече между министром юстиции Италии и президентом FIA в следующем месяце. Возможность вынесения этого вопроса на европейский уровень также рассматривается итальянскими властями. Основываясь на вышесказанном, Всемирный совет автоспорта FIA в настоящий момент подтверждает проведение Гран При Сан-Марино 2 мая 1999 г.

Гран При Китая

Приняв во внимание проблемы, с которыми столкнулись организаторы Гран При Китая, Всемирный совет автоспорта решил не проводить гонку в этой стране в указанные ранее сроки. Она остается в календаре чемпионата 1999 г. в качестве резервной с более поздней датой проведения. Существует также вероятность, что FIA сумеет заручиться согласием команд на проведение дополнительного этапа. В этом случае Гран При Китая может пройти осенью 1999 г. FIA подтверждает, что Гран При Китая будет включен в календарь чемпионата 2000 г.

Гран При Аргентины остается первым в списке резервных гонок с датой проведения 28 марта 1998 г.

“Черная стрела” метит в Африку

Продолжают множиться слухи о дальнейшей судьбе Arrows. Ожидаемая потеря спонсорских миллионов Danka и Zepter поставили команду в весьма сложное положение. Том Уокиншоу уже объявил, что из-за финансовых трудностей не будет строить новое шасси для сезона 1999 г. Именно эти соображения заставляют обратить на Arrows пристальное внимание тех, кто ищет дверь в мир Ф-1. Известно, что во время Гран При Японии Уокиншоу встречался с представителями Toyota и Yamaha.

И вот поступили сообщения о новой сделке. Нигерийский принц Малик Адо Ибрагим и немецкая гоночная команда Zakspeed объединили свои усилия, чтобы выкупить команду бедствующего шотландца. Zakspeed уже пробовала свои силы в Ф-1 с 1985 по 1989 г., однако не добилась особых успехов. Ныне команда Эрика Заковского выступает в чемпионате FIA в классе Grand Touring Car.

Что касается африканского принца, то Уокиншоу характеризует его как “старого друга”, с которым TWR связывает “соглашение об обмене технологиями”. Адо Ибрагим занимается нефтью, продуктами питания и телекоммуникациями. У него широкие связи в Африке, которую сам нигериец называет “еще не открытой”.



Honda официально объявила об участии в чемпионате Ф-1

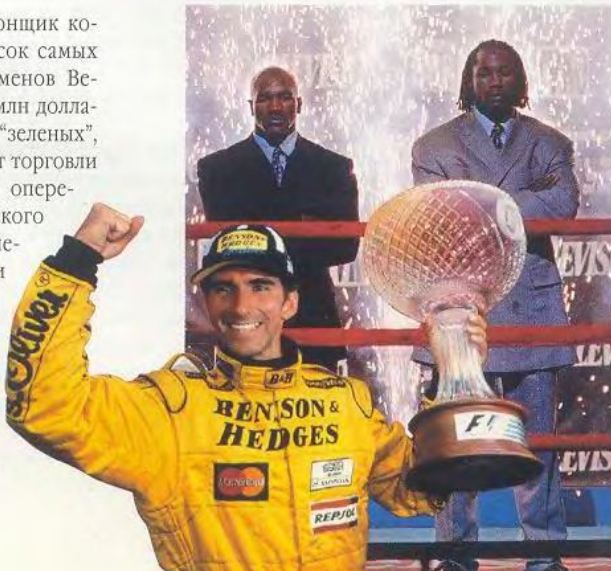


21 декабря 1998 г. президент компании Honda Хироюки Йошино (на снимке) официально объявил, что его команда в 2000 г. будет участвовать в чемпионате Ф-1 своей собственной командой, на своем шасси и со своим двигателем. Таким образом, Honda станет третьим после Ferrari и Arrows автопроизводителем, который будет гоняться в Ф-1 на заводской, в полном смысле этого слова, машине. По некоторым сведениям, первые заезды болида Honda, разработанного под руководством Харви Постлтуэйта и изготовленного специалистами итальянской фирмы Dallara, уже состоялись в Италии. Тест-пилотом новорожденной команды стал Йос Ферстаппен. Он же должен стать и одним из “боевых” пилотов японской “конюшни” в 2000 г.

В течение всего 1999 г. Honda намерена обкатывать новую машину. Два болида будут испытываться в Европе, участвуя во всех официальных тестах “бродячего цирка”, а еще два шасси будут доводиться “до ума” в Японии. Первым двигателем японской “формулы” станет 10-цилиндровый Mugen-Honda. Однако к 2000 г. японцы планируют создать принципиально новый 12-цилиндровый агрегат, который при этом будет компактнее чемпионского Ilmor-Mercedes этого года. Honda обещает совершенно свободно предоставлять свои двигатели другим командам, в первую очередь – Jordan, чтобы иметь возможность оценить, чего же в действительности стоит собственное шасси.

Дэмон Хилл “нокаутирует” Леннокса Льюиса

Дэмон Хилл, 38-летний гонщик команды Jordan, возглавил список самых высокооплачиваемых спортсменов Великобритании. Прибавив к 8 млн долларов зарплаты в Jordan 3 млн “зеленых”, полученных от спонсоров и от торговли атрибутикой, чемпион мира опередил в этом списке английского боксера Леннокса Льюиса. Следующим из пилотов Ф-1 среди спортивных богачей на 6-м месте значится Дэвид Култхард, отчитавшийся перед налоговой инспекцией в 4 “лимонах” дохода. За ним на 8-м месте расположился Джонни Херберт с 3,2 млн



долларов в кармане. Замыкает десятку, как ни странно, Эдди Ирвайн.

Это может показаться удивительным, но половину сезона 1998 г. самый богатый британский гонщик проехал без контракта. Недавно стало известно, что Эдди Джордан решил приостановить действие контракта со своим пилотом, после того как во время Гран При Сан-Марино выяснилось, что личное спонсорское соглашение Дэмона с одной из кредитных компаний вступило в противоречие с контрактом Jordan с MasterCard. Конфликт в результате длительных переговоров с участием адвокатов обеих сторон удалось уладить только после Гран При Бельгии.



Хищник

Вопреки многочисленным слухам Ford подтвердил свою решимость остаться с командой Stewart до конца 2001 г. Это решение сняло тяжелый камень с души Джеки Стюарта. Ни для кого не секрет, что американская компания, связанная со Stewart пятилетним контрактом об эксклюзивных поставках двигателей, не в восторге от своего партнера. Вид горящих болидов с голубым овалом на борту (за 32 гонки зафиксировано 20 сходов) не слишком способствовал укреплению престижа знаменитой марки. По сообщениям прессы, руководство Ford колебалось между двумя, на первый взгляд, противоречащими друг другу сценариями развития событий: разорвать со Stewart всякие отношения или, наоборот, купить эту команду "со всеми потрохами".

В первом случае Ford мог бы предложить свои услуги более процветающим командам, например, Jordan или Benetton. При втором варианте развития событий американцы смогли бы появиться в Ф-1 под именем Jaguar. Как показали результаты внутреннего исследования, с точки зрения имиджа компании имя Ford лучше всего ассоциировалось бы с ралли и кузовными гонками, в то время как в Ф-1 гораздо более уместным было бы появление прославленной марки Jaguar.

Однако после некоторого размышления руководство Ford решило не совершать резких движений и продолжить планомерную работу с командой Джеки Стюарта. Шотландец уже заявил, что готов на самые решительные мероприятия с целью укрепления положения своей команды. Одним из таких шагов стало приглашение в качестве главного конструктора Гари Андерсона из Jordan. Первым следствием этого стал уход из команды Эгбала Хамеди, прежде отвечавшего в Stewart за аэродинамику. Поработав некоторое время с Андерсоном, Эгбаль, за плечами которого опыт работы в Williams с самим Ньюи, рассудил, что двум медведям в одной берлоге не уживаться.

Новая книга Хилла



В своей новой книге "Ф-1 глазами Дэмона Хилла" англичанин наконец-то нарушил молчание по поводу столкновения, произошедшего между ним и Михаэлем Шумахером в Аделаиде в 1994 г. Все это время множество людей на все лады обсуждали этот эпизод, в большинстве своем приходя к выводу, что Михаэль нарочно выбил Дэмона из гонки. Однако сам Хилл предпочитал до поры до времени держать свои мысли при себе. И вот в своей новой книге он наконец высказался откровенно: "Раньше я не верил, что Шумахер способен на подобные поступки, но теперь, оглядываясь назад, я вижу, что был несколько наивен. Я просто не представлял, насколько далеко могут зайти некоторые гонщики в своем желании одержать победу".

Давно известно, что англичанин не питает особой любви к Михаэлю Шумахеру, но теперь, похоже, Хилл объявил немцу настоящую психологическую войну. Дэмон выступил с целым рядом критических замечаний в адрес пилота Ferrari, обвиняя его во всех смертных грехах, включая неспособность привести Scuderia к победе. Когда Хилла спросили, будет ли он голосовать за избрание Михаэля "Гонщиком года", Дэмон ответил, что скорее подумает о кандидатуре Эстебана Туеро.



Календарь проведения чемпионата мира FIA Формулы-1 1999 г.

- 07.03 – Гран При Австралии, Мельбурн (Альберт Парк)
 - 11.04 – Гран При Бразилии, Сан-Паулу
(автодром им. Хосе Карлоса Паса)
 - 02.05 – Гран При Сан-Марино, Имола
(автодром им. Энцо и Дино Феррари)
 - 16.05 – Гран При Монако, Монте-Карло
 - 30.05 – Гран При Испании, Барселона (Каталунья Монтмело)
 - 13.06 – Гран При Канады, Монреаль (автодром им. Жиля Вильнева)
 - 27.06 – Гран При Франции, Невер (Маньи-Кур)
 - 11.07 – Гран При Великобритании, Сильверстоун
 - 25.07 – Гран При Австрии, Шпильберг (А1-Ринг)
 - 01.08 – Гран При Германии, Хоккенхайм (Хоккенхаймринг)
 - 15.08 – Гран При Венгрии, Будапешт (Хунгароринг)
 - 29.08 – Гран При Бельгии, Спа
 - 12.09 – Гран При Италии, Монца (Аутодромо Национале)
 - 26.09 – Гран При Европы, Нюрбургринг
 - 17.10 – Гран При Малайзии, Куала-Лумпур (Сепанг)
 - 31.10 – Гран При Японии, Сузука (Сузука Интернейшнл)
- Резервные трассы: Аргентина, Буэнос-Айрес (автодром им. Оскара А. Гальвеза); Китай, Джухай

Заявление Всемирного совета FIA

На своем заседании 11 декабря 1998 г. Всемирный совет по автоспорту одобрил следующее заявление.

Табачная реклама и Формула-1

Всемирный совет FIA по автоспорту рассмотрел вопрос о полном запрете табачной рекламы, согласующимся с аналогичной директивой Европейского сообщества. Этот законопроект предусматривает запрещение использования логотипов табачных компаний и связанной с ними рекламы во всех международных спортивных соревнованиях на территории стран – членов Европейского союза с 1 октября 2006 г.

В связи с этим FIA заинтересована в получении следующей информации: существуют ли ясные и убедительные доказательства того, что в результате употребления названий табачных марок в связи со спонсорством автогонок Формулы-1 значительное число людей, которые прежде не курили и не могли закурить под воздействием иных факторов, стали курильщиками.

FIA надеется получить доказательства от заинтересованных сторон, в частности, из правительственных источников и от независимых экспертов. Эти доказательства и прочая информация будут переданы для рассмотрения в независимые судебные органы. Доказательства и вынесенное на их основании решение судебных органов будут переданы на рассмотрение очередного заседания Всемирного совета по автоспорту, а затем на рассмотрение Генеральной ассамблеи для вынесения окончательного решения. Окончательный срок предоставления доказательств – 1 июля 1999 г.

Жак Вильнев – плейбой



Чемпион мира Формулы-1 1997 г. Жак Вильнев – личность настолько популярная, что всемирно известный журнал Playboy нашел нужным взять у канадца интервью. Среди вопросов, интересовавших корреспондента этого издания, был, например, такой: “Тебе не кажется, что это несколько странно, ходить в туалет в шлеме?” Жак не замедлил с ответом: “Это привычка, которая появилась у меня, когда я гонялся еще в Штатах. Там у фанов свободный доступ в боксы, и ты даже не можешь спокойно выйти прогуляться. А шлем – это лучший способ изолировать себя от всей этой взрывоопасной атмосферы”.

На традиционном автосалоне в Болонье Мике Хаккинену был вручен “Золотой шлем” – приз, ежегодно присуждаемый журналом Autosprint лучшему гонщику года. Символично, что награду Мика получил из рук Михаэля Шумахера, своего главного соперника в борьбе за чемпионский титул 1998 г.



Что слава – дым!

Большинство людей, связанных с Ф-1, видят в Берни Экклстоуне едва ли не самого могущественного человека на Земле. Однако в списке 300 наиболее влиятельных людей Великобритании, опубликованном The Observer, маленький император “больших гонок” занимает всего лишь 226-ю строчку. Выше него в списке сильных мира сего стоят такие “столпы” британского общества, как Гэллахер из группы Oasis и футболист Майкл Оуэн. А экс-Spice Гэри опережает великого Берни аж на 115 пунктов!

Возможно, такое положение вещей заставило президента FIA Макса Мосли заговорить в интервью одному западному изданию о возможном преемнике Экклстоуна на посту главы FOA. Наиболее подходящей кандидатурой, по мнению главного автоспортивного чиновника мира, является Марко Пиччинини. Этот опытный итальянец в настоящее время является членом многих руководящих органов FIA. А с 1978 г. вплоть до смерти Энцо Феррари в 1988 г. Пиччинини руководил Scuderia Ferrari.

Zepter заботится о здоровье

Швейцарская корпорация Zepter, специализирующаяся на производстве ультрасовременной кухонной утвари и попутно являющаяся одним из спонсоров команды Arrows в чемпионате Формулы-1, недавно предстала в совершенно новом качестве. В московском офисе Zepter были представлены несколько новейших разработок компании в области здравоохранения, получивших положительные отзывы от ведущих мировых и российских меди-



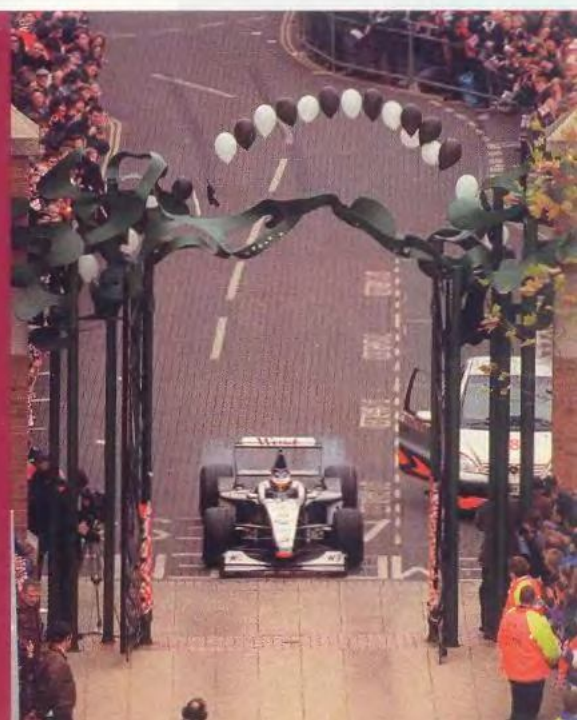
цинских центров. Некоторые из представленных препаратов могут оказаться полезными и для пилотов чемпионата мира. В частности, новейшие биологически активные пищевые добавки Zepter могут оказаться бесценными для восстановления сил пилотов во время гоночного уик-энда. А аппарат для светотерапии Biopton может реабилитировать пилотов после травм и ожогов.

Круг почета Мики Хаккинена

15000 жителей небольшого английского городка Уокинг смогли увидеть живую новоиспеченного чемпиона мира Формулы-1 Мики Хаккинена за рулем серебряного болида McLaren. Руководство команды вместе с городским советом Уокинга решили устроить небольшое торжество в ознаменование вклада жителей этого города в победу “серебряных стрел” в Кубке конструкторов 1998 г. Большинство людей, участвовавших в создании чемпионского MP 4/13, живут именно в этом населенном пункте. Именно здесь расположена штаб-квартира TAG-McLaren.

Центральным событием праздника стал проезд Мики Хаккинена по центральной улице города. Сперва он сде-

лал это, приветствуя собравшихся из открытого Mercedes CL. А затем наступил кульминационный момент: Мика пересел в боевой болид и совершил круг почета по улице Победы. Хотя движение по случаю этого события было перекрыто, Мика осторожничал и явно не стремился показать рекордное время круга. Хотя пару раз ему удалось произвести на собравшихся впечатлительные рывками у городских светофоров. Затем “летучий финн” прибыл на центральную площадь, где попал в объятия шефа McLaren Рона Денниса и мэра Уокинга госпожи Розмари Джонсон, после чего был безжалостно брошен на растерзание толпы, жаждавшей автографов чемпиона мира.



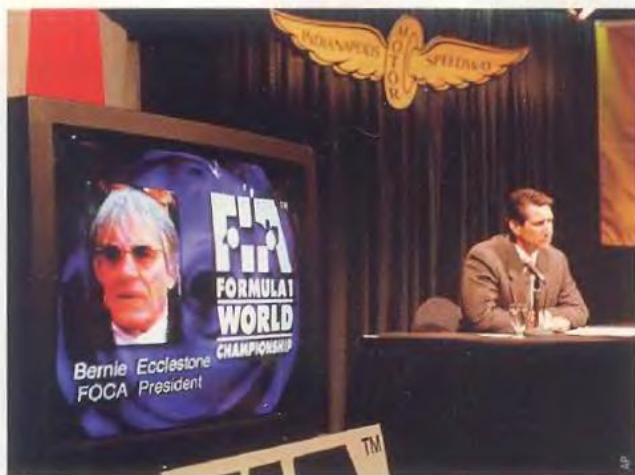
Новая аэродинамическая труба Benetton

Benetton была единственной командой, болиды которой так и не "показали носа" ни на одном из официальных предновогодних тестов. Тем не менее, именно она в декабре сделала наиболее значительный шаг вперед в развитии технологии. В начале месяца итало-британская "конюшня" запустила собственную аэродинамическую трубу в Энстоне, близ Оксфорда, где расположена штаб-квартира команды. (На снимке запечатлен торжественный момент пуска с участием главного конструктора Ника Вирта и Александра Вурца.) Строительство, которое вела та же фирма, что изготовила новую трубу для Ferrari, длилось три года и обошлось семейству Бенеттон почти в 20 млн долларов.



"Это наша самая крупная разовая инвестиция в развитие команды, — заявил Рокко Бенеттон. — Теперь в нашем распоряжении самый мощный инструмент подобного рода в Ф-1". Новая труба позволяет обдувать модели в 50% натуральной величины при скорости воздушного потока более 450 км/ч. Имеется возможность продвигать и полноразмерные автомобили.

Ранее Benetton вынужден был продвигать модели в соседнем Фарнборо, что серьезно задерживало ход проектно-конструкторских работ. Можно предположить, что теперь дела у команды пойдут гораздо успешнее.



Ф-1 возвращается в США

После 9-летнего отсутствия гонки Формулы-1 возвращаются в Соединенные Штаты. Причем первый после 1991 г. Гран При США должен состояться не где-нибудь, а в святой святыне заокеанского автоспорта — на легендарной "старой кирпичнице", месте проведения культовой американской гонки Indy-500. Об этом сообщили на совместной пресс-конференции в Индианаполисе владелец Indianapolis Motor Speedway Тони Джордж (на снимке справа) и президент FOA Берни Экклстоун, представивший перед журналистами в виде телевизионного изображения. Проект, оцениваемый в 25 млн долларов, предусматривает строительство отвечающей требованиям FIA трассы внутри трека, участок которого войдет в ее состав, 36 боксов для команд-участниц, пресс-центра на 400 человек и 40 мест для телекомментаторов.

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

ВЕСТИ С ТЕСТОВ

Специалисты всегда предупреждают, что не следует делать далекоидущих выводов из результатов первых зимних тестов. Большинство команд решают на них локальные задачи и не гоняются за "чистым" временем. И тем не менее, в отсутствие настоящей пищи, журналисты всегда стараются добавить щепотку соли к такому довольно-таки пресному блюду, как межсезонные тесты.

Барселона. 1-3 декабря 1998 г.



Именно поэтому такой интерес вызвала информация о том, что старая добрая F300 (правда, с "промежуточным" вариантом двигателя) даже в руках тест-пилота Луки Бадера, не говоря уже о Михаэле Шумахере, оказалась быстрее чемпионского McLaren под управлением опытного Дэвида Култхарда. Случилось это в первый же день полноценных межсезонных тестов на Каталунье. Наблюдатели тут же умозаключили, что Ferrari сумела лучше приспособиться к новым шинам Bridgestone с 4 канавками протектора, что изначально лишает McLaren значительной доли того преимущества, которое эта команда имела в Мельбурне-98.

Однако не стоит спешить с выводами. Большинство команд (в Барселоне отсутствовали лишь Benetton и BAR), прибывших на первые после "мертвого сезона" тесты (в период между последним Гран При и 1 декабря действует запрет FIA), в основном были заняты тем, что на старых машинах обкатывали узлы и детали для

конструкций 1999 г. Пилоты McLaren (Дэвиду Култхарду помогал тестер Ник Хайдфельд) занимались программой сравнительных испытаний шин Bridgestone. Алекс Занарди, чье время также не слишком впечатлило, продолжал осваиваться в новой обстановке. Ярно Трулли и Стефан Саррацин, заменивший в Prost Оливье Паниса, которому как раз в это время удаляли из ног металлические штифты, вставленные после аварии в Канаде в 1997 г., доводили до ума длиннобазное шасси с новыми коробкой передач, электронным дифференциалом, тормозами и амортизаторами. Кроме французца в Барселоне по болезни отсутствовали также Ральф Шумахер (ему удаляли гланды) и проходящий двухмесячный курс лечения после аварии в Сузукэ Эстебан Туеро. За рулем Minardi его заменил тест-пилот команды Лорен Редон.

Дэмон Хилл в Jordan упражнялся в настройке шасси и тормозов. Педро Диниц в Sauber боролся с недостаточной поворачиваемостью — предметом постоянного

несудовольствия Жана Алези в прошлом году. При этом сама французская прима швейцарской команды так и не смогла появиться на трассе. Этому помешал проливной дождь, начавшийся 3 декабря. Два дня до этого погода также не баловала гонщиков. Заезды проходили при пронзительном холодном ветре и сильной облачности, но начавшийся с утра сильный ливень фактически сорвал последний день тестов. Из всех пилотов один только Мика Сало упорно накручивал положенные 48 кругов на Arrows с новой коробкой передач, да испанец Марк Жене, жаждавший в полной мере воспользоваться предоставившимся ему шансом получить первый опыт в Ф-1, проехал 12 кругов. Другой дебютант Minardi, голландец Дани Кревель, потерпел аварию на первом же круге.

Среди других событий стоит отметить первое появление за рулем болида Ф-1 бразильца Лучано Бурти в Stewart и "дебют" Чезаре Фьорио в роли спортивного директора Minardi.

1.12.1998 г. Барселона

Пилот	Команда	Время	Кол-во кругов
Л. Бадер	Ferrari	1'24.19	60
Д. Култхард	McLaren	1'24.23	77
Д. Хилл	Jordan	1'24.41	39
Н. Хайдфельд	McLaren	1'24.88	54
М. Сало	Arrows	1'25.38	50
П. Диниц	Sauber	1'25.42	48
М. Уилсон	Williams	1'25.67	47
Я. Трулли	Prost	1'25.75	36
А. Занарди	Williams	1'25.91	50
С. Саррацин	Prost	1'26.36	68
Д. Херберт	Stewart	1'26.66	55
Л. Бурти	Stewart	1'26.86	47
Л. Редон	Minardi	1'27.46	64

2.12.1998 г. Барселона

Пилот	Команда	Время	Кол-во кругов
М. Шумахер	Ferrari	1'23.95	33
Н. Хайдфельд	McLaren	1'24.27	53
Д. Хилл	Jordan	1'24.20	57
Д. Култхард	McLaren	1'24.31	54
П. Диниц	Sauber	1'24.86	53
М. Уилсон	Williams	1'25.03	54
А. Занарди	Williams	1'25.18	63
Я. Трулли	Prost	1'25.38	33
М. Сало	Arrows	1'25.66	21
С. Саррацин	Prost	1'25.95	55
Д. Херберт	Stewart	1'26.09	54
М. Жене	Minardi	1'27.17	28
Л. Бурти	Stewart	1'27.79	31
Д. Кревель	Minardi	1'27.80	37
Л. Редон	Minardi	1'29.87	4

3.12.1998 г. Барселона

Пилот	Команда	Время	Кол-во кругов
М. Сало	Arrows	1'42.58	48
М. Жене	Minardi	1'49.16	12



Херес. 8-10 декабря 1998 г.



В Хересе, в отличие от Барселоны, погода была "летняя", и многие пилоты накрутили за время тестов эквивалент двух и даже трех Гран При. Первые два дня прошли под знаком преимущества McLaren, и лишь в третий "решающий" день прибывший Михаэль Шумахер, опробовав несколько типов резины, поставил жирную точку, установив лучшее время тестов.

Первые признаки легкого беспокойства, если можно так выразиться, были замечены в Williams. Алекс Занарди, хотя и продолжает стремительно прибавлять, по-прежнему остается почти в секунде от молодого Шумахера. Да и сам Ральф, новый

автомобиль которого подходит гораздо больше его агрессивному стилю вождения, хотя и показывал неплохое время, в последний день все же уступил третью строчку в протоколе своему "принципиальному" сопернику Френтцену из Jordan.

В который раз внимание специалистов привлек к себе тест-пилот McLaren и гонщик Ф-3000 Ник Хайндфельд. Во второй день тестов он показал лучшее время, опередив Дэвида Култхарда. И по паддоку уже разнесли "шутку", слетевшую с уст Рона Денниса: "Все выглядит так, что первую линию в Мельбурне будут занимать Хаккинен и Хайндфельд".

И снова Барселона. 15-17 декабря 1998 г.

Героем последних в уходящем 1998 г. тестов стал Дэмон Хилл, два дня возглавлявший список пилотов, приехавших в Барселону. Это ли не явная демонстрация серьезности намерений побороться с "большими ребятами" в следующем сезоне? Лишь в последний день, в отсутствие британского чемпиона, на верхней строчке оказался Ральф Шумахер, в который раз оказавшийся быстрее своего опытного товарища по команде Алекса Занарди.

Однако самым интересным событием "рождественских" тестов стало первое появление на трассах болида команды BAR, дебютанта сезона-99, с Жаком Вильневом за рулем. Поразительно, но канадец на совершенно новой машине, не имея времени для сколько-нибудь серьезной работы по настройке, только лишь надавив на педаль газа, сумел в заключительный день показать третье время.



8.12.1998 г. Херес

Пилот	Команда	Время	Кол-во кругов
Д. Култхард	McLaren	1'25.62	60
Э. Ирвайн	Ferrari	1'25.83	82
Р. Шумахер	Williams	1'26.19	57
Х.-Х. Френтцен	Jordan	1'26.90	67
Н. Хайндфельд	McLaren	1'27.18	31
Я. Трулли	Prost	1'27.33	66
А. Занарди	Williams	1'27.79	63
С. Саррацин	Prost	1'28.23	54
Л. Бадюер	Ferrari	1'28.31	36

9.12.1998 г. Херес

Пилот	Команда	Время	Кол-во кругов
Н. Хайндфельд	McLaren	1'24.98	60
Р. Шумахер	Williams	1'25.02	42
Э. Ирвайн	Ferrari	1'25.44	47
Х.-Х. Френтцен	Jordan	1'25.54	48
Д. Култхард	McLaren	1'25.92	47
А. Занарди	Williams	1'26.02	57
Л. Бадюер	Ferrari	1'26.57	48
П. Диниц	Sauber	1'26.58	70
С. Саррацин	Prost	1'26.80	21
Я. Трулли	Prost	1'27.40	72
Й. Мюллер	Sauber	1'31.09	10

10.12.1998 г. Херес

Пилот	Команда	Время	Кол-во кругов
М. Шумахер	Ferrari	1'23.83	76
Д. Култхард	McLaren	1'24.75	48
Х.-Х. Френтцен	Jordan	1'24.93	37
Р. Шумахер	Williams	1'24.94	35
Н. Хайндфельд	McLaren	1'25.22	56
А. Занарди	Williams	1'25.54	51
П. Диниц	Sauber	1'25.91	59
Я. Трулли	Prost	1'26.22	50
Л. Бадюер	Ferrari	1'26.31	52
С. Саррацин	Prost	1'26.67	47
Й. Мюллер	Sauber	1'36.78	20



15.12.1998 г. Барселона

Пилот	Команда	Время
Д. Хилл	Jordan	1'23.57
Р. Шумахер	Williams	1'23.97
Д. Култхард	McLaren	1'24.02
А. Занарди	Williams	1'24.59
Я. Трулли	Prost	1'24.82
О. Панис	Prost	1'25.29
М. Сало	Arrows	1'25.54

16.12.1998 г. Барселона

Пилот	Команда	Время
Д. Хилл	Jordan	1'22.48
Р. Шумахер	Williams	1'23.12
Д. Култхард	McLaren	1'23.39
А. Занарди	Williams	1'23.87
О. Панис	Prost	1'24.45
Я. Трулли	Prost	1'24.77
М. Сало	Arrows	1'25.31
П. де ла Роса	Arrows	1'27.87
Ж. Вильнев	BAR	1'29.10

17.10.1998 г. Барселона

Пилот	Команда	Время	Кол-во кругов
Р. Шумахер	Williams	1'22.76	30
Д. Култхард	McLaren	1'22.91	76
Ж. Вильнев	BAR	1'23.36	19
А. Занарди	Williams	1'23.44	45
Х.-Х. Френтцен	Jordan	1'23.68	66
М. Сало	Arrows	1'24.33	25
П. де ла Роса	Arrows	1'24.69	31
О. Панис	Prost	1'24.76	34
Я. Трулли	Prost	1'25.06	27



БЕРСИ

6-й турнир ELF Masters Karting
28-29 • 11 • 1998

Париж
Картодром
Дворец спорта Берси



“ФОРМУЛА БЕРСИ”

Аллен Сенна и Аллен Прост, Аллен Прост и Михаэль Шумахер, Жак Вильнев и Алекс Занарди. За последние пять лет трибуны парижского Дворца спорта трижды становились свидетелями захватывающих поединков между чемпионами обоих континентов. И упаси вас Бог подумать, что заезды на картах были для них просто детским развлечением. Все они, садясь за руль карта, как и за руль болида Формулы-1, думали лишь об одном – о победе. Что же касается получения необходимого психологического “допинга”, то с этим в парижском Дворце спорта было все в порядке: по азарту и накалу борьбы турнир по картингу не уступал даже самой напряженной гонке Гран При. Перед стартом каждой группы лучшие ученики французских колледжей “разогревали” публику и пилюток темпераментными танцами, все ведущие средства массовой информации, равно как и во время чемпионата Формулы-1, были приглашены в Париж для освещения гонок. И еще у этого своего рода семидесятилетнего, последнего этапа сезона Больших Тонков, было хоть и одно-единственное, но очень весомое преимущество: в Берси, как ни на одной другой трассе, в одном заезде можно было увидеть сразу нескольких чемпионов Формулы-1, серии CART, мотогонок и спортсменов из других колесных чемпионатов разных поколений. Только здесь мог Михаэль Шумахер бороться с Рене Ариу, а сзади их уже преследовала молодежь из французского чемпионата Формулы-3.

В этом году на шестой по счету турнир ELF Masters Karting были приглашены все четыре чемпиона нынешней Формулы и двукратный чемпион заокеанской серии Александр Занарди. Но, увы, грандиозного действия с участием Михаэля Шумахера, Мики Хаккинена, Сандро Занарди, Жака Вильнева и Дэмона Хилла – пятикратных чемпионов обоих континентов – никто так и не увидел. Все они по разным причинам не приехали в Париж к этой юбилейной гонке.

Тем не менее, даже в отсутствие первых действующих лиц Формулы-1 праздники у организаторов турнира получились на славу. В гости к Филиппу Штрейффю (бывшему пилоту Формулы-1, попавшему в страшную аварию на тестах в Рио в 1989 г. и с тех пор прикованному к инвалидному креслу) пожаловало целое созвездие ветеранов. Экс-чемпионы мира Марио Андеретти и Джоди Шектер, чья слава в Формуле-1 придалась на конец 70-х, посчитали за честь



Только в Берси звезды Ф-1 и Indy стартуют вместе



По накалу борьбы картинг не уступает Формуле



Джованни Агнелли “качал” на Вильсона Фиттипальди



Франк Лагурс в Берси “умирал” до последнего



Вильсон Фиттипальди в Берси вспоминает молодость



Джонни Херберту в Париже блеснуть не удалось



Опытный Херберт открывает молодому Бадюеру секреты мастерства



Марио Андретти в Берси потряхнул старинной



Джоди Шектер и Марио Андретти довольны

прокатиться на картах. Вместе с ними перед требовательной парижской публикой предстали: Марк Зурер и Пьерлуиджи Мартини, Артуро Мерцарио и Анри Пескарولو, Ян Ламмерс и Стефан Юханссон, Педро Лами и Поль Бельмондо, Лука Бадюер и Жан-Марк Гунон. Из действующих пилотов Формулы-1 представляли Джонни Херберт, Шиндзи Накано и Рикардо Россет. А ведь в Берси были еще звезды и ChampCAR Джимми Вассер и Ричи Херн, и чемпионата мира по мотогонкам Майк Дуен и Тецуе Харада. Кроме того, шоу в Берси украсили своим присутствием и несколько представительниц прекрасного пола: жена Марка Зурера – Кристина, знаменитая итальянка Джованна Амати и не менее знаменитая южноафриканка Дезире Уилсон – первая женщина, сумевшая выиграть не входившую в зачет чемпионата мира гонку Формулы-1 в Брэндс-Хэч в 1980 г.

Истинным же "открытием" шестого ELF Masters Karting стал один из самых пожилых "мастеров картинга" – 55-летний бразилец Вильсон Фиттипальди. Вот уж воистину – каждому свое время. Проведя за рулем "формулы" 36 Гран При и расставшись с карьерой профессионального гонщика в середине 70-х, Вильсон так навсегда и остался в тени своего знаменитого брата Эмерсона, заняв пост его личного менеджера. Но чего только стоило выступление Вильсона в Берси! Собственно, ему, старшему представителю одной из знаменитейших гоночных династий, и предстояло стать главным возмутителем спокойствия. Брат Эмерсона Фиттипальди достойно развлекал публику, ни на секунду не позволяя расслабиться своим коллегам-гонщикам на протяжении двух дней турнира. "Я безумно рад хоть на два дня вернуться в молодость, ведь моя карьера в го-карте началась более сорока лет назад, – признался Фиттипальди. – В мои годы все было по-другому, но я счастлив, что не утратил азарта спортивной борьбы". Несмотря на почтенный возраст и внушительные габариты Вильсон на равных боролся на трассе как с юными и агрессивными пилотами, так и с признанными асами кольцевых трасс. Бенефисом бразильца стал субботний финал заезда "звезд Ф-1 и Indy". Пронгравая круг лидером, Вильсон изрядно повеселил публику, сначала спровоцировав в "тоннеле" под трибунами столкновение Дэнни Салливана и Андре Рибейро, а спустя пару поворотов легким касанием, отправив в отбойник лидировавшего Яна Ламмерса. Именно этот маневр Фиттипальди дал возможность выиграть в "звездном финале" итальянцу Пьерлуиджи Мартини – одному из трех иностранцев, сумевших нарушить гегемонию молодых французских гонщиков Эммануэля Коллара, Франка Лагорса и Жан-Кристофа Буйона, одержавших победы в трех финалах из шести.

Евгения Головки
Владимир Маккавеев



Франк Лагорс вырывается вперед



Россет объясняет молодежи суть Ф-1 буквально на пальцах



В бой идут одни старики – Фиттипальди и Зурер



Уилсон и Амати делятся маленькими женскими тайнами



Созвездие Берси-98



Париж • Картодром Дворец спорта Берси

6-й турнир ELF Masters Karting
28-29 • 11 • 1998

ПОБЕДИТЕЛИ ФИНАЛОВ

- Финал Stars Formula-1&INDY:
Пьерлуиджи Мартини (ИТА),
Ян Ламмерс (ГОЛ)
- Финал Masters Formula-1&INDY:
Винченцо Соспири (ИТА),
Франк Лагорс (ФР)
- Суперфинал:
Эммануэль Коллар (ФР),
Жан-Кристоф Буйон (ФР)

Количество кругов
в финальных заездах: 8
Количество кругов
в суперфинальных заездах: 10



Подиум воскресного
финала "звезд":
Марк Зурер,
Ян Ламмерс и
Пьерлуиджи Мартини

ФИНАЛ: Stars Formula-1&INDY

Суббота

П. №	Пилот	Результат
1 39	П. Мартини	8 кругов
2 43	М. Зурер	+0.695
3 37	С. Юханссон	+3.992
4 38	Я. Ламмерс	+8.901
5 33	П. Барилла	+9.656
6 44	Д. Уилсон	+10.701
7 50	Ж.-М. Гунон	+11.751
8 7	М. Андретти	+13.567
9 35	А. Мерцарио	+18.489
10 15	А. Пескарولو	+19.402
11 36	В. Фиттипальди	+1 круг
12 8	Д. Салливан	+3 круга
13 42	А. Рибейро	+3 круга
14 34	П. Бельмондо	+4 круга

Первая линия на старте: Ж.-М. Гунон; Я. Ламмерс

ФИНАЛ: Masters Formula-1&INDY

Суббота

П. №	Пилот	Результат
1 29	В. Соспири	8 кругов
2 25	Ф. Лагорс	+1.907
3 21	П. Лами	+3.499
4 52	Э. Клерико	+3.726
5 23	Ш. Накано	+4.900
6 14	Ж.-К. Буйон	+5.974
7 24	М. Папис	+10.049
8 19	Т. Канаан	+10.163
9 17	Р. Херн	+11.521
10 18	Д. Херберт	+13.212
11 30	Д. Вассер	+15.346
12 45	Д. Сервиа	+15.717
13 16	Д. Франкитти	+15.897
14 28	Р. Россет	+1 круг
15 51	Х. Помпиду	+2 круга
16 10	Л. Бадер	+4 круга

Первая линия на старте: Э. Коллар (Д. Херберт); В. Соспири

СУПЕРФИНАЛ

Суббота

П. №	Пилот	Результат
1 20	Э. Коллар	10 кругов
2 25	Ф. Лагорс	+0.982
3 21	П. Лами	+2.298
4 29	В. Соспири	+4.458
5 18	Д. Херберт	+5.280
6 39	П. Мартини	+8.326
7 43	М. Зурер	+11.553
8 37	С. Юханссон	+14.100
9 38	Я. Ламмерс	+15.556
10 52	Э. Клерико	+15.846
11 48	С. Саррон	+17.142
12 12	Ж.-М. Бэйли	+19.076
13 7	М. Андретти	+1 круг
14 13	М. Меландри	+5 кругов
15 46	Д. де Радиге	+6 кругов
16 4	Р. Мамола	+7 кругов

Первая линия на старте: В. Соспири; Э. Коллар

ФИНАЛ: Stars Formula-1&INDY

Воскресенье

П. №	Пилот	Результат
1 38	Я. Ламмерс	8 кругов
2 43	М. Зурер	+0.591
3 39	П. Мартини	+5.255
4 37	С. Юханссон	+6.692
5 34	П. Бельмондо	+18.372
6 8	Д. Салливан	+19.849
7 11	М. Зурер	+20.975
8 7	М. Андретти	+21.974
9 15	А. Пескарولو	+22.365
10 44	Д. Уилсон	+22.905
11 9	Д. Амати	+29.671
12 35	А. Мерцарио	+1 круг
13 41	П.-А. Рафанель	+1 круг
14 36	В. Фиттипальди	+1 круг
15 42	А. Рибейро	+4 круга

Первая линия на старте: Я. Ламмерс; М. Зурер

ФИНАЛ: Masters Formula-1&INDY

Воскресенье

П. №	Пилот	Результат
1 25	Ф. Лагорс	8 кругов
2 14	Ж.-К. Буйон	+0.445
3 52	Э. Клерико	+2.276
4 18	Д. Херберт	+2.450
5 29	В. Соспири	+3.029
6 20	Э. Коллар	+3.404
7 24	М. Папис	+10.549
8 30	Д. Вассер	+10.857
9 17	Р. Херн	+12.769
10 45	О. Сервиа	+13.008
11 27	Д. Андре	+13.676
12 23	Ш. Накано	+15.591
13 19	Т. Канаан	+15.718
14 21	П. Лами	+19.095
15 28	Р. Россет	+22.070
16 51	Х. Помпиду	+3 круга

Первая линия на старте: Ф. Лагорс; Ж.-К. Буйон

СУПЕРФИНАЛ

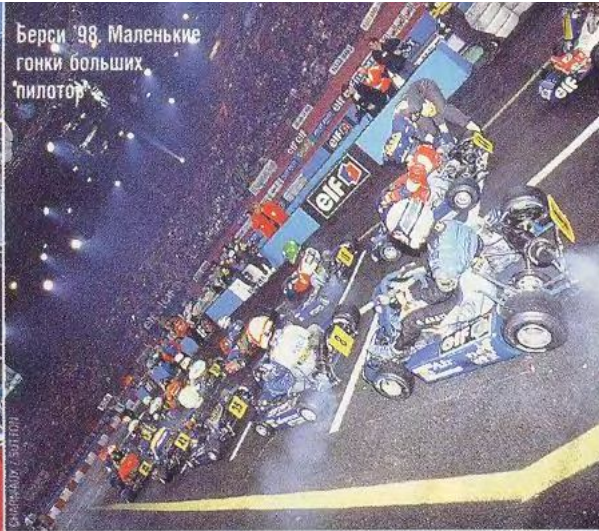
Воскресенье

П. №	Пилот	Результат
1 14	Ж.-К. Буйон	10 кругов
2 25	Ф. Лагорс	+1.513
3 13	М. Меландри	+4.526
4 21	П. Лами	+4.731
5 18	Д. Херберт	+5.663
6 1	М. Дуен	+10.961
7 46	Д. де Радиге	+12.353
8 38	Я. Ламмерс	+13.842
9 51	Х. Помпиду	+14.667
10 52	Э. Клерико	+15.235
11 39	П. Мартини	+15.715
12 37	С. Юханссон	+21.791
13 4	Р. Мамола	+24.874
14 43	М. Зурер	+27.029
15 31	Т. Харада	+1 круг
16 7	М. Андретти	+1 круг

Первая линия на старте: Ж.-К. Буйон; Ф. Лагорс



Лучшая половина Дэмона



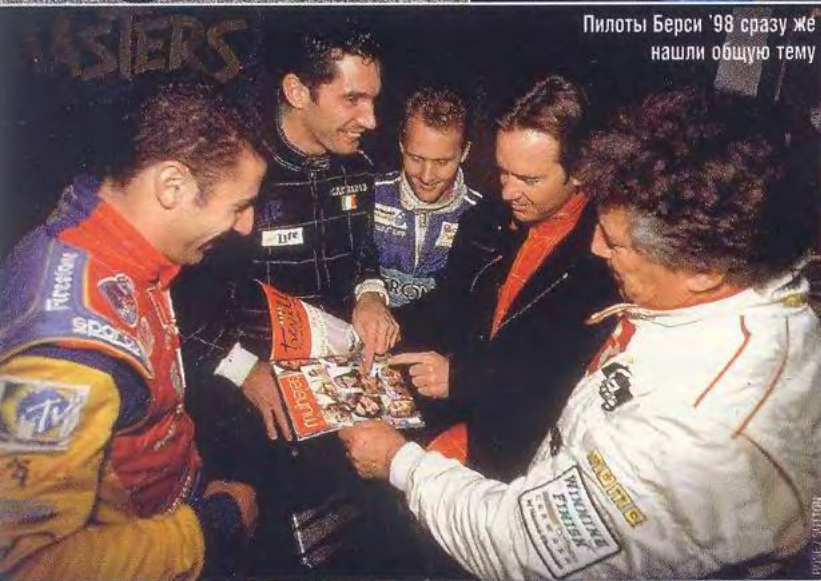
Берси '98. Маленькие гонки больших пилотов



Голубые пилоты Берси



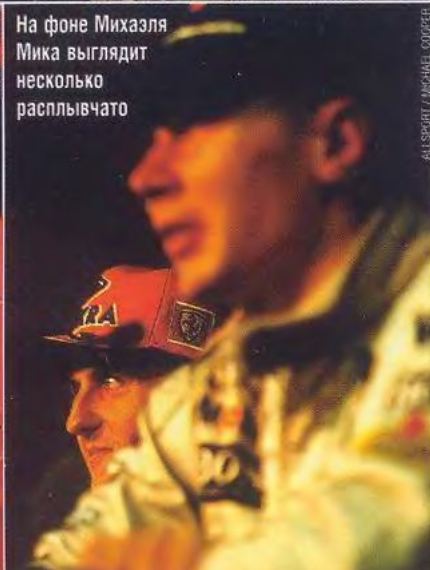
Мика на арене цирка. Медведи отдыхают



Пилоты Берси '98 сразу же нашли общую тему



Шлемофен Эдди Ирвайна



На фоне Михазля Мика выглядит несколько расплывчато



Мадонна автогонок



Бурлаки на "Волге" - еще куда ни шло, но на Ferrari?!

- Ну что, Мика, с тебя причитается...



Пилоты Ф-1 оптом и в розницу



Ирландская группа поддержки сама едва держится на ногах



Такая конструкция удовлетворит кого угодно



- Интересно, про обед кто-нибудь вспомнит?

CD КОМАНДА



как ва жно быть
серьез ным



Команда Jordan – баловень Формулы-1. На фоне мелких разочарований ей всегда, в конце концов, сопутствовала общая удача. Почему? Попробуем ответить на этот вопрос чуть позже, вспомнив не такую уж долгую историю команды.

Взгляд на таблицу чемпионата времен дебюта Эдди Джордана поневоле наводит на грустные мысли о быстротечности времени и тщетности дел наших. Только что завершили свой бесславный путь в высшей лиге автоспорта Rial, Zakspeed, Onyx, Life, Eurobrun. Пошла с молотка и сменила название Osella, превратившись в Fondmetal, которому, в свою очередь, тоже суждена была недолгая жизнь. С гоночных трасс с тех пор исчезли не только Lambo, Coloni, AGS, Larrousse, Dallara и Andrea Moda (последняя и вовсе была удалена из чемпионата специальным решением FIA), закончилась славная история команд Lotus и Brabham, перестал существовать Leyton House, как тогда стала называться небезызвестная команда March. А ведь Brabham и March непосредственно связаны с именами Берни Экклстоуна и Макса Мосли – главных на сегодняшний день людей в Формуле-1! Вот и Tyrrell никогда больше не выйдет на старт. Как видите, не выжили даже команды с традициями, что уж говорить о новичках! Почему же Jordan не только здравствует, но и год от года все успешнее продвигается в закрытый доселе клуб лидеров “королевских” гонок?

Если бы был проведен конкурс на самого экстравагантного руководителя команды Формулы-1, Эдди Джордан выиграл бы его за явным преимуществом. Большинство пилотов и механиков его команды выглядят более солидными, чем сам босс. Тем не менее, многие исполненные серьезности руководители мо-

гут позавидовать успехам команды этого человека с дурацкими бакенбардами и ленноновскими очками-велосипедами. Да, Джордан на вид несерьезен, зато как выделяется он даже на таком ярком фоне, как пaddock Формулы-1! И его команде с первого дня существования в Формуле-1 передались качества хозяина – быть ярким, иногда смешным, даже нелепым, но уж никак не незаметным. Возможно, за это стремление быть не такой, как все, судьба все время и поощряет команду Jordan?

Первый сезон ирландской команды в Формуле-1 следует рассмотреть поподробнее – именно в ходе его выявились те закономерности, что определяли облик команды и в дальнейшем. Появившийся весной 1991 г. первый Jordan сразу же получил прозвище “сликар”. Действительно, ярко-зеленый, пронзительно блестящий автомобиль выглядел каким-то лысым. Может быть, из-за своей лапидарной, лишенной аэродинамических изысков формы. А может быть, и из-за почти полного отсутствия рекламы: выделялась лишь крупная эмблема напитка 7up.

Но “лягушка”, хотя и не стала царевной, оказалась далеко не столь безобидной, как это можно было заключить по отсутствию в ее конструкции чего-либо выдающегося. С первых же тренировок выяснилось, что Андреа де Чезарис и Бертран Гашо вовсе не собираются прозябать в задних рядах, где, вроде бы, самое место для пилотов команды-дебютанта, выступающих на машине со стандартным “клиентским” мотором Ford. Гончи-

ки Эдди Джордана обосновались достаточно близко к середине таблицы, что порождало самые эйфорические настроения в ирландской “конюшне”. Механики, еще вчера занимавшиеся рутинной работой в Формуле-3000, чувствовали себя попавшими на праздник жизни и “оттягивались” от души, переполошив весь пaddock. Они периодически становились инициаторами разных веселых игр, розыгрышей, а то и просто дурачились. Стоит ли говорить, что в банках и бутылках, которые опорожняли ирландцы после работы, был отнюдь не 7up!

И вот настал момент, когда команда Jordan, наконец, победила. Первый триумф, правда, ждал “конюшню” Эдди Джордана отнюдь не на гоночной трассе. Во время Гран При Канады ирландские механики наголову разбили соперников в соревнованиях по скоростному преодолению водного препятствия на весельной лодке! Эта неофициальная победа так вдохновила команду, что гончики решили не отставать. Андреа де Чезарис и Бертран Гашо заработали очки, заняв 4-е и 5-е места! А ведь в те времена традиционной участью дебютанта были предквалификационные и квалификационные муки, а успехом считался прорыв на последнюю линию стартового поля! Счастливые гончики давали интервью с баночками 7up в руках, но в моторхоуме воздавали должное шампанскому, традиционному напитку успеха и удачи.

Пилотов, кстати, Эдди Джордан подобрал под стать своей команде. Оба они были гон-





щиками хорошими, но имели имидж, скажем так, людей несерьезных. Де Чезарис, с фактурным, волевым лицом, отлично подходившим для роли в каком-нибудь голливудском ковбойском фильме, и с феноменальной невезучестью, постоянно вовлекавшей его в какие-то происшествия на трассе. Эта невезучесть так и не позволила ему одержать за довольно длительную карьеру хотя бы одну победу. А рядом – Гашо: нервный взгляд интеллигента-гуманитария, может быть, даже поэта... И, конечно, собственный “бзик” в голове – идея о том, что он, Гашо, вовсе не бельгиец, не француз и вообще не принадлежит ни к одной из тех национальностей, чья кровь течет в его жилах. А олицетворяет он собой новую общность людей объединенной Европы, потому и на шлеме Гашо был изображен хоровод звезд, эмблема Европейского сообщества.

Идеи общеевропейского братства, однако, не выручили Бертрана Гашо, когда в Лондоне он повздорил с таксистом. В ходе оживленного обмена мнениями с “коллегой” Гашо достал и испытал в действии модное в то время индивидуальное средство самообороны – газовый баллончик. Подоспевшим полицейским не надо было долго разбираться, кто виноват – ясно, что не добропорядочный таксист-британец, а подозрительный космополит, называющий себя гражданином Европы. Гашо попал в тюрьму...

Так проявилась закономерность, характерная для команды Jordan во все последующие времена, – как только дела начинают идти на лад, так обязательно что-то случается! После Канады гонщики Эдди Джордана постоянно набирали очки – хотя бы один пилот в каждой гонке, а то и оба сразу. Они уступали только признанным лидерам – Просту, Сенне, Патресе, Мэнселлу, Бергеру. А на Хунгароринге, который требует не столько мощности мотора, сколько хорошей сбалансированности шасси, Бертран Гашо показал в гонке лучшее время круга, в истории команды Jordan долго остававшееся единственным. Но именно после этого произошел злополучный конфликт с таксистом. Гашо из состава выбыл, причем было неизвестно, надолго ли: британская Фемида на демонстрацию гонщиков Формулы-1 (они оделись в майки с надписями “Почему Гашо?” и “Господи, помоги Гашо!”) не обращала никакого внимания.

Брешь в рядах надо было кем-то затыкать, и для этой роли отлично подошел некий молодой немец, менеджер которого давно сватал своего протеже Эдди Джордану. Михаэль Шумахер (а это был именно он) в первой же гонке показал себя молодцом и тут же сбегал в Benetton, в объятия Флавио Бриаторе. Михаэль начинал путь к будущим победам, а Эдди Джордан, проклиная себя за юридическую легкомысленность (кто ж знал, что с новичком нужно составлять серьезный, жесткий контракт?), обратился в суд. И тем самым заложил еще одну традицию своей команды – упускать из рук талантливых спортсменов, сопровождая это долгими судебными разбирательствами постфактум. Однако до сих пор

ни одного сбесившего пилота в наручниках к Эдди Джордану так и не привели.

Итак, Михаэль ушел, а в обмен на него от бенеттоновцев в Jordan поступил Роберто Морено. Гонщиком бразилец был неплохим, но, естественно, после отчисления из топ-команды оказался несколько выбитым из колеи и хороших результатов сразу не показал. И был без излишних реверансов вышвырнут из ирландской команды, оказавшись в итоге в Minardi. Интересно, что и выпущенного из тюрьмы Гашо обратно в Jordan уже не взяли – сезон на его месте заканчивал Алессандро Занарди. Эти события открыли паддоку очень важную истину: Jordan вовсе не так прост... Если называть вещи своими именами, Jordan воспринимали как компанию очень везучих “пофигистов”. Но оказалось, что у руководства команды какие-то свои, скрытые от постороннего взгляда резоны, в число которых сентиментальность и легкомыслие не входят. Эдди Джордан был очень серьезен в главном, в мелочах позволяя себе несколько расслабиться. Айртон Сенна назвал действия команды Jordan “неспортивной игрой”, но от всех перестановок в составе и даже от осуждения великого бразильца “конюшня” только выигрывала: о ней постоянно говорили, писали, а рекламодатели таких любят. Так проявилась еще одно свойство команды Jordan: постоянно быть в центре внимания, иногда даже скандального. И, наконец, итог того сезона тоже как бы предопределил положение команды в Формуле-1: 5-е место, место на пороге “высшего общества”.

В сентябре 1991 г. Jordan теряет Михаэля Шумахера, но в том же месяце приобретает, как тогда казалось, поставщика отличных моторов. На следующие четыре сезона был подписан контракт с фирмой Yamaha, очень выгодный в финансовом отношении (надо сказать, что это обязательное условие для любого контракта, который собирается подписать Эдди Джордан). Увы, ожидаемый успех обернулся провалом: Yamaha была тяжелой, капризной и малоомощной. В октябре 1992 г. контракт с японскими мотористами был разорван. Но последствия неудачного сотрудничества сказывались еще некоторое время. Yamaha вскоре вообще отказалась от планов самостоятельной разработки моторов, сделав ставку на совместную работу с Джоном Джамдом и его фирмой.

А Джордан обратился к помощи Брайана Харта. С 1986 г. Hart вообще не поставлял “движков” командам Формулы-1. Надо ли пояснять, что первый год сотрудничества с Хартом не вывел Jordan из кризиса. Эдди Джордан не мог не понимать, что многого в сезоне Jordan не добьется, тем более, что известный инженер Стив Николз отверг предложение возглавить дизайн-центр команды. Но только ли высокими результатами можно заставить о себе говорить? В феврале 1993 г. Jordan неожиданно устроил тесты с участием... Мартина Доннели. Гонщика, попавшего в 1990 г. на свободной тренировке Гран При Испании в тяжелейшую аварию. Гонщик чудом вы-



“Слик-кар” – первый в Ф-1 Jordan, 1991 г.



Джордан и “суперновичок” Шумахер



Ирвайн и Баррикелло в Jordan





жил, и о возвращении его в Формулу речи, конечно, не шло.

“Теперь я могу сказать: я это сделал!” – так подвел итоги своих тестов Доннели. А Jordan добился того, на что, собственно, и рассчитывал: привлек к себе дополнительное внимание прессы, болельщиков и потенциальных спонсоров. Впрочем, это не избавило от горьких разочарований на старте чемпионата: известный итальянский пилот Иван Капелли в первой же гонке разбил машину, а на втором Гран При вообще не прошел квалификацию. Только что подписанный 2-летний контракт с Капелли был расторгнут, и на его место пригласили не менее известного Тьерри Бутсена. Но и бельгиец не преуспел. Зато радовал второй пилот, дебютант Рубенс Баррикелло. Вскоре Джордан прогнал и Бутсена, предоставив право быть партнером Баррикелло тем, кто этого хочет и располагает кругленькой суммой для оплаты своего желания.

Увы, второго Михаэля Шумахера таким образом Джордан не открыл, а вот будущий партнер Шумми у него в команде появился: после Марко Апицеллы и Эммануэле Наспетти в кокпит попал еще один дебютант – Эдди Ирвайн. Он оказался куда талантливее своих предшественников: заработал очко в первой же гонке. Да к тому же схлопотал по физиономии от самого Айртона Сены: не за упорство на трассе, как многие ошибочно думают, а за некорректное поведение после взмаха финишного флага. Однако “скандал” и “сенсация” – вещи близкие, а в команде Jordan они

и подовно не разделялись. Все, что привлекает внимание к "конюшне", воспринимается здесь положительно. Эдди Ирвайн – яркая личность, яркий пилот, да к тому же ирландец. Не было сомнений, что место в основном составе ему гарантировано. Тем более заслужил его Рубенс Баррикелло – спокойный, трудолюбивый, талантливый. Таким образом, кадровая проблема на 1994 г. была решена.

Наличие хороших пилотов вкупе с возросшей надежностью моторов Hart и удачным шасси конструкции Гари Андерсона было залогом успеха в этом сезоне. Правда, на трагическом Гран При Сан-Марино Рубенс Баррикелло попал в аварию, но через некоторое время в строй вернулся и даже сотворил сенсацию: на Гран При Бельгии занял поул-позишн, первую в истории команды. Ирвин отметилс по-своему: во время чемпионата мира по футболу написал на болидах команды результат матча: "Ирландия-Италия 1:0!". На финише Jordan оказался на 5-м месте в Кубке конструкторов.

Следующий сезон был отмечен приобретением серьезного партнера – фирмы Peugeot. От французских моторов отказался McLaren, а для ирландской команды это был отличный вариант. Правда, была и другая возможность: Флавио Бриаторе обещал устроить Эдди Джордану эксклюзивный партнерский контракт с фирмой Ford. Однако Ford обещал лишь поставку двигателей и их бесплатное обслуживание, а французцы сулили помимо этого еще и приплачивать денег



В Jordan всегда сменяются



Jordan всегда была яркой командой



“Боевая подруга”





за рекламу. Решение руководителя команды предлагать было несложно.

Правда, с моторами Peugeot пришлось на первых порах помучиться, да и пилоты 1995 г. было не слишком хорошими. Jordan отступил на шаг, пропустив вперед Ligier. Всю вторую половину сезона ходили слухи, что Рубенса Баррикелло ждет место в Ferrari, где бразилец станет партнером Михаэля Шумахера. Но приглашение в Scuderia неожиданно получил партнер Рубенса! У Эдди Ирвинга еще не кончился контракт, но Эдди Джордан отпустил его. Очевидно, не обошлось без некой денежной суммы, уплаченной Джордану за сговорчивость. Но официально договаривающиеся стороны заявили, что переход произошел вследствие «традиционно добрых отношений между двумя командами».

Как бы то ни было, Эдди Ирвинг явился единственным «открытием» Эдди Джордана, покинувшим его команду спокойно, без скандала. На его место взяли опытного Мартина Брандта. В начале сезона падюк вновь получил основание потягивать над ирландской командой. На предсезонной презентации болида Jordan представил в красивой бело-бирюзовой гамме, а гоночник — в зеленых комбинезонах. Но в самый последний момент команда подписала спонсорский контракт с табачной фирмой Benson & Hedges. Машины пришлось перекрасить в табачно-желтый цвет, а гоночникам шить новую форму. А вот на комбинезоны для механиков Эдди Джордан денег не пожалел, и пит-команда выходила обслуживать болид, «блистая» неуместными изумрудными одеяниями. Кстати, в том же сезоне болид еще раз перекрасился в изумительный золотистый металл. А потом в ход пошли художественные навыки последних лет, когда машина превращалась то в змею, то в перья — «легкомысленная» команда осталась верна себе.

Но вернемся в 1996 г. Сезон с формальной точки зрения вроде бы удачный: команда вернулась на «свое» 5-е место в Кубке

конструкторов. Но было видно, что машина «не сает», в чем Эдди Джордан обвинил гоночников. Баррикелло и Бранда были уволены, в 1997 г. пару пилотов составили молодые Джанкарло Физикела и Ральф Шумахер. В Jordan решили инвестировать деньги в строительство собственной аэродинамической трубы. Новые гошники больших денег не требовали. Да к тому же брат двукратного чемпиона мира привлек к команде дополнительное внимание. А для усиления рекламного эффекта в межсезонье использовались старым приемом (помните тесты Мартина Доннисли?). Пригласили поехать на болиде Найджела Мансела. Хотя Биг Найдж никогда не заявлял о серьезных планах возвращения в Формулу-1, разговор болельщикам хватило надолго. Чемпионат молодым гошникам удался. Физикела, несмотря на определенные обязательства перед командой Jordan, предпочел уйти в Benetton. Под спуска отправился в Williams и Ральф Шумахер.

Ну а прорыв в злитую группу произошел только что, у нас на глазах. В этом прорыве огромную роль сыграли недавно присоединившиеся экс-чемпион мира Дэмон Хилл и конструктор Майк Гаскойн. Люди, казалось бы, не соответствующие характеру команды. Но как прошел чемпионат? Не набрать в первой половине сезона ни одного очка и пораить всех отчаянными результатами во второй — этого мы вполне могли ожидать от такой «несерьезной» команды, как Jordan.

Что же будет дальше? Может быть, новый статус топ-команды заставит ирландцев пересмотреть свой имидж (не зря ставка сделана на опытных пилотов Фрэнкена и Хилла). А может быть, они никогда и не были легкомысленными? Может, за то и любят их суаби, что столь же серьезную работу, как остальные, они делают с легкой иронической улыбкой?

Евгений Юданов



Команда *Jordan Grand Prix* основана в 1980 г.
В Формуле-1 с 1991 г.
Дебют в Гран При:

Последний Гран При до 1999 г.:

Руководители:

Штаб-квартира:

Количество Гран При:

Общее число стартов машин в гонках:

1991 г., Гран При США,

Бертран Гашо (10-й);

Андреа де Чезарис (не прошел предквалификацию)

1998 г., Гран При Японии,

Дэмон Хилл (4-й); Ральф Шумахер (сход)

Эдди Джордан, с 1980 г.

Сильверстоун, Великобритания

130 (15-й показатель среди всех команд Формулы-1)

253 (15)

Пилоты, наиболее успешно выступавшие на Jordan:

Пилот	Старты: 253	Очки: 155	Победы: 1	Поул-позиции: 1	Быстрейшие круги в гонках: 2
Рубенс Баррикелло	64(1)	46	-	1	-
Ральф Шумахер	33	27	-	-	-
Дэмон Хилл	16	20	1	-	-
Джанкарло Физикелла	17	20	-	-	1
Эдди Ирвайн	31(1)	17	-	-	-
Андреа де Чезарис	17(1)	12	-	-	-
Мартин Брандл	16	8	-	-	-
Бертран Гашо	10	4	-	-	1
Стефано Модена	12(4)	1	-	-	-

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

Выступления команды *Jordan* в Формуле-1 в 1991-1998 гг.

Год	ГП	СТ	О	ПП	БК	1	2	3	4	5	6	Место в Кубке конструкторов	Лидерство в гонках: круги/км	Гонщики/место в чемпионате мира	Титульные спонсоры
1991	16	31	13	-	1	-	-	-	2	2	3	5	-	Бертран Гашо/12; Михаэль Шумахер/12; Роберто Морено/10; Алессандро Занарди/-; Андреа де Чезарис/9	7UP, Fuji Film
1992	16	28	1	-	-	-	-	-	-	-	1	11	-	Стефано Модена/17; Маурицио Гужельмин/-	Sasol, Barclay
1993	16	31	3	-	-	-	-	-	-	1	1	10	-	Рубенс Баррикелло/17; Иван Капелли/-; Тьерри Бутсен/-; Марко Апицелла/-; Эмануэле Наспетти/-; Эдди Ирвайн/20	Sasol, Barclay
1994	16	31	28	1	-	-	-	1	7	1	1	5	3/13,1	Рубенс Баррикелло/6; Эдди Ирвайн/14; Агури Сузуки/-; Андреа де Чезарис/18	Sasol, Arisco
1995	17	34	21	-	-	-	1	1	2	1	3	6	1/5,8	Рубенс Баррикелло/11; Эдди Ирвайн/12	Total, Peugeot
1996	16	32	22	-	-	-	-	-	3	4	5	5	-	Рубенс Баррикелло/8; Мартин Брандл/11	Benson&Hedges, Total
1997	17	34	33	-	1	-	1	2	3	4	2	5	7/47,8	Ральф Шумахер/11; Джанкарло Физикелла/8	Benson&Hedges, Total
1998	16	32	34	-	-	1	1	1	3	1	3	4	26/181,2	Дэмон Хилл/6; Ральф Шумахер/10	Benson&Hedges
Всего	130	253	155	1	2	1	3	5	20	14	19		37/247,9		

ГП - Гран При; СТ - старты; 1-6 - места в гонках; ПП - поул-позиции; БК - быстрейшие круги; О - очки



ШАССИ JORDAN 1991-1998



Модель 191	Год 1991
Гран При	16
Старты	31
Очки	13
Конструктор Г. Андерсон	Поул-позиции -
Мотор Ford HB V8	Быстрейшие круги 1
	Победы -
	Шины Goodyear



Модель 192	Год 1992
Гран При	16
Старты	28
Очки	1
Конструктор Г. Андерсон	Поул-позиции -
Мотор Yamaha OX99 V12	Быстрейшие круги -
	Победы -
	Шины Goodyear



Модель 193	Год 1993
Гран При	16
Старты	31
Очки	3
Конструктор Г. Андерсон	Поул-позиции -
Мотор Hart 1035 V10	Быстрейшие круги -
	Победы -
	Шины Goodyear



Модель 194	Год 1994
Гран При	16
Старты	31
Очки	28
Конструкторы Г. Андерсон/С. Николз	Поул-позиции 1
Мотор Hart 1035 V10	Быстрейшие круги -
	Победы -
	Шины Goodyear



Модель 195	Год 1995
Гран При	17
Старты	34
Очки	21
Конструктор Г. Андерсон	Поул-позиции -
Мотор Peugeot A10 V10	Быстрейшие круги -
	Победы -
	Шины Goodyear



Модель 196	Год 1996
Гран При	16
Старты	32
Очки	22
Конструктор Г. Андерсон	Поул-позиции -
Мотор Peugeot A12 V10	Быстрейшие круги -
	Победы -
	Шины Goodyear



Модель 197	Год 1997
Гран При	17
Старты	34
Очки	33
Конструктор Г. Андерсон	Поул-позиции -
Мотор Peugeot A14 V10	Быстрейшие круги 1
	Победы -
	Шины Goodyear



Модель 198	Год 1998
Гран При	16
Старты	32
Очки	34
Конструктор Г. Андерсон	Поул-позиции -
Мотор Mugen-Honda MF-301HC	Быстрейшие круги -
	Победы 1
	Шины Goodyear



DELPHI
Automotive Systems

ТАЙНЫ

“черных ящиков”



“Окончательные причины аварии будут объявлены только после расшифровки данных “черных ящиков”, поиск которых продолжается”, – такие фразы венчают почти все отчеты об авиакатастрофах. Увы, аварии в наш стремительный век случаются не так уж редко. И не только в авиации. Современные автомобили Формулы-1 очень многое почерпнули из самых передовых отраслей науки и техники. Из авиастроения в автоспорт попали и пресловутые “черные ящики”. Правда, до мая 1994 г. об их использовании на машинах Формулы-1 знали в основном специалисты. Но после трагических событий в Имоле о “черных ящиках” в Ф-1 всерьез заговорили и в прессе, причем не только спортивной.

Сразу после трагедии “черные ящики” с автомобиля погибшего Айртона Санны бесследно исчезли. “После аварии в Тамбурелло остатки автомобиля Санны привезли к судейской вышке и поместили в один из боксов, – рассказывает Фабрицио Носко, человек, своими руками снявший “черные ящики” с машины Санны. – Минут через десять подошли два механика Williams и попросили пропустить их к машине. Мы им вежливо отказали, но вскоре появился технический делегат FIA Чарли Уайтинг в сопровождении еще двух механиков и приказал мне снять с машины два “черных ящика”, один из которых записывал характеристики шасси, а другой – двигателя. “Черные ящики” были немного поцарапаны, но не более того. “Я действительно передал электронные накопители представителям команды, – признается Уайтинг, – но сделано это было лишь для того, чтобы они смогли удостовериться в том, что неполадка, случившаяся на машине Санны, не повторится на автомобиле Хилла”. Все бы ничего, но когда в июле 1994 г. итальянские следователи, наконец, заставили представителей команды вернуть “черные ящики”, выяснилось, что накопитель Williams, который, по словам Носко, “был немного поцарапан”, оказался “поврежден и не содержал никаких данных”, а информация с “черного ящика” Renault была скопирована на компьютер и стерта из памяти записывающего устройства. Хотя данные и были переданы представителям правосудия, но поручиться за их достоверность уже никто не мог.

FIA, естественно, была не в восторге от скандальных разборок с итальянскими следователями. Поэтому весной 1997 г. Международная федерация решила стандартизировать применение аварийных записывающих устройств на автомобилях Формулы-1. В рамках программы по “увеличению безопасности гоночных трасс и автомобилей” специалисты Delco Electronics, одного из подразделений корпорации Delphi, долгие годы специализирующейся на производстве автоматического оборудования для автомобильной промыш-

ленности, специально для Формулы-1 разработали и аварийные накопители информации.

Современные разработки и передовые технологии давно вывели Delphi в мировые лидеры по производству автоматических и электронных систем. Антенны, проводка, элементы подвески, электрические и электропневматические системы, датчики и системы контроля за шасси – вот только небольшая часть продукции Delphi, которая находит широкое применение на автомобилях ведущих фирм мира, 75% электропроводки всех автомобилей ВАЗ производится одним из предприятий Delphi в Самаре.

По сравнению с применявшимися ранее “черными ящиками”, ADR (Accident Data Recorder) от Delphi обладает гораздо большими возможностями. Основное отличие от предыдущих разработок состоит в том, что новая система не только обеспечивает циклическую запись информации с частотой 30 Гц, но и способна к автоматическому переходу на аварийный режим, что дает возможность в течение 20 секунд (15 секунд до аварии и 5 секунд после) производить регистрацию данных с просто фантастической частотой 1000 Гц. Еще одно достижение инженеров Delco Electronics – устойчивость системы к внешним воздействиям. ADR Delphi способна выдерживать кратковременные нагрузки при ударе в 250 g и имеет несколько степеней защиты. Следует заметить, что все эти характеристики достигаются при сравнительно небольших габаритах “черного ящика”: 170x170x56 мм, при весе блока всего 1,6 кг.

После нескольких тестовых испытаний в Tyrrell и Jordan (одним из спонсоров которого является Delphi), в 1997 г. Международная федерация рекомендовала “черные ящики” Delco Electronics к использованию на всех автомобилях чемпионата мира. Вскоре разработками Delphi заинтересовались и представители американских гоночных серий NASCAR и CART.

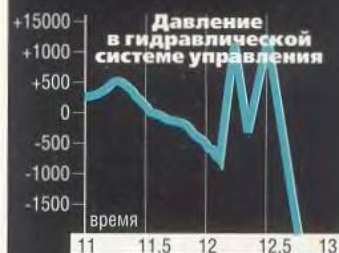
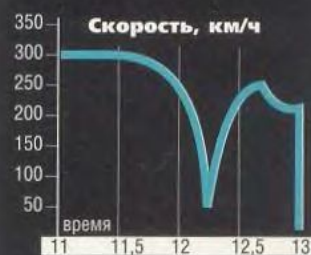
Конечно, “черные ящики” и даже такие ультрасовременные разработки, как у Delco Electronics, не могут устранить опасностей, грозящих пилотам Формулы-1 сегодня, но они необходимы, чтобы разобраться в причинах аварий и, возможно, предотвратить их завтра.

Владимир Маккавеев

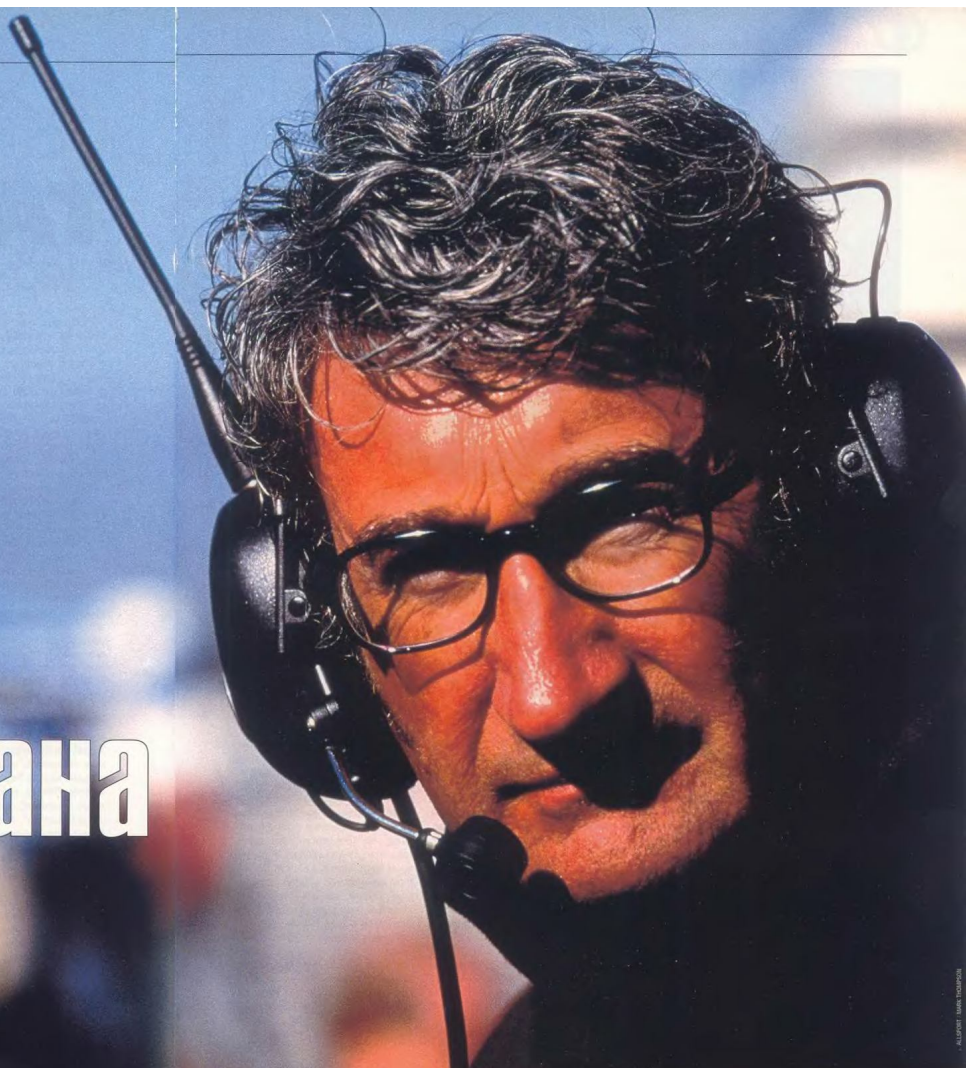
Представительство Delphi Automotive Systems:
(095) 967-0570, 967-0571



После трагической аварии Санны вокруг черных ящиков его Williams разразился настоящий скандал. В ходе расследования достоверность некоторых данных, представленных Renault, подверглась сомнению



дня дди Джордана





Эдди Джордан
никогда не прочь
развлечься.
Шутки
и розыгрыши
всегда
сопутствуют
ирландцу.
Недаром он
так "спелся"
с Джинни
Хербертом,
одним из самых
больших
баламутов в Ф-1

30 марта 1998 г.
Свой полувековой
юбилей Эдди
Джордан с
приличествующей
торжественностью
отметил вместе
с командой
во время Гран При
Бразилии

Первая дата — это 50-летний юбилей Эдди, вторая — худшая гонка в истории Jordan, Гран При Монако, третья — триумф всей его жизни — холодное дождливое воскресенье в Спа-Франкоршам. В Монако Хилл и Ральф Шумахер проспали так плохо, как никто не ожидал даже после провального начала сезона: 17-е и 20-е места в свободных заездах, 15-е и 16-е в квалификации. В гонке они занимались лишь тем, что отбавили атаку куда более быстрых Tyrrell Такаги и Minardi Накино. В итоге Ральф разбил машину и сошел, Дамон же добрался до финиша. С отставанием в два круга! От триумфа в Спа команду отделяли всего-навсего три с небольшим месяца. Но в тот день хозяин "коношны" был в трау-

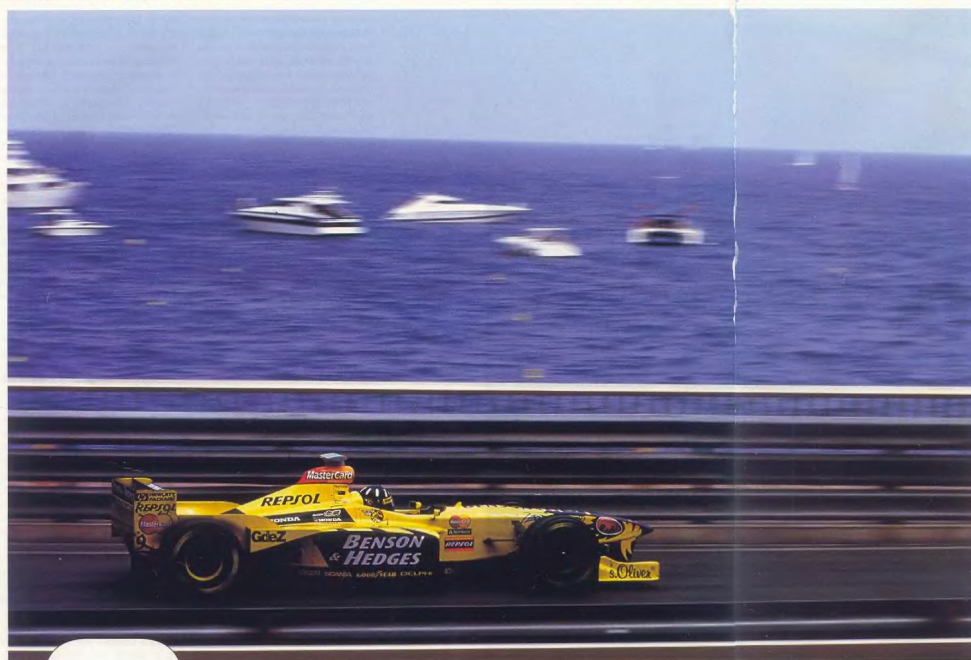
ре, и ничто, казалось, не могло уже спасти его от потери доверия со стороны моторостроителей, партнеров и спонсоров. В Бельгии же его пилотов ждал ни много, ни мало — дубай! Команда, единственные очки которой до середины сезона помещались на носу самого Эдди Джордана, которая проигрывала в чемпионате мира Agrows и Stewart, не говоря уже о Sauber, которая "оспаривала" с Prost малочисленный титул разочарования года, внезапно стала открытием сезона, с лихвой выполнив все традиционно щедрые обещания журналистам на предсезонной презентации. Для того, чтобы понять, как подобное могло произойти, как такая метаморфоза вообще возможна в таком виде спорта,

как Формула-1, я предлагаю вам ненадолго вернуться в прошлое. Эдди Джордан всегда жил так, будто катался на американских горках. То вверх, то вниз. Самое интересное, что судьба предначинала его для совсем другой участи: Эдди был рожден для спокойной и стабильного существования. Нельзя сказать, что он вышел из бедной семьи, но постепенный кризис в Ирландии был таков, что и тот "средний класс", к которому с гордостью причисляли себя Патрик и Эйлин Джорданы, едва сводил концы с концами. В этой ситуации обычно находят два выхода — либо подкидывают себе стабильную работу, либо ударяются в религию. Причем в Ирландии одно не мешало другому. До 15 лет

Эдди не сомневался в том, что его ждет карьера католического священника. Однако появившаяся с ранних лет коммерческая жилка очень быстро внесла в этот план серьезные коррективы. Не было, пожалуй, ни одной вещи, которой рано или поздно маленький Джордан не пытался бы вникать и приторговывать на дублинских рынках. Причем с неизменным успехом, ибо талант убеждения покупателя был у него, как говорится, в крови. Короче говоря, своей жизненной стезей Эдди решил избрать банковское дело и к своей учебе отнесся очень серьезно. Родители были счастливы: такая работа давала необходимые гарантии стабильности в экономическом хаосе независимой, но отнюдь не процветающей Ирландской республики. И все бы ничего, не подцепи Джордан где-то вирус автогонок. Причем никакой генетической предрасположенности к этому забавлению у Эдди вроде бы не было. В семье единственным президентом были лишь периодические появления в местных развлекательных программах. Но по какой-то причине (не обязательно со скандалом или обидами) был вынужден оттуда уйти: "Это жестокий лживый капиталист. Он не останавливается ни перед чем для достижения своей цели, какой бы ничтожной она ни казалась. Он умалчивает тебе в лицо и бьет ножом в спину практически одновременно. Для него все методы хороши, лишь бы достичь поставленной цели. Его личность не знает границ, он скуп и корыстен всегда, обити контракт, закон, мораль, не говоря уже об эlementарном такте. Его юмор — лишь ширма для обмана".

Самое интересное, что и те, и другие будут высказывать вам свое мнение абсолютно искренне, не пытаясь свести никаких счетов. И те, и другие приведут целую кучу





2

24 мая 1986 г.
Гран При Монako -
одна из самых
неудачных
гонок в истории
Jordan.
Хуже быть
уже не могло

фактов и расскажут множество историй в подтверждение своей точки зрения. Однако при всей противоположности этих позиций в них есть один общий момент: Эдди Джордан никого не оставляет равнодушным. И любить, и ненавидеть его можно только истоно, всей душой. А это и есть основная отличительная черта всех действительно незаурядных людей. Найти же истину, реально оценить этот "персонаж" практически невозможно. Да и есть ли она, эта истина? Джордан таков, каков он есть, и отнюдь не пытается заставить себя любить. Попробуйте поговорить с ним. Если вам удастся пробиться сквозь ирландский акцент, постоянные шуточки и недоговоренности, то перед вами

предстанет именно тот, о ком вам и говорили: вероломный и обаятельный ирландец. Эдди сам со смехом расскажет вам, как продавал машины через знакомого дилера наивным девушкам, пришедшим в его банк просить кредит. Он поведает, как регулярно проигрывал своему партнеру по выступлениям в Формуле-2 Стефану Юханссону и, в итоге, предпочел сосредоточиться на деятельности тим-менеджера. Он недоволио поморщится при упоминании о финансовой помощи, которую Берни Эккастоун оказал ему в 1993 г. Он удовлетворенно хмыкает, вспоминая, как устроился получить деньги за свой единственный тест за рулем Формулы-1 в 1979 г. Охотно признается, что за

платил Мэнселлу миллион фунтов за пародию на переговоры о возможном сотрудничестве перед сезоном-97, чтобы напомнить о своей команде прессе, поднять свой престиж в глазах Benson and Hedges и постараться сохранить Peugeot. Он подтвердит слухи о парике, который носил аж с 1972 г., когда после страшной аварии в картинге с открытым переломом ноги и операции за одну ночь в больнице разом потерял все волосы. Он блаженно зажмурится при одном упоминании о том, как ему удалось вырвать Хилла из-под самого носа Алена Проста, и грустно вздохнет, вспоминая, во что это ему обошлось. Одним словом, перед вами предстанет именно тот, о ком вам и гово-

рили, - человек, влюбленный в автоспорт и в его деньги. Причем последний фактор отнюдь не обязательно негативен. Лишь благодаря своему чутью и банковскому опыту нашему герою удалось войти в закрытый клуб тим-менеджеров "конишмен" Ф-1. В конце концов, сам Эдди постоянно любит повторять, что главная победа его команды в том, что она выжила. Выжила, придя в Формулу-1 в самом начале 90-х, в самое неблагоприятное с экономической точки зрения время. Из всех созданных тогда или чуть раньше команд уцелела только эта. Разорились же один за другим не только зеленые новички, но и гранды вроде Lotus и Brabham, которых, казалось бы, спасти от банкротства должно было одно только имя. Чуть позже нечто похожее на подвиг Jordan удалось Sauber и Stewart, но только благодаря огромной стартовой финансовой и технологической поддержке таких гигантских корпораций, как Mercedes и Ford. Джордан же был один. Когда он решился на создание команды Ф-1, в активе была лишь богатый опыт выступлений в младших Формулах, где за него сядили и пообещали многие будущие звезды "большой гонки" - Мартин Брандл, Дэмон Хилл, Джонни Херберт, Жан Алеан. Именно с его маленькой структурой начинался европейский путь к мировым вершинам Айртона Сены. Eddie Jordan Racing собрала целую коллекцию выигранных в Формуле Ford, Ф-3 и Ф-3000 чемпионатов. Но было ли это достаточным основанием для уверенности в "королевском" дебюте? Вряд ли.

Тем не менее, Эдди решился на "большой скачок". Он поручает своему соратнику Гари Андерсону (с которым познакомился еще в

1986 г. на одной из гонок в Бирмингеме) построить шасси, подпихивает контракт на поставку 8-цилиндровых моторов Ford (на пару эволюций хуже, чем у основного партнера американцев - Benetton) и собирает 6 млн (!) фунтов бюджета. Пилотами его команды становятся вечный ветеран Андреа де Чезарис (против которого Джордан гонялся в Формуле-2 еще в бытность своим гонщиком) и никак не проявивший себя пока Бертриан Пилло. Именно в это время Lotus переживает очередной кризис, и Эдди предлагают просто-напросто купить эту прославленную команду. Тогда ему разом достался бы и Джонни Херберт и (что куда важнее) готовая "торговая марка", несущая наваливание от статуса новичка и, соответственно, от мучительной процедуры существовавших тогда предкалфикаций. Но гордость берет верх над практичностью, и Джордан все же предпочитает самостоятельный путь. И что же? В Канаде оба пилота получают очки, в Венгрии на счету Гашо - лучший круг, а в Бельгии в команде дебютирует суперновичок Михаил Шумахер, при этом в той гонке де Чезарис едва не выигрывает у самого Айртона Сены. Итог сезона - 5-е место в Кубке конструкторов и обещание Джордана, который сам не ожидал такого поворота событий, стать через три года чемпионом мира.

Но мы не зря упоминали американские горы в начале статьи. Все оказалось далеко не столь розовым, как это вышло из слов Эдди Джордана. Команда закончила сезон, истратив 10 млн фунтов, - чуть ли не вдвое больше своего реального бюджета. Все это грозило



При всей своей
веселости
Эдди Джордан -
очень серьезная
фигура в большой
политике Ф-1



Джордан обладает удивительной способностью вернуть полное доверие партнерам. Хитротип Хонда не в силах устоять перед обаянием ирландца. Не те ли самые часы на руке Эдди?

30 августа 1998 г. Гран При Бельгии. Триумф всей жизни Эдди Джордана? Не переусложняйте, ему только 50 лет. Кто знает, какие свершения ждут его в новом веке?

большими неприятностями в самом ближайшем будущем. И Эдди решил убить кучу зайцев одним выстрелом. Вместо того, чтобы оставаться рядовым клиентом Ford, он решил найти моториста, который стал бы его партнером. И нашел его в лице концерна Yamaha. Джордан получил эксклюзивный 12-цилиндровый двигатель, имевшего у японцев высочайший статус после сотрудничества с Tugue-Honda Стефано Модена, а главное — неиссякаемый поток денег, позволивший залатать дыры в бюджете. Выручила ирландца и зарождающаяся дружба с Реном Деннисом (который при первой встрече бросил ирландцу: "Добро пожаловать в страну акула", а в Спа '98 приказал Кулхарду, отстававшему на

пять кругов, обогнать Алезан и прикрывать два болида Jordan). Были времена, когда McLaren выигрывала все гонки подряд, и это коммерческая служба просто не знала, как разместить на бортах болидов логотипы всех своих спонсоров. Решение было найдено, и "лишних" рекламодателей в обмен на солидный процент "перекинули" на Jordan. А в прилачу Сенна устроил туда и своего старого друга Маурисио Пужельмина. Перед началом сезона Джордан уверял, что Модена и Пужельмин обладают потенциалом чемпионов мира, но уже с середины сезона начал обвинять их в неспособности к настройкам машины и давал открыто понять прессе, что ему их навязали. "Крайними" гонщики стали

потому, что качество шасси было далеко от прошлогоднего, двигатели Yamaha оказались тяжелыми, маломощными и крайне ненадежными, а команда набрала за весь чемпионат лишь одно очко. Это был уже не первый случай разлада Эдди с его пилотами. Ранее он бросил в беде Вертрана Гашо и до сих пор судится с Михаэлем Шумахером, увезшим в Benetton после той самой дебютной гонки в Спа. Судится он будет и с Физикеллой, и с Ральфом Шумахером. В 1996 г. он выглядел верой и правдой служившего ему 4 года Баррикелло (ставшего очередным "козлом отпущения" грехов плохого шасси). Годом раньше долго и упорно спекулировал своим другом, тезкой и соотечест-

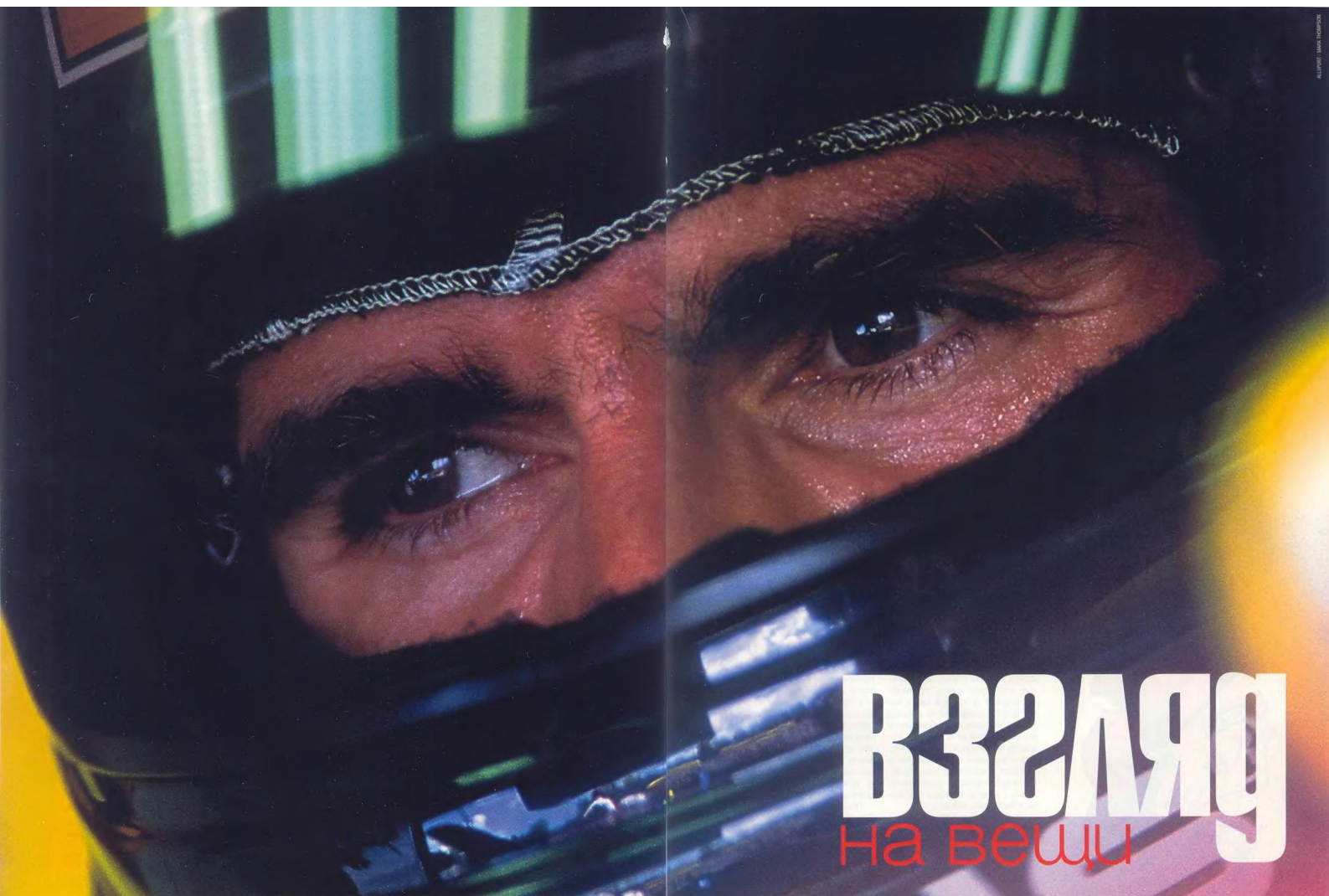
венником Эдди Ирвайном в перестороках с Ferrari, а в 1993 г. и вовсе устроил высасную распродажу, сменяя за рулем одной машины аж пятерых пилотов. О вероломстве Джордана может много рассказать и то, как он поступил с мотористом Брайаном Хартом, которого долго убеждал прийти в 1993 г. на смену Yamaha, но которого, несмотря на несколько неплохих результатов (например, памятную гонку юного Рубенса Баррикелло в Донингтоне под дождем или невероятный дебют Ирвайна в Японии), моментально забыл, стоило Рону Деннису (да-да, опять...) предложить Эдди бесплатные двигатели Peugeot (и спонсорские миллионы Total в придачу), которые шеф McLaren в свою очередь бросил в угоду Mercedes Peugeot затем три года безуспешно ждал в ирландской "конюшне" победы и едва не стал жертвой Джордана, заветы уйдя к Рено. Одним словом, если посмотреть с этой точки зрения, то картина складывается действительно не в пользу Эдди.

Но можно ведь посмотреть и иначе. Кто на его месте смог бы пережить кризис 1992-1993 гг? Кто захотелся бы затем лавировать между требующими побед Peugeot и хронической нехваткой средств, да еще и найти при этом такую мощную финансовую поддержку, как Benson and Hedges? Кто сумел бы пережить потерю такого партнера, как Peugeot? Тем более, что как раз в 1997 г., когда решение французов (о котором они теперь наверняка жалуют) было уже принято, оказался удачным, и молодые Физикелла и Ральф Шумахер не только регулярно попадали на подиум, но и реально претендовали на пару-тройку побед. Кто смог бы в этих условиях в корне

сломать свою политику, отказавшись от идеи небольшой динамичной команды в пользу перспективной, и регулярно увеличивать штат, наращивать производственные мощности, строить аэродинамическую трубу? Кто, наконец, нашел бы в себе довольно сил и решимости, чтобы принести в жертву формуле-1 лучшего друга, Гарри Аммерсона, с которым начинал когда-то и вместе прошел по трассам всего мира сквозь 90-е годы. Именно приглашение на пост главного конструктора молодого и талантливого Майка Гаскойна, именно его "пожарные" меры по спасению потенциально неплохого шасси и позволили команде совершить столь впечатляющий рывок, приведший в итоге и к дублю в Спа, и к историческому 4-му месту в Кубке конструкторов на Сузукке. Одним словом, Джордан действительно достоин сравнения с Энцо Феррари. Он бесповоротен и профессионален. Именно такие люди и оставляют след в истории. Эдди, как уже говорилось, только 50 лет. И вполне возможно, что парочка первых десятилетий XXI века будет принадлежать именно его команде.

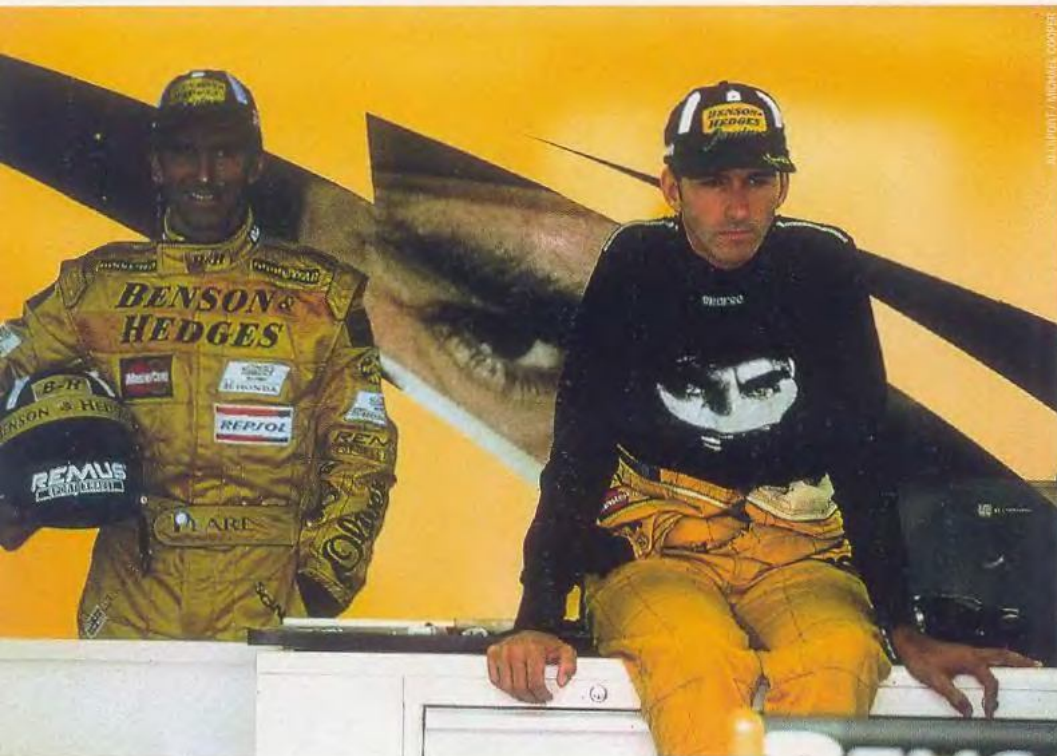
Артем Букин
PS. На презентации новой машины перед минувшим сезоном Хонда заметил на руке Эдди часы... Ferrari. В ответ на вопросительный жест своего нового моториста ирландец замесил и упустил в дымно и маловероятные рассуждения о подарке брата одного из его пилотов. Думается, что нажитое в последние несколько лет состояние вполне позволило бы Джордану унизать время и без помощи подарков Минхазан. Так что эти часы можно, наверное, рассматривать как символ. Как вы считаете?





ВЗГЛЯД

на вещи



Я пришел в гонки не для того, чтобы победить в Гран При или стать чемпионом мира. Я лишь хотел увидеть, насколько далеко сумею продвинуться, делая то, что умею, и отдавая работе все силы... Я удивил самого себя.

Дэмон Хилл



Я никогда не забуду одну сцену, которую мне довелось наблюдать на Гран При Венгрии 1996 г. Тогда, после субботней квалификации, выигранной Михаэлем Шумахером, почти весь журналистский корпус собрался около моторхомув Ferrari. А Дэмон Хилл, завершивший день вторым, уже переодевшись в гражданскую одежду, вышел из автобуса и направился к боксам. Он шел в светлых брюках и белой футболке, нагнув на глаза темные, почти черные очки, прямо сквозь эту толпу. Он прорезал ее, как нож масло, нигде не останавливаясь и не обращая на себя внимания. Он просто шел. И его так никто и не остановил... Подобное нельзя представить с Шумахером, умеющим, как никто другой, создавать вокруг своей персоны невероятный ажиотаж. Такое невозможно с теми же Бергером или Алези, с Вильневом, наконец.

Впрочем, тогда Дэмон Хилл еще не был чемпионом мира. Но и после 13 октября 1996 г, после финальной гонки на Сузукэ мало что измени-

лось. Он так и остался для многих "мальчиком для битья", "унылым типом", "нулевым" в прямом и переносном смысле гонщиком. Он добился в Формуле-1 почти всего: стал чемпионом, знаменитым человеком, богатым человеком, в конце концов. И все же есть в его облике что-то почти трагическое. Возможно, иного и не могло произойти с гонщиком, болид которого два года подряд носил нулевой номер...

В 1991 г. Дэмон Хилл попал в тест-пилоты Williams почти случайно: просто призовые гонщики Фрэнк Риккардо Партезе и Тьерри Бутсен, а затем и Найджел Мэнселл явно не справлялись со всем объемом работ самостоятельно, а штатный тестер англичанин Марк Бланделл предпочел усесться в Brabham. На освободившееся место Фрэнк Уильямс и ангажировал Хилла. И началась для него каторжная работа "биоробота". И очень похоже, что на этом для слегка уже "перезрелого" для Формулы-1 гонщика все и закончилось бы. Ну, поехал бы он в 1992 г. за рулем Brabham и так и осталась бы легенда: "Был тут какой-то на "подсадке", сын самого Грэма Хилла. Но показал себя не очень — всего-то два раза прошел квалификацию". Хотя почему "осталась бы"? И сейчас никто не хочет вспоминать о том, что "подсадкой" в Brabham был вовсе не Хилл, а Джованна Аматти, что босс команды Деннис Нэрзи спал и видел именно Дэмона за рулем своей машины, но за итальянкой стояли приличные деньги, а за сыном Грэма Хилла такого тыла не было. И что Дэмон выступал лучше своего напарника Эрика Ван де Поля, которого все называли многообещающим бельгийцем и восходящей звездой. И который, разочаровавшись в своей "конюшне", еще после Германии забрал своих спонсоров и покинул Brabham не прощаясь.

Англичанин, действительно, удостоился права занять место на стартовом поле Гран При лишь дважды — в Сильверстоуне и на Хунгаро-ринге, но оба раза добрался до финиша. А самый первый раз он выехал на трассу Формулы-1 в компании асов 1 мая 1992 г. Подумать только, спустя всего два года судьба уготовила ему участь первого пилота Williams и перспективы борьбы за чемпионский титул.

"Самым ужасным в 1992-м было Монако. Тогда я наблюдал за гонкой из окна отеля и каждый раз, когда Мэнселл и Партезе проносились мимо, испытывал ужасные чувства.



Хотя уже тогда я считал – в этих великолепных машинах есть и кусочки моего труда”.

Дэмон не прав. Это был отнюдь не кусочек, а громадный кусище – к тому моменту основная тестовая работа уже давно лежала на его плечах. Хилл пропадал на стендах Williams практически сутками и свою награду наконец-то получил. Хилл – призовой гонщик своей “команды-мечты”.

Тогда, в 1993 г., у Фрэнка был довольно большой список кандидатов на место рядом с трехкратным чемпионом мира Аленом Простом, и Хилл в этом рейтинге стоял на последнем месте. Но все же Фрэнк Уильямс выбрал именно его. Почему? Может быть, именно поэтому. В пользу англичанина говорил его опыт в общении с болидом Williams, его спокойствие и явная “незвездность” – вытерпеть еще одну “звезду” рука об руку с Простом было бы уже тяжело.

Хилл не мог быть сорперником Просту. Да и не хотел. Но журналисты-соотечественники принялись раскручивать несуществующую борьбу между товарищами по команде. Англичанин против француза – как звучит! Так что сначала его записали в претенденты, а затем, после довольно долгого ожидания

побед – в неудачники. Да так крепко, что даже когда долгожданные победы наконец пришли, на него продолжали смотреть свысока и не относились сколько-нибудь серьезно. Основная же масса зрителей вообще не замечала ни его удач, ни его промахов. Окружающие говорили – Хилл слишком “серенький” и незаметный, да и выигрывает только благодаря машине и тому, что Прост в середине сезона ослабил хватку. Дэмон, кстати, полностью отдавал себе отчет в истинном положении вещей. Но оставался спокоен. И не тушевался.

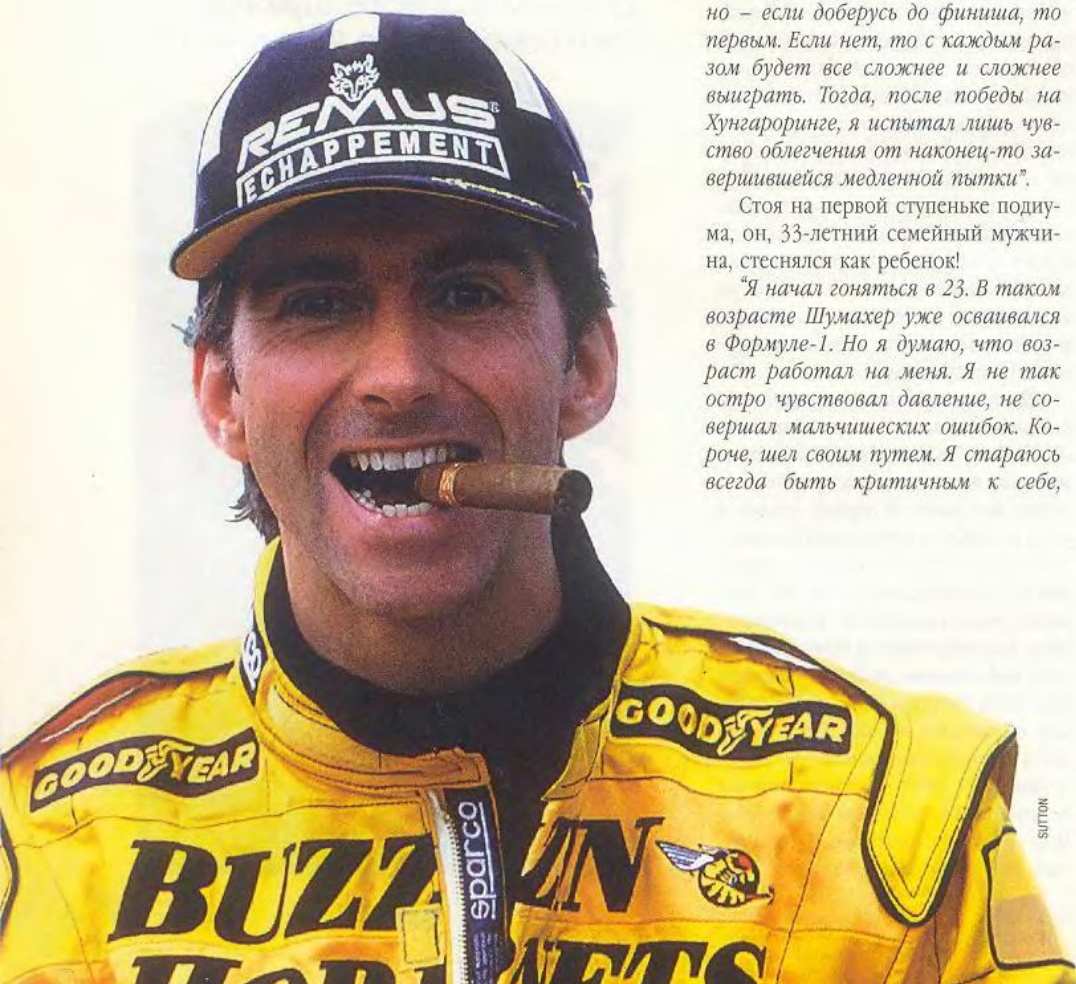
“В начале сезона я ощущал себя каким-то заведенным механизмом. Надо было подниматься и подниматься выше и, если улыбнется удача, выиграть. В первых гонках я только начинал приспосабливаться к тому, чтобы ехать в первых рядах пелетона, ведь весь мой прошлый опыт сводился к старательному выглядыванию в зеркала заднего вида машин лидеров, обгонявших меня на круг. Лишь после того, как я освоился, можно было начинать концентрироваться на дальнейшем, на том, чего же я хотел получить от того или иного Гран При. А в Сильверстоуне мне в первый раз показалось, что я могу

“Я начал гоняться в 23. В таком возрасте Шумахер уже осваивался в Формуле-1.”





“Для меня намного важнее быть честным с самим собой, ...соблюдать обязательства перед командой и заслужить уважение людей, с которыми работаю.”



выигрывать гонки! В Хоккенхайме тоже. В Венгрии я знал определенно – если доберусь до финиша, то первым. Если нет, то с каждым разом будет все сложнее и сложнее выиграть. Тогда, после победы на Хунгароринге, я испытал лишь чувство облегчения от наконец-то завершившейся медленной пытки”.

Стоя на первой ступеньке подиума, он, 33-летний семейный мужчина, стеснялся как ребенок!

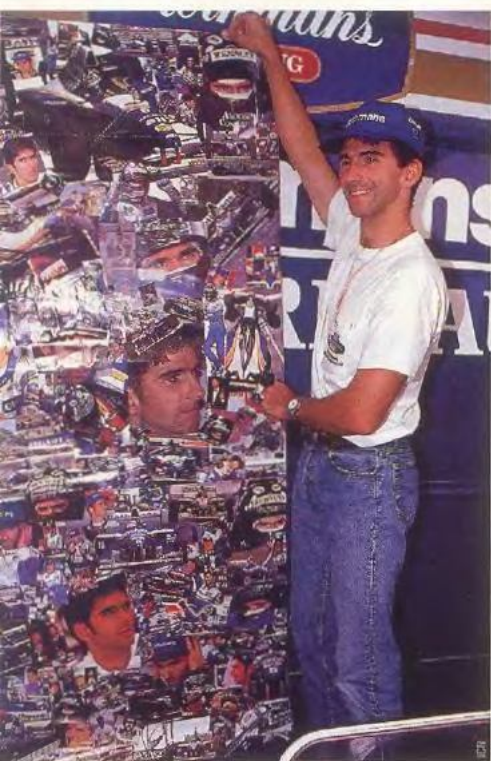
“Я начал гоняться в 23. В таком возрасте Шумахер уже осваивался в Формуле-1. Но я думаю, что возраст работал на меня. Я не так остро чувствовал давление, не совершал мальчишеских ошибок. Короче, шел своим путем. Я стараюсь всегда быть критичным к себе,

чтобы ни одна колкость извне не выбила меня из колеи. Это необходимо для совершенствования. А только это и важно”.

Миновал первый полный сезон англичанина в Формуле-1, а в его активе уже были три победы, две поулы и 12 стартов с первой линии. Но уже в середине 1993 г. над Хиллом нависла тень Айртон Сены, всеми силами стремившегося попасть в Williams. Положение англичанина в команде даже со стороны выглядело угрожающим – ему почти нечего было противопоставить ни Сенне, ни Просту, он был совершенно лишним в этой битве гигантов. Его уже практически списали со счетов, когда неожиданно наступила развязка: на Гран При Португалии одновременно произошли два события, решившие участь Хилла – француз заявил о своем уходе из гонок, а бразилец объявил о своем контракте с Фрэнком Уильямсом.

“Подумать только – еще десять лет назад у меня не было амбиций гонщика, все мои помыслы были связаны с мотогонками. Теперь я стал партнером Айртон Сены! Будущий год мне видится так: он – безоговорочный чемпион мира, я – третий”, – так отреагировал англичанин на известие о сотрудничестве с Сенной. Он был настроен довольно-таки оптимистически несмотря на то, что большинство и друзей, и недругов считали, что партнерства с Сенной у Хилла не выйдет, что бразилец, за два года вынужденного “поста” от побед изголодавшийся по привычным для него успехам, полностью перекроет англичанину кислород. Но Фрэнк Уильямс настаивал: “Никаких приказов или командных заданий – оба пилота будут бороться за чемпионат. Демон продолжает удивлять меня. В 1994 г. у команды будет сильнейшая в Формуле пара гонщиков”. Мистер Уильямс лукавил – он не мог не знать, что при желании Айртон справится с Демоном и без посторонней помощи. И вовсе не потому, что Хилл – бездарность, а потому, что у Сенны за плечами десять сезонов в Формуле-1 и три титула чемпиона, а у его партнера по команде – всего один сезон, да и то предоставленный за плечами Проста.

“У меня смешанные чувства от перспективы гоняться с гонщиком калибра Сенны. Он на голову и ... плечи выше всех, кто будет состязаться с ним в 1994-м. Я не деморализован и не сокрушен, но это, несомненно, поворотный момент моей карьеры. Я готов ко всему!”



“Тогда Айртон сказал мне:
“Наслаждайся этим!”

Но к тому, что случилось на Гран При Сан-Марино 1994 г. не был готов никто. Смириться с пустующей первой линией стартового поля в Монако было невыносимо трудно. Это был поворотный момент не только карьеры Хилла, это был поворотный момент для всей Формулы-1, которая в одно мгновение лишилась гонщика, десятилетие олицетворявшего ее суть и составлявшего ее интригу.

“Имола была испытанием. Временем, когда я колебался между “бросить” и “продолжать”. И я был в двух шагах от первого варианта”.

Жизнь некоторых людей наполнена испытаниями и сражениями, но препятствия и потери заставляют их делать выбор, идти вперед, ибо остановка означает смерть. К тому моменту судьба уготовила англичанину уже не один удар “под дых” — иначе не назовешь гибель отца, после которой в 15 лет, оставшись единственным мужчиной в семье, он взял на себя обязанности главы, или рождение первенца со страшным диагнозом синдром Дауна.

В который раз в своей жизни Хилл взвалил на плечи тяжелый, почти непосильный груз. Он, и только он, остался столпом, центром, стержнем команды, трагическим





“Подумать только – еще десять лет назад у меня не было амбиций гонщика, все мои помыслы были связаны с мотогонками.”



уходом Сенны если и не поставленной на колени, то уж точно психологически сломленной. Нельзя забывать и ситуации, сложившейся в чемпионате – Михаэль Шумахер после беспроигрышной серии из трех гонок был явным лидером. Айртон, если и не мог состязаться с Benetton немца в гонках, оказывался способен хотя бы выигрывать квалификации. Без него соперников у Михаэля не было. Для Williams, после триумфальных двух лет (1992–1993 гг.) и почти беспроигрышных перспектив на 1994 г., это был невероятный удар.

Оказавшийся на первых ролях в Формуле-1, Хилл у массы людей стал вызывать, мягко говоря, раздражение – его как будто корили за то, что именно он, а не кто-то иной, оказался на вершине: “Выиграл – потому что сошел соперник, проиграл – это его истинный класс”. В результате обе его полупозиции и заслуженные победы оказались в тени: Испания, Бельгия, Италия, Португалия, Япония. Забылся даже триумф в Сильверстоуне, когда круг почета Хилл проехал, везя в своем кокпите огромный “Юнион Джек”, а такие вольности, надо сказать, позволяли себе лишь двое – Прост и Сенна, ибо в соответствии с правилами за это полагается дисквалификация.

Но, по счастью, Дэмон Хилл очень хорошо запомнил свой самый первый подиум на Гран При Бразилии – он стоял на второй ступеньке пьедестала почета, Айртон Сенна – на первой.

“Тогда Айртон сказал мне: “Наслаждайся этим!”. Он все понимал, он опасался, что 2-е место не дает мне полностью ощутить сладость этого мгновения. Он выигрывал все и все отдавал гонке, и он, конечно, знал цену таким моментам”.

Поэтому никто не мог отнять у англичанина его Сильверстоуна и Сузуки. Этой дождевой гонки по трассе-реке, гонки, которая будь даже она единственная в карьере, должна навсегда остаться в истории. Но в 1994 г. Дэмон Хилл так и остался “без одного очка чемпионном мира”. Он не сломался, нет. Хотя накануне последнего Гран При сезона Михаэль Шумахер старался выбить англичанина из колеи словами: “Я-то молодой, у меня впереди куча времени. А потому, даже если я проиграю нынешний чемпионат, мир не перевернется. А вот у Хилла – уникальный шанс. Больше такого не будет”. Аделаида закончилась столкновением Шумахера, едущего на смертельно поврежденной после удара об отбойник машине, и уже направляющегося к чемпионскому титулу Хилла...

В 1995 г. Хилл вступил не в лучшем расположении духа – коллизии прошлого сезона давали себя знать, и настоящей дуэли с немцем, ставшим по итогам года двукратным чемпионом мира, не получилось. Нужна как минимум поддержка команды, а с этим в Williams были проблемы. В 1996 г. партнером Хилла стал Жак Вильнев. При этом подразумевалось, что именно канадец, вызванный из-за океана Берни



Экклстоуном «спасать» Формулу-1, и призван бороться с Михаэлем Шумахером. Но в 1996 г. перед нами предстал уже другой Хилл – он был спокоен, хладнокровен, с выдержанной реакцией на эскапады соперников, и Вильневу, перед тем как расправляться с Шумахером, сначала надо было выиграть у своего партнера по команде. А этого ему не удалось. Каким-то невообразимым способом Хилл все же сплотил вокруг себя кучку единомышленников и в последней гонке сезона на Сузуке вырвал победу, в благодарность за которую его тут же уволили из Williams...

«Для меня намного важнее быть честным с самим собой, знать, где я, кто я, чего хочу и куда иду, не бросать ничего на волю случая, соблюдать обязательства перед командой и заслужить уважение людей, с которыми работаю».

А заслужил он уважение самых главных людей Формулы-1: Джона Барнарда, перспектива работы бок о бок с которым сподвигнула Хилла на контракт с Arrows; Эдриана Ньюи, покинувшего Williams после того, как оттуда выкинули Дэмона, и два года мечтавшего встретиться с ним снова в McLaren; Алена Проста, сначала приложившего руку к

взрослению англичанина в Формуле, а затем желавшего видеть его в своей команде.

Наверняка в 1997, а затем и в 1998 г. в McLaren Дэмона Хилла ждало бы блестящее будущее, но он принял предложение Уокиншоу и провел сносшибательную гонку на Хунгароринге, а затем, спустя год, – предложение Эдди Джордана, и выиграл сумасшедшую гонку в Спа. Он всегда взваливал на свои плечи груз ответственности, долга. Он повиновался своей, непонятной окружающим логике. Быть может, по прошествии лет мы лучше поймем Дэмона и наконец простим его главный «грех» – грех человека, опоздавшего родиться, человека, словно вышедшего из старой Формулы, Формулы джентльменов.

«Жизнь научила меня уважать собственную судьбу. Ведь все мы в той или иной степени – ее игрушки. Вот почему я все время начеку: я живу настоящим, шаг за шагом иду вперед, не слишком лучезарно рисуя себе будущее. Таков мой способ существования. Я во всем стараюсь видеть относительность».

Лина Холина
«СЭ» специально для «Ф-1»

«...Я живу настоящим, шаг за шагом иду вперед, не слишком лучезарно рисуя себе будущее.»



ОДИН НА ОДИН С Ф-1

Шумахер, брат Шумахера

Я делаю свою работу так хорошо, как могу, и стараюсь удовлетворить запросы тех людей, кто в моем труде заинтересован. Только и всего.
Ральф Шумахер





Ральф Шумахер всегда старался произвести впечатление человека, которому сам черт не брат

Однако выйти из тени такого брата, как Михаэль, чрезвычайно трудно. Ральф понимает, что его постоянно сравнивают с Шумахером-старшим. Ральф всегда чувствует, что "большой" брат смотрит

Вилли Вебер, менеджер братьев Шумахеров, справедливо полагает, что опыт позволяет ему по-своему распоряжаться судьбой своего "младшего" клиента. Ральф не думал гоняться в Ф-1. Это получилось "само собой". Ральф не хотел уходить из Jobba на какое "само собой", оказался в Williams. Пройдет, возможно, не так много лет, и Шумахер-младший, "само собой", станет чемпионом мира



Становится гонщиком Ральф Шумахер не намечался. Просто, как и все ребята в окрестностях Хогерт-Хермольдхайма (где он увидел свет 30 июня 1975 г.), гонял в свое удовольствие на карте. Благо, удовольствие это обходилось почти что даром – отец обоих Шумахеров, Рольф, каменщик по профессии, был еще и хозяином картодрома (того самого, который нынче носит имя Михаэля Шумахера). Деталь впервые за руль карта Ральф сел на два года раньше брата – то есть, в два года! Свою карьеру в спорте конный немец представлял совсем иначе: он всерьез увлекся лошадиными силами, но отнюдь не теми, что заперты в автомобильных моторах. Парень мечтал стать конником, ибо преодоление препятствий – тот вид конного спорта, который в Германии вполне можно назвать культовым. Имя легендарного Пауля Шокмёне звучало для Ральфа настоящей музкой! И когда он сдал одну из своих лошадей, то непременно видел себя легко и лихо взлетающим над очередным барьером – и приземляющимся олимпийским чемпионом. Не меньше! С амбициями в семье Шумахеров дело всегда обставило отлично.

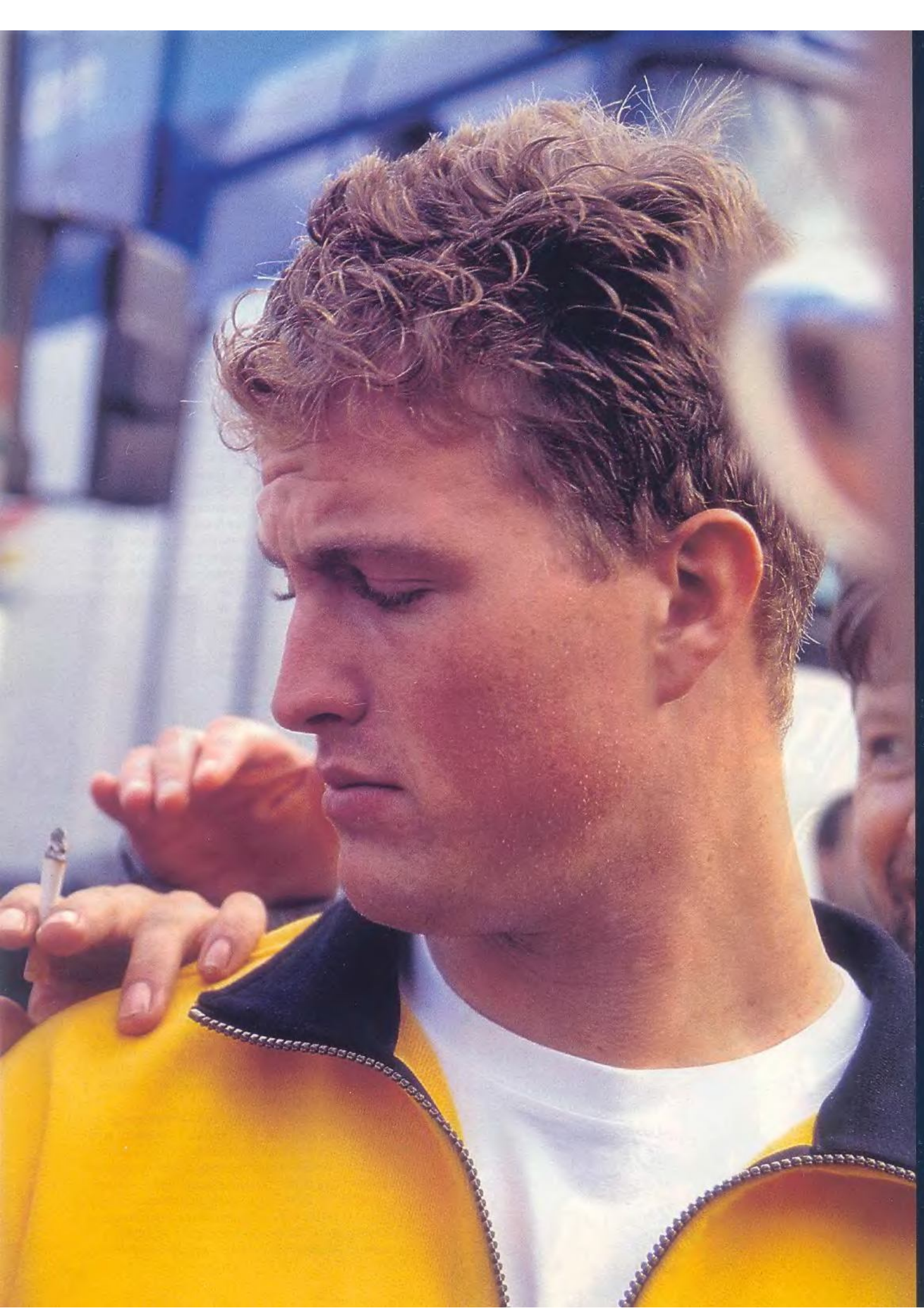
Как видите, Ральф Шумахер имел свои планы на будущее и не собирался жить в тени брата. Увы. Судьба распорядилась так, что планы пришлось кардинально изменить. И теперь главным препятствием, которое он призван преодолеть, стала слава старшего брата! Еще одна деталь. Даже две. "Одним Михаэлем попытаться проехать на одной из моих конкурных лошадей, – вспоминает Ральф, – и почти сразу же упал. После чего заявил, что это глупое занятие его не интересует!" Сам же Ральф расстался с мечтой стать "наследником" Шокмёне в 15 лет ("Я выбрал картинг и как продолжение – автотонки. Там больше платят!"). Напомню: когда Ральфу было 15, его старший брат уже примеривался к дебюту в Формуле-1.

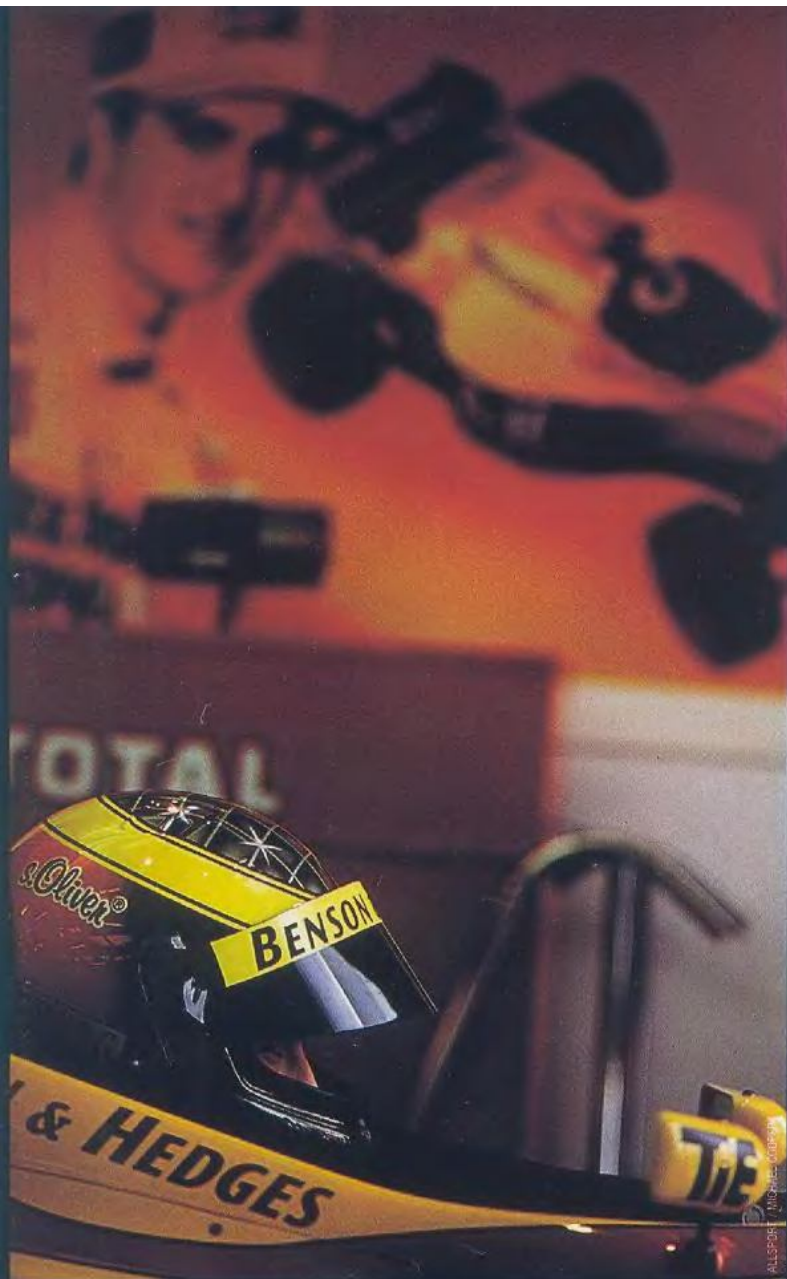
Вообще говоря, выбор делал не сам Ральф – в свободе воли ему отказано и по сей день. Просто оборотистый и, может быть, даже гениальный менеджер его старшего брата герр Вилли Вебер уже понял, как выгодно можно продать Шуми-старшего (в кулуарах Больших Призов у герра Вебера есть прозвище – "Господин 20%", что говорит о том, что этот человек получает 20% от всех гонораров Шумахеров) и исподволь начал делать более долгосрочные вложения. То есть растить Шуми-младшего.

Свою первую гонку он выиграл в 18 лет. В 1992 г. Ральф стал вторым в чемпионате Германии по картингу, в 1993 г. – вторым в национальном чемпионате "Формулы джунior". Годом позже стал третьим в германской Формуле-3. В 1995 г. некоторым образом вошел в историю: заняв 2-е место в германской Ф-3 (команда WTS), был заявлен на легендарную гонку Формулы-3 в Макао – и выиграл ее. В том же году на чемпионате Европы в Зандворте так же стал вторым.

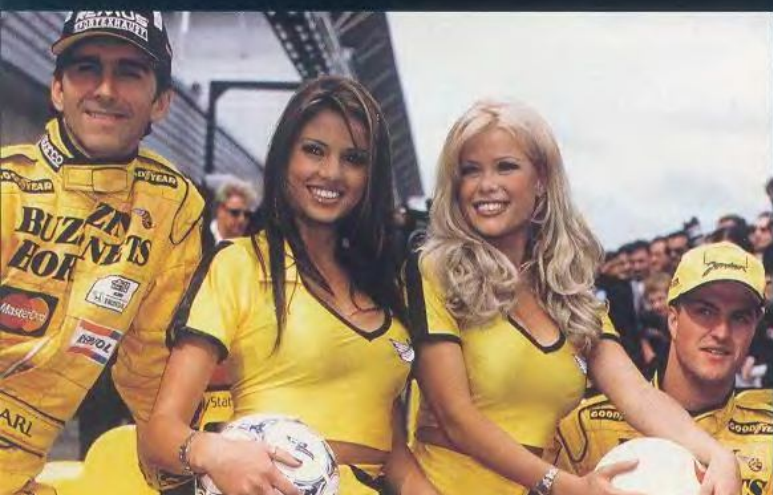
В конце сезона Вебер предпринял решительную попытку вывести своего "второго Шуми" на орбиту всущую в Ф-1. Однако сразу пристроить Ральфа в одну из европейских команд, выступающих в международном чемпионате Формулы-3000, не удалось: среди кандидатов на места отбора не было от парней, имевших за душой немало разных чемпионских титулов. В отличие от Шуми-младшего, для которого победа в Макао была на тот момент вершиной послужного списка. Вебер в спеш-







Только оказавшись в Ф-1, Ральф начал размышлять о том, что же это такое – быть гонщиком Гран При. Что такое жизнь у всех на виду, когда так много рук стремятся похлопать тебя по плечу, иногда не выпуская сигаретки. Вряд ли это кому-то может понравиться. Даже с учетом того, какое важное место в “королевских” гонках занимает табачная реклама



ке начал искать другой выход. Увы, но провести Ральфа тем же путем, который прошел Михаэль, не представлялось возможным: Mercedes к тому моменту давно свернул свою юниорскую программу, пришедшуюся так впору Шумми-старшему. Тогда Вебер попробовал засунуть Ральфа в весьма престижный в Старом Свете кузовной чемпионат Италии: под фамилию, которая уже давала дивиденды, ему удалось устроить Ральфу тесты в Alfa Romeo, которые Ральф успешно... сорвал! Плотнo общаясь со старшим братом, он уже успел усвоить фамильное высокомерие в отношении к окружающим – и не нашел ничего лучше, как потребовать у боссов Alfa дополнительное время на то, чтобы познакомиться с машиной. Дело в том, что конкурентом Шумми-юниора на этих тестах должен был выступить Дерек Хилл, сын чемпиона мира-61 Фила Хилла. Поскольку сочетание “Хилл против Шумахера” в 1995 г. уже стало весьма привлекательным (благодаря поединкам Михаэля и Дэмона в Больших Призах), на тесты приехали телевизионщики. И Ральф побоялся опозориться. Однако вполне понятное желание сохранить “честь мундира”, а вернее, то, в каком тоне оно было высказано, не встретило понимания у хозяев Alfa.

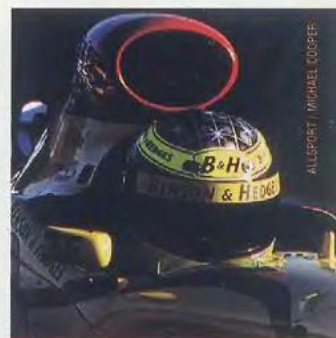
Таким образом Ральф в 1996 г. оказался за рулем болида команды Le Mans Racing Team в Формуле Nippon – национальном чемпионате Японии в Формуле-3000. Расчет Вебера понятен: к тому моменту японская Формула открыла миру Гран При Эдди Ирвайна, Мику Сало, Роланда Ратценбергера, Хайнца-Харальда Френтцена, да и Жака Вильнева в некотором роде тоже. Успех Ральфа в Стране восходящего солнца должен был придать его послужному списку недостающий штрих, необходимый для того, чтобы внедрить юного немца в Формулу-1. Кстати, именно в это же время послушное окружение Вебера начало повсюду распространять слухи о том, что услугами Ральфа якобы интересуются не только, скажем, в Minardi, но и в Williams с McLaren, не говоря уже о Benetton.

Формулу Nippon Ральф выиграл. Проиграть ее он просто не имел права. Хотя бы потому, что его единственным реальным конкурентом в тот год был сам великий Казуюши Хошино, почти 50-летний японский гонщик, всю жизнь проездивший в младших островных формулах и ни разу не поднимавшийся в них выше 2-го места. Но если кому-то покажется, что титул достался Ральфу легко, так это неправда: он стал победителем в финальной гонке сезона – и то лишь потому, что соперник сошел. Тут прослеживается некий наследственный фатум, вам не кажется?

Дальше интрига развивалась по уже отработанному Вебером сценарию: Шумахер-младший был предложен Эдди Джордану, тому самому, кто в конце лета-91 дал путевку в “большое плавание” Шумахеру-старшему. Правда, было-таки одно отличие: если за право Михаэля сесть за руль машины Больших Призов в 1991 г. платил Camel (то есть карьеру гонщика двукратный чемпион мира начинал как “рент-а-драйвер”), то Ральф вошел в “большие гонки” как полноценный пилот – с зарплатой в 195000 долларов в год.

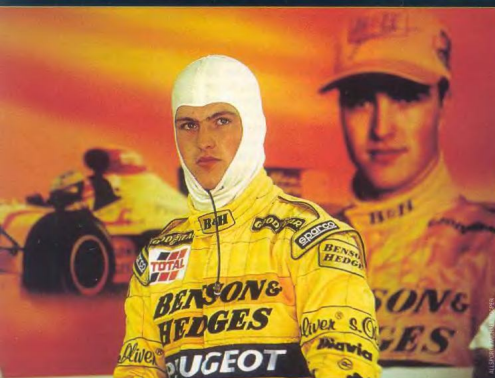
Ральф, Вы мечтали оказаться в Формуле-1?

– Честно? Нет. Это случилось как-то само собой. Просто я всегда старался заниматься только тем, что мне нравилось. А мне нравилось гоняться на картах. Потом мои ровесники начали один за одним переходить в Ф-3, и я сказал себе: “Окей, тебе тоже стоит об этом подумать”. Так я попал в Ф-3. Дальше все случилось точно так же. И лишь оказавшись в Формуле-1, я начал размышлять о том, что же это такое.





Оказавшись в Williams, Ральф надеется получить в будущем дивиденды с трудого по восстановлению престижа знаменитой команды Шумахера-младшего. Уже умеет быстро ездить. Теперь ему осталось лишь научиться останавливаться – за финишной чертой



Оставаясь в сознании миллионов всего лишь Шумахером-младшим, Ральф вынужден постоянно доказывать, что он тоже "большой", что он и сам по себе что-то значит в этой жизни

Возможно, именно отсюда происходит его бескомпромиссный стиль вождения, его желание непременно лидировать в первом же повороте. Однако до сих пор Ральф чаще оказывался "выше" на трассе, чем в итоговом протоколе



Разве в детстве Вы не были фаном автогонок?

— Никогда им не был. Я начал смотреть Формулу-1 только после того, как там оказался Михаэль.

Он не собирался становиться гонщиком – этот выбор за него сделали другие. Он отчаянно стремился как можно быстрее оказаться за рулем машины Формулы-1 – и этот выбор за него сделали другие. Наконец, он совсем не собирался покидать Jordan, команду, в которой ему было хорошо, – в Williams его фактически засунули насильно. Еще в Спа, после, возможно, самой скандальной и неожиданной гонки сезона-98, Ральф (кое-кому казалось, что пареня был обиден на то, что команда запретила ему обогнать Хилла и лишала тем самым первой победы в карьере) открыто говорил, что ему совсем не нравится вмешательство в его дела старшего брата вместе с Вебером и что, будь на то его воля, он из Jordan никогда не ушел бы.

Увы, но его мнения никто не спрашивал. Все сложилось в некотором роде само собой. Франку Уильямсу в свете прошлого пришествия в гонки BMW кровь из носа был нужен несмелый пилот, однако во Френтцене (из-за которого в свое время Франк выставил на улицу свежего чемпиона мира-96 Дамона Хилла) команда уже разочаровалась. Немедленно возникла кандидатура протеже Mercedes, вице-чемпиона Формулы-3000 Ника Хайлфелда. И тут в игру вмешался главный крупье "большой рулетки" Берни Экстелунг: сказал, что "четвертый немец ему в гонках не нужен – и так перебор", он быстро обстрелял симпатичный "чечен" Шумми-младшего на Френтцене. И все осталось довольным. Кроме, может быть, Ральфа.

Быть в гонках Шумахером – это, бесспорно, большая помощь, – говорит Ральф. – Но с другой стороны... Большинство до сих пор смотрит на меня только как на младшего брата двукратного чемпиона мира, а ведь я уже и сам по себе кое-что стою!

Никогда не жалели о том, что у Вас такая фамилия?

— На самом деле – нет. Хотя иногда она мне страшно мешает. К тому же с меня всегда спрашивали больше, чем с моих ровесников, – из-за того, что я брат Михаэля.

Вы умеете делать что-нибудь лучше, чем Михаэль?

— Никогда не задавался подобными сравнениями, потому что меня это не волнует.

У нас, русских, есть поговорка: пока тот солдат, который не мечтает стать генералом. Вы, видимо, как и любой пилот Ф-1, мечтаете стать чемпионом мира. К тому же фамилия обязывает.

— На данный момент мои амбиции так далеко не распространяются. Я хочу научиться стабильно финишировать, набирать очки и заканчивать гонки на подиуме.

Зачем же Вы тогда идете в Williams?

На этот вопрос Ральф не ответил. И не мог ответить. По крайней мере честно – не мог. Он лучше, чем кто бы то ни было знает, что еще не готов выступать в чемпионской, хотя и переживающей не лучшие времена команде. Но ему никогда не давали как следует освоиться на каком-то конкретном уровне. Едва намечался положительный сдвиг, немедля вытаскивали дальше, вверх. Что поделешь – закон бизнеса: купил железо, пока горячо! Пока торговка марка "Шумахер" приносит прибыль...

Ольга Линде
"СЗ" – специально для "Ф-1"



ТРОЕЧНИК, получающий пятерки

Субъективные заметки
о Гари Андерсоне

Считается, что плохих конструкторов в Формуле-1 не бывает – они сюда просто не попадают. Но утверждают ведь, что здесь нет и плохих пилотов... И все же мы понимаем – есть Шумахер, Хилл, Хаккинен и есть Накано и Россет.

Так же и главных конструкторов команд Формулы-1 (одна из самых редких профессий на земле – всего-то одиннадцать человек!) можно выстроить по некоему ранжиру. А если уподобить их школьному классу, то сразу выявятся отличники (к примеру, Ньюи) и успевающие гораздо хуже. Понимаю, что аналогия весьма условная, зато она может дать ключ к пониманию характера Гари Андерсона, человека, который возглавлял конструкторский штаб команды Jordan от ее старта в Формуле-1 почти до настоящего момента.

Андерсон – троечник. Но отнюдь не такой, как, скажем, Лео Ресс (Sauber), который год от года делает одинаково посредственные машины. Нет, Андерсон – троечник гораздо более интересный. Представьте себе ученика, который весьма способен, но обладает крайне безалаберным и, самое главное, очень увлекающимся характером. Когда ему интересно, он выучит урок лучше любого отличника. Но чаще он застревает на какой-то увлекшей его теме и начинает думать только о ней, хотя весь класс уже ушел вперед. Он теряет чувство реальности и отвечает невпопад. Он вслед за пятеркой получает двойку – вот из этого и складывается его посредственная успеваемость...

Гари Андерсон вывел на старт в Формуле-1 свою первую машину, когда ему еще не исполнилось сорока лет. Уже одно это говорит о его способностях. Андерсон, безусловно, «человек, сделавший себя сам». Свою карьеру в Формуле он начал, работая вторым механиком второго пилота команды Brabham.

Гари Андерсон, при всей своей солидности, остался в душе ребенком, увлекающимся и слегка безалаберным



Одно из первых новшеств Гари Андерсона в Ф-1 – переднее антикрыло формы «обратная чайка»

Всего два года ему понадобилось для того, чтобы «дорастить» до ответственного поста шефа-механика британской «конюшни». Было это в 1974 г., когда Гари было лишь 23 года! Между тем шеф-механик – должность тупиковая, на ней можно отлично проработать всю жизнь и с нее же уйти на пенсию.

Но молодого ирландца не устраивала такая перспектива. Он обращается к тогдашнему главному конструктору команды Brabham Гордону Марри с просьбой привлечь его к проектированию болида. Марри (сам тогда еще очень молодой) идет

ему навстречу. Первый блин вышел комом – машина, к которой приложил руку Андерсон, вышла хуже своей предшественницы. Brabham, в 1975 г. завоевавший 2-е место в Кубке конструкторов, катится вниз.

Андерсон через некоторое время меняет команду, переходя в McLaren. И опять конфуз – завоевавший в 1977 г. 60 очков McLaren следующие два сезона набирает лишь по 15 очков. Андерсон принимал участие (естественно, отнюдь не на первых ролях) в создании двух шасси McLaren – M28 и M29. Это были конструкции, мягко говоря, слабые.





В 1996 г. Гари Андерсон удивил мир Ф-1 конструкцией болида с четырьмя боковыми воздухозаборниками

Но нет худа без добра: в эти годы Гари смог выявить собственные конструкторские приоритеты, главным из которых оказалась аэродинамика. Он работал под руководством одного из столпов старой конструкторской школы, Гордона Коппака. По сути дела, на его глазах разворачивалась настоящая человеческая трагедия: Коппак, сделавший за несколько лет до этого феноменальное шасси McLaren M23, теперь не мог понять последних тенденций развития Формулы.

Время требовало гениальных озарений Колина Чэпмена, Гордона Марри, Джона Барнарда, укрощавших граунд-эффект — могучую силу, прижимающую автомобиль к дороге и заставляющую ведущие колеса гораздо эффективнее использовать мощь мотора. А Коппак, вместо того, чтобы заниматься аэродинамикой, делал машину более надежной, сбалансированной, добивался улучшения характеристик различных узлов. Вспоминая беседы с Марри о значении аэродинамики, Андерсон не мог не понять, что его собственный путь в Формуле-1 лежит в сфере аэродинамических изысков.

Жаль, не пересеклись тогда его пути с Джоном Барнардом — безусловно общение с этим гениальным маэстро не прошло бы для Гари даром. Но до того, как Барнард пришел в McLaren, Андерсон его покинул — попросту стало скучно.

С несколькими друзьями он организует фирму, занимавшуюся разработкой узлов для гоночных машин и консультацией команд Формулы-1. Фирма Андерсона сразу завоевала авторитет внедрением современных материалов, таких, как углепластик и алюминиевые сотовые структуры. Сам Андерсон до тонкостей изучил граунд-эффект и консультировал конструкторов по вопросу улучшения аэродинамики их творений.

Потом была работа в серии IndyCar и Формуле-3000. Ирландского конструктора ждал успех — усо-



вершенствованный им Reynard команды Bromley дал возможность пилоту Роберто Морено победить в чемпионате Формулы-3000. Эдриан Рейнард обратил внимание на Андерсона и пригласил его участвовать «с нуля» в проектировании нового шасси. Но работа была недолгой: в 1990 г. последовало предложение от Эдди Джордана, который собирался из Формулы-3000 перебраться в Формулу-1.

Так началась самостоятельная работа Гари Андерсона в Формуле, в команде Jordan. В нынешнем сезоне ирландец покинул свою «родную» команду. Пора подводить итоги. Если мысленно поставить рядом все сделанные им машины, мы увидим, что особых похвал удостоивались лишь три из них: самая первая, 1991 г., отлично сбалансированный автомобиль 1994 г. и модель 1997 г., давшая возможность блеснуть Физикелле и Ральфу Шумахеру.

Много было в биографии Андерсона и откровенных провалов, в частности, и не слишком удачная конструкция ушедшего сезона. Отличный итоговый результат ни в коей мере не является заслугой Гари: лишь когда его шасси начал переделывать Майк Гаскойн, Хилл и Шумахер-младший стали привозить очки. Машина, с которой Jordan начинал сезон, никуда не годилась, что в конечном итоге и предопределило увольнение Андерсона.

Глядя на воображаемый ряд болидов Андерсона, отметим, что в каждом обязательно есть некая «изюминка», отличающая их от шасси-сверстников других команд — чаще всего из области аэродинамики. Первые машины Jordan в Формуле-1 отличались оригинальным передним антикрылом типа «обратная чайка», которое можно было крепить к носовому обтекателю без дополнительных кронштейнов.

Уплощенные в сечении верхние воздухозаборники — еще одна «фирменная» черта конструкции Гари Андерсона



Долгое время Андерсон был единственным конструктором, использовавшим 7-ступенчатую коробку передач. Преимущества более "коротких" передач очевидны, хотя пилоты такую коробку не жаловали. Однако любимая Андерсоном конструкция перестала быть экзотикой: Михаэль Шумахер давно требует от своих инженеров именно ее, да и McLaren грозит перейти на нечто подобное.

Завоевала популярность и предложенная Гари конфигурация кокпита. Когда в 1996 г. FIA ввела обязательную боковую защиту головы гонщиков, многие поступили механически: "надстроили" стенки кокпита. Наросты вокруг шлема пилота портили аэродинамику. А вот Андерсон подошел к делу творчески: чуть глубже разместил гонщика, что позволило стенкам кокпита почти не повышать. Такое решение вызвало протесты: мол, Jordan не волнует безопасность своих пилотов! На первом Гран При сезона в Мельбурне судьи усадили Мартина Брандла в машину и тщательно промерили размеры "зоны безопасности" над его головой. Машина соответствовала правилам! Окончательный вердикт вынесла чудовищная авария англичанина на старте австралийской гонки. Jordan Брандла взлетел в воздух и при падении буквально развалился на части, однако гонщик ничуть не пострадал. Сейчас придуманные Андерсоном кокпиты используют все команды.

Иная судьба у другой особенности машины 1996 г. – уникальной системы охлаждения. У нее было не два, а четыре боковых воздухозаборника: масляные радиаторы и радиаторы для охлаждающей жидкости располагались в отдельных воздуховодах. Такая схема вроде бы обещала снижение лобового сопротивления, но сейчас о ней уже забыли. Не сто-

ит забывать, что когда проектировался этот болид, у команды еще не было собственной аэродинамической трубы, и многие решения Андерсон принимал по наитию.

Еще одна аэродинамическая "примочка" – верхний воздухозаборник последних двух лет. Он уложен в сечении: Андерсон считал, что таким образом снижается влияние турбулентных потоков воздуха, срывающихся со шлема гонщика.

В общем, больших и малых находок у Гари много. Почему же машины выходили у него столь неравноценными? Мне кажется, увлекшись интересными, яркими придумками, Андерсон зачастую забывал обо всем остальном. А машина – явление сложное, комплексное. Держать в уме всю картину в целом Гари не мог – мешало излишнее внимание к деталям. Между тем новинки, с кото-

Увы, но с Демоном Хиллом, имеющим устойчивую репутацию лучшего тестера современной Ф-1, Гари Андерсону не удалось поработать долго

рыми он так носился, не всегда оказывались полезными. Вот и получалось – то пятерка, то двойка.

В новой команде Гари Андерсон может преуспеть. Его предшественник Алан Дженкинс не покидает Stewart, а будет работать вместе с Андерсоном. Дуэт обещает быть интересным. Дженкинс – что называется, не семи пядей во лбу, однако старателен, инициативен, аккуратен. Андерсон переполнен оригинальными идеями и решениями. Посмотрим, сработаются ли они вместе. Еще одна хорошая примета – в команде Stewart Андерсон вновь встретился с Рубенсом Баррикелло, которого ценит как хорошего тестера.

Что ж, у талантливого троечника есть шанс выбиться по крайней мере в хорошисты!

Евгений Юданов



В Stewart Гари Андерсон вновь будет работать с Рубенсом Баррикелло, которого высоко ценит как хорошего тестера



Эдди Джордан

"Опыт купить нельзя! Я вложил в создание своей команды все состояние до последнего пенни."

Мистер Джордан, Вы, наверное, не слишком удивитесь, если первый вопрос, который мы Вам зададим, будет о Гран При Бельгии 1998 г?

После Спа-98 навсегда останутся особые воспоминания... Наверное, подобная эйфория типична для команд, пилоты которых еще никогда не добивались побед. Подумать только – в истории Формулы-1 всего 25 "конюшен" когда-либо выигрывали Гран При! И Jordan теперь среди них, среди избранных. Кстати, это и прекрасный ответ тем, кто думает – моя команда в Формуле-1 не для того, чтобы победить, а для того, чтобы развлекаться.

Возможно, это был один из самых замечательных, неожиданных и резких поворотов – от полного провала в Монце к триумфу в Спа...

Самая победа, конечно, ценна, но не менее радует и то, каким путем она была достигнута – мы одолели всех за счет правильной и умной стратегии. И благодаря тому, что не останавливались в развитии на протяжении всего сезона – мы сделали около 80 (!) усовершенствований в машине.

А какое впечатление гонка в Спа произвела на команду в целом?

Механики и инженеры в какой-то момент были в восторге, но затем, когда нас начали поздравлять соседи из McLaren, все как будто прозрели и осознали, что же на самом деле произошло. Мы сделали большущий шаг – вошли в своеобразный клуб избранных. Кстати, в тот уик-энд на тонике был мистер Хонда – вот какое счастливое совпадение! Прию к командной победе был отпразднован на празднование в Японии, где моментально была изготовлена его копия – ведь это был первый дубль Mugen-Honda.

В будущем году болеры Jordan будут пилотировать новая пара пилотов...

Я страшно рад тому, что Дэмон останется с командой и на будущий год. Искренне верю, что нам удастся предоставить ему возможность прибавить к чемпионскому титулу еще один и пополнить список выигранных Гран При. Хайнц-Харальд тоже опытный гонщик, испытанный вкус побед. Я всегда стремился заполучить двух лучших гонщиков и верю, что наконец этого добился.

Многие Ваш выбор – Хилл и Френтцен – несколько удивил. Еще пару лет назад Вы делали ставку на молодые таланты...

Команда изменилась. В прежние годы я не мог себе позволить брать на работу пилотов, чей труд требовал приличной оплаты, потому что бы один из наших пилотов традиционным имел за плечами крепкую спонсорскую поддержку. Теперь мы способны отказаться от такого принципа в подборе пилотов. Я не хочу, чтобы Jordan навсегда остался в Больших Призах яслями для подраживания молодянка для других команд.

Кстати, уход Ральфа Шумахера фактически был устроен Берни Экклстоуном. Каким образом он Вас уговаривал?

В основном говорил об амбициях Ральфа, о том, что попасть в Williams – надежда и мечта любого молодого

гонщика... В общем-то, я поддался на уговоры не без удовольствия – у меня были виды на Френтцен. Так что после нашего с Williams обмена все остались в выигрыше. Насчет Ральфа могу сказать следующее: держись, Фрэнк, теперь этот мячик на твоей половине поля!

Простите, что же Вы разглядели во Френтцене такого, чего за два года не заметил Франк Уильямс?

А я знаю Хайнц-Харальда уже давно – в 1990 г. он выступал за Jordan в Формуле-3000. С тех пор я постоянно следил за его карьерой. Это я дал ему совет отправиться в Японию. Не забывайте – еще два года назад я пытался подписать с ним контракт. Что же до того, что у него не задалось в Williams, могу сказать одно – у Jordan иная философия. Можете назвать это семейной атмосферой, человеческим контактом, если хотите. И я думаю, что Хайнц-Харальд хорошо впишется в нашу систему.

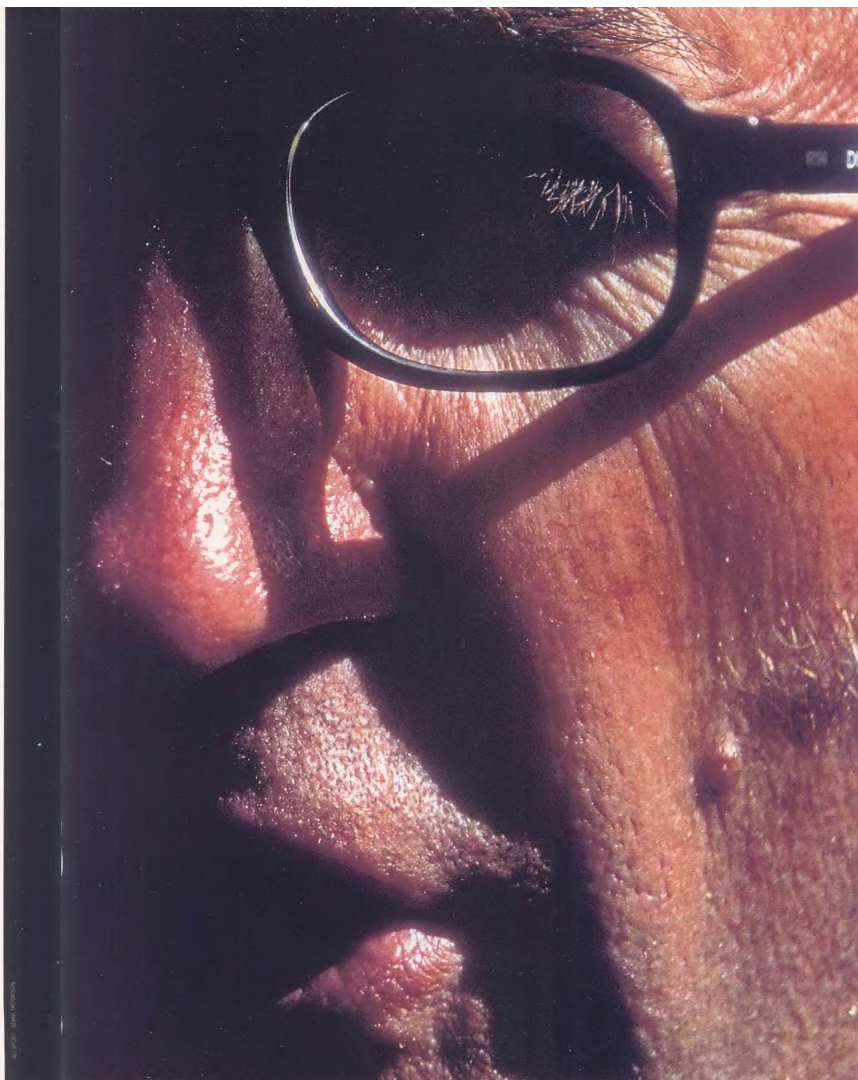
Михаэль Шумахер любит повторять, что Williams – лучший выбор для Ральфа, поскольку эта команда делает все для того, чтобы снова вернуться наверх, а то время как Джордан думает лишь о деньгах. Власть денег над Вами столь сильна?

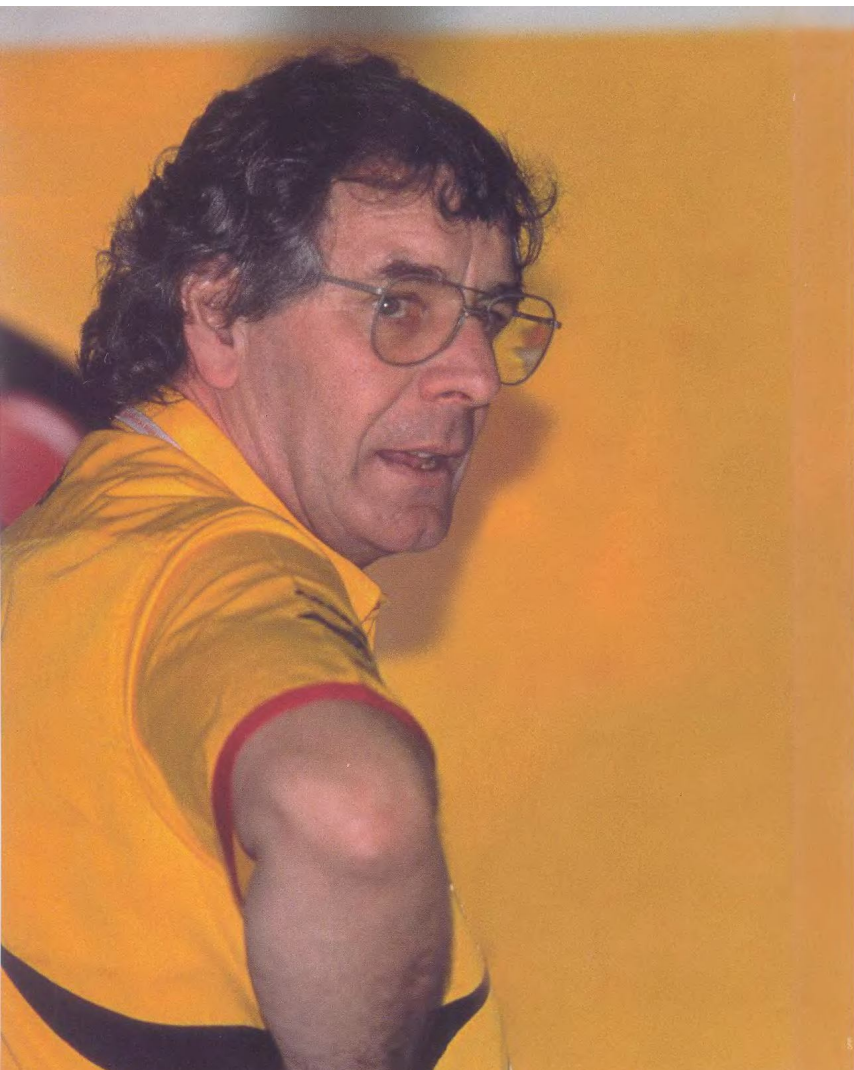
Видите ли, каждый смотрит на проблему с привычной точки зрения... Я в этом бизнесе уже 30 лет и не раз мог обанкротиться. К примеру, в 1992-м, когда дефицит бюджета составил 4 миллиона долларов. Многие привыкли думать, что Jordan борется за выживание. Но мы уже давно выжили. Трудные времена прошли. Мы проложили в Формуле-1 свой путь и гордимся этим. И намерены остаться здесь надолго. И подняться на самый верх.

Может быть, к Вам продолжают относиться несерьезно из-за Вашего своеобразного имиджа? Вы предстаете перед всеми в двух совершенно различных ипостасях: то Вы серьезный владелец команды, то шут, развлекательный пафк.

Во мне прекрасно уживаются оба эти персонажа. Раз уи-дес автогонки, я полюбил их на всю жизнь, но на уровне подсознания до сих пор бьет мысль "ни в коем случае нельзя потерять работу". То ли это "ирландский синдром", то ли дают себя знать годы работы в банке. О, как я злюсь на себя за то, что провел за конторкой столько лет! Самым большим моим минусом всегда был возраст – я был гораздо старше всех соперников. В итоге, не будучи в состоянии продолжать карьеру гонщика, я занялся собственной командой.

Люди, считающие, что я пришел в Формулу-1 только для того, чтобы ломать комедию или зарабатывать деньги, очень далеки от истины. Я пришел в "королевские гонки" потому, что перед этим выиграл все и везде, где принимал участие. Опыт купить нельзя! Я вложил в создание своей команды все состояние до последнего пенни. Если человек так любит деньги, разве решится он в одиночку их потерять? Не надо забывать, что с момента моего появления в Формуле по крайней мере 14 команд кануло в Лету, в том числе такие гиганты, как Brabham и Lotus. А Jordan продолжает свое плавание!





ИНТЕРВЬЮ Ф.1

Гари Андерсон

"Мне нравится роль шеф-дизайнера, но получать нож в спину я не хочу"

Гари Андерсон покинул пост технического директора Jordan, но его роль в успехе команды в этом году трудно переоценить

В сезоне-98 Jordan наконец-то одержал первую победу в Гран При. Похоже, что команда окончательно встала на ноги и с полным правом претендует на постоянное членство в закрытом клубе топ-команд...

И я страшно этому рад. Когда десять лет назад создавалась Jordan Grand Prix, нам сложно было купить даже банальный карандаш! Было время, когда ни Эдди, ни я не были уверены, что когда-нибудь сможем принять участие в Гран При. Что уж тут говорить о победах! Но мы всегда верили в свои способности, и, хотя в течение восьми лет в Формуле-1 команда сменяла пять двигателей, нам четыре раза удавалось занять в Кубке конструкторов пятое место. А в нынешнем году мы добились-таки фантастического дубля в Бельгии. И вошли в четверть лучших в Кубке. После столь потрясающего результата я почувствовал, что настало время уйти.

Кстати, это было Ваше свободное решение или вынужденное? Как увольнение по собственному желанию...

Это было мое решение. Принять его было непросто, оно потребовало долгих раздумий, колебаний. И тем не менее, я решил пойти на перемены, принять новый вызов, что ли. Если же говорить честно, я собирался уйти еще год назад. То есть настроение в начале нынешнего сезона было соответствующее. И под такое настроение у нас еще не задался старт! Дело было не только в самой машине, но и в общей обстановке и еще в массе мелочей, точно не скажешь. Мотор потерял мощность, шины работали не лучшим образом... Команде надо было работать и в этих направлениях. Но не слишком много людей в Jordan понимали, что кардинального пересмотра требуют все составляющие нашей работы. Короче, все подталкивало меня к решению покинуть команду. Дело осложнялось нашими дружескими отношениями с Эдди. Есть вещи, которые я не могу обсуждать с ним именно из-за наших близких отношений. Возможно, нас стеснила эта самая дружба. Но пока ни один из нас до конца не осознал этого.

2.

Есть очень жесткие вещи в том, что касается бизнеса, которые очень трудно обсуждать с друзьями. Нам с Эдди многое следовало бы обсудить, но это было как нож острый. И постепенно становилось все хуже и хуже.

Какую из машин Jordan Вы считаете лучшей?

В 1997 г. вышла хорошая машина. Львиную долю проблем, процентов 99, удалось решить еще на стадии обдувки в аэродинамической трубе. Я построил 197-ую такую, как хотел.

Многие уверены, будь в 1997 г. за рулем Вашей машины Дамон Хилл, графа "Победы в Гран При" в досье Jordan уже тогда не имела бы пробелов...

Скорее всего, это справедливо. Ведь даже с двумя опытными молодыми пилотами в сезоне-97 мы выглядели весьма пристойно.

О дизайнерах по имени Гари Андерсон говорят, что у него год на год не приходится. На первый взгляд, это справедливо: к примеру, 198-ая была гораздо слабее своей предшественницы...

В команде на мне лежала такая нагрузка, что целиком сосредоточиться на проектировании шасси практически не удалось. Впрочем, мы все перерабатывали, в результате недоработывали, но мои недоработки сказались больше. Поэтому в середине сезона-96 мы с Эдди приняли решение о том, что я перестаю появляться на трассах и целиком посвящаю себя машине будущего года. Я уже говорил, что она получилась такой, как я хотел. Однако вместо восторгов я внезапно услышал кое от кого: "О'кей, старина, а ты-то тут причем?" И мне начали настойчиво намекать, чтобы я не давил авторитетом на подчиненных мне молодых инженеров, дал бы им побольше воли. Я дал, и что из этого вышло? Но самое смешное, что в конце концов в недоработках с 198-ой обвинили меня!

Восторги по поводу того, что во второй половине сезона Jordan поехал почти безупречно, достались на долю Вашего преемника Майка Гаскойна...

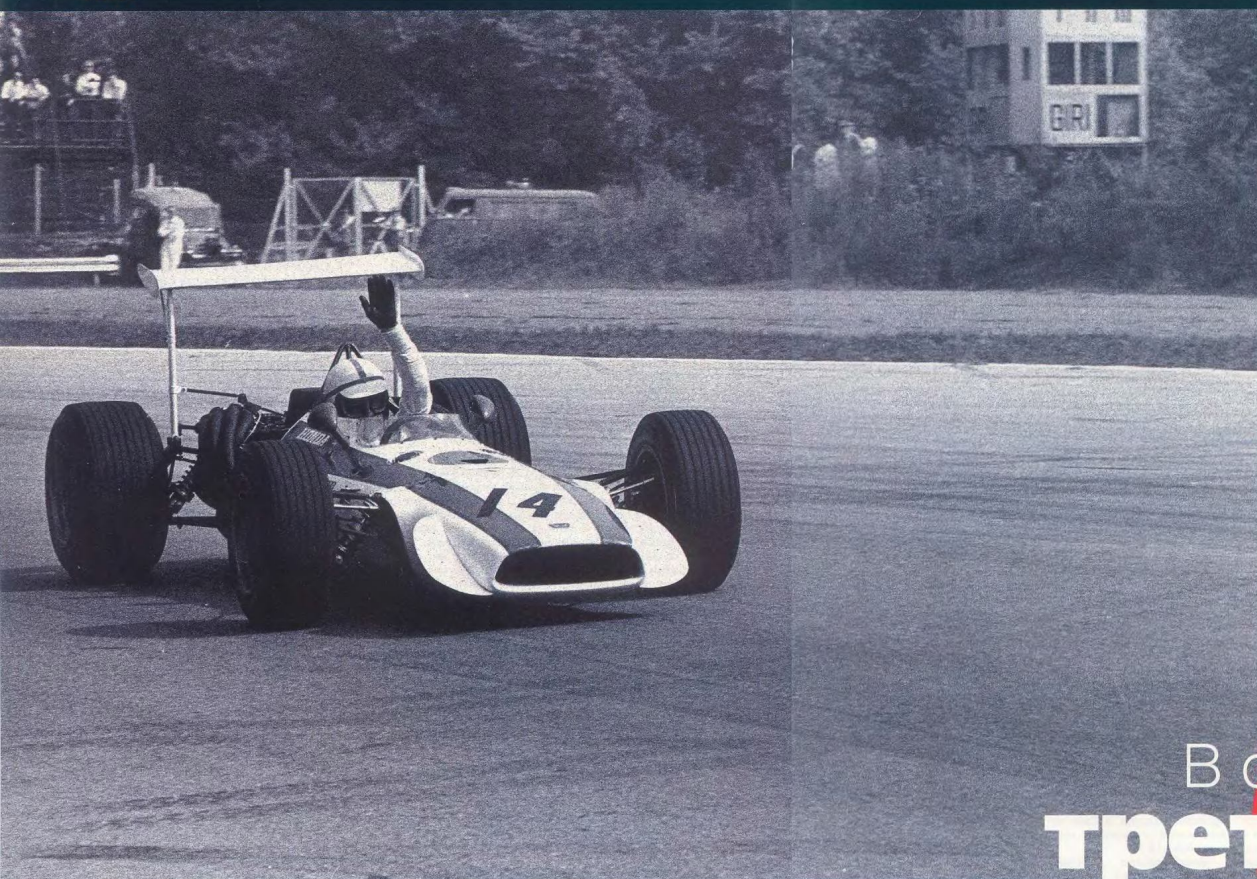
Персонально с Майком у меня никаких проблем не возникало и не возникает. Но только очень, мягко говоря, наивные люди могут полагать, что одна лишь смена шеф-дизайнера позволила команде набрать к концу года обороты. Если кто-то всерьез так полагает, ему нечего делать на пит-лейн.

Перейдя из Jordan в Stewart, Вы поневоле оказались по отношению к Алану Дженкинсу в той же роли, в которой еще недавно был Гаскойн по отношению к Вам. Как Вы намерены сотрудничать с Дженкинсом?

Попробую отыскать компромисс... Но лучше позволить мне ответить на этот вопрос позже. Где-нибудь в середине сезона. Сейчас сказать это слишком трудно. Все, что знаю, это то, что команда Дженки имеет потрясающий потенциал, а Ford требует внимания и отдачу. Этим и будет занят Алан, я же присмотрю за дизайном шасси. Считаю, что именно команда в целом, а отнюдь не только инженерный цех, требует наличия технического директора. Мне нравится роль шеф-дизайнера, но получать нож в спину я не хочу. К счастью, моя бабушка — шотландка, так что я нашел нечто вроде второй семьи в команде Стиварта. Я преклоняюсь перед деловыми качествами Дженки и, повторюсь, считаю, что его компания имеет колоссальный потенциал. Им просто нужно смешать все ингредиенты как следует и наконец-то начать выпекать пирог!

Словом, Вы видите себя кем-то вроде шеф-повара?

А что, такое сравнение мне нравится!



В ожидании третьего пришествия

Нет, конечно, Соичиро Хонда не был настоящим японцем! Совершенно беззащитный и очень гордый маленький болтун, и на шестом десятке любивший выпить, распутничавший, а традиционным темным костюмам предпочитавший брюки свободного покроя и красную рубашку. Прибавьте к этому открытое презрение к интеллектуалам (это у сына-то кузнец, с трудом окончившего среднюю школу!) и большинству представителей японского высшего общества. И совсем не японский шпатель во всем западному. Любимым же развлечением Хонды были гонки. Преуспевающий владелец авторемонтной мастерской носился на собранном собственными руками механическом чуде и чуть не сверила себе шею на "Всеяпонском скоростном соревновании" в 1936 г.

Но работать эксцентричный Хонда умел, как истинный японец. Во всяком случае, основанная им в конце 30-х годов фирма по производству поршневых колец процветала. И минуло всего лишь два десятилетия, как Honda Motor стала крупнейшим в мире производителем мотоциклов. Тогда же Соичиро решил всерьез заняться гонками. Не за тем, чтобы лишь рекламировать свою продукцию победами на трассах Гран При. Работу над спортивной техникой Хонда считала важнейшим элементом подготовки классных инженеров, своего рода интеллектуальным допингом, стимулирующим конструкторов фирмы.



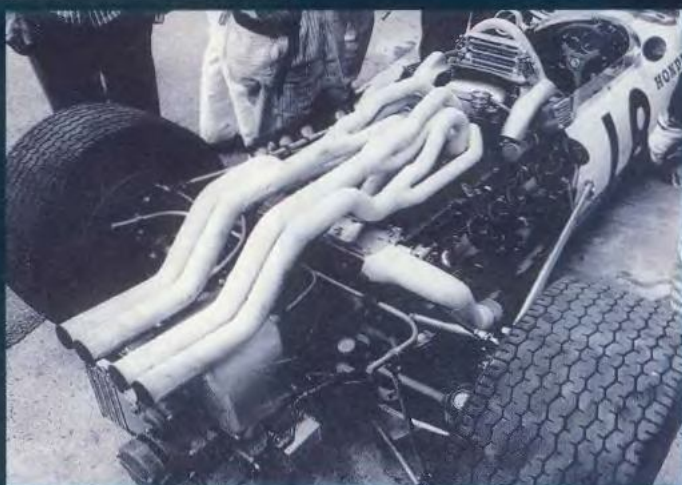
Honda RA272 дебютировала в Монако весной 1965 г., а уже осенью Ричи Гинтер выиграл Гран При Мексики

Позднее этот автомобиль занял достойное место в заводском музее



12-цилиндровый 3-литровый мотор Honda по-настоящему так и не раскрыл свои возможности

Hondola выиграла свою первую же гонку в Монце в 1967 г.



На открытии научно-исследовательского отдела компании в 1957 г. он заявил: "Мы должны побеждать благодаря нашей технологии, сколько бы труда ни пришлось затратить на ее разработку". Четыре года спустя мотоциклы Honda заняли первые пять мест в классах 125 и 250 куб. см в престижнейшей гонке "Турист Трофи" на острове Мэн. А Хонда уже примеривался к автомобильному рынку. Значит, его конструкторам предстояло заняться новым делом – гоночными автомобилями.

Как раз тогда Международная автомобильная федерация (FIA) изменила технические требования к машинам Ф-1 – как будто специально для Honda. Ведь рабочий объем составлял теперь лишь 1500 куб. см – почти мотоциклетная цифра. Возглавил проект бывший авиационный инженер Йошио Накамура, главным конструктором назначивший Шоичи Сано. Но когда 2 августа 1964 г. на старте Гран При Германии появилась Honda RA271, люди, мало-мальски знавшие самого Хонду, догада-

лись – не обошлось здесь без эксцентричного главы фирмы. Ибо с технической точки зрения японская "формула" стала настоящей сенсацией. Ее 12-цилиндровый V-образный двигатель располагался за сиденьем гонщика... поперечно!

Действительно, когда много позже доктора Сано спросили, кто был автором этой сумасшедшей идеи, тот, не задумываясь, ответил: "Конечно, господин Хонда!" Сам же двигатель построили в лучших мотоциклетных традициях фирмы: конструкцию его миниатюрных 125-граммовых цилиндров с четырьмя клапанами, приводимыми от двух (на каждую головку) распределителей, Накамура и Сано позаимствовали у гоночного мотоцикла Honda CR 72.

Мотор оказался достаточно мощным, но прошел целый год, прежде чем удалось справиться со всеми его детскими болезнями. И 24 октября 1965 г. американец Ричи Гинтер выиграл Гран При Мексики. Финишировавший вторым Дэн Гар-

ни, чей мотор Climax считался тогда лучшим, в недоумении разводил руками: "Когда я шел за ним, выхлоп Honda чуть не разрывал мой комбинезон! Этот мотор пропускает через себя невероятное количество газа. Если бы не новые правила, не знаю, как бы мы справились с японцами в будущем сезоне". В самом деле, гоночное двигателестроение, не исключено, могло пойти по другому пути, и конструкторы занялись бы разработкой поперечных моторов, но FIA увеличила рабочий объем двигателя Ф-1 вдвое.

Трехлитровый двигатель Honda долго не удавался, появившись лишь в октябре – к шапочному разбору сезона-66. И вновь мучительный год, полный разочарований и неудач, ушел на доводку, которой руководили Кийоши Кавашима и Тадаши Куме. На этот раз расположение мотора выбрали традиционным – продольным, в самой же конструкции мало что изменилось – те же четыре клапана на цилиндр, четыре распределительных вала, впрыск топлива,

еще в конце 1964 г. заменивший шесть 2-камерных карбюраторов.

Но, несмотря на то, что этот мотор был одним из самых мощных, даже экс-чемпион мира Джон Сэртиз никак не мог добиться успеха за рулем Honda. До тех пор, пока... не пересел на Lola! Да, 10 сентября 1967 г. на Гран При Италии произошло весьма важное, если не сказать – эпохальное, для Honda событие. Японский мотор установили на более совершенное и легкое английское шасси. Сконструированная Эриком Бродли Lola T130 Honda, или Honda RA300, или, если угодно, Hondola, как называли ее насмешники-журналисты, выиграла первую же свою гонку!

И тут свое веское слово вдруг сказал эксцентричный господин Хонда. Вместе с Такео Фуджизавой, вице-президентом компании, он настаивал на том, чтобы двигатель Формулы-1 получил воздушное охлаждение, ведь все серийные моторы фирмы – автомобильные и мотоциклетные – были именно такими.

Появившаяся на Гран При Франции 1968 г. Honda RA302 удивила очень любопытным “воздушным” мотором – сверхлегким (ибо множество его деталей изготовили из магниевого сплава) и достаточно мощным для дебюта – 390 л.с. К несчастью, уже на 3-м круге ее пилот Жо Шлессер попал в аварию, и автомобиль загорелся. Магний горит замечательно, так что спасти гонщика просто не успели. Через два месяца “воздушная” RA302 вновь появилась в Ф-1. Но проехав несколько тренировочных кругов Гран При Италии, Сэртиз предпочел Hondola: “А ну как эта штука опять загорится?”.

На этом и закончилась первая попытка мотоциклетного гиганта стать примой Формулы-1. Скажете, безрезультатно? Не спешите с выводами – разработанный инженерами научно-исследовательского отдела фирмы мотор (конечно, с водяным охлаждением!) с послойным зарядом горючей смеси (CVCC) сделал модель Civic бестселлером мирового рынка, а сама Honda вскоре стала третьим по величине японским автозаводом.

Между прочим, к этому времени руководили компанией Кавашима и Куме, сменившие ушедших в 1973 г. на покой Хонду и Фуджизаву. Инженеры, в 60-е годы отдавшие столько сил созданию гоночных моторов, по-видимому, хорошо усвоили главную идею основателя фирмы. И теперь уже новое поколение конструкторов в научно-исследователь-

ском отделе Honda засело за работу над мотором Формулы-1.

Результатом стала 1,5-литровая “шестерка” с турбонаддувом модели RA163-E, дебютировавшая в июле 1983 г. на британском Гран При. С самого начала руководитель проекта Йошио Накамура освободил своих подчиненных от забот по конструированию шасси – японцы помнили успех Hondola и на этот раз сосредоточились только на двигателе. Правда, первого партнера выбрали не слишком удачно: за 6 этапов чемпионата выше 7-го места Spirit 201 подняться так и не сумел. И в августе того же года японцы подписали соглашение с Фрэнком Уильямсом. Уже дебют Williams Honda принес очки – на последнем этапе сезона экс-чемпион мира Кейо Росберг финишировал пятым. А в 1984 г. к турбомотору Honda пришла первая победа – вновь, как в 1,5-литровой и 3-литровой Формуле, через год после дебюта.

Любопытно, что если в 60-е годы конструкция японских моторов, их технические характеристики широко обсуждались, теперь ход поршня,

диаметр цилиндров, рабочий объем, степень сжатия, масса держались в тайне. Известно было лишь, что 6 цилиндров RA163-E расположены в два ряда с углом между ними в 80°. Тем не менее, в 1985 г. очередная модификация, RA165-E, с увеличенным, как милостиво сообщили японцы, ходом поршня, стала самым мощным мотором чемпионата. Когда гонщики Williams выиграли три последние Гран При, им безоговорочно отвели роль фаворитов сезона-86. “Не дай, Бог, войти вслед за Williams в поворот, – говорили соперники. – На выходе останешься, как гвоздями прибитый”.

Молниеносное ускорение и уникальный крутящий момент стали главными козырями японского двигателя. Когда же в 1987 г. появился RA167-G, отличавшийся улучшенной топливной экономичностью (при том, что мощность “квалификационных” моторов достигала 1050 л.с.), соперников у Honda не стало. “Турбозра” Формулы-1 завершилась мощным японским аккордом – 15 из 16 этапов сезона-88 выиграла McLaren с двигателями Honda. Но



В 1984 г. Williams и Honda одержали первую совместную победу

“Поул” Сэртиза в Монце ’68 оказался единственным в истории команды

В 1986-1987 гг. Williams-Honda выиграла два Кубка конструкторов подряд





В 1996 г. в Монако Оливье Панис принес первую победу Mugen-Honda

Хиротоши Хонда и Крейг Поллок: будущим тим-менеджерам есть что обсудить в преддверии дебюта их команд в Формуле-1



В 1992 г. после пяти лет сотрудничества с McLaren Honda покинула гонки Гран При



Последний двигатель Honda в Формуле-1 – 12-цилиндровый RA122-E, 1992 г.



несмотря на то, что одной из главных целей FIA при отмене турбонаддува было свести к нулю преимущество богатых заводов, способных вкладывать в строительство двигателей огромные деньги, еще три сезона Соичиро Хонда мог радоваться успехам своей марки.

Неудивительно, ведь если на конструирование турбомотора Honda затратила 100 млн долларов, то безнаддувный 10-цилиндровый RA109-E объемом 3,5 л обошелся ей на 20 млн дороже. А через два года появился и совершенно новый 12-цилиндровый агрегат. Но он стал и последним.

Возможно, именно огромные затраты на Формулу-1, которая, как мы помним, виделась прежде всего своего рода интеллектуальным допингом для инженеров научно-исследовательского отдела фирмы, а постепенно превратилась чуть ли не в самоцель, и отрезвили руководство. В конце концов, после 6 сезонов непрерывных побед каждому должно быть ясно, что моторы Honda – лучшие в мире. Кроме того, в августе

1991 г. умер 85-летний Соичиро Хонда – кавалер Золотой медали FIA и высшей награды Американского общества инженеров-механиков.

Но самое поразительное – Honda и не думала покидать автогонки вообще и Ф-1 в частности! Ибо в научно-исследовательском отделе фирмы уже работали над 2,65-литровым турбомотором для состязаний «индикаторов», а в чемпионате мира появилась небольшая фирма Mugen, специализировавшаяся на доводке гоночных моторов. Принадлежала она Хиротоши Хонде, сыну основателя компании.

В 1992–1994 гг. Mugen снабжала Arrows и Lotus 10-цилиндровыми моторами, которые, нося разные обозначения (MF-351, ZA5C), были на самом деле двигателями чемпионского McLaren 1990 г., а в сезоне '91 под именем RA101-E использовались в команде Tyrrell. Только после ограничения рабочего объема в 1995 г. этот мотор был существенно модернизирован. И, тем не менее, по сути остался агрегатом образца 1990 г.

Скромные возможности небольшой доводочной фирмы не сравнить с финансовым и техническим потенциалом целого автогиганта. Тем не менее, японцы не могли оставить сына своего основателя совсем без всякой помощи, и уже в 1996 г. Mugen-Honda стал самым мощным «незаводским» мотором Ф-1.

Победы же Оливье Паниса на Ligier в 1996 г. и Дэмона Хилла на Jordan в прошедшем сезоне (не говоря уже о безоговорочном успехе в заокеанском первенстве CART, где Honda выиграла три чемпионских титула подряд), по всей видимости, еще больше раззадорили японцев. И летом официально стало известно, что в 2000 г. их моторы вновь появятся на трассах Ф-1. Так что теперь, в преддверии третьего пришествия Honda, менеджеры Формулы-1 пребывают в состоянии тревожного ожидания – не исключено, что тот, на ком остановят свой выбор японцы, станет первым чемпионом XXI века.

Александр Мельник

ДВИГАТЕЛИ HONDA В ФОРМУЛЕ-1

Модель	Годы	Автомобиль	Схема	Рабочий объем	Мощность, л.с./об/мин	Старты/победы/поул-позишн
A-series	1964–1965	Honda RA271/272	60°V12П	1495	220-230/11000-12000	11/1/-
B-series	1966–1968	Honda RA273/301	90°V12	2991	400-410/11000	24/1/1
C-series	1968	Honda RA302	120°V8B	2987	390/10500	1/-/-
RA163-E	1983–1985	Spirit, Williams	80°V6tc	1494	600-650/11000-12000	27/1/-
RA165-E	1985	Williams	80°V6tc	1494	730-790/12500	12/4/3
RA166-E	1986–1987	Williams, Lotus	80°V6tc	1494	820-900/12500	17/9/5
RA167-G	1987	Williams, Lotus	80°V6tc	1494	870-1050/13000-14000	15/11/12
RA168-E	1988	McLaren, Lotus	80°V6tc	1494	680/14000	16/15/15
RA109-E	1989	McLaren	72°V10	3493	660-680/12800	16/10/15
RA100-E	1990	McLaren	72°V10	3493	680-700/13000	16/6/12
RA101-E	1991–1994	Tyrrell, Arrows, Lotus	72°V10	3493	700/13000	64/-/-
RA121-E	1991	McLaren	60°V12	3493	720-780/14000-14800	16/8/10
RA122-E	1992	McLaren	60°V12	3493	850-880/15000	16/5/1
MG301H/HA/HB/HC	1995–1998	Ligier, Jordan	72°V10	2991	630-670/14000-15000	66/2/-

Примечания: П – поперечное расположение; В – воздушное охлаждение; tc – турбонаддув



Команда *Honda Racing* основана в 1948 г.

В Формуле-1 с 1964 г.

Дебют в Гран При:

1964 г., Гран При Германии, Ронни Бакнам (13-й)

Последний Гран При до 1999 г.:

1968 г., Гран При Мексики, Йо Боннье (5-й); Джон Сэртис (сход)

Руководители:

Соичиро Хонда

Штаб-квартира:

Токио, Япония;

Европейские штаб-квартиры:

Амстердам, Голландия, 1965–1966 гг.; Слоу, Великобритания, 1967–1968 гг.

Количество Гран При:

35

Общее число стартов машин в гонках: 46

Пилоты, наиболее успешно выступавшие на Honda

Пилот	Старты: 46	Очки: 50	Победы: 2	Поул-позишн: 1	Быстрейшие круги в гонках: 2
Джон Сэртис	21	32	1	1	1
Ричи Гинтер	11	14	1	-	1
Ронни Бакнам	11	2	-	-	-
Йо Боннье	1	2	-	-	-
Дэвид Хоббс	1	-	-	-	-
Жо Шлессер	1	-	-	-	-

Выступления команды Honda в Формуле-1 в 1964–1968 гг.

Год	ГП	СТ	О	ПП	БК	1	2	3	4	5	6	Место в Кубке конструкторов	Лидерство в гонках: круги/км	Гонщики/место в чемпионате мира	Титульные спонсоры
1964	3	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Ронни Бакнам/-	Honda
1965	8	14	13	-	-	1	-	-	-	1	2	6	67/333,4	Ричи Гинтер/7 Ронни Бакнам/14	Honda
1966	3	5	3	-	1	-	-	-	1	-	-	8	1/5,0	Ричи Гинтер/11 Ронни Бакнам/-	Honda
1967	9	9	20	-	-	1	-	1	2	-	1	4	1/5,7	Джон Сэртис/4	Honda
1968	12	15	14	1	1	-	1	1	-	2	-	6	10/132,6	Джон Сэртис/7 Дэвид Хоббс/- Жо Шлессер/- Йо Боннье*/21	Honda
Всего	35	46	50	1	2	2	1	2	3	3	3		79/476,7		

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

ГП – Гран При; СТ – старты, 1–6 – места в гонках; ПП – поул-позишн; БК – быстрейшие круги; О – очки

ШАССИ HONDA 1964–1968



Модель RA271	Год 1964
Гран При	3
Старты	3
Очки	-
Конструктор	И. Накамура
Мотор	Honda RA271 V12



Модель RA272	Год 1965
Гран При	8
Старты	14
Очки	13
Конструктор	И. Накамура
Мотор	Honda RA271 V12



Модель RA273	Год 1966
Гран При	9
Старты	11
Очки	11
Конструктор	И. Накамура
Мотор	Honda RA273 V12



Модель RA300	Год 1967
Гран При	4
Старты	4
Очки	12
Конструкторы	З. Бродли; Д. Сэртис
Мотор	Honda RA273 V12



Модель RA301	Год 1968
Гран При	11
Старты	13
Очки	14
Конструкторы	З. Бродли; Д. Сэртис; И. Накамура; Д. Уайт
Мотор	Honda RA273 V12



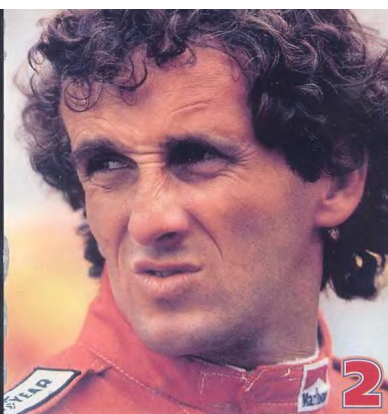
Модель RA302	Год 1968
Гран При	1
Старты	1
Очки	-
Конструктор	И. Накамура
Мотор	Honda RA302 V8



Айртон Сенна

21.03.1960 (Сан-Паулу, Бразилия) - 01.05.1994 (Болонья, Италия)

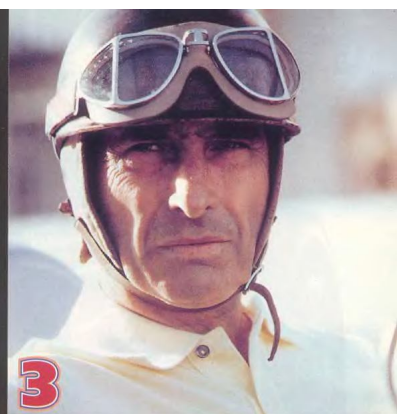
Айртон посвятил гонкам всего себе, на все сто процентов. Он был его жизнью, он принес ему смерть. Все великие пилоты, появившиеся в этот парад, всегда в каждой гонке, на каждом Гран При делали все возможное, чтобы победить. Сенна с гонками научился жить, даже наводило скуку, если Айртон развлекся едой и сексом. Он стремился к совершенству и почти достиг его. От него всегда ждали чуда, и Сенна творил чудеса. Бразильский "Волшебник" за 10 лет в Формуле-1 провела 164 гонки, одержал 41 победу, выиграл 68 поулов и трижды надевал чемпионскую корону.



Ален Прост

24.02.1953 (Сен-Шамон, Франция)

Его талант не был таким ярким, как дарование Сенны. Его стиль был не столь красив и изобретен, как манера бразильца. Иногда он совершал небрежности, но делал это с хладнокровием. "Профессор" Прост никогда не вылетал в истории Гран При, он был идеальным пилотом. Пилота, но не гонщика. Сухой академизм Алена всегда вызывал у зрителей чуть меньше эмоций, чем авантюризм Сенны. За 13 сезонов Прост одержал 51 победу и выиграл 4 чемпионата мира.



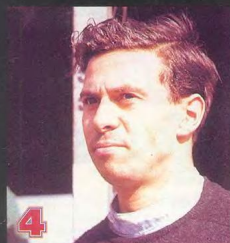
Хуан Мануэль Фангио

24.06.1911 (Буэнос-Айрес, Аргентина) - 17.07.1995 (Буэнос-Айрес, Аргентина)

"Великий старик" Фангио принял участие всего в 8 чемпионатах мира и выиграл 5 (7) чемпионских титулов (четыре из них - подряд), выступая за 4 разные команды. Из 51-и гонок, в которых он стартовал, аргентинец набрал в 24-х. В процентном отношении эти показатели вряд ли будут когда-нибудь побиты. Как, скорее всего, конечно же, вылетит в истории Ф-1 и другой рекорд Фангио: свой последний титул Хуан Мануэль выиграл в возрасте 46 (!) лет.

10 ЛУЧШИХ ГОНЩИКОВ ФОРМУЛЫ-1

В преддверии юбилейного 50-го чемпионата мира мы хотим представить вам героев и антигероев предыдущих первенств. На протяжении всего года в наших гит-парадах вы будете знакомиться с лучшими пилотами, командами, трассами и т.д. в 12 номинациях. Сегодня мы представляем вам десятку лучших гонщиков чемпионатов мира по версии нашего журнала.



4

Джим Кларк

04.02.1936 (Кельдин, Шотландия) - 07.04.1968 (Хонконг, Гонконг)

"Легкий шотландец", как называли его современники. Джим стал легендой еще при жизни. Он был потрясающе талантливым и быстрым пилотом. Его смерть весной 1968 г. потрясла Формулу-1. Многие считали, что ТАКОГО гонщика просто не может погибнуть. 72 Гран При, 25 побед и 33 поулов - таковы послужные списки Джим Кларка - гонщика от Бога. За свою короткую шотландскую жизнь завоевал чемпионскую корону. Большого он сделать просто не успел.

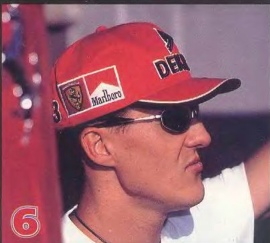


5

Джеки Стюарт

11.03.1939 (Ньюкасл, Шотландия)

Джеки довольно рано ушел из гонок. Ему было лишь 34 года, когда он выиграл свой третий титул и "повесил шляпу на гвоздь". Карьера Стюарта была одной из самых ярких в истории Гран При. Шотландец провела в Формуле-1 всего 99 гонок и одержал 27 побед. Его рекорд, продержавшись почти 15 лет, лишь в 1987 г. Прост сумел улучшить это достижение. До сих пор только четыре пилота: Прост, Сенна, Манселл и Шумахер - смогли превзойти Стюарта по числу выигранных Гран При.



6

Михаэль Шумахер

03.01.1969 (Херфорд-Херфорд, Германия)

Михаэль - единственный из действующих пилотов, появившийся в наш парад. Несмотря на всю противоречивость его характера Шумахер бесспорно лучший гонщик современности. Безусловно, его место в этом списке должно быть выше, но в отличие от всех остальных у Михаэля еще есть возможность улучшить свои позиции. К началу юбилейного сезона Шумахер принял участие в 8 чемпионатах мира, выиграл 7 из них и одержал 33 победы в 118 гонках.

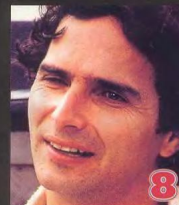


7

Ники Лауда

22.02.1949 (Вена, Австрия)

Жизнь австрийского "Вундеркинда", как и карьера, состояла из постоянных взлетов и падений. Ники ходил и возвращался. Его любовь и ненависть. Но его природный талант, замешанный на австрийской рассудительности, сделал Лауду величайшим гонщиком конца 70-х годов. Ники был очень быстрым на трассе, но никогда не терял головы. За свою 13-летнюю карьеру он провела 170 гонок, одержал 25 побед и трижды становился чемпионом мира.



8

Нельсон Пике

17.08.1952 (Рио-де-Жанейро, Бразилия)

Нельсон за 14 лет в Ф-1 выиграл 23 больших Гран При и 2 чемпионских титула. Пике мог стать величайшим из великих, обладая целеустремленностью Сенны, расчётливостью Проста или хотя бы азартом Мансела. Нельсон в некоторых ситуациях считал в себе эти качества, но ни одно из них так и не проявилось в его характере до конца. Его не очень любили в Ф-1. Пике персонифицировал практически со всеми. К примеру, в начале 1989 г. в интервью для журнала Playboy Нельсон ухаживал за "необразованным болтуном" Манселем, его "уродцем" - женой Розиней, "тоталитаристом" Сенне и "маразматиком" Энцо Феррари.

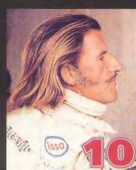


9

Стирлинг Мосс

15.03.1929 (Лондон, Англия)

"Великий неудачник" Формулы-1 Стирлинг Мосс так ни разу и не смог стать чемпионом мира. За 11 лет в Ф-1 Мосс выиграл 49 гонок и выиграл 16 из них. Во второй половине 50-х Стирлинг был, по сути, единственным соперником Фангио. Четыре года подряд Мосс становился в чемпионате вторым, затем еще трижды - третьим, каждый раз ему не хватало совсем чуть-чуть до заветного титула.

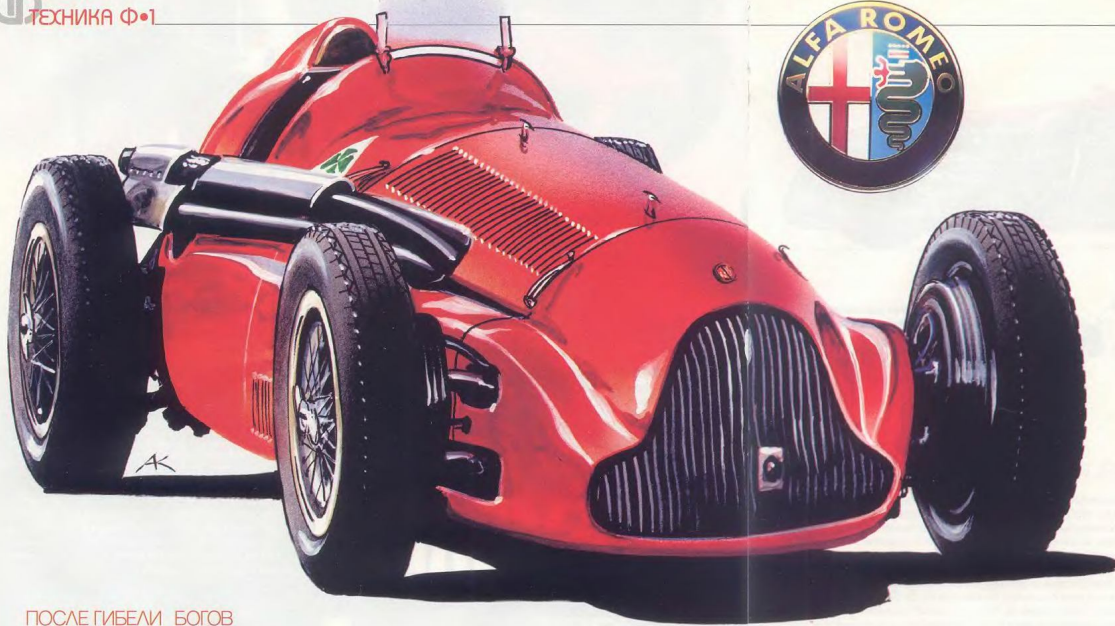


10

Грэм Хилл

15.02.1927 (Лондон, Англия) - 25.11.1975 (аэропорт Эпсри, Англия)

Он не был так талантливым, как Кларк или Сенна, не был столь академичен, как Лауда или Прост, но Грэм обладал потрясающей работоспособностью и волею. За 18 лет Гран При выиграл 2 чемпионских титула и одержал 24 победы в Гран При, 5 из них - в Монако. До сих пор Хилл остается единственным в мире пилотом, которому удалось выиграть 2 самых престижных гонки планеты: Гран При Монако, Indy-500 и "24 часа Ле-Ман".



ПОСЛЕ ГИБЕЛИ БОГОВ

ALFA ROMEO

158

"Мне больно говорить, синьор Гоббато. Но вы же знаете, я человек прямой. Ни в нынешнем, ни, думаю, в следующем сезоне нам шансов не одолеть. Маленькая частная Scuderia — карлик по сравнению с двумя мощными концернами, пользующимися финансовой поддержкой государства."

Президент Alfa Romeo Уго Гоббатто слушал хозяина гоночной "конюшни" Энцо Феррари болтовнею сморщившись. "Все они требуют денег — дурак он или нет? Иначе, — А как же талант, патриотизм, энтузиазм? Или за них тоже нужно платить?"

"Хорошо, — сказал он наконец. — Вы можете предложить что-то конкретное?"

"Вот именно, — тут же откликнулся Феррари. — Мы возьмем их хитрость! Сейчас в Европе все большей популярностью пользуются состязания "взяткоретток", как называют их французы, — гоночных машин с двигателями рабочим объемом 1500 куб. см. Мы спроектируем такой автомобиль и оставим Mercedes-Benz сражаться с Asho Union в Гран При. Уверю вас, от скудных гонок дух заводов зрителей тут же отвернется. И через годик старты "взяткоретт" назовут

Большими Призами, а немецкие мастодонты просто вымрут!"

С этого разговора осенью 1937 г. в Милане, в штаб-квартире Scuderia, началась работа над проектом, который итальянцы назвали "Веттуретта". Правда, Гоббатто пошел еще дальше — вместо Мастро Витторио Яно, которого сделали "козлом отпущения" за провал модели 12С-37, пост главного конструктора занял Джованни Коломбо. А с 1 января Scuderia Ferrari вообще перестала существовать, превратившись в заводскую команду Alfa Corse.



полгода инженеры Alfa Corse добились 195 л.с. при 7000 об/мин.

При вполне современном моторе шасси не отличалось новизной — стальная рама, сваренная из дождевойной прямоугольного сечения и четырех поперечин. Независимая передняя подвеска на поперечной рессоре и торсионных рычагах с фрикционными амортизаторами сочеталась с архаичной неразрезной балкой на поперечной рессоре с фрикционными и гидравлическими амортизаторами сзади. Четырехступенчатая коробка передач в блоке с главной передачей (так называемая система "трансакса", призванная дополнительно нагрузить ведущие колеса) крепилась болтами к задней поперечине рамы, усиливая ее жесткость на кручение.

Дебют Alfa Romeo 158 (1,5 л, 8 цилиндров) состоялся 31 июля 1938 г. на Кубке Чано в Ливорно, где Э. Виллорези, К. Бьондети и Ф. Севери заняли 1-е, 2-е и 7-е места. Виллорези и Севери повторили двойной успех Alfa Corse в гонке на Большой Приз Милана, но два других состязания сезона "Веттуретты" проиграла Maserati из-за поломок в системе зажигания.

"Альфетта" образца 1938 г. с ранним вариантом обшивки радиатора. Обратите внимание на конструкцию передней подвески и торсионных рычагов и фрикционных амортизаторов, предложенную Фердинандом Порше



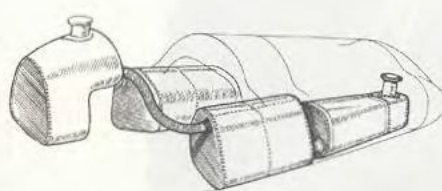
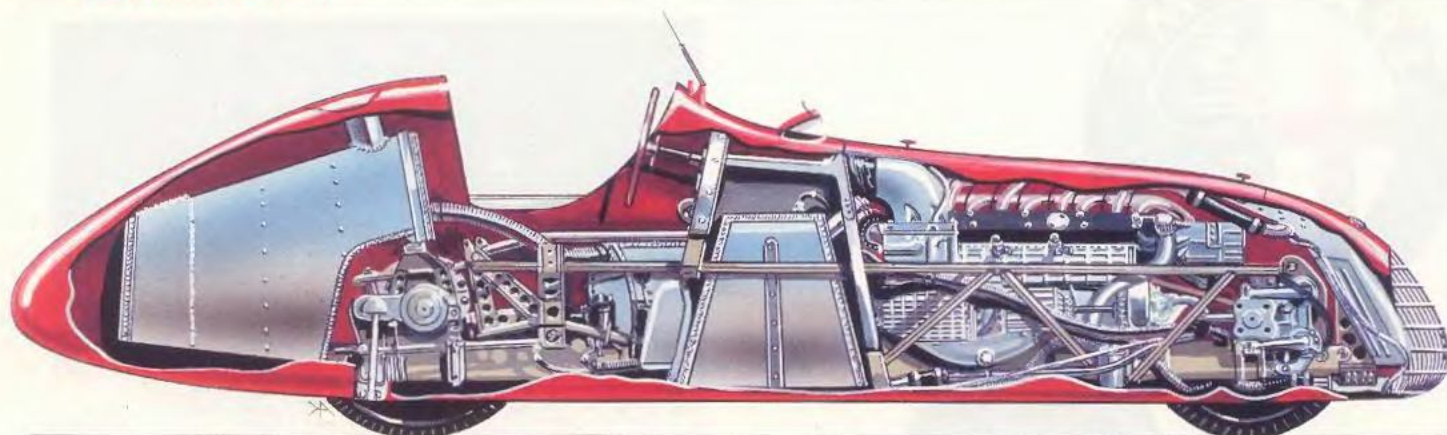


Схема расположения
основного (в корме
машины) и
дополнительных
топливных баков
Alfa Romeo 159

ALFA ROMEO 158, 159

Иногда дебют модели "159" относят к заключительному Гран При 1950 г. Однако тогда появилась лишь версия с "располневшим" от двух дополнительных бензобаков кузовом, возросшей до 370 л.с. мощностью двигателя и модернизированными тормозами.

"Иль веро 159" — "настоящая 159", как называл ее менеджер Alfa Corse Джованни-Баттиста Гуидотти, стартовала только на двух последних этапах сезона-51. Ее главное отличие хорошо видно на "рентгеновских" рисунках — тонкие продольные трубчатые конструкции, приваренные к лонжеронам рамы, чтобы увеличить ее жесткость.

На "159-ой" также появилась задняя подвеска типа de Dion и новый впускной трубопровод, а мощность достигла 425 л.с.

Alfa Romeo 158

Дебют в чемпионате мира
Число проведенных Гран При
(в рамках чемпионата мира Формулы-1)
Побед

Гран При Британии 1950 г.

11
9

Alfa Romeo 159

Дебют в чемпионате мира
Число проведенных Гран При
(в рамках чемпионата мира Формулы-1)
Побед

Гран При Италии 1951 г.

2
1

Технические характеристики

	Alfa Romeo 158	Alfa Romeo 159
Год постройки	1938 (1938-1950)	1951
Масса, кг	620 (1938/39 г.)-700	710
Максимальная скорость, км/ч	232-290 (1950 г.)	305
Объем двигателя, куб. см	1479	1479
Количество цилиндров	8	8
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	58/70	58/70
Обороты двигателя (max), об/мин	7200-10500 (1950 г.)	9300
Мощность, л.с.	195-370 (1950 г.)	425
Коробка передач	4-ступенчатая	4-ступенчатая

Зимой Коломбо и его помощники Альберто Массимино и Анджело Нази усовершенствовали систему смазки и применили игольчатые шатунные подшипники. Мощность возросла до 225 л.с. при 7500 об/мин. Казалось, впереди у "Альфетты", как ласково называли машину итальянцы, безоблачное будущее. Однако 7 мая 1939 г. Alfa Corse поджидал пренебрежительный сюрприз. На старт Гран При Триполи вышли два 1,5-литровых Mercedes-Benz модели W165.

Поражение, которое немцы нанесли "Альфеттам" в Ливии, было сокрушительным. Хермани Ланг и Рудольф Карачиола заняли первых два места, почти на 8 мин обогнав единственную добравшуюся до финиша из шести стартовавших "Альфетт". Дело было не только в мощности – немецкие моторы развивали 246 л.с. при 7500 об/мин. Mercedes отличались несравненно лучшей управляемостью благодаря более совершенному шасси. Их рама из труб овального сечения обладала значительно большей жесткостью на кручение, передняя подвеска была независимой на поперечных треугольных рычагах, сзади использовалась ось типа de Dion.

W165 – это ясно понимали и Феррари, и Гоббато – должен был похоронить все их надежды. Ведь с 1940 г. Международная Ассоциация Признанных Автомобильных Клубов (AIACR, предшественница нынешней FIA) намеревалась ввести новую международную "гоночную формулу", уменьшив наполовину рабочий объем 3-литровых моторов с компрессором. Но 1 сентября 1939 г. немецкие войска перешли границу Польши. Началась Вторая мировая война.

...Через 6 лет автогоночная промышленность Германии – а накануне войны она, единственная в мире, действительно могла считаться целой отраслью – была полностью уничтожена. Союзники растащили все, что пощадили бомбежки, немецким пилотам и автомобилям запретили стартовать в международных соревнованиях под эгидой AIACR.

Итальянцам повезло больше. Гонки в этой стране проводились еще в 1940 г., и даже в начале 1942 г. Alfa Romeo продолжала испытания. К тому же семь "Альфетт" и все чертежи удалось спасти. Сначала их прятали в тайном убежище в Монце, а когда в 1943 г. немецкие войска вошли в Италию, перевезли в сыроварню в местечке Мельцо.

И в 1946 г. Alfa Corse начала победное шествие по автодромам послевоенной Европы. К чести итальянских конструкторов (хотя в их числе уже не было самого Коломбо, ушедшего из Alfa Romeo вместе с Феррари) нужно сказать, что они и не думали почивать на лаврах. Еще после поражения в Триполи у 158-й вновь переработали систему смазки и вернулись к роликовым подшипникам, а также слегка изменили алюминиевый кузов. После войны, благодаря постоянному совершенствованию системы подачи топливной смеси, приме-



Старт Гран При Триполи 1939 г. Два Mercedes-Benz W165 легко уходят от итальянских машин

нению 2-ступенчатого компрессора мощность росла, как на дрожжах, – 254, 275, 310, 350 л.с.! Соперники не могли угнаться за итальянскими инженерами, и в 1950 г., когда был проведен первый чемпионат мира Формулы-1, "Альфетта" не имела себе равных. Знаменитая "команда трех Фа" – Фарина, Фанхио, Фаджиоли – выиграла шесть этапов из шести (седьмым была гонка в Индианаполисе) и заняла весь пьедестал мирового первенства.

Пожалуй, единственным слабым местом 158-й была фантастическая прожорливость. В 1950 г. она расходовала 80–100 л топлива на 100 км. А через год, когда мощность возросла сначала до 404, а потом и до 425 л.с. (эту модель, с небольшими изменениями в кузове и шасси, назвали 159), миланские инженеры для охлаждения работающего на пределе мотора стали использовать высокую скрытую теплоту испарения спиртового топлива. Сверхобогащенная смесь, не полностью сгорая, охлаждала работающий цилиндр.

Но "охлаждающий пятый такт", как называли этот процесс в Reparto Sperimentale, исследовательском отделе Alfa Romeo, приводил к невероятному расходу топлива – 175 л/100 км! Поэтому на поздние "Альфетты" устанавливали несколько баков общей вместимостью до 300 л. И все равно во время 500-километровой гонки на Большой Приз водителям "Альфетт" дважды приходилось заезжать в боксы для дозаправки. Помимо всего прочего, такой расход топлива затруднял управление – слишком по-разному вела себя машина с пустыми баками и полностью заправленная. А на старте ей не хватало динамики. Однако в первые полтора сезона

чемпионата мира преимущество в мощности делало "Альфетту" непобедимой. Итальянские Maserati и OSCA, французские Talbot-Lago и Gordini, английские Alta, ERA, BRM, HWM и Cooper никак не могли приблизиться к характеристикам Alfa Romeo. Удалось это лишь Ferrari 375 с 4,5-литровым бескомпрессорным двигателем.

Всю первую половину сезона-51 Ferrari преследовали Alfa по пятам, и, наконец, в Сильверстоуне, после 27 побед подряд (!), гегемонии миланских машин пришел конец. Аргентинец Х. Ф. Гонзалес на Ferrari почти на минуту опередил Alfa Romeo Фанхио на финише британского Большого Приза. В Германии и Италии выиграл А. Аскари, и, если бы не ошибка команды Ferrari с шинами на заключительном этапе в Испании, кто знает, может быть, Alfa распрощалась бы с мировой короной уже в 1951 г.

Так или иначе, ясно было, что для победы в следующем сезоне необходима новая машина. Чтобы добыть на нее денег, руководство Alfa Romeo обратилось к итальянскому правительству, но тщетно. И тогда Alfa Corse отказалась от участия в чемпионате мира.

На этом завершилась история "Альфетты", первой королевы Формулы-1. Но, отдавая должное таланту Джоакино Коломбо и его помощников, нельзя забывать, что если бы не мировая война, уничтожившая настоящий шедевр – Mercedes-Benz W165 – сегодня вряд ли кто-нибудь кроме самых дотошных знатоков вспомнил бы их детище. И история гоночного автомобилестроения, не исключено, пошла бы совсем по другому пути...

Александр Мельник



формула:

хроника

рождения

В период между двумя мировыми войнами гонки Гран При окончательно и бесспорно утвердились в качестве самого престижного и популярного вида автомобильного спорта. Но грянула война, и о мирной жизни со всеми ее атрибутами, включая автогонки, пришлось забыть. В послевоенной Европе царил разоруж. О быстром возрождении автогонок, казалось, не может быть и речи: трассы разрушены, заводы закрыты, бензин — на вес золота. Но люди за 6 долгих военных лет отвыкли от праздников и зрелищ, и любое спортивное событие было поводом забыть об ужасах войны, бедности и насущных заботах. Уже 9 сентября 1945 г. в Булонском лесу под Парижем прошла первая послевоенная гонка. В том году эта гонка оказалась единственной, а в 1946 прошло уже 15 гонок — во Франции, Италии, Швейцарии и Испании. В первые послевоенные годы гонки проходили по свободной формуле — к старту допускался любой автомобиль, который подходил под категорию гоночных или спортивных. В качестве топлива вместо дорогостоящего бензина использовался более доступный спирт.

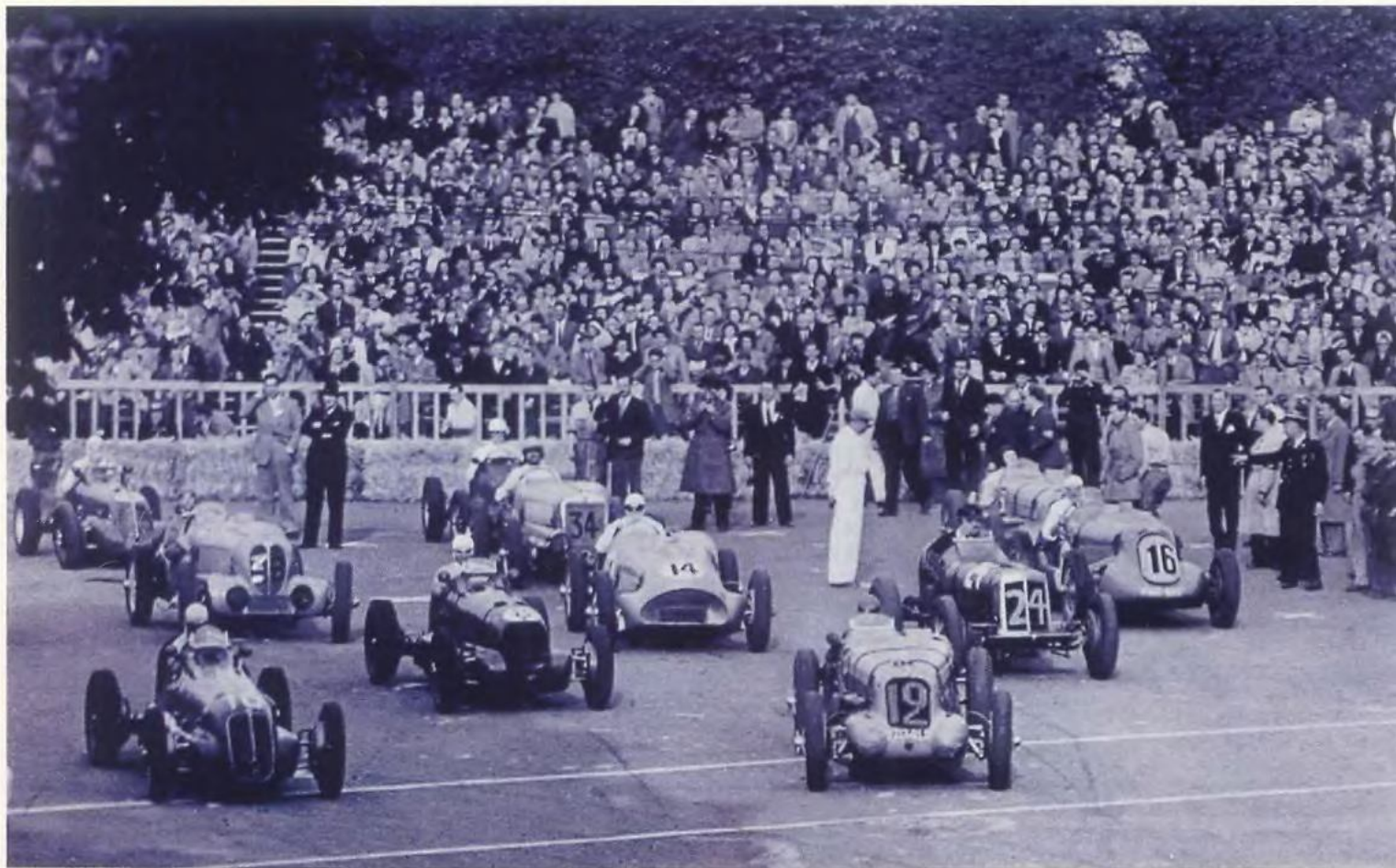
8 июня 1947 г. прошел первый послевоенный Гран При — Большой При Швейцарии в Брегенце. В гонках доминировали пилоты Alfa Romeo, единственной в то время по-настоящему заводской команды: Акилле Варци, Жан-Пьер Вимьяль и граф Феличе Тросси. Итальянская команда расконсервировала построенную еще в 1938 г. по проекту Джозефно Коломбо Alfa Romeo 158 — знаменитую "Альфетту". В 1947 г. Alfa Romeo выиграла все гонки, в которых стартовала. Лишь в ее отсутствие шансы на победу появлялись у Talbot или Maserati.

В 1946 г. AIACR сменила свое длинное и невнятное название на привычное теперь FIA (Международная Автомобильная Федерация), а в октябре 1947 г. во время парижского автошоу Спортивная Комиссия FIA собралась для того, чтобы рассмотреть будущее автомобильного спорта. Спортивные чиновники приняли мудрое решение — ввести на 6 ближайших лет (до 1953 г.) следующие ограничения для машин Гран При: максимальный рабочий объем двигателя без компрессора — 4,5 л; двигателя с наддувом — 1,5 л. Тем самым в

один класс было объединено то, что осталось от послевоенного автоспорта — французские машины Гран При и итальянские, французские и британские "вулторетты" (о германских машинах речь и не шла — заводы были или разрушены, как Mercedes, или оказались в советской зоне оккупации, как Auto Union; кроме того, на участие немцев в автогонках был наложен запрет). В свою очередь новые ограничения для Гран При и "вулторетт" были названы, соответственно, "формула А" и "формула В". Вскоре бушующий рынок шифром, и в обиход вошли привычные ныне названия — Формула-1 и Формула-2.

В первые послевоенные годы на гоночных трассах Европы господствовала "старая гвардия" — Джузеппе Фарина, Луи Широн, Луиджи Виллорези, Варци, Тросси, Вимьяль — все они сажали себе имя еще в довоенных гонках. Всем им было уже за 40, а некоторым из них — Широну, Луиджи Фарджоли, "Фин-Фи" Этанселлину — даже за 50. Единственным заметным представителем "нового поколения" был Альберто Аскари, сын "звезды" 20-х годов Антонио Аскари. Правда, и его можно было отнести к новой генерации гонок достаточно условно — несмотря на свои 30 лет Аскари успел начать гоночную карьеру еще до войны, стартовав в знаменитой дорожной гонке Милле Милья (Mille Miglia) и в Гран При Триполи. Аскари был неразлучен со своим другом и учителем Луиджи Виллорези. Вместе эта парочка смотрелась довольно забавно — весьма угнетенный Аскари, привыкший за свою отнюдь не спортивную комплекцию прозвище Чикко ("мисистый"), и худощавый седовласый "ментор" Виллорези — всю свою послевоенную карьеру они так и провели бок о бок, вместе переходя из команд в команды. Впрочем, что касается комплекции, то даже Аскари выглядел атлетом рядом с аргентинцем Гонзалесом по прозвищу Пампасский бык. На родине он работал водителем грузовика, а в гонки пришел уже после войны.

В начале 1949 г. Alfa Romeo неожиданно объявила о прекращении участия в гонках. В качестве официального обоснования называли финансовые трудности,



В первых послевоенных гонках участвовало все, что уцелело

однако одной из главных причин была потеря трех ведущих гонщиков. Акилле Варци разбился в тренировочных заездах перед Гран При Швейцарии, граф Тросси умер от рака легких, а в январе 1949 г. на трассе в Буэнос-Айресе погиб за рулем своей Simca-Gordini Жан-Пьер Вимилль. Добровольный уход со сцены Alfa Corse (так называлась гоночная команда итальянского завода) выдвинул в ряды фаворитов сезона-49 Maserati, Ferrari и Talbot.

Тогда же, в 1949 г., на европейских автодромах появилась команда национального автоклуба Аргентины. Аргентинский президент-диктатор Хуан Перон был большим поклонником автогонок и не пожалел государственных денег, чтобы отправить свою команду в Европу на весь сезон. Аргентинский автоклуб купил несколько Maserati 4CLT, за руль которых сели 38-летний Хуан Мануэль Фанхио и 27-летний Хосе Фройлан Гонзалес. Перону не пришлось жалеть о своем решении – аргентинцы произвели в Европе настоящий фурор, а «маэстро» Фанхио за рулем окрашенного в бело-голубые национальные цвета Maserati выиграл гонки в Сан-Ремо, По, Перпиньяне и Альби.

В общем, за пару послевоенных лет автогонки в Европе снова вошли в привычную колею и стали одним из атрибутов

нормальной жизни. В 1949 г. генеральная ассамблея FIA приняла историческое для Формулы-1 решение – учредить чемпионат мира среди водителей, включив в него самые престижные национальные Гран При. Предложение от имени национального автоклуба Италии сделал известный в прошлом гонщик, граф Антонио Бривиньо-Сфорца. Не удивительно, что инициаторами чемпионата выступили именно итальянцы – не вызвало сомнений, что первый чемпионат выиграет итальянская машина.

FIA решила включить в календарь первого чемпионата мира Гран При Британии, Монако, Швейцарии, Бельгии, Франции и Италии. Предложения Аргентины, Голландии и Испании были отклонены – посчитали, что для начала шести гонок будет достаточно. По предложению делегации США в чемпионат была включена и 500-мильная гонка в Индианаполисе в надежде сделать его действительно всемирным и попытаться привлечь европейских гонщиков в Indy, а американцев – на европейские автодромы. Принимая во внимание различия в технических требованиях, правилах гонок и отсутствие финансовых интересов владельцев команд по другую сторону океана, это решение выглядело весьма странно. Чемпиона было решено выявлять по сумме очков, набранных на этапах чемпионата.

Очки решили присуждать за первые пять мест в гонке (8, 6, 4, 3 и 2) и давать одно дополнительное очко гонщику, показавшему лучшее время круга.

Alfa Corse, заводская команда Alfa Romeo, посвятила год отдыха от гонок планомерному и постепенному развитию «Альфетты» и вернулась на трассы, имея мощный (350 л.с.), надежный и быстрый автомобиль. Ушедших Варци, Тросси и Вимилля заменила команда трех «Фа» – Джузеппе «Нино» Фарина, Хуан Мануэль Фанхио и Луиджи Фаджиоли. Не дремали и их соперники. В Ferrari пост главного конструктора вместо создателя Alfa Romeo 158 и первой гоночной Ferrari 125 Джоакино Коломбо занял Аурелио Лампреди. Коломбо был сторонником многоцилиндровых компрессорных двигателей, Лампреди же считал 1,5-литровый 12-цилиндровый мотор слишком сложным, дорогим и ненадежным и сосредоточился на разработке полнообъемного 4,5-литрового агрегата, взяв за основу коломбовский V12. Лампреди постепенно увеличивал объем двигателя, и через ряд промежуточных вариантов (3,3 л; 4,0 л) подготовил к концу сезона 4,5-литровый мотор, развивавший 330 л.с. при 7000 об/мин. В качестве заводских гонщиков Энцо Феррари ангажировал Луиджи Виллорези и Альберто Аскари.



Жан-Пьер Вимилль считался величайшим гонщиком послевоенного периода. Скорее всего именно он стал бы первым чемпионом мира, если бы не трагическая гибель в 1949 г.



Вимилль, победитель гонки в Спа 1947 г., утоляет жажду апельсином сразу после финиша



Перепаханные комбинезоны и руки по локоть в машинном масле – типичный вид гонщика Гран При 1947 г.

Честь французского флага в первом чемпионате защищали Talbot и Simca-Gordini. Заводские гонщики команды Talbot – французские ветераны Филипп Этанселин, Луи Розье и Ив Жиро-Кабанту – располагали морально устаревшей моделью T26C, многие технические решения которой восходили к 20-м годам. Машина, правда, была довольно мощной (275 л.с.) и достаточно надежной. Машины второй французской команды – Simca-Gordini – представляли собой типичные “вуатюретт” со слабосильными 1,5-литровыми “движками”, которые то и дело норовили сломаться. И Тони Лаго, владелец Talbot, и Амеде Гордини испытывали к тому же постоянные трудности с финансами, так что о совершенствовании и доводке машин приходилось только мечтать.

Британским болельщикам, так и не дождавшимся в этом сезоне появления разрекламированного BRM V16 на этапах чемпионата, пришлось довольствоваться эпизодическим появлением на трассах довоенных машин ERA и маломощных созданий энтузиаста Джеффри Тейлора – автомобилей Alta. Многочисленная в те годы армия частных гонщиков и небольших не-заводских команд рассчитывала, в основном, на Maserati 4CLT. Завод Maserati, следуя своей давней традиции, предпочел не

выставлять собственную команду, а продавать свои машины в руки частных владельцев, оказывая им техническую поддержку.

Первый чемпионат мира FIA среди водителей в классе Формула-1 стартовал 13 мая 1950 г. В этот солнечный субботний день на трассе, проложенной по взлетно-посадочным полосам бывшего военного аэродрома в Сильверстоуне, прошла гонка на Большой Приз Британии. Четыре Alfa Romeo (а к трем “Фа” в Сильверстоуне присоединился “гостевой” гонщик Рэг Парнелл) с самого старта уехали вперед, оставив конкурентов сражаться за 5-е место в почтительном отдалении от лидеров. В борьбе четырех “Альфетт” чуть удачливее оказался Фарина, который и вписал свое имя в первую строчку летописи победителей Гран При чемпионата мира.

В следующей гонке, в Монако, впервые “скрестили шпаги” Alfa Romeo и Ferrari. Итальянская дуэль закончилась полной победой Alfa. Несмотря на то, что две Alfa из трех попали в массовый завал на первом круге (в аварии вышло 9 машин, но никто из гонщиков серьезно не пострадал), Фанхио на единственной “оставшейся в живых” “Альфетте” легко выиграл, опередив занявшего 2-е место “феррариста” Аскарри на круг. Остальные гонки сезона проходили по одному и тому же сценарию – безо-

говорочное лидерство Alfa Romeo и борьба всех остальных за оставшиеся места.

Фанхио и Фарина поровну разделили победы в Гран При, и судьба чемпионского титула решалась в последней гонке сезона – на Гран При Италии в Монце. Шансы стать чемпионом имели все три гонщика Alfa Romeo: счет в “матче” Фанхио-Фарина-Фаджиоли был 26:22:24. Правда, Фаджиоли имел лишь теоретическую возможность победить в чемпионате: 24 его очка составили четыре вторых места (максимально допустимое число результатов, шедших в зачет), и для того, чтобы стать чемпионом, ему необходимо было победить и показать лучшее время на круге при условии, что Фанхио вообще не получит очков, а Фарина не займет места выше третьего.

Перед гонкой не было, наверное, ни одного человека в Монце, который бы болел за Фанхио – все жаждали победы соотечественника. Руководители команды, тем не менее, нашли в себе мужество поставить главных соискателей титула в равные условия – в распоряжении Фарины и Фанхио была усиленная версия “Альфетты” с форсированным двигателем, получившая индекс “158/50”, а остальные (Фаджиоли, Пьеро Таруффи и тест-пилот команды Консальво Санези) стартовали на обычной “158-й”.



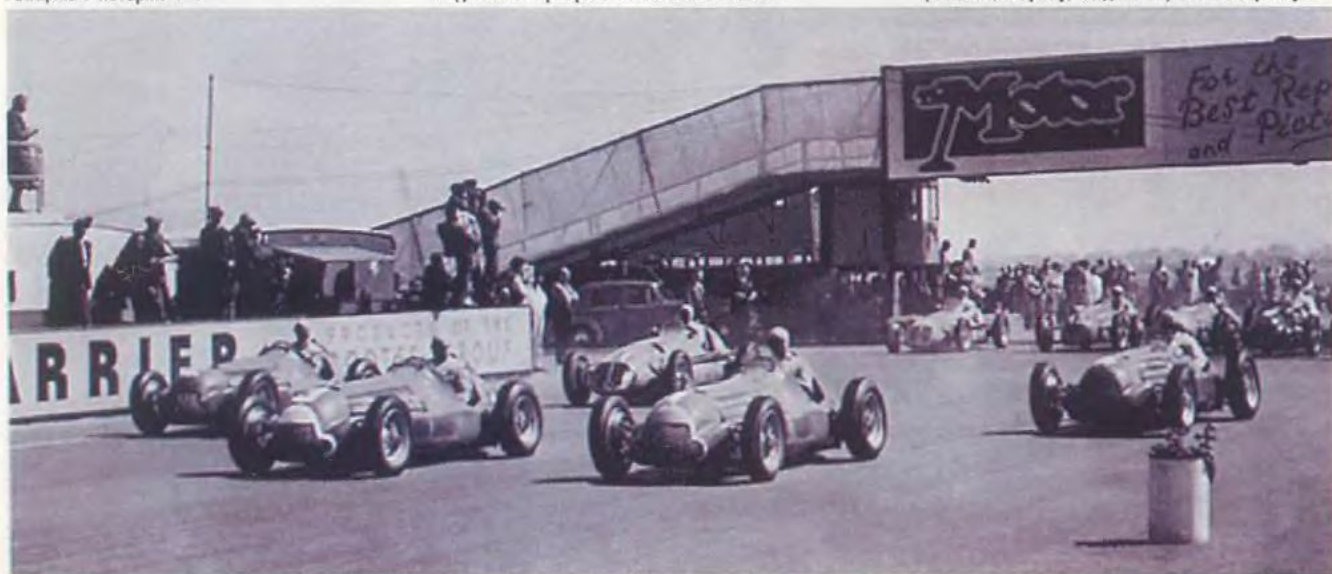
Гонзалес и Аскари – два самых тучных гонщика в истории Ф-1



“Мистер автоспорт”. Образ Виллорези в послевоенные годы был неразрывно связан с гонками



Король Георг VI приветствует гонщиков Alfa Romeo (Фанхио, Фарину, Фаджиоли) в Сильверстоуне



Старт Британского Гран При в Сильверстоуне 1950 г., самой первой гонки чемпионатов мира Формулы-1

Вопрос о чемпионе оставался открытым до 24 круга, пока на машине Фанхио не отказала коробка передач. Аргентинец дождался пит-стопа Таруффи и, заняв место в его машине, бросился в погоню за Фариной (в те годы замена гонщика во время гонки правилами не запрещалась и была обычным явлением). Но, определенно, это был не его день. Через несколько кругов Фанхио пришлось сойти во второй раз и проститься с надеждами на титул. Фарина же вместе с победой в итальянском Гран При получил и титул чемпиона.

Новоявленный чемпион и его партнер по команде Фанхио были фаворитами и следующего сезона. Но безоблачной жизни на этот раз пилотам Alfa ждать не приходилось – в чемпионате для них нашлись достойные противники в лице гонщиков Ferrari. Первые победы Ferrari записала на свой счет еще в конце 1950 г. в нескольких внезачетных гонках. Победная серия гонщиков Scuderia продолжилась и на старте сезона-51: Виллорези выиграл Гран При в Сиракузах и По, а Аскари победил в Сан-Ремо (правда, ни одна из этих гонок в зачет чемпионата не шла). Аурелио Лампреди и его инженеры в межсезонье усовершенствовали 4,5-литровый двигатель Ferrari, снабдив его новой головкой блока цилинд-

ров с двумя свечами на цилиндр, что позволило увеличить мощность до 380 л.с.

В штаб-квартире Alfa Corse в Портелло зимой тоже шла интенсивная работа, результатом которой стало увеличение мощности двигателя Alfa Romeo 159 до 404 л.с. при 10500 об/мин. Машина стала супербыстрой и суперпрожорливой: одного галлона топливной смеси “Альфетте” хватало лишь на 2,5 км. На 500-километровой дистанции Гран При машина должна была пополнять запас топлива 2–3 раза, в то время как Ferrari было достаточно одной дозаправки. В прошлом сезоне, когда основные оппоненты – Talbot-Lago – значительно уступали “Альфетте” в скорости, навстречу упущенное на пит-стопах не было для гонщиков Alfa Romeo проблемой, но уже в начале нового сезона стало ясно, что справиться с Ferrari будет не так просто. Что же касается французской команды Talbot, которая несколько лет до этого была почти единственным оппонентом Alfa Romeo, то зимой 1950–1951 гг. из-за финансовых трудностей фирма Talbot ликвидировала заводскую команду Ф-1. Машины были проданы гонщикам Грейгнару, Этанселину, Розье, Клаз, которые могли рассчитывать лишь на минимальную техническую поддержку завода.

Чемпионат 1951 г. проходил в 8 этапов, включая Индианаполис. Гран При Монако в том году не проводился, зато в календаре первенства появились Большие Призы Германии и Испании. Чемпионат начался вполне предсказуемо – победами Фанхио и Фарины в первых трех гонках. А вот затем началось – превосходство Alfa стало таять на глазах. Для начала Фройлан Гонзалес расправился с Фанхио и Фариной в Сильверстоуне, принес “гарцующему жеребцу” из Маранелло первую победу в Гран При чемпионата из тех ста с лишним, что числятся сейчас на счету Ferrari. Монополия Alfa Romeo на победы была ликвидирована! Разгром фаворита продолжил Аскари, который выиграл две следующие гонки – на Нюрбургском кольце и в Монце. Перед последней гонкой сезона в Барселоне на титул претендовали Фанхио (Alfa Romeo) и “ферраристы” Аскари и Гонзалес. И быть бы кому-нибудь из последних двоих чемпионом, если бы не ошибка инженеров Scuderia с выбором резины на гонку. Фанхио с блеском воспользовался трудностями конкурентов и выиграл гонку, а с ней и весь чемпионат, примерив первую из пяти своих чемпионских корон.

Вадим Степанов

УЛИЧНЫЕ БОИ НА АВЕНИДЕ ФРАНКО

Три победы Ferrari подряд во второй половине чемпионата 1951 г. нанесли серьезный удар по самолюбию и моральному духу гонщиков Alfa Romeo. И хотя перед последней гонкой сезона лидер туринской команды аргентинец Хуан Мануэль Фанхио сохранял лидерство в чемпионате, имея на своем счету 27 очков, в затылок ему дышали два представителя враждующего лагеря Ferrari – Альберто Аскари (25 очков) и Хосе Фройлан Гонзалес (21 очко).

Сценой, где развернулся решающий акт битвы между Alfa Romeo и Ferrari, стали улицы предместья Барселоны. Трасса, проложенная у подножья холмов Педральбес, изобиловала сложными поворотами и была очень быстрой — скорость в конце стартовой прямой, на авениде генералиссимуса Франко, доходила до 300 км/ч. Дополнительную опасность для гонщиков представляли бордюры пешеходных тротуаров.

Обе итальянские "конюшни" выставили на гонку по 4 машины. Восемь гонщиков итальянских команд и разыграла между собой первые 8 мест на стартовом поле, которые уместились не в 4 ряда, как принято сейчас, а в 3 (стартовая расстановка в Педральбесе была 4-3-4. Вторую полу-позишн в сезоне завоевал Аскари. Бок о бок с ним в первом ряду стояли Фанхио, Гонзалес и Фарина.

Старт на глазах у высыпавших на улицы 450 тыс. жителей Барселоны выиграл Аскари. Фанхио, впрочем, недолго отсиживался за спинами соперников: на 3-м круге обошел Фарину, а через круг прошел и Аскари. Между тем, гонка понесла первые потери. Сиамский принц Бира на Maserati не проехал и круга, Широн на Talbot сошел из-за проблем с зажиганием, а еще один пилот Talbot – Жиро-Кабанту – сбил выбежавшую на трассу собаку и повредил при этом радиатор.

На 6-м круге в боксы с разорванной в ключья покрышкой отправилась Ferrari Пьеро Таруффи. Через круг та же проблема возникла и у Виллорези. А когда на 9-м круге на трех колесах в боксах появился и Аскари, ста-



Фанхио мчится к победе на Гран При Испании 1951 г.

по очевидно, что Ferrari ошиблась с выбором шин. Дело в том, что Alfa Romeo, как и все остальные, кроме Scuderia, использовала в этой гонке задние колеса диаметром 18 дюймов, тогда как Ferrari выбрала 16-дюймовые, что вместе с весом дополнительного топлива, взятого на борт, чтобы пройти гонку без дозаправки, и огромными скоростями на прямой привело к тому, что шины не выдержали нагрузки.

К 10-му кругу впереди оказались Фанхио с Фариной на Alfa, а Аскари откатился на 6-е место. Единственное, что могло еще внести изменения в

сценарий гонки – это два плановых пит-стопа гонщиков Alfa Romeo. К моменту первой дозаправки Фанхио имел преимущество в 27 с над Фариной. Остановка вместе с заправкой и сменой колес длилась тогда примерно те же 30 с, что и сейчас – механики, конечно, работали тогда не так быстро, зато не было лимита скорости на пит-лейн. Фанхио успел вернуться на трассу первым. На гонщиков же Scuderia несчастья продолжали сыпаться, как из рога изобилия – на 28-м круге в третий раз за гонку (!) лопнула шина у Аскари. Спустя каких-то 5 мин отлетело колесо на машине Таруффи. У Виллорези же начал барахлить мотор.

Гонзалес, последняя надежда Ferrari, был в 1'44 от лидера. Зная, что аргентинцу предстоит еще одна дозаправка, он выжимал из своей машины все возможное. Фанхио остановился в боксах на 53-м круге, а через два круга заключительный пит-стоп сделал и шедший вторым Фарина. Несмотря на титанические усилия механиков Alfa Romeo Гонзалес успел проехать раньше, чем Фарина вернулся на трассу. Более того, разрыв между Гонзалесом и Фанхио начал стремительно таять – 31 с, 26 с, 21 с. Однако лидера Alfa предупредили об опасности, и оказалось, что у того еще есть резерв – Фанхио быстро восстановил отрыв от Гонзалеса до безопасных пределов. Довести машину до финиша для такого мастера, как Фанхио, было теперь лишь делом техники.

Вадим Степанов

Стартовое поле

20	Фарина	Alfa Romeo	2'14.94
6	Гонзалес	Ferrari	2'14.01
22	Франко	Alfa Romeo	2'12.27
2	Аскари	Ferrari	2'10.59
8	Таруффи	Ferrari	2'16.80
26	де Граффеирид	Alfa Romeo	2'16.40
4	Виллорези	Ferrari	2'16.38
12	Триггиньян	Simca-Gordini	2'25.25
32	Жиро-Кабану	Talbot	2'32.18
16	Симон	Simca-Gordini	2'24.60
34	Этанселен	Talbot	2'31.00
14	Манзон	Simca-Gordini	2'23.81
30	Широн	Talbot	2'30.32
24	Бонетто	Alfa Romeo	2'21.80
46	(Жюзе) Масерати	Talbot	2'41.99
44	Годья	Talbot	2'37.45
38	Грайнар	Talbot	2'36.58
18	Бира	Mascerati	2'45.99
36	Коэа	Talbot	2'34.46

XI Гран При Испании

Педральбес, Барселона. 28 октября 1951. Погода: жарко, солнечно.
Длина круга: 6,316 км. Дистанция: 70 кругов (442,120 км).

Результаты

Поз	N	Пилот	Команда	Шасси	Модель	Мотор	Конфиг.	Объем	Кр.	Результат
1	22	Х. М. Фанхио	Alfa Romeo SpA	Alfa Romeo	159	Alfa Romeo	8S	1.5	70	2:46.54, 10
2	6	Х. Ф. Гонзалес	Scuderia Ferrari	Ferrari	375	Ferrari	V12	4.5	70	-54,28
3	20	Д. Фарина	Alfa Romeo SpA	Alfa Romeo	159	Alfa Romeo	8S	1.5	70	-1.45,54
4	2	А. Аскарри	Scuderia Ferrari	Ferrari	375	Ferrari	V12	4.5	68	-2 круга
5	24	Ф. Бонетто	Alfa Romeo SpA	Alfa Romeo	159	Alfa Romeo	8S	1.5	68	-2 круга
6	26	Э. де Граффенрид	Alfa Romeo SpA	Alfa Romeo	159	Alfa Romeo	8S	1.5	66	-4 круга
7	28	Л. Розье	Ecurie Rosier	Talbot	T26C-DA	Talbot	6	4.5	64	-6 кругов
8	34	Ф. Этанселин	P. Etancelin	Talbot	T26C-DA	Talbot	6	4.5	63	-7 кругов
9	14	Р. Манзон	Equipe Gordini	Simca-Gordini	T15	Gordini	4S	1.5	63	-7 кругов
10	44	Ф. Годья	Scuderia Milano	Maserati	4CLT/48	Maserati	4S	1.5	60	-10 кругов
Сошли										
4		Л. Виллорези	Scuderia Ferrari	Ferrari	375	Ferrari	V12	4.5	48	зажигание
16		А. Симон	Equipe Gordini	Simca-Gordini	T15	Gordini	4S	1.5	48	мотор
38		Д. Клаз	Ecurie Belge	Talbot	T26C-DA	Talbot	6	4.5	37	авария
8		П. Таруффи	Scuderia Ferrari	Ferrari	375	Ferrari	V12	4.5	30	подвеска
12		М. Тринтиньян	Equipe Gordini	Simca-Gordini	T15	Gordini	4S	1.5	25	мотор
38		Ж. Грайгнар	G. Grignard	Talbot	T26C-DA	Talbot	6	4.5	23	мотор
32		И. Жиро-Кабанту	Y. Giraud-Cabantous	Talbot	T26C	Talbot	6	4.5	7	авария
30		Л. Широн	Ecurie Rosier	Talbot	T26C	Talbot	6	4.5	4	мотор
18		Б. Бира	B. Bira	Maserati	4CLT/48	OSCA	V12	4.5	1	мотор
46		Ж. Жовье	Scuderia Milano	Maserati	4CLT/48	Maserati	4S	1.5		HC (мотор)

Скорость победителя	158,939 км/ч
Скорость поу-позишн	174,114 км/ч
Лучший круг	166,053 км/ч, Х.М. Фанхио (3) 2'16.93
Лидер	Аскари 1-3 (3); Фанхио 4-70 (67)

50 лет назад. 28 января 1949 г. в далекой Аргентине произошла первая трагедия в истории гонок Формулы-1. Для президента Перона автоспорт был делом национального престижа и он не пожалел денег, чтобы пригласить в Аргентину лучшие гоночные команды планеты. Однако организация Гран При Буэнос-Айреса 1949 г. даже по меркам тех лет оставляла желать лучшего. Грязная неподготовленная трасса и совершенно "дикие" зрители стали причиной нелепой смерти одного из лучших пилотов тех лет — француза Жан-Пьера Вимилля. В послевоенные годы он стал лучшим гонщиком заводской команды Alfa Romeo. Через год он вполне мог стать первым чемпионом мира, но судьба не дала ему этого шанса. В 1949 г. Вимилль погиб на тренировке в Буэнос-Айресе, пытаясь избежать столкновения с выскочившим на трассу зрителем.

40 лет назад. Дожливым утром 22 января 1959 г. по шоссе Hog Back близ небольшого городка Гилдфорд, что в графстве Суррей, поблескивая краской, мчался роскошный Jaguar. За рулем сидел лучший британский гонщик тех лет — 29-летний Майк Хоторн — чемпион мира 1958 г. Всего несколько месяцев назад, после семи лет выступлений в Формуле-1, Майк выиграл заветный титул, стал са-



мым молодым в истории чемпионом мира и... решил навсегда оставить гонки. Волна страшных аварий, захлестнувшая Формулу в 1958 г., подтолкнула Хоторна к уходу из автомобильного спорта. Веселый и жизнерадостный английский парень не хотел больше видеть, как его друзья погибают на гоночных трассах. Не хотел однажды оказаться одним из них. "Гонки стали слишком опасными, я думаю, что смогу прожить и без них", — говорил Майк в конце 1958 г. Никто и никогда так и не узнает, что же случилось с его Jaguar за одним из поворотов узкой дороги. Последней аварии Майка не видел никто. Ее причины остались загадкой, как стал загадкой для следующих поколений и сам Майк Хоторн. За свою чемпионскую карьеру Майк выиграл всего три Гран При, но ни один человек из тех, кто видел его на трассе, не посмел назвать Хоторна "случайным чемпионом мира".

Победители официальных гонок Гран При 1906–1949 гг.

Год	Гонка (место проведения)	Победитель	Автомобиль
1906	Гран При АКФ (Ле Ман)	Ференц Шиш (Венгрия)	Renault AK
1907	Гран При АКФ (Дьепп)	Феличе Наззаро (Италия)	Fiat
1908	Гран При АКФ (Дьепп)	Кристиан Лаутеншлангер (Германия)	Mercedes
	Гран При Америки (Саванна)	Луи Вагнер (Франция)	Fiat
1910	Гран При Америки (Саванна)	Дэвид Брюс-Браун (США)	Benz
1911	Гран При Америки (Саванна)	Дэвид Брюс-Браун (США)	Fiat S74
1912	Гран При АКФ (Дьепп)	Жорж Боилло (Франция)	Peugeot L76
	Гран При Америки (Милуоки)	Калеб Брагг (США)	Fiat S74
1913	Гран При АКФ (Амьен)	Жорж Боилло (Франция)	Peugeot EX3
1914	Гран При Америки (Санта Моника)	Эдди Пуллен (США)	Merced
	Гран При АКФ (Лион)	Кристиан Лаутеншлангер (Германия)	Mercedes GP
1915	Гран При Америки (Сан-Франциско)	Дарио Реста (Италия)	Peugeot EX3
1916	Гран При Америки (Санта Моника)	Хоуди Уильямс (США)/ Джонни Эткен (США)	Peugeot EX5
	Гран При АКФ (Ле Ман)	Джимми Мерффи (США)	Duesenberg
	Гран При Италии (Брешиа)	Жюль Гу (Франция)	Ballot 3L
1922	Гран При АКФ (Страсбург)	Феличе Наззаро (Италия)	Fiat 804
	Гран При Италии (Монца)	Пьетро Бордино (Италия)	Fiat 804
1923	Гран При АКФ (Тур)	Хенри Сигрейв (Великобритания)	Sunbeam
	Гран При Италии (Монца)	Карло Саламано (Италия)	Fiat 805
	Гран При Испании (Ситгес)	Альбер Диво (Франция)	Sunbeam
1924	Гран При АКФ (Лион)	Джузеппе Кампари (Италия)	Alfa Romeo P2
	Гран При Сан Себастьяна (Ласарте)	Хенри Сигрейв (Великобритания)	Sunbeam
	Гран При Италии (Монца)	Антонио Аскарри (Италия)	Alfa Romeo P2
1925	Гран При Бельгии (Спа-Франкоршам)	Антонио Аскарри (Италия)	Alfa Romeo P2
	Гран При АКФ (Монлери)	Робер Бенуа (Франция)	Delage 2LCV
	Гран При Италии (Монца)	Альбер Диво (Франция)	Alfa Romeo P2
	Гран При Сан Себастьяна (Ласарте)	Гастон Брилли-Пери (Италия)	Delage 2LCV
	Гран При АКФ (Монлери)	Альбер Диво (Франция)/ Андре Морель (Франция)	Delage 2LCV
1926	Гран При АКФ (Мирама)	Жюль Гу (Франция)	Bugatti T39A
	Гран При Германии (АФУС)	Рудольф Караччиола (Германия)	Mercedes
	Гран При Европы (Ласарте)	Жюль Гу (Франция)	Bugatti T39A
	Гран При Испании (Ласарте)	Мео Костантини (Франция)	Bugatti T35
	Гран При Англии (Бруклендс)	Робер Сенешаль (Франция)/ Луи Вагнер (Франция)	Delage 1558
	Гран При Италии (Монца)	"Сабилла" (Франция)	Bugatti T39A
1927	Гран При АКФ (Монлери)	Робер Бенуа (Франция)	Delage 1558
	Гран При Германии (Нюрбургринг)	Отто Мерц (Германия)	Mercedes S
	Гран При Испании (Ласарте)	Робер Бенуа (Франция)	Delage 1558
	Гран При Италии (Монца)	Робер Бенуа (Франция)	Delage 1558
	Гран При Англии (Бруклендс)	Робер Бенуа (Франция)	Delage 1558
1928	Гран При АКФ (Сен Гауден)	Уильям Гровер "Уильямс" (Великобритания)	Bugatti T35C
	Гран При Германии (Нюрбургринг)	Рудольф Караччиола (Германия)/ Кристиан Вернер (Германия)	Mercedes SS
	Гран При Сан Себастьяна (Ласарте)	Луи Широн (Монако)	Bugatti T35C
	Гран При Испании (Ласарте)	Луи Широн (Монако)	Bugatti T35C
	Гран При Италии (Монца)	Луи Широн (Монако)	Bugatti T35C
1929	Гран При Монако (Монте-Карло)	Уильям Гровер "Уильямс" (Великобритания)	Bugatti T35B
	Гран При АКФ (Ле Ман)	Уильям Гровер "Уильямс" (Великобритания)	Bugatti T35B
	Гран При Германии (Нюрбургринг)	Луи Широн (Монако)	Bugatti T35C
	Гран При Испании (Ласарте)	Луи Широн (Монако)	Bugatti T35B
	Гран При Монцы (Монца)	Акилле Варци (Италия)	Alfa Romeo P2
1930	Гран При Монако (Монте-Карло)	Рене Дрейфус (Франция)	Bugatti T35B
	Гран При Бельгии (Спа-Франкоршам)	Луи Широн (Монако)	Bugatti T35C
	Гран При Монцы (Монца)	Акилле Варци (Италия)	Maserati 26M
	Гран При АКФ (По)	Филипп Этанселин (Франция)	Bugatti T35C
	Гран При Чехии (Брно)	Херманн цу Лейнинген (Германия)/ Генрих-Йоаким фон Морген (Германия)	Bugatti T35B
	Гран При Испании (Ласарте)	Акилле Варци (Италия)	Maserati 26M
1931	Гран При Монако (Монте-Карло)	Луи Широн (Монако)	Bugatti T51
	Гран При Италии (Монца)	Джузеппе Кампари (Италия)/ Таццио Нуволари (Италия)	Alfa Romeo 8C "Monza"
	Гран При АКФ (Монлери)	Акилле Варци (Италия)/ Луи Широн (Монако)	Bugatti T51
	Гран При Бельгии (Спа-Франкоршам)	Уильям Гровер "Уильямс" (Великобритания)/ Каберто Конелли (Италия)	Bugatti T51
	Гран При Германии (Нюрбургринг)	Рудольф Караччиола (Германия)	Mercedes-Benz SSKL
	Гран При Чехии (Брно)	Луи Широн (Монако)	Bugatti T51
1932	Гран При Монако (Монте-Карло)	Таццио Нуволари (Италия)	Alfa Romeo 8C "Monza"
	Гран При Италии (Монца)	Таццио Нуволари (Италия)	Alfa Romeo Tipo-B "P3"
	Гран При АКФ (Реймс)	Таццио Нуволари (Италия)	Alfa Romeo Tipo-B "P3"
	Гран При Германии (Нюрбургринг)	Рудольф Караччиола (Германия)	Alfa Romeo Tipo-B "P3"
	Гран При Чехии (Брно)	Луи Широн (Монако)	Bugatti T51



Год	Гонка (место проведения)	Победитель	Автомобиль
1933	Гран При Монако (Монте-Карло)	Акилле Варци (Италия)	Bugatti T51
	Гран При АКФ (Монлери)	Джузеппе Кампари (Италия)	Alfa Romeo 8C-3000
	Гран При Бельгии (Спа-Франкоршам)	Тацио Нуволари (Италия)	Maserati 8CM
	Гран При Италии (Монца)	Луиджи Фаджиоли (Италия)	Alfa Romeo Tipo-B "P3"
	Гран При Чехии (Брно)	Луи Широн (Монако)	Alfa Romeo Tipo-B "P3"
1934	Гран При Испании (Ласарте)	Луи Широн (Монако)	Alfa Romeo Tipo-B "P3"
	Гран При Монако (Монте-Карло)	Луи Широн (Монако)	Alfa Romeo Tipo-B "P3"
	Гран При АКФ (Монлери)	Луи Широн (Монако)	Alfa Romeo Tipo-B "P3"
	Гран При Германии (Нюрбургринг)	Ханс Штук (Германия)	Auto Union A
	Гран При Бельгии (Спа-Франкоршам)	Рене Дрейфус (Франция)	Bugatti T59
1935	Гран При Швейцарии (Бремгартен)	Ханс Штук (Германия)	Auto Union A
	Гран При Италии (Монца)	Рудольф Караччиола (Германия)/	Mercedes-Benz W25A
	Гран При Испании (Ласарте)	Луиджи Фаджиоли (Италия)	Mercedes-Benz W25A
	Гран При Чехии (Брно)	Ханс Штук (Германия)	Auto Union A
	Гран При Монако (Монте-Карло)	Луиджи Фаджиоли (Италия)	Mercedes-Benz W25B
1936	Гран При АКФ (Монлери)	Рудольф Караччиола (Германия)	Mercedes-Benz W25B
	Гран При Бельгии (Спа-Франкоршам)	Тацио Нуволари (Италия)	Alfa Romeo Tipo-B "P3"
	Гран При Германии (Нюрбургринг)	Рудольф Караччиола (Германия)	Mercedes-Benz W25B
	Гран При Швейцарии (Бремгартен)	Ханс Штук (Германия)	Auto Union B
	Гран При Италии (Монца)	Рудольф Караччиола (Германия)	Mercedes-Benz W25B
1937	Гран При Испании (Ласарте)	Бернд Розмейер (Германия)	Auto Union B
	Гран При Чехии (Брно)	Ричард Шуттлеуор (Великобритания)	Alfa Romeo Tipo-B "P3"
	Гран При Донингтона (Донингтон)	Рудольф Караччиола (Германия)	Mercedes-Benz W25C
	Гран При Монако (Монте-Карло)	Тацио Нуволари (Италия)	Alfa Romeo Tipo-C "8C-35"
	Гран При Венгрии (Будапешт)	Жан-Пьер Вимилль (Франция)/	Bugatti T57G
1938	Гран При АКФ (Монлери)	Раймон Соммер (Франция)	Auto Union C
	Гран При Германии (Нюрбургринг)	Бернд Розмейер (Германия)	Auto Union C
	Гран При Швейцарии (Бремгартен)	Бернд Розмейер (Германия)	Auto Union C
	Гран При Италии (Монца)	Бернд Розмейер (Германия)	Auto Union C
	Гран При Донингтона (Донингтон)	Ханс Риш (Швейцария)/	Alfa Romeo Tipo-C "8C-35"
1939	Гран При Монако (Монте-Карло)	Дик Симэн (Великобритания)	Talbot T150C
	Гран При АКФ (Монлери)	Луи Широн (Монако)	Auto Union C
	Гран При Бельгии (Спа-Франкоршам)	Рудольф Хассе (Германия)	Mercedes-Benz W125
	Гран При Германии (Нюрбургринг)	Рудольф Караччиола (Германия)	Mercedes-Benz W125
	Гран При Швейцарии (Бремгартен)	Манфред фон Браухич (Германия)	Mercedes-Benz W125
1940	Гран При Италии (Монца)	Рудольф Караччиола (Германия)	Mercedes-Benz W125
	Гран При Швейцарии (Бремгартен)	Рудольф Караччиола (Германия)	Mercedes-Benz W125
	Гран При Чехии (Брно)	Рудольф Караччиола (Германия)	Mercedes-Benz W125
	Гран При Донингтона (Донингтон)	Бернд Розмейер (Германия)	Auto Union C
	Гран При Монако (Монте-Карло)	Манфред фон Браухич (Германия)	Mercedes-Benz W154
1941	Гран При АКФ (Реймс)	Дик Симэн (Великобритания)	Mercedes-Benz W154
	Гран При Германии (Нюрбургринг)	Рудольф Караччиола (Германия)	Mercedes-Benz W154
	Гран При Швейцарии (Бремгартен)	Тацио Нуволари (Италия)	Auto Union D
	Гран При Италии (Монца)	Тацио Нуволари (Италия)	Auto Union D
	Гран При Донингтона (Донингтон)	Тацио Нуволари (Италия)	Auto Union D
1942	Гран При Бельгии (Спа-Франкоршам)	Херманн Ланг (Германия)	Mercedes-Benz W163
	Гран При АКФ (Реймс)	Херманн Мюллер (Германия)	Auto Union D
	Гран При Германии (Нюрбургринг)	Рудольф Караччиола (Германия)	Mercedes-Benz W163
	Гран При Швейцарии (Бремгартен)	Херманн Ланг (Германия)	Mercedes-Benz W163
	Гран При Италии (Монца)	Тацио Нуволари (Италия)	Auto Union D
1943	Гран При Швейцарии (Бремгартен)	Жан-Пьер Вимилль (Франция)	Alfa Romeo 158
	Гран При Бельгии (Спа-Франкоршам)	Жан-Пьер Вимилль (Франция)	Alfa Romeo 158
	Гран При Италии (Милан)	Карло Феличе Тросси (Италия)	Alfa Romeo 158
	Гран При АКФ (Лион)	Луи Широн (Монако)	Lago-Talbot T26C
	Гран При Монако (Монте-Карло)	Джузеппе (Нино) Фарина (Италия)	Maserati 4CLT
1944	Гран При Швейцарии (Бремгартен)	Карло Феличе Тросси (Италия)	Alfa Romeo 158
	Гран При АКФ (Реймс)	Жан-Пьер Вимилль (Франция)	Alfa Romeo 158
	Гран При Италии (Турин)	Жан-Пьер Вимилль (Франция)	Alfa Romeo 158
	Гран При Великобритании (Сильверстоун)	Луиджи Виллорези (Италия)	Maserati 4CLT/48
	Гран При Монако (Монте-Карло)	Эммануэль де Граффенрид (Швейцария)	Maserati 4CLT/48
1945	Гран При Бельгии (Спа-Франкоршам)	Луи Розье (Франция)	Lago-Talbot T26C
	Гран При Швейцарии (Бремгартен)	Альберто Аскари (Италия)	Ferrari 125
	Гран При Франции (Реймс)	Луи Широн (Монако)	Lago-Talbot T26C
	Гран При АКФ (Сен Гауден)	Чарли Поцци (Франция)	Delahaye 135S
	Гран При Италии (Монца)	Альберто Аскари (Италия)	Ferrari 125
1946	Гран При Чехии (Брно)	Питер Уайтхед (Великобритания)	Ferrari 125
	Гран При Монако (Монте-Карло)	Акилле Варци (Италия)	Bugatti T51
	Гран При АКФ (Монлери)	Джузеппе Кампари (Италия)	Alfa Romeo 8C-3000
	Гран При Бельгии (Спа-Франкоршам)	Тацио Нуволари (Италия)	Maserati 8CM
	Гран При Италии (Монца)	Луиджи Фаджиоли (Италия)	Alfa Romeo Tipo-B "P3"

38 лет назад. 3 января 1969 г. в местечке Хоерт-Хермольцхайм в Западной Германии в семье Рольфа и Элизабет Шумахеров появился на свет первенец. Через четыре года Михаэль впервые сядет за руль карта, а спустя несколько лет "солнечный мальчик" станет самым знаменитым спортсменом Германии, а, может, и всего мира. Теперь его называют самым великим гонщи-



ком конца XX века. Но кто знает, каких высот Михаэль достигнет в будущем столетии, ведь сейчас ему только тридцать...

28 лет назад. 21 января 1979 г. в Буэнос-Айресе стартовал 40-й чемпионат мира Формулы-1. Победу в Гран При праздновал Жак Лаффит на Ligier. Эта гонка оказалась по-своему уникальной: все 11 автомобилей, которые смогли финиширо-



вать в гонке, были оснащены моторами Cosworth. В этом же Гран При за рулем Shadow дебютировал в Формуле-1 юный итальянец Элио де Анджелис – один из лучших пилотов начала 80-х годов.

18 лет назад. 6 января 1989 г. в городке со звучным названием Порт Артур, в штате Техас, в возрасте 57 лет от сердечного приступа умер американский гонщик Джим Хартубайс. В конце 50-х – начале 60-х годов Джим участвовал в гонках IndyCar, одержал там четыре победы, а однажды даже номинально попробовал свои силы в Ф-1. В 1960 г. он принял участие в Indy-500, входившей в зачет чемпионата мира, однако до финиша так и не добрался.

Чемпионы Европы в зачете пилотов 1935–1939 гг.

Год	Пилот	Автомобиль
1935	Рудольф Караччиола (Германия)	Mercedes-Benz W25B
1936	Бернд Розмейер (Германия)	Auto Union C
1937	Рудольф Караччиола (Германия)	Mercedes-Benz W125
1938	Рудольф Караччиола (Германия)	Mercedes-Benz W154
1939	Херманн Ланг (Германия)	Mercedes-Benz W163
	Херманн Мюллер (Германия)	Auto Union D

Чемпионы мира в зачете марок 1925–1927 гг.

Год	Завод
1925	Alfa Romeo
1926	Bugatti
1927	Delage



ЕЩЕ КОЕ-ЧТО о “двухместных” McLaren–Mercedes

Когда в 1966 г. Брюс МакЛарен дебютировал в Формуле-1 в качестве конструктора, до Монте-Карло, места проведения первой для McLaren гонки, его команда добиралась на потрепанном Ford Fairlane, в фургончике которого помещалось одно собранное шасси, так что двигатель пришлось вести в прицепе. Тридцать лет спустя, для того, чтобы правильно организовать перевозку всей парадной команды West McLaren Mercedes от

базы в Уокинге до трассы, расположенной где-нибудь на другом конце Европы, требуется стратегический талант полководца.

Ночные автомобили и необходимое оборудование доставляются до мест проведения европейских гонок тремя официальными транспортными McLaren (один фургон на цельном шасси и два прицепа). Руководитель транспортного отдела Стив Кук и находящиеся в его подчинении водители должны обеспечить надежную доставку грузов до трассы.

Потеря одного из моторхоумов стала бы серьезным неудобством, а оказаться на соревнованиях без гоночных машин – настоящая катастрофа.

В команде McLaren работают семь водителей (не считая Мива и Дэвида): шесть постоянных и один “батрак” на случай отпуска или болезни. McLaren использует для своих нужд – не больше, не меньше – Mercedes Actros, признанный грузовиком года в 1997 г. Шины, естественно, – Bridgestone.

Чтобы сделать работу в этих “офисах на колесах” приятной, в кабинах имеется множество приспособлений, чье предназначение – максимально облегчить водителям жизнь “посреди дороги”. Это и холодильник с освежающими напитками, и постоянная телефонная связь с базой в Уокинге, и целый ряд других “бытовых приборов”, вроде CD-плеера, телевизора или игровой приставки Sony Playstation. Водители McLaren (включая Дэвида и Миву) – дружные ребята, но долгие часы, проведенные вместе, утомляют кого угодно.

Работающие в подобной “роскоши”, водители Ф-1 пользуются среди других “дальнобойщиков” репутацией людей “развращенных известностью и богатством”. Стив разоблачает этот миф: “На нас действительно падает несколько дальних отбесов славы Ф-1, но в большинстве случаев дело ограничивается тем, что встречаем с манящим упорством пытаются говорить с нами только о гонках. Причем вопросы задаются такие, будто я только что подробно обсудил стратегию на очередной этап с самим Роном Деннисом, который в настоящий момент завалился спать у меня в кабине”.

Огромные трейлеры, полностью разработанные и изготовленные специалистами McLaren, имеют 17 м в длину. Они не только должны соответствовать нуждам команды в течение всего срока эксплуатации, но и иметь возможности для адаптации в случае возникновения новых проблем. Трейлерам, которые используются в настоящее время, семь лет, что не слишком много для грузового транспортного средства. Однако темпы развития этого спорта таковы, что команда уже подумывает об их замене. “Мы перевозим так много грузов и запасных частей, что скоро нам понадобятся другие тягачи, – продолжает Стив. – Новые трейлеры у нас появятся в 2000 г. А в 1999 г. мы планируем начать их разработку и изготовление”.



грузовиков курсирует между базой в Англии и трассами, доставляя необходимое оборудование по мере необходимости.

Согласно всегда напряженному графику перевозок автомобили отправляются в путь рано утром в воскресенье. Время выезда назначено на 10 ч, чтобы успеть на паром в Дувре. А в 8.00 погрузочная площадка позади завода McLaren в Уокинге гудит, как разбуженный улей. Три серебристых болида закатывают в трейлер. Второй грузовик, который после прибытия на трассу должен превратиться в инструментальный цех, быстро заполняется множеством запасных частей и прочего оборудования. Каждая пара водителей занимается загрузкой своего трейлера, но они всегда готовы прийти на помощь товарищам, если те выбиваются из графика или им требуется еще одна пара рук.

Фургон на цельном шасси в это время уже в дороге. В нем находится большая часть оборудования, нужного для того, чтобы развернуть работу в зоне обслуживания. По прибытии на автодром водители прежде всего перекрашивают полы в боксах и начинают устанавливать оборудование в ожидании двух других грузовиков, прибывающих по графику во вторник.

Погрузка, которую проводят четыре водителя, проходит в молчании. «Это не потому, что мы еще не проснулись, — объясняет Стив. — Просто мы и так знаем наизусть, где что лежит и в каком порядке грузится, так что особой надобности в разговорах нет». Используется каждый клочок доступного пространства, вплоть до туалета в глубине трейлера, куда запикиваются два носовых обтекателя. Большие контейнеры втискиваются во все места, оставшиеся вокруг болидов, а на дополнительных замках, расположенных по всей длине трейлера, крепится вспомогательное оборудование.

Паром — одно из немногих мест, где водители имеют возможность спокойно перекусить, покидая юго-восточную Англию. Переправившись через Ла-Манш, грузовики пресекают за день Францию и останавливаются на ночевку у границы Германии. «В Германии действует запрет на передвижение всего грузового транспорта в вос-

Когда транспорт прибывает на трассу, он становится важной частью временной штаб-квартиры команды. В трейлерах разворачивается небольшой передвижной завод, где механики могут отремонтировать, исследовать или изготовить необходимые детали. Все это — часть той многофункциональности, которой в Ф-1 требуют от всех и вся. Приготовления к путешествию, скажем, в Германию и Австрию, осложняются дополнительными проблемами. Иногда гонки проходят два уик-энда подряд, что не оставляет времени для того, чтобы вернуться в Уокинг за дополнительными запчастями или, боже упаси, за новым шасси. В этих случаях постоянный поток микро-

Тысячи деталей, приборов, узлов и прочего оборудования могут понадобиться во время Гран При. При этом ни одна мелочь не должна быть забыта: отсутствие любого наименования может создать для команды огромные трудности





кресенье, – рассказывает Стив. – Мы останавливаемся в отеле и в 8.00 на следующее утро снова пускаемся в путь. Напряженный график вынуждает водителей почти всю дорогу гнать на пределе ограничения скорости в 90 км/ч, установленного для автотранспортных средств этого типа". "Становится немного жутковато, когда вы на такой скорости перескакиваете через Альпы под про-

ливным дождем и при видимости в 3 метра, – делится впечатлениями Фил Уильямс, один из водителей. – Но мы должны торопиться, чтобы успеть вовремя".

Но даже по прибытии на автодром у водителей нет времени присесть и перевести дух. Все три грузовика должны быть припаркованы позади боксов строго в пределах границ, очерченных организатора-

**Один за другим
три серебристых
болида
скрываются в
глубине трейлера**

**Порядок на стоянке
позади боксов –
предмет гордости
как команд, так и
спортивных властей**

ми гонки. Аккуратная парковка, когда огромные машины выстраиваются в стройные ряды, это не просто рабочий момент, а предмет гордости как самих команд, так и спортивных властей. Затем машины необходимо вымыть, отполировать и украсить новыми рекламными наклейками: согласно законам некоторых стран логотипы таких спонсоров, как West, Warsteiner и Finlandia, должны быть сняты и заменены их легальными аналогами.

Следующая задача – закончить установку оборудования в боксах и выгрузить болиды. Все должно быть готово к вечеру среды с тем, чтобы уже утром в четверг прибывшие механики смогли открыть ворота контролерам FIA. Но и это еще не все. В течение всего гоночного уик-энда, кроме работы с болидами, в боксах находятся еще некоторые дела. Как раз на шестерых, не занятых в "основном производстве" человек. Все – от шин и запчастей до старой доброй метлы – проходит через руки водителей грузовиков за эти дни.

Победы в Ф-1 добываются на скоростях более 300 км/ч и измеряются тысячными долями секунд, но без этих шестерых "гонщиков", которые долгие часы ведут свои машины "под сотню" по дорогам Европы, эти победы невозможны.



ALLSPORT / MICHAEL COOPER



Дженсон БАТТОН



Пройдет, быть может, не так много лет, и поклонники гонок Гран При уже не будут лишь недоуменно пожимать плечами, услышав это имя. Но сегодня? Насколько уместным будет его появление на страницах нашего журнала? Дженсону Баттону всего 18 лет. Но за его плечами уже такие серьезные достижения, как победы в британском и европейском чемпионатах Формулы Ford в этом году. Причем каковы не только титулы, но и то, что добыл их молодой гонщик что называется "с ходу" — не только в первый же год своих выступлений в этих престижных соревнованиях, но и едва пересев с картинга на полноразмерный гоночный автомобиль. Впечатляет также и стиль, в котором молодой британец одержал победы, выиграв 7 гонок, завоевав 10 поулов-позиции и установив 7 быстрых кругов.

Естественно, о Дженсоне заговорили, как о восходящей звезде автоспорта. Не обошлось, как водится, и без сравнений с Айртонем Сенной. Так Пол Демменс, за чью команду Баттон два года выступал в картинге, в ответ на просьбу назвать трех самых лучших гонщиков, которых ему довелось видеть в своей жизни, обошелся двумя именами. Какими — вы можете догадаться сами.

И все же, даже с учетом того, что Дженсон Баттон является самым блестящим дарованием, которое за последнее время появилось в британском автоспорте, мы никогда не решились бы вынести это имя в заголовки статьи и тем более смущать тень Айртон Санны, если бы связь между молодым англичанином и бразильским Волшебником не была чуть более глубокой, чем чисто поверхностное сравнение. Ведь, как сказал старейший механик Формулы Ford Малькольм "Падди" Паллен, работавший со многими великими гонщиками: "Дженсон очень талантлив, но в автоспорте трудно напрямую сравнивать людей, потому что многое зависит от соревнований, в которых они участвуют. По-настоящему сопоставить гонщиков можно только в непосредственном противостоянии".

Все это, вместе со свежим примером Яна Магнуссена, также подававшего большие надежды в младших формулах, также удостоившегося чести сравнения с великим Сенной, но так и не сумевшего раскрыть свои способности в гонках Гран При, — все это заставляет с известным скептицизмом относиться ко всякого рода оценкам и сравнениям. Но дело в том, что связь между Баттоном и Сенной, как я уже говорил, не ограничивается одними лишь словами.



Дженсон Баттон является гонщиком, который пользуется поддержкой Sutton Motorsport Images — одного из ведущих в мире автоспорта фотоагентств, постоянного партнера нашего журнала. Кейт Саттон, управляющий директор SMI, уверен, что творит историю, фиксируя на пленке каждую гонку, квалификацию и все свободные заезды, в которых участвует юный Баттон. И у меня есть некоторые основания доверять чутью известного фото-

графа. В 1981 г., в самом начале своей карьеры, Кейт встретил только что появившегося на Британских островах молодого бразильца по фамилии да Сильва. Они подружились, и вскоре начинающий фотограф стал своего рода пресс-секретарем для начинающего гонщика. Кейт фотографировал его в дни выступлений в Формуле Ford 1600, Формуле-2000 и Формуле-3, писал пресс-релизы и всячески способствовал продвижению его карьеры.

Достигнув вершин в Формуле-1, Айртон Сенна никогда не забывал той поддержки, которую оказал ему Кейт Саттон в начале пути, и сохранил с ним самые теплые отношения. Время совместной работы с Айртоном Сенной осталось для Кейта Саттона одним из самых дорогих воспоминаний в жизни. На этой странице вы можете увидеть уникальные кадры: Айртон Сенна делает первые шаги в британском автоспорте.

И вот, 17 лет спустя, другой гонщик буквально ворвался на европейскую автоспортивную арену. Стил, в котором Дженсон Баттон завоевал свои первые титулы, заставляет обратить более пристальное внимание на молодого гонщика. Вот, например, один характерный эпизод, поразивший всех в этом году: авторитет молодого гонщика среди соперников после первых же гонок был таков, что в Сильверстоуне они начали буквально охотиться за ним во время свободных заездов, так что Дженсон в конце концов принял решение прервать тренировку и вернуться в боксы. «Всегда раздражает, когда более медленные гонщики начинают преследовать тебя, – заявил Баттон. – Особенно, если они делают это нарочно во время летучего круга».

Подобная самостоятельность в столь молодом гонщике удивляет. Впрочем, Баттон, имеющий планы в будущем сезоне выступить за одну из команд британской Формулы-3, явно не страдает от недостатка уверенности в своих силах. «Мне хочется побить рекорд Эмерсона Фиттипальди и стать самым молодым чемпионом мира в истории Формулы-1», – именно такие цели ставит перед собой Дженсон Баттон.

Что ж, поживем – увидим! Быть может, через несколько лет мы тоже сможем сказать, что на страницах нашего журнала творили историю.

Леонид Ситник

