

Ф¹ОРМУЛА

Руководителя команды BAR не назовешь
нелюдимым, но вместе с тем Поллок — одна
из самых загадочных личностей в Ф-1

В номере — постер! Все пилоты
чемпионата мира 1999 года



апрель '99



Зарегистрировано
в Государственном Комитете
Российской Федерации
по печати
Свидетельство № 017167
Учредитель и издатель:
ООО "Авто-Экспресс"
Издательский дом
"Автопанорама"
121352, Москва,
ул. Давыдовская, д. 12, стр. 7
Тел.: (095) 445-3390, 445-3600,
445-4238, 449-0394
Факс: (095) 449-0709

Генеральный директор
В. Колпаков
Главный редактор
Д. Ситник
Исполнительный директор
С. Косоруков

Дизайн и верстка
В. Кручинский
Г. Карачкин
А. Назаров

Рекламное обеспечение
В. Устинов

Консультант
В. Безукладников
Юридическое обеспечение
Ю. Растегин

По вопросам рекламы и
распространения издания
обращаться:
Тел.: (095) 449-0395

Подписка производится в любом
почтовом отделении РФ, СНГ и
стран Балтии на 2-е полугодие
1999 г. по объединенному
каталогу ФСПС, индекс 29508;
по каталогу "Роспечать" "Газеты
и журналы", индекс 79180

Адрес для писем:
105007, Москва, а/я 54

Е-mail:
info@autoracing.ru

Представительство
в Санкт-Петербурге:

Тел.: (812) 315-0790
Факс: (812) 219-4329

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

Отпечатано в Финляндии.

АСТА PRINT OY

Подписано в печать 30.03.1999 г.

Тираж 75000 экз.

Цена свободная

Редакция не несет

ответственности за содержание

рекламных материалов

Мнения редакции

не всегда совпадают

с мнениями авторов статей

Перепечатка без разрешения

редакции запрещена

© 1999 "Формула-1"

СОДЕРЖАНИЕ

- 4 Парад
- 10 Новости Ф-1
- Гран При
- 22 Австралия
- 34 Калейдоскоп
- Команда
- 36 Финиш
- 44 Статистика
- Один на один с Ф-1
- 48 Учитель
- 56 Осень патриарха
- 60 Большие надежды
- 64 Его университеты
- 68 Тайная страсть Сандро Занарди
- Интервью Ф-1
- 74 Крейг Поллок
- 76 Рикардо Зонта
- Тема
- 78 Такова спортивная жизнь
- 80 10 лучших
- чемпионатов мира Ф-1
- Техника Ф-1
- 82 Mercedes-Benz W196
- История Ф-1
- 88 Возвращение
- "серебряных стрел"
- 94 Ferrari побеждает
- в Барселоне



С этого номера мы начинаем
публиковать постеры

Команда BAR – дебютант чемпионата мира Ф-1. Но, похоже, у нее уже есть своя армия преданных болельщиков. Впрочем, стоит ли этому удивляться, зная, что за новую "коношню" выступает такая популярная личность, как Жак Вильнев





Как правило, механики команд Ф-1 редко оказываются в центре внимания во время Гран При. Несколько секунд во время пит-стопа – и все. За кадром остаются напряженный труд и бессонные ночи, которые они проводят за подготовкой техники к гонкам. Однако от слаженной работы этих "оруженосцев" зависит, одержит ли гонщик победу или "кислород окажется перекрыт".



Scuderia Ferrari

Сколько разговоров было о незавидной доле Эдди Ирвайна, вынужденного ходить в пажах при "красном бароне" Михаэлле Шумахере. Ирландец воспринимал все эти пересуды со свойственным ему хладнокровием. И вот наконец гонка в Австралии принесла Эдди удачу. Он — победитель Гран При. Возможно, это событие станет поворотным пунктом в карьере гонщика.



Накано — тест-пилот Jordan



Японец Шинджи Накано, после двух лет в Формуле-1 распрощавшийся с местом в Minardi, стал тест-пилотом команды Jordan. Об этом перед гонкой в Австралии сообщил хозяин ирландской "конюшни" Эдди Джордан. "Шинджи провел в Формуле-1 два полных сезона и имеет опыт работы с мотором Mugen-Honda. Это очень полезно для нашей команды", — заявил в субботу Джордан. Как считают некоторые обозреватели, привлечение Накано в качестве тест-пилота действительно напрямую связано с мотором Mugen-Honda. В конце года у Jordan заканчивается контракт на поставку моторов, и японский гонщик может оказаться козырной картой при торговле с Honda, готовящейся к дебюту в Формуле-1 собственной командой. За свою работу в Jordan в этом сезоне Накано получит приблизительно 625 тысяч фунтов.

Ферстаппен разбушевался



Похоже, в начале марта у Йоса наступает весенний подъем сил. В прошлом году в канун своего дня рождения, который приходится на 4 марта, голландец устроил драку на собственном картодроме, а в этом году флегматичный с виду голландец спровоцировал дорожную аварию. Возвращавшемуся с празднования собственного 27-летия Ферстаппену не понравилось, что некий 50-летний водитель не уступил ему дорогу. "Новорожденный" пилот Honda, недолго думая, обогнал "соперника" и подставил ему бок собственной машины. По заявлению полиции и свидетелей, вина полностью лежит на Йосе.



FIA отказалась от идеи наложения жестких санкций на команду BAR за попытку апеллировать к Европейской комиссии в борьбе за право раскрашивать свои болиды в цвета двух марок сигарет, принадлежащих титульному спонсору команды BAT. Когда Поллок обратился за защитой в арбитраж Международной торговой палаты, президент FIA Макс Мосли, хотя и поморщившись, согласился, что подобный шаг предусмотрен Договором Согласия между спортивными

властями и командами Ф-1. Но попытка вмешать во "внутреннее дело" Еврокомиссию во главе со злейшим врагом Берни Экклстоуна Карелом ван Миертом была встречена ведомством Мосли с негодованием. Ведь если процесс в арбитраже FIA легко выпирала, то исход дебатов в Еврокомиссии был далеко не столь очевиден.

В результате Крейг Поллок был призван к ответу на заседании Всемирного Совета FIA 12 марта 1999 года в Женеве. Руководитель BAR благоразумно ре-

шил не лезть на рожон. Он принес публичные извинения федерации, заявив, что адвокаты BAR в этом случае действовали без его ведома. Чиновники FIA приняли извинения Поллока и предложили ему подписать официальную бумагу, в которой он отказывался от всех требований, направленных в Еврокомиссию. Таким образом, дело, которое грозило обернуться для BAR крупными штрафами или даже дисквалификацией на несколько гонок, закончилось миром.

Грубая судейская ошибка в Мельбурне



Несмотря на победу в Австралии, представители Ferrari выразили протест судейскому комитету гонки, заявив, что команда McLaren нарушила правила, когда Мика Хаккинен не смог тронуться в нормальном режиме на разогревочный круг во время повторного старта. Чемпион мира двинулся до того, как мимо

прошел последний автомобиль, и формально имел право вернуться на свою первую позицию на стартовом поле. Но менеджеры Ferrari обратили внимание на то, что при загорании зеленых огней светофора механики McLaren еще продолжали работать с машиной Мики. "Когда загорается зеленый сигнал, все работы должны быть прекращены, пока не проедут остальные машины, — заявил технический директор Ferrari Росс Браун. — У нас тоже были проблемы, но парни спокойно ждали на краю трассы возможности разобраться с ними, в то время как механики McLaren продолжали возиться с машиной Хаккинена". Технический делегат FIA Чарли Уайтинг признал, что судьи допустили ошибку: "Когда механики McLaren работали, мы стояли сзади. Кто-то из нас действительно ошибся, и мы попытаемся выяснить — кто именно..."



Когда ветер ломает крылья

По мнению Демона Хилла, большое количество инцидентов с оторванными задними спойлерами во время зимних тестов связано с попытками команд использовать гибкие крылья, кривизна профиля которых меняется под воздействием аэродинамических нагрузок. Ведь отклонение крыла всего на пару сантиметров дает прирост скорости на прямой в 4–5 км/ч. От подобных аварий пострадали машины Ferrari, Benetton, Sauber, Stewart. А машины Prost и BAR за зиму ломали крылья дважды. Это очень опасно, поскольку поломки подобного рода происходят на максимальной скорости и делают автомобиль неуправляемым. Конструкторы отрицают свою вину. «Да, наши крылья действительно гнутся, — заявил Эдди Джордан, — но специально для этого мы их не проектируем». Однако главный конструктор Sauber Лео Ризз признался, что использовал в Австралии крылья более гибкой конструкции, и подтвердил, что аналогичные разработки имеются и у других команд.

В FIA не остались глухи к голосу Хилла, всегда очень ревностно относившегося к вопросам безопасности. Масла в огонь подлил также инцидент с Жаком Вильневом, чей BAR лишился заднего спойлера непосредственно во время гонки в Австралии. В результате федерация ознакомила участников чемпионата мира с новой процедурой проверки, которой автомобили будут подвергнуты в Бразилии. К заднему спойлеру будет прикладываться нагрузка в 100 кг, при этом угловое отклонение плоскости антикрыла не должно превышать 1°. Таким образом, гибкие крылья запрещены.



Делу — время, потехе — час

Эдди Джордан заявил, что в 1999 году модели в его боксах будут появляться реже. Причиной стали жалобы нового технического директора Майка Гаскойна. Конструктор заявил, что обилие девиц в пaddock мешает ему сосредоточиться перед гонкой.

Arrows открывает карты

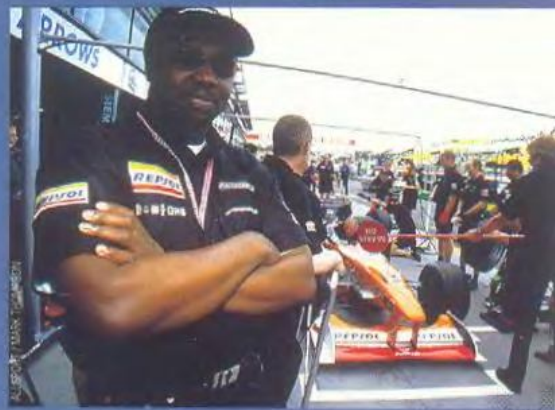


Только за четыре дня до старта первых тренировок в Австралии окончательно определился состав участников чемпионата мира. Место в команде Arrows досталось японцу Торе Такаги. Таким образом, финн Мика Сало,

имевший контракт с Arrows до конца этого года, оказался лишним в Формуле-1. Основными козырями Такаги стали личные симпатии коммерческого директора команды принца Малика и финансовые вливания (по неофициальной информации около 6 млн долларов) экс-спонсора Tyrrell компании PIAA, принадлежащей одному из самых удачливых японских гонщиков Сатору Накаджиме. Ожидается, что около 1,2 млн из этих денег пойдут на оплату неустойки Мике Сало, контракт которого с Arrows истекает лишь в конце этого года. Таким образом, Мика сможет зарабатывать неплохие деньги, не вставая с дивана. Впрочем, финн не собирается целый год сидеть, сложа руки. В скором времени Сало может стать вторым гонщиком-испытателем готовящейся к дебюту в Ф-1 команды Honda. Сообщается также, что Микой интересуется Ferrari, оставшаяся после ухода в Minardi Бадюера без постоянного тест-пилота.

Принц приглашает чернокожего гонщика из Дании

Один из совладельцев Arrows, нигерийский принц Малик Адо Ибрагим, верный своему слову ввести чернокожих в Ф-1, объявил о приглашении Джейсона Уотта, датчанина с африканскими корнями, в качестве тест-пилота своей команды.



Stewart обретает крылья



Джеймс Стюарт объявил о подписании нового спонсорского соглашения. Партнером его команды стала авиаконпания Corporate Jets Ltd. Следует ожидать, что теперь транспортные возможности Стюарта существенно расширятся, что особенно важно в свете все более расширяющейся географии гонок Гран При.

Ванесса Мэй ориентируется по запаху



Гостьей Гран При Австралии стала знаменитая скрипачка Ванесса Мэй, приглашенная организаторами для участия в официальной программе открытия 50-го чемпионата мира. В четверг Ванесса с блеском сыграла на балу в зале Palladium, а три следующих дня английка была гостем поддержки. В субботу, за полчаса до начала квалификации, Мартин Бранд прокатил Ванессу на двухместном болиде команды McLaren. "Это просто фантастика, — улыбалась после "финиша" скрипачка. — Я даже не представляла себе, насколько это воспитательно. Но что удивительно, я хорошо ощущаю все знаки езды, которую готовили для болельщиков в разных местах трассы. Когда мы ехали, я даже могла по ним определить, где мы находимся. Думаю, такое обострение чувств вызвано огромной скоростью". Ванесса заметила, что эта поездка, возможно, даже подпитает ее на получение водительских прав.



Англичанин Динсон Херберт перед Гран При Австралии стал гостем Королевских ВВС. Летчики эскадрильи воздушной поддержки прокатили гонщика на самолете Puma PC-9 швейцарского происхождения. Динсон, австралийские пилоты смогли удержать своего шумного пассажира. Такой вид парашутизм Динсон вряд ли когда-либо испытывал по причине гонок.

Сталлоне говорит: "Мотор!"

Into thin air ("В воздушном месиво") — так звучит рабочее название фильма о Формуле-1, работу над которым начинали в апреле Сильвестр Сталлоне. Весь прошлый сезон "итальянский жеребец" посвятил детальному изучению мира Гран При, с завидным постоянством курсируя с камерой по падидам автодромов. Договоренность о съемках фильма была достигнута с Берни Экклстоуном еще несколько лет назад. Предполагается, что примерный бюджет картины составит 100 млн долларов. Имена актеров пока держится в секрете, но скорее всего одну из главных ролей — гонщика-истерика — в фильме сыграет сам Слай. Ожидается, что роль также получит "человек дождя" Дастин Хоффман, который перевопло-

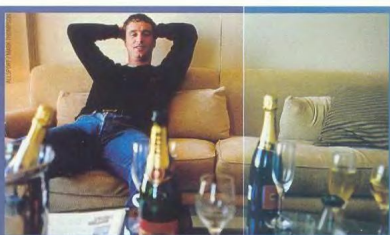


тится в менеджера команды, а возможно — в самого Берни! Кроме того, в фильме будут сниматься Шарон Стоун и кто-то из действующих пилотов чемпионата мира. Съемки будут проходить там же, где стартует, что создаст "Осенней инстинкт" и "Терминатор". Премьера картины планируется провести через год в Индианаполисе, накануне Гран При США.

Этот фильм — уже не первый кинопроект, посвященный Формуле-1. Самая знаменитая пока картина — "Гран При" — была снята в 1966 году Джином Франклинсбергом. В сценах фильма принимали участие около 20 гонщиков Больших Призов, включая нескольких чемпионов мира. Так, две роли второго плана сыграли американец Фил Хилл и отец Демона Хилла — Грэм.

Шампанское для Ирвайна

Испанский гонщик Педро де ла Роса стал третьим пилотом в 90-е годы, кто сумел набрать очки в первой же гонке. В 1996 году здесь же, в Австралии, Жак Вильнев занял в дебюте 2-е место, а в 1993-м в Японии отличился Зиди Ирвайн, набравший очки за два места. Зиди отличился и в Австралии-89, но этот раз он дебютировал в роли победителя Гран При и лидера чемпионата. За последние 8 лет 7 раз пилот, выигрывавший первую гонку, становится чемпионом мира. Исключение составил лишь 1997 год, когда победа в Мельбурне досталась Куптарду, а чемпионский титул — его другу Жаку Вильневу. "Я не мог поверить в это до самой финишной черты. Даже когда мой инженер Лука орал мне в уши по радио: "Последний круг, последний круг!" — я ответил, чтобы они скрестили за меня пальцы", — признался Зиди. Ирвайн также подбодрял команду McLaren, пригласившую его шампанского для воскресной вечеринки.



Прострафились

Жак Вильнев стал первым пилотом, оштрафованным FIA в рамках 50-го чемпионата мира. С Жака содрали 1000 долларов за превышение скорости на пит-лейн. Канадец разогнался до 83 км/ч, в то время как лимит составляет 80 км/ч. Духом примера опытного гонщика последовал дебютант Марк Хене из Minardi, оштрафованный за ту же провинность. "Я думаю, FIA могла бы выбрать гонщика и побойче", — жаловался Марк журналистам.



Джанкарло, Алекс и аборигены

В среду накануне Гран При в австралийском Альберт-парке, гонщики команды Benetton стали участниками необычного представления на пит-лейн. В гости к ним пришла всемирно известная рок-группа Yothu Yindi. Этот коллектив знаменит тем,

что исполняет рок-н-ролл на инструментах, возраст которых измеряется тысячами лет. В знак особого расположения лидер группы Мандаву Юнинеку раскрасил лица гонщиков в племенные цвета аборигенов Австралии.



За что платят Шумахеру

Михаэль Шумахер принял участие в презентации новой спортивной Ferrari F360 в рамках 68-го Женевского автомобильного салона. На вопрос о том, какими будут варианты развития событий, при котором он будет помогать Ирвайну бороться за титул, Михаэль ответил довольно жестко: "Мы платим за то, чтобы я выигрывал гонки, а не за то, чтобы я помог Ирвайну". Впрочем, Шумахер оговорился, что, возможно, пересмотрит свою философию, но для этого Эдди должен набрать после четырех первых гонок 30–40 очков.

Решения Всемирного совета по автоспорту



На заседании Всемирного совета по автоспорту, состоявшемся в Женеве 12 марта 1999 года, были приняты следующие решения, касающиеся чемпионата мира Формулы-1.

Изменения в Техническом регламенте:

Аккумуляторная энергия.

(Правило вступает в действие немедленно.) Максимальная величина энергии, аккумулируемой в автомобиле, ограничивается количеством, которое не может использоваться для повышения эффективности работы двигателя.

Топливо.

(Правило вступает в действие немедленно.) Топливо, используемое в автомобилях Формулы-1, должно полностью соответствовать требованиям Европейской топливной директивы 98/70 и спецификациям, которые будут обязательными к исполнению на территории Европейского союза с 1 января 2000 года (ограничение содержания серы до 150 единиц на миллион единиц топлива).

С 1 января 2000 года топливо, используемое в автомобилях Формулы-1, должно соответствовать нормам, которые будут приняты на территории Европейского союза 1 января 2005 года (максимальное содержание серы — 50 единиц на миллион единиц топлива).

Дифференциал.

(Правило вступает в действие немедленно.) Электронный дифференциал может быть настроен только на реальный значения крутящего момента двигателя, а не на "теоретические".

Организованная структура.

(Правило вступает в действие с 1 января 2000 года.) В целях увеличения пассивной безопасности автомобиля задняя продольная структура должна иметь площадь поперечного сечения не менее 90 кв. см.

Комиссия по безопасности.

Новая Комиссия по безопасности создается с целью координации всех работ FIA, имеющих отношение к безопасности. В ее задачи будет входить ознакомление всех лиц, несущих ответственность за этот аспект автоспорта, с последними разработками и идеями в этой области. Комиссия будет устанавливать новые нормы безопасности в соответствии с последними исследованиями и информацией. В частности, это касается принципов модернизации трасс.

С целью создания четкой и эффективной структуры Комиссия по безопасности Формулы-1 учреждается. Консультативная экспертная группа перемещивается в Исследовательскую группу, а Комиссия трасс и безопасности преобразуется в Комиссию трасс. Кроме того, создается новая Контрольная группа, ответственная за размещение шлемов FIA, подтверждающих соответствие оборудования и экипировки нормам безопасности.



Френтцен — вагоновожатый



В какой-то степени традиционными становятся трамвайные ежегодные экскурсии гонщиков Формулы-1 по улицам Мельбурна. В прошлом году "порупить" довелось Александру Вурцу, а на этот раз такая честь выпала пилоту Jordan Хайнцу-Харальду Френтцену, "поработавшему" вагоновожатым в канун Большого Приза Австралии. Как видно по результатам гонки, необычная тренировка пошла пилоту Jordan на пользу.

Диниц может дорого заплатить за место в Sauber



Комиссия по регистрации контрактов FIA признала правомочным досрочное расторжение договора между Aggrows и Диницем, перешедшим в 1999 году в Sauber. Однако представители Aggrows заявили, что вердикт Комиссии никоим образом не влияет на их решимость отстаивать свои права в судебном порядке. Иск британской "конюшни" к бразильскому пилоту, который в настоящее время рассматривается Верховным судом Англии, оценивается в 7 млн долларов.



Тормоза Benetton законны

Технический делегат FIA Чарли Уайтинг перед гонкой в Австралии обнародовал вердикт технической рабочей группы федерации, гласящий, что дифференциальная тормозная система Benetton полностью соответствует правилам технического регламента, намекая, правда, что несогласные могут опротестовать ее легальность у спонсоров Гран При. Впрочем, официальных протестов не последовало. Возможно потому, что в Мельбурне FTT мало помогла Benetton. По неофициальной информации на машине Вурца система была демонтирована еще до гонки в целях экономии веса, а на автомобиле Физикеллы она перестала работать уже в ходе гонки, после контакта с Ярно Трулли.



Официальное открытие автодрома в Малайзии

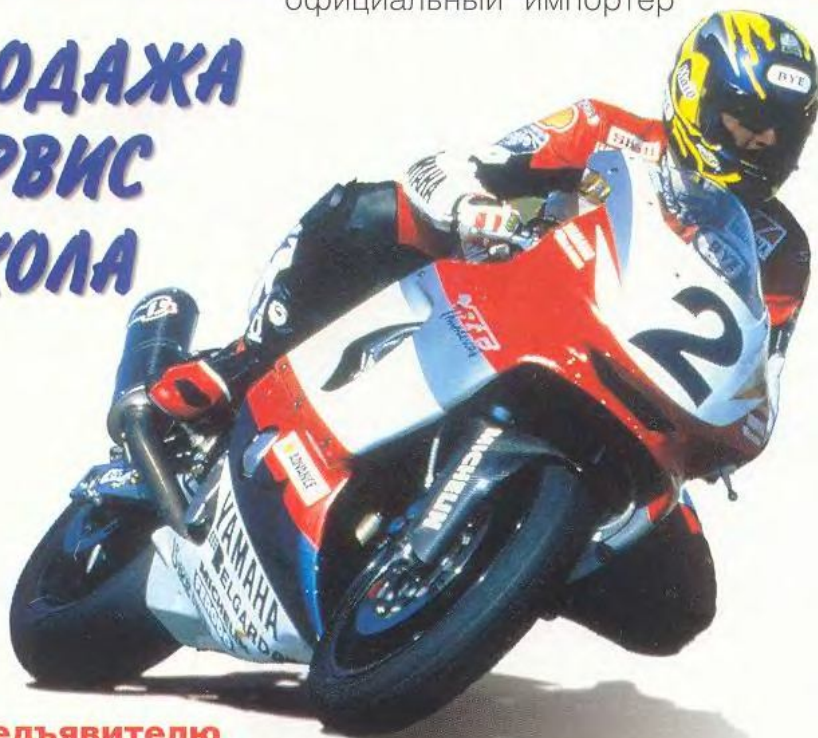
Во вторник 9 марта в Малайзии прошла официальная церемония открытия нового автодрома Сепанг, которому уже в октябре предстоит принять этап чемпионата мира. На презентации присутствовали чемпион мира Мика Хаккинен, лидер чемпионата Эдди Ирвайн, два пилота команды Sauber (титulyным спонсором которой является малазийский нефтяной концерн Petronas) Диниц и Алези, а также официальные представители Ferrari, McLaren, Sauber, Stewart, Minardi и FOA. Взмахом клетчатого флага, подаренного Жаном Алези, церемонию открыл премьер-министр Малайзии доктор Махатир Мохамед. Грандиозная четырехчасовая шоу-программа с участием 50 танцовщиц и акробатов прошла в присутствии 10 000 зрителей. "Это хорошая, очень хитрая и очень техничная трасса", — заявил Эдди Ирвайн, первым из пилотов Формулы-1 опробовавший кольцо автодрома за рулем Ferrari F50. Напоследок победитель первого Гран При чемпионата преподнес свой шлем в подарок доктору Мохамеду.

Испытания нового асфальта

Ferrari провела в Монце тесты для оценки качества нового дорожного покрытия, позволяющего более эффективно отводить воду с трассы. Эдди Ирвайн, проводивший испытания, остался доволен "дождевым" асфальтом. Брызг стало значительно меньше, и видимость улучшилась. Теперь остается ждать решения членов специальной комиссии FIA по вопросам безопасности автодромов.



ПРОДАЖА СЕРВИС ШКОЛА



**Предъявителю
данной рекламы
предоставляется скидка от 5 до 10%**

Ул. КРЫЛАТСКАЯ, д.8

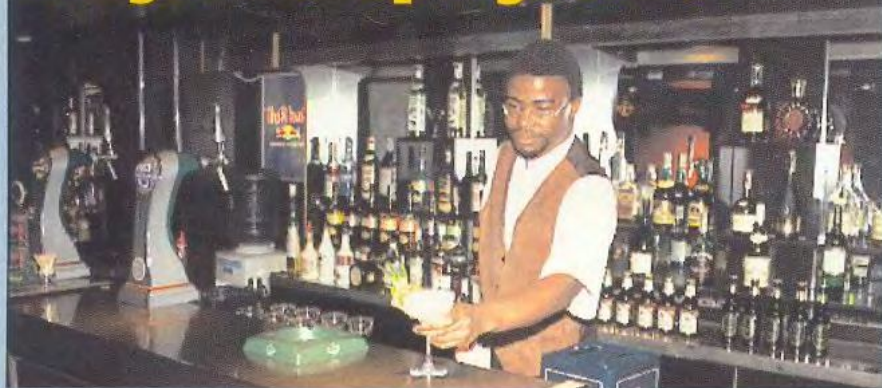
Тел.: 140-6622

ВСЕ СПЕКТР ТЕХНИКИ



E-mail: saalpin@cityline.ru

Клуб "Формула-1"



Признаться, нас приятно удивило огромное количество откликов, пришедших в редакцию после публикации материала об открытии в Москве клуба "Формула-1" в к/т им. Моссовета (см. № 2'99). Естественно, мы не могли не откликнуться на столь живой интерес читателей и решили еще раз посетить заведение на Преображенской площади, 4/2.

Впервые за долгие годы у столичных болельщиков Формулы-1 наконец появилось место, где они могут не только посмотреть гонки, но и отдохнуть и расслабиться в приятной обстановке за кружкой пива Holsten (генерального спонсора трансляций Формулы-1 в России), бокалом вина или экзотическими

коктейлями с не менее экзотическими названиями: Pit-stop, Grand Prix, Speed (за стойкой бара, кстати, мы обнаружили не кого-нибудь, а самого чемпиона России по барному фристайлу – Литоса Нянтумбу). Атмосфера клуба как нельзя лучше способствует погружению в яркий и волнующий мир гонок Гран При, прежде такой далекий от России. Похоже, клуб, несмотря на его молодость, уже успел получить признание среди профессионалов и поклонников гонок Формулы-1. Помимо прямых трансляций с Гран При (организованных при поддержке фирмы Int media) на огромном экране, на котором размеры машин порой бывают вполне соизмеримы с натураль-

ными, и розыгрышей многочисленных призов для знатоков Ф-1, клуб предлагает своим гостям разнообразные вечеринки, джаз-парти, выступления известных артистов, танцевальные и эротические шоу. В апреле сцена клуба примет участников первого международного джазового фестиваля Boheme Music Jazz Festival. В ближайшее время планируется организовать прямые трансляции с этапов американского чемпионата CART и других гоночных серий, а также установить в клубе авто- и мотосимуляторы для виртуальных гонок. Дополнительную информацию вы можете получить непосредственно в клубе "Формула-1" по телефону 963-0313, или в Internet: www.chat.ru/~mossovet



Вести с тестов

Как и ожидалось, пять недель, отделявшие Гран При Австралии от второй гонки сезона в бразильском Сан-Паулу, были насыщены многочисленными испытательными программами. Практически все команды воспользовались столь большим перерывом между гонками, образовавшимся из-за исключения из календаря Гран При Аргентины и Китая, чтобы провести интенсивные тесты на различных автодромах Европы. Открыли мартовскую программу (если не считать коротких тестов Бадера во Фьорано еще до отлета в Мельбурн) пилоты Ferrari: 11-го Лука Бадер проехал 52 круга в Мюджелло, испытывая на прошлогодней Ferrari новинки для F399. А 15 марта вернувшийся с открытия автодрома в Малайзии Эдди Ирвайн и все тот же Бадер по просьбе FIA провели короткую сессию в Монце, чтобы опробовать на прошлогодних F300 новый влагоотводящий асфальт, разработанный при участии топливной корпорации Agip. В тот же день в британском Сильверстоуне к двухдневным испытаниям приступили McLaren, Benetton, BAR и Arrows. Оба дня McLaren были впереди со значительным преимуществом, хотя работали большей частью над надежностью, накручивая по 110–140 кругов за день. Benetton трудился над доводкой системы FTT, однако во второй день, еще до полудня, у Вурца сгорел мотор, и Физикелла заканчивал испытания в одиночку. 16 марта еще пять "конюшен": Ferrari, Sauber, Jordan, Stewart и Prost – приступили к 3-дневным испытаниям в Барселоне, через день к ним



присоединилась и Minardi. Если в первый день быстрее всех был Ирвайн, то два следующих остались за пилотами Stewart. Причем 18 марта Баррикелло установил новый рекорд Барселоны для машин технического регламента 1999 года. Показав просто фантастические 1'20.540, Рубенс уступил прошлогодней поулу-позиции Хаккинена всего 0,278 секунды.

20 марта Ferrari отправилась в Херес, где провела два дня тестов. В первый день Эдди Ирвайн совершил имитацию Гран При, а в воскресенье, вместе с вернувшимся в строй Шумахером, ирландец работал над настройками аэродинамики и подвески.

Владимир Маккавеев

Мюджелло, Италия

25 февраля

Длина трассы: 5,250 км

Гонщик (дней тестов)	Автомобиль	Лучшее время тестов
Михаэль Шумахер (1)	Ferrari F399	1'27.563

Фьорано, Маранелло, Италия

28 февраля, 1, 11 марта

Длина трассы: 2,976 км; 2,948 км

Гонщик (дней тестов)	Автомобиль	Лучшее время тестов
Лука Бадер (3)	Ferrari F399	1'02.32
	Ferrari F300	1'02.604

Сильверстоун, Великобритания

25 февраля, 15, 16 марта

Длина трассы: 5,140 км

Гонщик (дней тестов)	Автомобиль	Лучшее время тестов
Дэвид Култхард (3)	McLaren MP4/14	1'25.783
Мика Хаккинен (3)	McLaren MP4/14	1'26.164
Алессандро Занарди (1)	Williams FW21	1'26.831
Джанкарло Физикелла (2)	Benetton B199	1'27.198
Рикардо Зонта (2)	BAR 01	1'27.744
Александр Вурц (2)	Benetton B199	1'27.746
Тораносуке Такаги (2)	Arrows A20	1'28.043
Педро де ла Роса (2)	Arrows A20	1'28.224
Йос Ферстаппен (1)	Honda	1'28.310



Автодром в Барселоне оказался для Ferrari Ирвайна не столь гостеприимен, как трасса в Мельбурне

Каталунья Монтмело, Барселона, Испания

16, 17, 18 марта

Длина трассы: 4,728 км

Гонщик (дней тестов)	Автомобиль	Лучшее время тестов
Рубенс Баррикелло (3)	Stewart SF-3	1'20.54
Джонни Херберт (3)	Stewart SF-3	1'22.02
Эдди Ирвайн (2)	Ferrari F399	1'23.285
Хайнц-Харальд Френтцен (3)	Jordan 199	1'23.29
Дэмон Хилл (2)	Jordan 199	1'23.29
Жан Алези (3)	Sauber C18	1'23.35
Ярно Трулли (3)	Prost AP02	1'23.38
Оливье Панис (3)	Prost AP02	1'23.71
Педро Паоло Диниц (3)	Sauber C18	1'24.13
Марк Хене (2)	Minardi M01	1'24.78

Херес, Испания

20, 21 марта

Длина трассы: 4,428 км

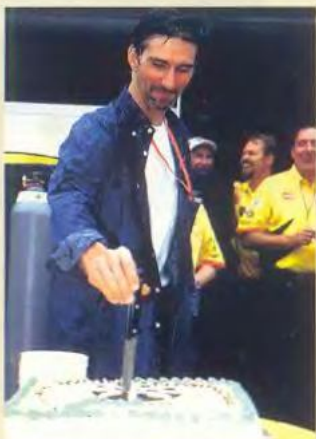
Гонщик (дней тестов)	Автомобиль	Лучшее время тестов
Эдди Ирвайн (2)	Ferrari F399	1'25.887
Михаэль Шумахер (2)	Ferrari F399	1'26.201

* – к моменту сдачи номера планировалось проведение еще трех мартовских сессий: 23–25 марта в Маранелло (Ferrari), 23–25 марта в Мани-Кур (Prost, Sauber, Jordan) и 29–30 марта в Мюджелло (Ferrari, Minardi)



За два дня тестов в Сильверстоуне Култхард "накрутил" на MP4/14 138 кругов

100-й Гран При Дэмона Хилла



Гонка в Австралии стала 100-м Гран При в карьере Дэмона Хилла. Увы, как это часто случается, юбилейный старт сложился для гонщика не слишком удачно. Англичанин выбыл на 1-м же круге после столкновения с Prost Ярно Трулли. Несмотря на эту неудачу все уверены, что Дэмона ждет отличный сезон в окрепшей команде Jordan. Будем надеяться, что небольшое торжество, устроенное перед гонкой Эдди Джорданом, напомнило чемпиону мира 1996 года вкус победного шампанского.

Прибавление в семействе Михаэля Шумахера



Гонщик Ferrari Михаэль Шумахер во второй раз становится отцом. В понедельник на его глазах в одной из швейцарских клиник в Лозанне его супруга Коринна родила сына. Михаэль присутствовал при родах. Теперь у их дочери Джини-Марии есть брат. Малыша назвали Мик.



Рекорды не приносят денег...

Как обычно, Гран При Формулы-1 вызвал очень большой интерес на Зеленом континенте. Уже в пятницу понаблюдать за свободными тренировками в Альберт-парке собралось около 48 тысяч человек (рекорд Формулы-1). В субботу, по данным организаторов, квалификацию посмотрели с трибун около 104 тысяч болельщиков, а всего за три дня общее число зрителей составило 354 тысячи человек. Однако даже при том, что за один уик-энд поклон-

ники Формулы-1 оставили в Мельбурне и его окрестностях в общей сложности около 100 млн долларов, Гран При Австралии, как и прошлые три года, был не очень удачным для организаторов с финансовой точки зрения, поскольку ежегодное воссоздание инфраструктуры автодрома на территории Альберт-парка обходится в круглую сумму.

Обеспокоена сокращением доходов и администрация Формулы-1. Телевизионные гонки

Гран При в прошлом году не принесли ожидаемых денег. Это особенно прискорбно на фоне расширения зрительской аудитории "королевских" гонок. По официальным данным, обнародованным в конце февраля FOA, в 1998 году Формулу-1 в общей сложности посмотрели более 55 миллиардов человек (для сравнения в 1997 году количество телезрителей составило 50 миллиардов) из 209 стран мира (в 1997 году – 193).

McLaren продается?

По информации, распространенной газетой Kolner Express, члены совета директоров компании Daimler-Chrysler – Юрген Хуберт и Дитер Цетше, начали переговоры с братьями Ойеками, которым принадлежит контрольный пакет акций McLaren International, о покупке 60% акций команды McLaren за сумму примерно в 600 млн долларов. Предполагается, что это вызвано желанием концерна превратить McLaren в заводскую команду Mercedes и безраздельно насладиться триумфом в Формуле-1. Однако официальные представители немецкого автогиганта всячески опровергают эти слухи. Норберт Хауг, директор Mercedes Motorsport, назвал все разговоры о покупке McLaren "чистой водой спекуляцией".



ВИАНА / SUTTON

"Новые японцы" в Ф-1

Пока "новые русские", слава о которых гремит по всей Европе, наблюдают по телевизору за успехами в гонках Гран При "новых бразильцев, испанцев и пр.", "старые" консервативные японцы поражают мир масштабами своих приготовлений к дебюту в Ф-1. Бюджет команды Honda только на 1999 год, в течение которого ее болиды будут участвовать лишь в тестах, оценивается в 300 млн долларов. Это больше, чем израсходу-

ют за весь сезон многие "конюшни", чьи болиды будут выходить на старт Гран При. А Toyota, по слухам, собирается войти в Ф-1 с бюджетом в 550–600 млн долларов, что чуть ли не в разы превышает траты даже таких "китов", как Ferrari и McLaren.





Как Рон Деннис проиграл 1000 фунтов

По мнению английских букмекеров, наибольшие шансы на победу в чемпионате мира 1999 года имеет Михаэль Шумахер – 6:5. Далее следует Мика Хаккинен и три британских гонщика: Култхард, Хилл и Ирвайн. Жак Вильнев лишь на 13-м месте.

Ежегодно на тотализаторе Гран При болельщики спускают и выигрывают тысячи и миллионы долларов. Директор McLaren Рон Деннис признался, что однажды тоже сделал ставку на исход гонки. Это было в 1997 году в Сильверстоуне. Ставки на победу Мики Хаккинена тогда принимались с коэффициентом 44:1, и Рон не устоял. «Я долго колебался, но, в конце концов, решил, что коэффициент слишком велик, и нельзя упускать такую возможность. Я поставил на Микку тысячу фунтов, рассудив, что в случае победы верну все деньги, которые мой отец просадил на скачках». Увы, Деннис забыл один из основных принципов игрока: играй, но не отыгрывайся. Тем самым Рон обрек себя на двойную неудачу: Хаккинен уверенно лидировал в гонке, когда всего за семь кругов до финиша у него сгорел мотор.

Гонщик	Коэффициент на Гран При Австралии	Коэффициент на чемпионат мира-1999
Михаэль Шумахер	13-8	6-5
Мика Хаккинен	7-4	15-8
Дэвид Култхард	4-1	7-2
Дэмон Хилл	20-1	25-1
Эдди Ирвайн	20-1	25-1
Хайнц-Харальд Френтцен	33-1	40-1
Ральф Шумахер	33-1	33-1
Алессандро Занарди	33-1	20-1
Джанкарло Физикелла	40-1	50-1
Александр Вурц	40-1	66-1
Жан Алези	50-1	100-1
Рубенс Баррикелло	50-1	100-1
Жак Вильнев	50-1	40-1
Джонни Херберт	66-1	150-1
Оливье Панис	66-1	100-1
Ярно Трулли	66-1	150-1
Рикардо Зонта	100-1	100-1
Педро Паоло Диниц	150-1	200-1
Педро де ла Роса	500-1	1000-1
Тора Такаги	500-1	1000-1
Лука Бадоер	750-1	1000-1
Марк Хене	750-1	1000-1

Австралийские грузчики сломали Minardi

Во время транспортировки из Австралии в мельбурнском аэропорту был поврежден один из автомобилей команды Minardi. Представители итальянской «конюшни» заявили, что повреждение машины существенно осложнит испытательную программу команды. Minardi планирует подать в суд. Однако должностные лица отдела грузовых перевозок аэропорта отрицают свою причастность к повреждению автомобиля.

Не обошлось без проблем и у других «конюшен». По техническим причинам на сутки задержался грузовой самолет, совместно зафрахтованный для перевозки багажа Jordan, Williams и McLaren. Из-за этого чуть было не оказались сорванными запланированные этими командами тесты.



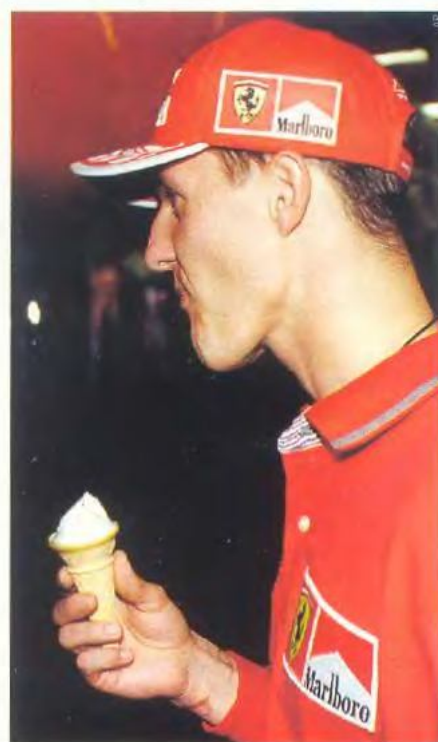
Формула-1 не станет легче

Международная автомобильная федерация скорее всего отвергнет предложение технического директора Minardi Густава Брюннера о снижении минимального веса автомобилей Ф-1. Таким образом Брюннер хотел избавиться от необходимости размещения внутри автомобиля балласта, который может сорваться во время аварии. Однако снижение веса неминуемо приведет к повышению скоростей, что идет вразрез с пожеланиями FIA. Вместо этого федерация может жестко регламентировать места крепления груза в автомобилях Формулы-1. Однако пока эти варианты решения проблемы находятся на стадии рассмотрения.



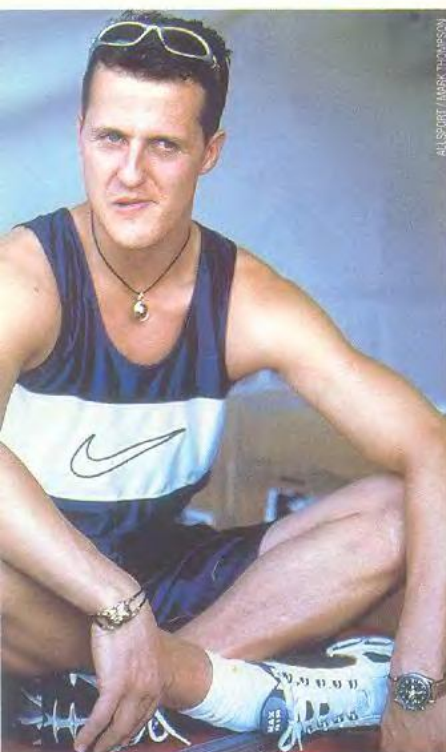
Когда уйдет Шумахер

В интервью для журнала Focus менеджер Михаэля Шумахера Вилли Вебер заявил, что, возможно, по истечении контракта Шумахера-старшего с Ferrari в 2002 году, Михаэль оставит гонки. Однако Вилли подчеркнул, что это его личное мнение, но последнее слово останется за Шумахером. Михаэль прокомментировал это заявление так: «Пока я получаю удовольствие от гонок, я буду продолжать соревноваться. Я пока не думаю о том, когда я буду заканчивать мою карьеру». Но Шумахер оговорился, что четыре года – слишком долгий срок и немного людей знает, чем они будут заниматься в 2002 году.



FIA переехала в Женеву

Международная автомобильная федерация официально перенесла свою штаб-квартиру из Парижа в Женеву. «Здесь у нас не будет проблем с правительством по поводу автоспорта, – сказал Макс Мосли. – Прежде всего потому, что автоспорта в этой стране не существует». Напомним, что большинство видов автогонок в Швейцарии были запрещены в 1955 году после аварии в Ле Мане, унесшей жизни 82 человек. Еще одной причиной переезда в Швейцарию стало желание FIA разделить офисы с Международным союзом туризма, переехавшим в гостеприимную Швейцарию ранее.



ALLSPORT / MARK HAMMONS

Шумахер оступился

Михаэль Шумахер пропустил несколько мартовских тестовых сессий команды Ferrari из-за травмы. Как сообщается, Михаэль подвернул ногу во время пробежки в окрестностях своего поместья в Швейцарии. По-видимому, травма не очень серьезная, поскольку немецкий гонщик даже не стал обращаться к врачам.

Однако итальянские журналисты, славящиеся своей "осведомленностью", тут же нашли другое объяснение отсутствию Михаэля на тестах, обнародовав новость откуда взявшуюся информацию о том, что у жены Шумахера, Коринны, были преждевременные роды и на свет появился мертворожденный сын...

С одиннадцати до последнего клиента!



Наслаждаться борьбой пилотов Формулы-1 лучше всего в общении с такими же болельщиками, как и Вы. Такую возможность предоставит Вам первый в России автоклуб-бар под вполне гоночным названием "Пит-Лейн", который открылся недавно в центре столицы на ул. Казакова, 8. В уютной, а главное – пропитанной ароматом гонок атмосфере бара любители Ф-1 сразу почувствуют себя в своей тарелке. К вашим услугам в "Пит-лейне" всегда прекрасное разливное пиво Holsten, высококачественное обслуживание и, конечно же, трансляции "живых" гонок. Кроме того, в программе – встречи с отечественными пилотами, просмотр архивных записей, в общем, все то, к чему стремится каждая автогоночная душа. "Пит-лейн" на Казакова, 8 открыт каждый день с одиннадцати утра и, что называется, до последнего клиента.



Магазин "Формула 1 Клуб"

представляет спортивную одежду, аксессуары, видео, модели болидов и многое другое из мира Формулы-1

К началу юбилейного 50-го сезона Формулы-1 наши специальные СКИДКИ



Адрес магазина: Москва, ул. Спиридоновка, д.12, стр.1
Тел./факс: (095) 936-0600 **E-mail:** formula1@pol.ru

Бесплатный каталог "Лучшее от Формулы-1" можно заказать по адресу: Москва 117630, а/я 26, "Формула 1 Клуб"



"Я думаю, это будет гонка на выживание", — заявил Крейг Поллок накануне первого этапа чемпионата мира 1999 года. Руководитель команды BAR оказался прав. Причем выжили в этой гонке, судя по всему, далеко не сильнейшие. В первую очередь это касается McLaren. Оба автомобиля этой команды сошли, едва одолев треть дистанции.

Жалел ли Рон Деннис о своем решении взять в Австралию "сырой" MP4/14 вместо проверенного чемпионского MP4/13, который на тестах был ненамного медленнее? На-

верняка, да! Ехать на первый Гран При с машиной, которая за всю зиму ни разу не смогла одолеть и 40 кругов подряд без поломки, было чистым безумием. "Конечно, мы не были бы людьми, если бы мысленно не возвращались вспять и не оценивали принятые решения заново, — философствовал Деннис. — Мы действительно потратили некоторое время на то, чтобы привести прошлогоднее шасси в соответствие с правилами 1999 года. Мы сделали это для подстраховки. Трудно было решить, какую машину вести в Австралию.

В конце концов, мы выбрали самую быструю. Естественно, как и все новые конструкции, этот автомобиль оказался не слишком надежен. Но он чертовски хорош!"

Эти слова были произнесены уже после гонки. А в четверг накануне Гран При все было полно энтузиазма. И в первую очередь — Шумахер. "Мы в Ferrari хорошо поработали в эту зиму. Я не могу дождаться завтрашнего дня!" — заявил Михаэль на первой пресс-конференции.

И вот этот день наступил.

West  представляет

Пятница, 5 марта. Свободные заезды
11.00–12.00 13.00–14.00



Словно прелюдия грядущим неудачам лидеров, заезды в пятницу начались с двух малопривлекательных для McLaren и Ferrari эпизодов. Едва часы отсчитали первые минуты тренировок, как автомобиль лидера итальянской "конюшни" заглох прямо у выхода из боксов — опять, как это было в Японии-98 (и как это будет в гонке двумя днями позже), отказала первая передача. И хотя заставить Ferrari в боксы было бы делом одной минуты, согласно правилам Михаэль остановился уже на трассе, а значит его машина должна была торчать у обочины до перерыва в тренировках. В результате Шумахер в этот день не сумел показать ничего лучше 7-го времени.

Что касается Мики Хаккинена, то действующий чемпион мира, стремясь почувствовать предел возможностей нового автомобиля на трассе в Австралии, через 12 минут после начала 2-го часа тренировок внезапно этот предел пересек. Он слишком быстро зашел в один из поворотов, в результате его McLaren вылетел с трассы и ударился об отбойник. Серьезно пострадала правая подвеска (как передняя, так и задняя), коробка передач и заднее антикрыло. Однако монокок остался невредим, как и сам Мика, воздавший хвалу небесам и новым требованиям к боковой защите головы гонщика. Ведь именно отсутствие этих средств чуть не стоило Хаккинену жизни во время аварии в той же Австралии в 1995 году.

Впрочем, неприятностями Микки смог воспользоваться лишь его партнер по команде Дэвид Култхард, показавший лучшее время дня. Отставание ближайшего из всех прочих соперников от пары "серебряных стрел" равнялось почти секунде. Этим "ближайшим" оказался Рубенс Баррикелло из Stewart, чье 3-е место в первый день еще воспринималось как неожиданность.



Гран При

Суббота, 6 марта. Свободные заезды
9.00–9.45 10.15–11.00



В субботу жаждавший навестить утешенное Шумахер первым вырвался из боксов. И сделал это очень вовремя, поскольку все остальные застряли на выезде с пит-лейн позади заглохшего Агонис Такаги.

Но вот машины вырвались на трассу, и началось! Настоящая карусель вылетов: Зонта, Хене, Хилл, Вильямс, Занарди, Бадер побывали на обочине только в первые 15 минут. В конце концов, у Benetton Вурди прямо на трассе отвалилась какая-то деталь, и он вылетел уже по настояшему: разбил машину об отбойник, после чего тренировка была остановлена на 5 минут.

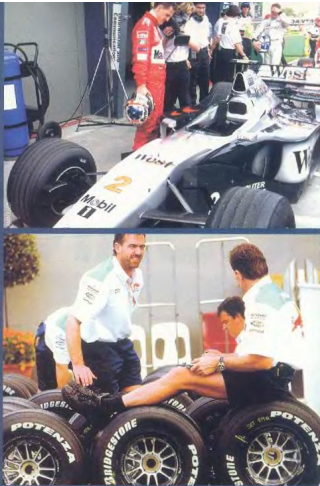
Здесь возобновились, и на трассе началась все та же чехарда: один за другим вылетают Фрейлихен, де ла Роса, снова Хене и Хилл (и снова в том же месте, что и прежде), Диниц, Алекс, Кутхард, Бадер, Вильямс, Такаги и т. д. Ответственность за столь неуверенное поведение автомобилей на трассе большинство пилотов возложили на новые 4-канальные протекторы шин. «Нам говорили, что целью нововведения является создание условий, похожих на дождевые», — негодовал Кутхард. — На деле мы сталкиваемся с внезапной потерей сцепления в поворотах».

Однако и на этот раз ничто не помешало McLaren возглавить итоговый протокол. Механики за ночь полностью перебрали разбитую накануне машину Мики Хаккинена, и чемпион мира без проблем показал лучшее время. Вторым был Кутхард. Но самое главное, что преимущество финна над занявшим 3-е место Хербертом составило более 2 секунд! Что касается Шумахера, то он по итогам тренировки оказался лишь шестым. Внезапные в настройку машины изменения почти никак не повлияли на характеристики машины. Ferrari по-прежнему была медленной и слишком неустойчивой в управлении. Сказать, что Микаэль был разочарован, значит не сказать ничего.

3-е место Stewart уже никого не удивляло.

Громкое преимущество McLaren появилось уже в первые дни гоночного уик-энда. Как знать, не отдал бы Шумахер все свои миллионы в Ferrari за такого "коня"?

Формула-1 — это жизнь на колесах: бесконечные перемены, смена часовых поясов и климатических условий. Но несмотря на все "тыготы службы", люди, пригласившие к миру Гран При, чувствуют себя избранными судьбы



В одном выступавшие в соперничестве команды гонщики были единодушны — все без исключения высказывались негативно о новой спецификации шин 1999 года

West представляет

Суббота, 6 марта. Квалификация
13.00–14.00

Первые 10 минут квалификации над трассой в Альберт-парке царил тишина. Никто не высказался у микрофона Херберта. Тут же к его Stewart присоединились новички Занарди и Зонта из BAR. Последующие 20 минут шла борьба за промежуточную позицию между Stewart и Williams. Всплывали дымилы BAR и Benetton. «Большая работа» в серых костюмах наблюдала за всей этой возней по мониторам. Не было заметно суеты и в боксах Ferrari.

На 27-й минуте на трассу выкатил Мика Хаккинен. Вскоре его примеру последовал и Дэвид Култхард. «Серебряные стрелы» тут же оккупировали две верхние сточки протокола. Мика значительно опередил Дэвида. Култхард не сдался и под занавес обошел своего партнера на 0,001 с. Хаккинен мелочиться не стал и в последней попытке опередил своего товарища по счастью выступать за McLaren чуть ли не на полсекунды. На этот раз Дэвид ответил уже не смог. Время истекло.

После пяти-шестичасовой работы на австралийской земле не удержал никто. Шумахер был жутко разочарован поведением своей машины. Попытка улучшить сцепление шин с трассой, он использовал агрессивную аэродинамику, что значительно снизило скорость на прямой. И это еще счастье, что Ferrari, что немцы сумели отодвинуть Рубенса Баррикелло со стального уже привычного для Stewart 3-го места.

Два чемпиона: двукратный победитель серии CART Алекс Занарди поздравляет чемпиона мира Мики Хаккинена с великолепной победой в квалификации. На новой, более жесткой резине с дополнительной канавкой протектора финн отстал всего на 0,45 с от времени своего прошлогоднего полу-позитив

как нечто само собой разумеющееся. Рон Денис позволил себе заметить, что «как ни неприятно это будет услышать Мике, мне безразлично, кто из моих гонщиков победит в завтрашней гонке». Хаккинен дышал спокойствием, а Дэвид держался молодцом, пытаясь скрыть разочарование после выскользнувшей из рук полу-позитив. На пресс-конференции гонщики «серебряных стрел» выглядели особенно довольными на фоне сумрачного Шумахера, и даже позволили себе сомнительные шуточки насчет нового договора о «первом повороте».

Так закончился этот день, самым большим неудачником которого едва не стал Мик Хене. Он так и не смог уложиться в положенные 107% от времени тасеры. Опоздав, учитывая его результаты, показанные в свободных заездах накануне, истинного новичка Minardi все-таки допустили к завтрашней гонке.

Воскресенье, 7 марта. Warm-up.
9.30–10.00

Утро в день гонки выдалось по-австралийски холодным (16 °C) и облачным. Накануне ночью прошел дождь. Большинство гонщиков воспользовались случаем проверить запасные машины. Готовившийся к своему юбилейному — 100-му — Гран При Хилл влетел в стену из отработанных покрышек, а дерзкий новичок Зонта не уступил дорогу самому Жану Алекси, из-за чего их машины слегка соприкоснулись на трассе. Спокойствием Мики Хаккинена суждено воспользоваться неутомимый Култхард, отгнав товарища по команде на 2-ю позицию. Но даже в этих условиях Микаэль Шумахер не сумел приблизиться к гонщикам McLaren даже на секунду.





Воскресенье. 7 марта. Гонка.

14.00

Гонка, обещавшая стать повторением триумфа McLaren годичной давности, началась для "серебряных стрел" так же нелепо, как и завершилась. Выезжая из боксов, чтобы занять место на стартовом поле, машина Мики Хаккинена увлекла за собой один из электрических кабелей, в результате чего на головы механиков рухнула с потолка рама с многокилограммовым оборудованием. Два человека получили ранения.

Первая попытка старта была аннулирована всего за две секунды до окончания предстартового отчета: синхронно вспыхнули моторы на двух болидах Stewart. Причиной столь нежелательной "слаженности" стали идентичные повреждения в системе смазки: потекла одна из прокладок, масло попало на выхлопную систему и загорелось. Более того, такая же неполадка по ходу гонки обнаружилась и на запасном автомобиле Stewart, и это чудо, что Рубенсу Баррикелло удалось на нем закончить гонку: в момент пересечения финишной черты на белых бортах Stewart уже отчетливо виднелись следы прогара. Для Джонни Херберта створивший на старте Ford означал окончание гоночного уик-энда, для Рубенса Баррикелло – старт на запасном шасси из боксов (вместо великолепного 4-го места, завоеванного в квалификации). Кстати, бразилец был далеко не единственным, кто стартовал в гонке на запасной машине. Среди его товарищей по несчастью оказались Дэмон Хилл и Алекс Занарди. А непосредственно перед стартом за руль резервного автомобиля прии-

лось пересест и Хаккинену, так как в двигателе его основного болида обнаружились проблемы с зажиганием.

Дальше – больше. Перед началом второго прогревочного круга глухнут моторы Шумахера и Такаги. А механики McLaren еще возились возле машины Хаккинена после того, как зажглись зеленые огни светофора. Но поскольку финн все-таки успел тронуться с места прежде, чем последняя движущаяся машина пересекла стартовую линию, согласно правилам он имел полное право в течение прогревочного круга восстановить свою позицию лидера. Что касается Шумахера и Такаги, то им пришлось занять места на последней линии стартового поля. Гонщика Ferrari и в этот раз (как и в Японии-98) подвела 1-я передача, которую он не сумел "найти". Но если на Сузукэ в прошлом году "виноватой" оказалась новая конструкция сцепления, которую в Ferrari решили поставить перед последней гонкой сезона, то в этот раз причина крылась в банальном контакте переключателя на руле, пластина которого сдвинулась с места.

Но вот наконец – старт! "Серебряные стрелы" уходят вперед так, будто кроме них на трассе больше никого не существует. На третье место, опередив Френтцена, вырывается Ирвайн (что и предопределило в его пользу исход гонки). На первых же метрах выходит из строя трансмиссия на Sauber Жана Алези (сломался вал сцепления, совершенно новый, поставленный на машину француза после

Старт отложен. Механики покатали тележки с необходимым оборудованием к своим машинам. У них свои гонки. Дым от двух болидов Stewart делает стартовое поле похожим на поле битвы



В сущности, их очень мало – людей, за борьбой которых на трассах Ф-1 будут наблюдать миллионы болельщиков по всему миру



Подготовка к старту всегда напоминает затишье перед бурей. За внешне безмятежной обстановкой скрывается напряжение, в любую минуту грозящее взрывом



Старт гонки! Две "серебряные стрелы" отрываются от соперников уже на прямой. Ирвин обходит Френтцена. Ральф Шумахер и Хилл оказываются впереди Физикеллы. Баррикелло ждет своей очереди, чтобы стартовать из боксов



100-й Гран При Хилла закончился для англичанина уже во 2-м повороте. Праздник Дэмону испортил гонщик Prost Ярно Трулли. Можно представить, что кричит Хилл вслед обидчику. Однако Ярно вряд ли слышит его



Два McLaren ушли от преследователей так уверенно, что казалось, будто в гонке участвуют автомобили разных классов



Две секунды до окончания предстартового отсчета. Желтые флаги маршалов возвещают о пожаре в двигательном отсеке Stewart Херберта. Легкий дымок вьется и над машиной Баррикелло. Старт отложен.

warm-up), а 100-й Гран При Дэмона Хилла заканчивается для англичанина уже во втором повороте после контакта с Трулли.

После этого, как и положено, Гран При постепенно успокаивается. Два McLaren Хаккинена и Култхарда все дальше и дальше уезжают от пелотона. (К 10-му кругу их преимущество достигает 17,6 с.) Дэвид чувствует, что Мике не слишком комфортно в запасном автомобиле, и пытается нагнать, но не слишком активно. Вплоть до 14-го круга единственными возмутителями спокойствия были Шумахер и Баррикелло, тандемом пробивающиеся с последних мест. Зато потом самые неожиданные события следуют в гонке с калейдоскопической быстротой.

На 14-м круге заползает в боксы Култхард. Его коробку заклинило на 6-й передаче из-за вышедшей из строя гидравлики (утечка). Тут же у Вильнева в конце прямой возле озера на скорости под 300 км/ч эффектно отлетает задний спойлер. Автомобиль Жака влетает в отбойники, разбрасывая обломки





В боксах Benetton ожидают прибытия гонщика на пит-стоп. Первая гонка сезона изобилвала происшествиями, так что механикам пришлось попотеть в Мельбурне

по трассе. Появляется пейс-кар, "съедающий" все достигнутое к этому моменту преимущество Хаккинена. А стоит автомобилю безопасности освободить дорогу, как вперед вырывается Эдди Ирвайн: на McLaren чемпиона мира возникают проблемы с акселератором (еще до появления на трассе пейс-кара Мика заметил, что его автомобиль не ускорится так, как надо), и его один за другим обходят все, кому не лень. Все это создает некоторую сумятицу на стартовой прямой, в результате чего разогнавшийся Баррикелло обгоняет успешного притормозившего Шумахера до пересечения финишной черты. Вскоре Рубенс возвращает Михаэлю незаконно отобранную позицию, но судьи неумолимы, и бразилец получает 10-секундный штраф. Вдобавок ко всем бедам во время пит-стопа у него начались проблемы с заправочной горловиной, что вынудило Рубенса повторно заехать в боксы. Да еще и Ford CR1 на его машине отказался работать на максимальных оборотах. Все это вместе стоило ему 4-го места.

"Под шумок" рестарта Трулли обгоняет Физикеллу. Пару поворотов спустя Джанкарло, пытаясь контратаковать, ломает себе передний спойлер, а соотечественнику — диффузор. Старт с ходу чуть было не стоил 2-го места Френтцену. Он откровенно заевался, и Шумахер-младший обошел его на прямой. Однако Хайнц-Харальд буквально через пару поворотов неожиданно легко обгоняет Ральфа и восстанавливает статус-кво. Хаккинен добирается до бок-

сов, где к его машине подключают компьютер, чтобы попытаться наладить работу электроники. Но все напрасно. (Позже выяснилось, что причиной неисправности стал заклинивший подшипник.) Сделав несколько унылых кругов по трассе и устав уворачиваться от обгоняющих его автомобилей, Мика окончательно выбывает из гонки.

Вскоре совершает ошибку и вылетает с трассы Алессандро Занарди. Обломки спойлера его машины "на проезжей части" вынуждают дирекцию гонки вновь выпустить машину безопасности. Попытка пит-стопа Ярно Трулли, решившего воспользоваться ситуацией, заканчивается провалом из-за заклинившего заправочного лючка на его Prost. Крылом позже механикам удается взломать крышку и заправить машину. Но оказавшись в хвосте пелотона итальянец после рестарта сталкивается с Minardi Марка Хене и выбывает из гонки. Причину же, по которой сошел Панис, Ален Прост впоследствии назвал "идиотской": у Оливье заклинило гайку, фиксирующую колесо.

Скучать болельщикам не пришлось и во второй части Гран При. Прежде всего к их услугам были многочисленные проблемы Шумахера: для начала на его Ferrari одновременно взорвалось правое заднее колесо и сломался передний спойлер (что было причиной, а что следствием — должны установить специалисты Bridgestone). Немецкий гонщик сумел добраться до боксов и продолжить гонку. Однако проблемы преследовали его и



ALL SPORT / MARK THOMPSON

Болельщиков Ferrari в знойном Мельбурне бросало то в жар, то в холод



SUTTON

Михаэль Шумахер и Рубенс Баррикелло, главные неудачники старта Гран При Австралии, проходят Benetton Александра Вурца (в середине), упорно пробиваясь ближе к лидерам гонки



MACQUZZI

Ключевой момент гонки: лейс-кар покидает трассу, и Ferrari Ирвайна ко всеобщему изумлению медленно, но неумолимо обходит McLaren Хаккинена



MACQUZZI

Мика Хаккинен, чье мастерство и чья машина, казалось, не оставляли никаких шансов соперникам, выбывает из первой гонки сезона, не одолев и половины дистанции



MACQUZZI

Михаэлю Шумахеру в Австралии не везло: сломанный передний спойлер, лопнувшее колесо, неисправный руль — столько неприятностей лидеру Ferrari могло бы хватить на целый сезон

West  представляет

далее: при прохождении поворотов коробка все из-за того же злополучного контакта самопроизвольно переключалась на нейтраль, что вынудило Михаэля в конце концов потребовать замены руля. Но и эта операция не прошла без приключений. Первая попытка закончилась проездом по пит-лейн мимо боксов, и только на следующем круге Михаэлю благополучно поменяли все пять колес, включая рулевое. После этого все вошло в норму, и Шумахер установил быстрое время прохождения круга.

Великолепным зрелищем стал синхронный пит-стоп лидеров гонки, Ирвайна и Френтцена, и их синхронный выезд из боксов все в том же порядке, в каком они и добрались до подиума. В дальнейшем Френтцен даже не пытался преследовать Ирвайна, поскольку неисправный датчик температуры воздуха в воздухозаборнике его Jordan выдал команду на обогащение топливной смеси, из-за чего немцу пришлось экономить топливо, теряя по секунде на каждом круге.

Лопнувшие тяги задней подвески не позволили Вурцу увидеть клетчатый флаг в этой гонке. Кстати, несколько слов о наделавших столько шума дифференциальных тормозах Benetton. На машине Вурца F1T в гонке не было вовсе, так как Александр, весящий на 15 кг больше Джанкарло, рассудил, что в Австралии, где большинство

Путь к первой победе для Ирвайна был долг. Но вот наконец "кривая вывезла" Эдди на финишную прямую первым



SUTTON

торможений происходит на прямых, преимущества новой системы не могут компенсировать дополнительного веса. Что касается Физикеллы, которому новые тормоза понравились, то после столкновения с Трулли на 17-м круге и замены носового обтекателя, у механиков просто не было времени, чтобы заменить еще и разбитый дифференциал.

Привлекла внимание зрителей напряженная борьба двух Arrows – Педро де ла Росы и Торы Такаги – с BAR Рикардо Зонты. Кстати, Рикардо Зонта чуть было не вмешался в борьбу за высшую ступень пьедестала, правда, несколько своеобразным образом. Бразилец по неизвестной причине в течение 4 кругов, игнорируя синие флаги, не пропускал Ирвайна, пытавшегося обойти его на круг. При этом его BAR уже начал подозрительно дымиться и брызгать маслом. И едва Эдди обошел Рикардо, коробка на машине последнего ломается. Интересная причина, по которой бразилец выбыл из гонки: перегрев масла из-за трех, по крайней мере, защитных пленок с забрала шлема, попавших в радиатор. В итоге очко за 6-е место досталось испанскому новичку Педро де ла Росе. Чем не супердебют!

Результаты этой гонки примечательны не в последнюю очередь тем, что впервые за очень-очень долгий срок очки разделили представители шести разных команд. Порадовал финиш австралийского Гран При и Эдди Джордана. И не только 2-м местом Френтцена. 6 гонщиков, ранее ездивших на болидах его команды, 6 его "учеников" заняли 6 первых мест, а 7-й – Шумахер – проехал быстрейший круг в гонке, подтвердив репутацию ирландца, как первооткрывателя талантов.

И все же эта гонка, скорее всего, войдет в историю благодаря Эдди Ирвайну и его великолепной победе – 120-й в истории Ferrari, но первой для ирландца после 82 Гран При. Особенно впечатляющим этот результат выглядит, если учесть, что впервые Эдди сел за руль нового шасси F 399 только 24 февраля, т. е. за пару дней до его отправки в Мельбурн и проехал на нем лишь 70 кругов. Естественно, после финиша Эдди первым делом поблагодарил (не без схиной улыбки) Шумахера "за огромную тестовую работу, проделанную для меня в межсезонье". "Михаэлю пришлось попотеть, а мне досталась вся слава!" – добавил Эдди.

Артем Бунин, Леонид Ситник

Пресс-конференция после гонки

Эдди Ирвайн, Хайнц-Харальд Френтцен, Ральф Шумахер



Эдди, поздравляем Вас с первой после 82 гонок победой! Каковы Ваши ощущения?

ЭИ: Потрясающе! Сделать это вместе с Ferrari! Очень много людей, начиная с Формулы Ford, помогали мне на этом пути. Нужна очень хорошая поддержка, чтобы оказаться здесь. Поверьте мне!

Вы выбрали настройку, отличную от той, что использовал Михаэль?

ЭИ: Мы начали с одного и того же и потом внесли в настройку автомобиля фундаментальные изменения, которые я опробовал еще во Фьорано. Но после того, как мы опробовали их здесь, я сразу почувствовал, что они не работают. Михаэль не был уверен в этом, однако я предпочел вернуться к тому, что мне нравилось. Тут же автомобиль пошел значительно лучше, хотя я так и не смог понять, почему он был таким медленным. Он был хорош и сегодня, но чуть-чуть неустойчив и резок при смене направления движения. Но фундаментальная настройка была просто замечательной. Если честно, то это лучший автомобиль, которым я когда-либо управлял.

Хайнц-Харальд, 2-е место - это неплохой результат. Расскажите нам свою версию гонки...

ХХФ: Решающим моментом было появление на трассе автомобиля безопасности. Внезапно Мика Хаккинен поехал медленно, что стало причиной небольшой неразберихи. Я не заметил зеленых флагов на круге перед рестартом и был уверен, что автомобиль безопасности останется на трассе. И вдруг я увидел Ральфа сбоку. Ага! – подумал я, – он собирается обогнать меня до линии. Ральф, к счастью для себя, не сделал этого, однако прошел меня в конце прямой. Мне удалось обойти его во втором повороте, и это решило все. Должен сказать, что Эдди провел самую лучшую гонку за все время, что я его знаю. Он гнал адски быстро, однако я пытался удержаться за ним. Он мчался так быстро, что я подумал: он непременно едет на мягкой резине и она должна износиться за пару кругов. Но он продолжал гнать и гнать, и в конце концов я понял, что побить его сегодня будет невероятно сложно. Так что я просто сосредоточился на собственной гонке, стараясь беречь шины и оставаясь позади Эдди.

Ральф, начало Ваших выступлений за новую команду весьма обнадеживает. В конце гонки мы увидели деталь, отлетевшую от Вашего автомобиля. Что случилось?

РШ: Я потренировал один из дефлекторов. На моем автомобиле возникли неисправности, так что я вынужден был замедлиться к концу гонки. За исключением этого, все прошло замечательно. Я хорошо стартовал, выиграл несколько мест благодаря автомобилю безопасности и даже обогнал на какое-то время Хайнца, после чего он снова ушел вперед. Обещаю, что это последний раз, когда подобное случается со мной. Я доволен своей командой. Возвращаясь к результатам заездов в пятницу и субботу, вряд ли можно было предположить, что все закончится так хорошо.

Эдди, Вы лидируете в чемпионате. Что теперь?

ЭИ: Я буду говорить об этом с Жаном Тодтом сегодня вечером. Это хорошее начало: мне повезло, а Михаэлю – нет. И еще я рад, что здесь нет моего отца. Он никогда не присутствует при моих первых победах!

АВСТРАЛИЯ

Мельбурн

Альберт-парк

Длина круга: 5,302 км

Количество кругов: 58 (57)

Общая длина: 307,516 км

этап 1
5-7/3/1999


Победитель 1998 г.

Мика Хаккинен/McLaren MP4/13: 1'31'45.996

Рекорд круга в квалификации

1'29.369 (1997 г., Жак Вильнев/Williams FW19)

Рекорд круга в гонке

1'30.585 (1997 г., Хайнц-Харальд Френтцен/Williams FW19)

СВОБОДНЫЕ ЗАЕЗДЫ. ПЯТНИЦА

Солнечно. Сухо.

11.00-14.00

Температура воздуха: 18-20 °C

Температура полотна: 20-24 °C

Поз. №	Пилот	Л.круг/Всего	Отст., с	Вср., км/ч
1 2	Д. Култхард	1'31.971/30	-	207.574
2 1	М. Хаккинен	1'31.985/21	0.014	207.543
3 16	Р. Баррикелло	1'32.947/30	0.976	205.394
4 8	Х.-Х. Френтцен	1'33.029/38	1.058	205.213
5 17	Д. Херберт	1'33.166/28	1.195	204.912
6 7	Д. Хилл	1'33.420/38	1.449	204.355
7 3	М. Шумахер	1'33.576/17	1.605	204.014
8 19	Я. Трулли	1'33.870/31	1.899	203.375
9 5	А. Занарди	1'33.951/30	1.980	203.200
10 6	Р. Шумахер	1'33.957/28	1.986	203.187
11 10	А. Вурц	1'34.046/31	2.075	202.994
12 9	Д. Физикелла	1'34.135/25	2.164	202.802
13 11	Ж. Алези	1'34.541/17	2.570	201.931
14 4	З. Ирвайн	1'34.595/23	2.624	201.816
15 18	О. Панис	1'34.693/23	2.722	201.607
16 22	Ж. Вильнев	1'34.695/25	2.724	201.603
17 12	П. П. Диниц	1'35.253/24	3.282	200.422
18 15	Т. Такаги	1'35.699/30	3.728	199.488
19 14	П. де ла Роса	1'35.756/35	3.785	199.369
20 21	М. Хене	1'36.481/38	4.510	197.871
21 20	Л. Бадер	1'37.958/22	5.987	194.888
22 23	Р. Зонта	1'38.075/12	6.104	194.655

СВОБОДНЫЕ ЗАЕЗДЫ. СУББОТА

Солнечно. Сухо.

9.00-11.00

Температура воздуха: 19 °C

Температура полотна: 12 °C

Поз. №	Пилот	Л.круг/Всего	Отст., с	Вср., км/ч
1 1	М. Хаккинен	1'30.324/26	-	211.359
2 2	Д. Култхард	1'30.969/30	0.645	209.860
3 17	Д. Херберт	1'32.569/26	2.245	206.233
4 7	Д. Хилл	1'32.661/30	2.337	206.028
5 22	Ж. Вильнев	1'32.717/20	2.393	205.903
6 3	М. Шумахер	1'32.722/26	2.398	205.892
7 16	Р. Баррикелло	1'32.828/22	2.504	205.657
8 8	Х.-Х. Френтцен	1'32.876/24	2.552	205.551
9 9	Д. Физикелла	1'32.975/29	2.651	205.332
10 4	З. Ирвайн	1'32.994/24	2.670	205.290
11 12	П. П. Диниц	1'32.999/22	2.675	205.279
12 10	А. Вурц	1'33.110/16	2.786	205.034
13 19	Я. Трулли	1'33.252/21	2.928	204.722
14 11	Ж. Алези	1'33.305/14	2.981	204.606
15 6	Р. Шумахер	1'33.323/24	2.999	204.566
16 18	О. Панис	1'34.129/28	3.805	202.815
17 14	П. де ла Роса	1'34.194/17	3.870	202.675
18 15	Т. Такаги	1'34.386/28	4.062	202.263
19 5	А. Занарди	1'35.444/7	5.120	200.020
20 20	Л. Бадер	1'35.839/29	5.515	199.190
21 21	М. Хене	1'36.848/19	6.524	197.121
22 23	Р. Зонта	1'48.227/3	17.903	176.395

КВАЛИФИКАЦИЯ

Солнечно. Сухо.

13.00-14.00

Температура воздуха: 24 °C

Температура полотна: 25 °C

Поз. №	Пилот	Л.круг/Всего	Отст., с	Отст., %	Вср., км/ч
1 1	М. Хаккинен	1'30.462/12	-	-	211.036
2 2	Д. Култхард	1'30.946/11	0.484	0.535	209.913
3 3	М. Шумахер	1'31.781/11	1.319	1.468	208.003
4 16	Р. Баррикелло	1'32.148/12	1.686	1.863	207.175
5 8	Х.-Х. Френтцен	1'32.276/11	1.814	2.005	206.888
6 4	З. Ирвайн	1'32.289/12	1.827	2.019	206.858
7 9	Д. Физикелла	1'32.540/12	2.078	2.297	206.297
8 6	Р. Шумахер	1'32.691/10	2.229	2.464	205.961
9 7	Д. Хилл	1'32.695/12	2.233	2.468	205.952
10 10	А. Вурц	1'32.789/12	2.327	2.572	205.744
11 22	Ж. Вильнев	1'32.888/10	2.426	2.681	205.524
12 19	Я. Трулли	1'32.971/11	2.509	2.773	205.341
13 17	Д. Херберт	1'32.991/12	2.529	2.795	205.297
14 12	П. П. Диниц	1'33.374/9	2.912	3.219	204.455
15 5	А. Занарди	1'33.549/12	3.087	3.412	204.072
16 11	Ж. Алези	1'33.910/10	3.448	3.811	203.288
17 15	Т. Такаги	1'34.182/12	3.720	4.112	202.701
18 14	П. де ла Роса	1'34.244/12	3.782	4.180	202.567
19 23	Р. Зонта	1'34.412/11	3.950	4.336	202.207
20 18	О. Панис	1'35.068/10	4.606	5.091	200.812
21 20	Л. Бадер	1'35.316/11	4.854	5.365	200.289
107%					
22 21	М. Хене	1'37.013/11	6.551	7.241	196.785

СТАРТ



ФИНИШ



ПОДИУМ



WARM-UP

Облачно. Сухо.
9.30-10.00

Температура воздуха: 16 °C
Температура полотна: 13 °C

Поз.	№	Пилот	Л.круг/Всего	Отст., с	В ср., км/ч
1	2	Д. Култхард	1'32.560/13	-	206.253
2	1	М. Хаккинен	1'32.670/14	0.110	206.008
3	3	М. Шумахер	1'33.638/14	1.078	203.878
4	12	П. П. Диниц	1'34.460/14	1.900	202.104
5	18	О. Панис	1'34.518/11	1.958	201.980
6	5	А. Занарди	1'34.556/12	1.996	201.899
7	17	Д. Херберт	1'34.707/11	2.147	201.577
8	6	Р. Шумахер	1'34.747/9	2.187	201.492
9	19	Я. Трулли	1'34.784/15	2.224	201.413
10	11	Ж. Алези	1'34.805/12	2.245	201.369
11	10	А. Вурц	1'34.973/12	2.413	201.012
12	9	Д. Физикелла	1'35.013/15	2.453	200.928
13	16	Р. Баррикелло	1'35.046/13	2.486	200.858
14	8	Х.-Х. Френтцен	1'35.085/16	2.525	200.776
15	14	П. де ла Роса	1'35.135/12	2.575	200.670
16	4	З. Ирвайн	1'35.241/12	2.681	200.447
17	23	Р. Зонта	1'35.294/10	2.734	200.335
18	15	Т. Такаги	1'35.568/10	3.008	199.761
19	22	Ж. Вильнев	1'35.676/8	3.116	199.535
20	20	Л. Бадер	1'37.289/14	4.729	196.227
21	21	М. Хене	1'38.471/12	5.911	193.872
22	7	Д. Хилл	1'57.718/21	6'25.158	18.758

ГОНКА

Солнечно. Сухо.
14.00

Температура воздуха: 20 °C
Температура полотна: 22 °C

Поз.	№	Пилот	Время	Отст., с	Л.круг/№	В ср., км/ч
1	4	З. Ирвайн	1:35'01.659	-	1'33.560/29	190.852
2	8	Х.-Х. Френтцен	1:35'02.686	1.026	1'33.378/33	190.818
3	6	Р. Шумахер	1:35'08.671	7.012	1'33.407/32	190.618
4	9	Д. Физикелла	1:35'35.077	33.418	1'33.657/34	189.740
5	16	Р. Баррикелло	1:35'56.357	54.697	1'32.894/27	189.038
6	14	П. де ла Роса	1:36'25.976	1'24.316	1'35.220/39	188.071
7	15	Т. Такаги	1:36'27.947	1'26.288	1'35.877/50	188.007
8	3	М. Шумахер	1:35'16.505	1 круг	1'32.112/55	187.017
нк	23	Р. Зонта	1:22'24.310	нф	1'34.756/15	185.335
нк	20	Л. Бадер	1:12'52.947	нф	1'37.073/29	183.357
нк	10	А. Вурц	49'40.526	нф	1'36.068/20	179.344
нк	12	П. П. Диниц	47'34.087	нф	1'34.748/13	180.601
нк	21	М. Хене	44'22.846	нф	1'37.454/20	179.233
нк	19	Я. Трулли	44'23.384	нф	1'34.980/21	179.196
нк	18	О. Панис	39'22.807	нф	1'35.910/13	185.833
нк	1	М. Хаккинен	38'08.255	нф	1'33.309/9	175.201
нк	5	А. Занарди	34'05.785	нф	1'37.146/20	186.635
нк	2	Д. Култхард	20'33.249	нф	1'33.603/9	201.240
нк	22	Ж. Вильнев	21'00.284	нф	1'34.771/12	196.924
нк	7	Д. Хилл	-	нф	-	-
нк	11	Ж. Алези	-	нф	-	-
нс	17	Д. Херберт	-	нс	-	-

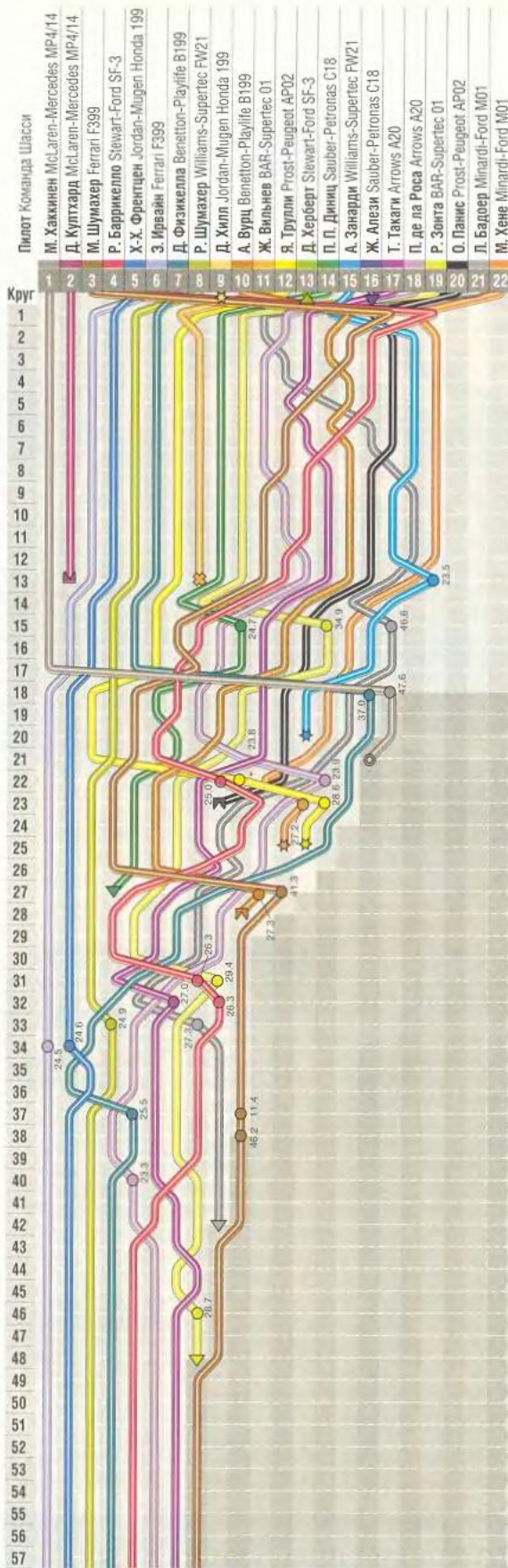
НК - не классифицирован. НФ - не финишировал, НС - не стартовал

ЧЕМПИОНАТ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ

Поз.	№	Пилот	Очки
1	4	Эдди Ирвайн	10
2	8	Хайнц-Харальд Френтцен	6
3	6	Ральф Шумахер	4
4	9	Джанкарло Физикелла	3
5	16	Рубенс Баррикелло	2
6	14	Педро де ла Роса	1

КУБОК КОНСТРУКТОРОВ

Поз.	Команда	Очки
1	Ferrari	10
2	Jordan-Mugen Honda	6
3	Williams-Supertec	4
4	Benetton-Playlife	3
5	Stewart-Ford	2
6	Arrows	1



Отрыв от преследователя
п - пит-стоп; к - отставание на круг;
м.б. - машина безопасности

1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-7
1	0.6	2.3	0.7	0.8	0.7
2	1.0	4.2	1.1	0.9	0.9
3	0.9	6.6	1.2	1.1	0.9
4	1.0	8.4	1.5	1.3	1.1
5	1.2	9.5	1.5	1.7	1.8
6	1.2	11.5	1.5	1.3	2.3
7	1.2	12.6	1.5	1.6	2.4
8	1.2	13.7	1.7	1.2	2.4
9	1.5	15.3	1.5	1.7	2.3
10	1.0	16.6	1.6	2.0	2.2
11	1.3	16.9	1.8	2.2	2.1
12	1.0	17.2	1.7	2.5	2.8
13	1.0	16.6	2.0	2.6	3.0
14	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.
15	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.
16	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.
17	0.0	0.2	0.1	0.1	0.1
18	1.2	1.3	1.2	0.2	1.4
19	-	-	-	-	-
20	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.
21	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.
22	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.
23	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.
24	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.
25	0.7	0.5	0.6	0.6	0.5
26	0.8	1.1	2.1	1.2	0.4
27	0.9	1.6	5.4	1.3	п
28	0.8	1.9	6.5	3.5	п
29	1.1	1.7	5.7	6.6	п
30	1.3	1.9	4.9	8.8	п
31	1.8	2.1	п	п	п
32	1.8	1.8	20.9	8.7	п
33	1.5	п	23.5	п	п
34	п	1.4	7.1	6.5	п
35	0.5	2.2	4.0	7.5	п
36	0.6	3.1	2.7	8.8	п
37	п	4.2	2.0	10.2	п
38	4.6	1.7	10.9	10.4	п
39	5.1	1.4	11.5	10.7	п
40	5.2	1.5	п	22.5	п
41	4.5	1.8	23.1	16.4	п
42	4.3	3.7	21.9	17.7	п
43	4.7	4.7	21.5	18.4	п
44	5.5	4.6	21.6	18.3	п
45	5.6	4.6	23.5	16.4	п
46	6.1	4.3	23.9	16.3	п
47	6.5	4.3	24.5	15.8	п
48	5.7	4.3	24.5	15.3	п
49	4.7	5.0	24.1	15.7	п
50	4.9	5.3	22.9	15.9	п
51	4.9	4.7	23.5	16.4	п
52	4.8	3.8	24.4	17.2	п
53	5.1	3.3	25.1	17.5	п
54	4.6	3.6	25.1	18.4	п
55	4.1	3.6	25.8	18.8	п
56	3.0	4.3	26.2	19.6	п
57	1.0	5.9	26.4	21.2	п

● - пит-стоп ■ - штраф * - вылет ▲ - двигатель ● - акселератор ~ - тормоза
▽ - трансмиссия ▽ - гидравлика ▽ - подвеска ☆ - столкновение ▲ - прокол ▲ - масло ◆ - электроника





Кто сказал, что Bridgestone
в этом году "жесткий"?

В марте в Австралии мода
на клетчатые купальники



Выбыв на первом круге,
Дэмон даром время
не терял



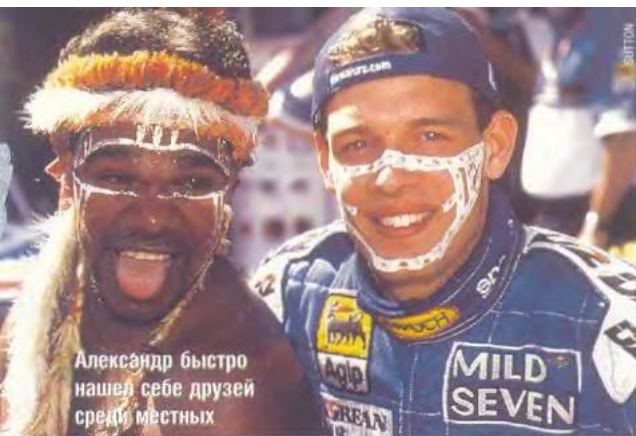
Возможно, Михаэль и затмит
Сенну, но славы Пеле ему
не добиться никогда...



- Благословите, сэр Фрэнк!



Педро знает: чтобы выжить
в Австралии, не обязательно
быть самым сильным



Александр быстро
нашел себе друзей
среди местных

Джонни снова витает в облаках

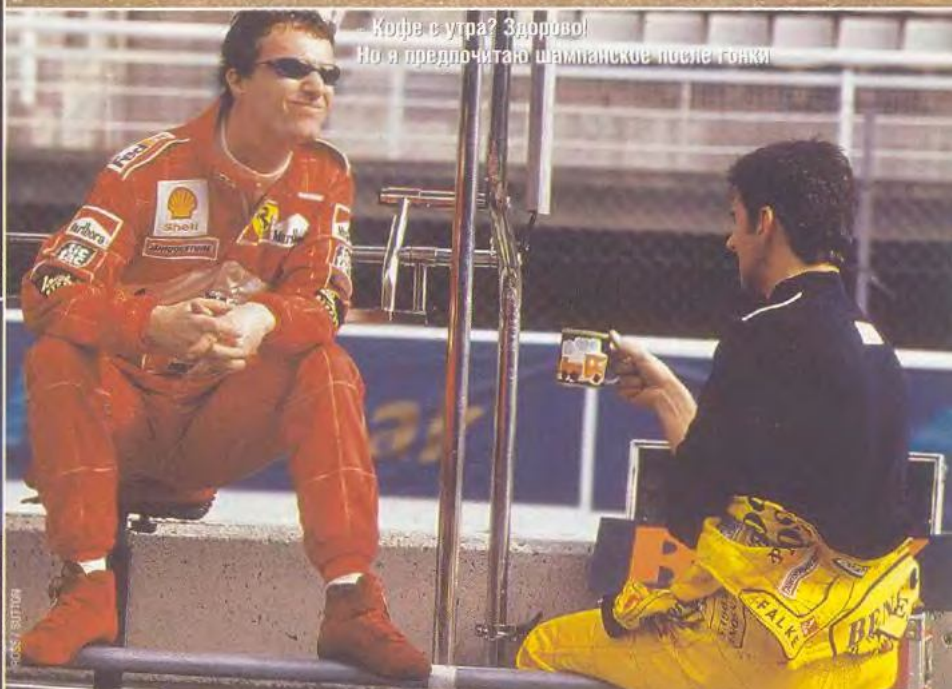


- Приходи после гонки
к моторхоуму,
не пожалеешь!



Молодые пилоты
Benetton учатся
проходить
повороты

Отвернитесь, девушки!
Не мешайте работать
фотографам!



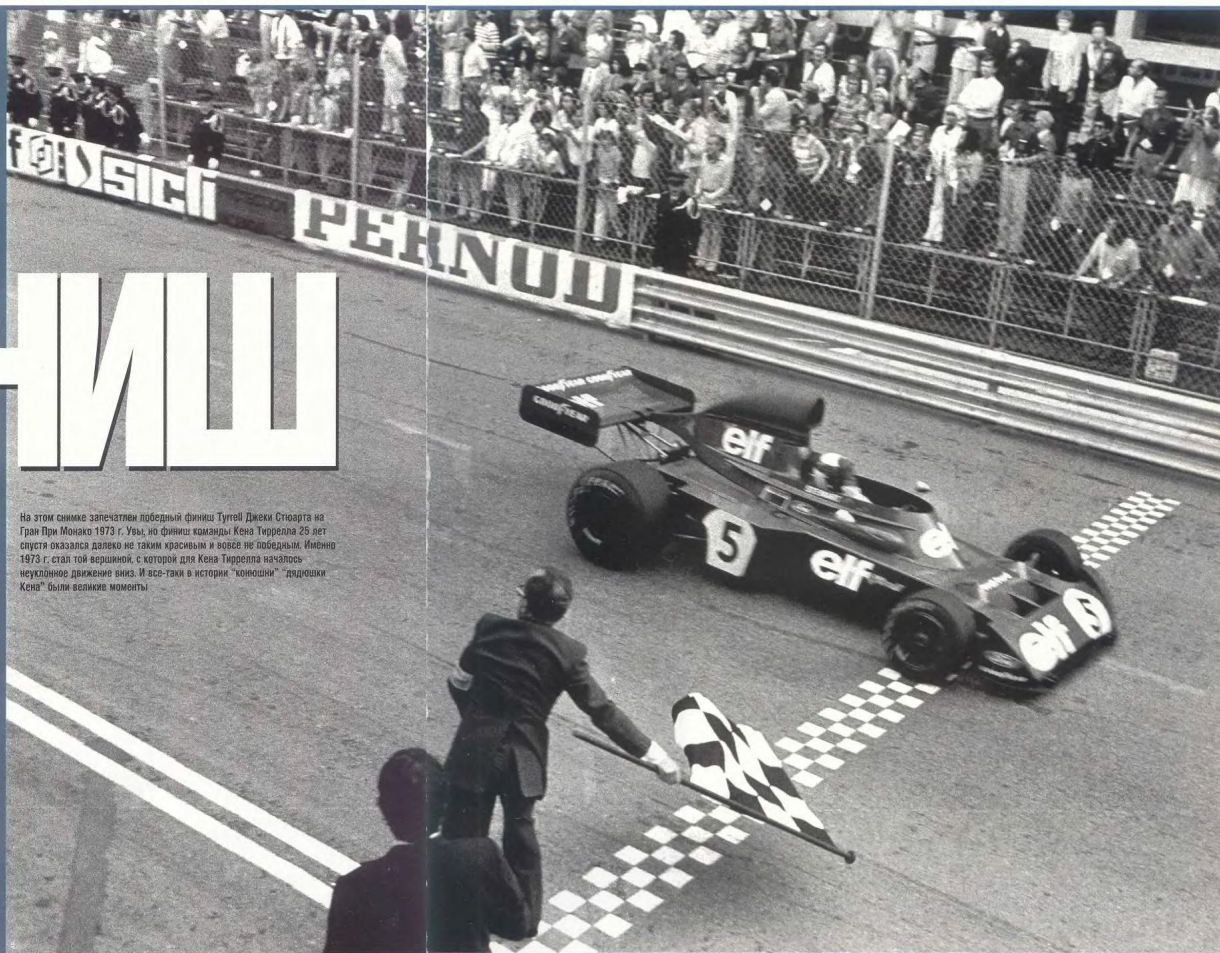
Кофе с утра? Здорово!
Но я предпочитаю шампанское после гонки



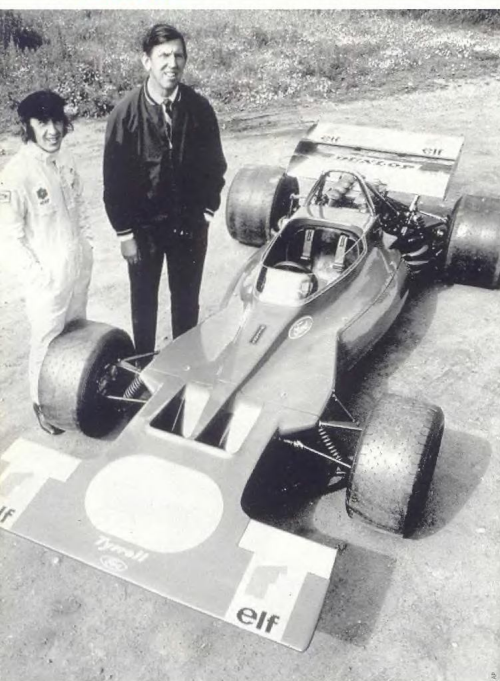
ФИНИШ

50 лет – а именно этого возраста достиг чемпионат мира Формулы-1 – срок, по историческим масштабам, небольшой. Но в Формуле-1 иное измерение времени. Оно течет, как гоночный автомобиль на прямой. События, факты, спортивный успехи так плотны, что не такие уж далекие пятидесяти годы кажутся чуть ли не доисторическим периодом, а романтические шестидесятые овеяны легендами, напоминающими средневековые саги. И брошенный из сегодняшнего "дальнего" ретроспективный взгляд лишь где-то в середине семидесятых может нащупать ту точку отсчета, с которой события воспринимаются в реальном масштабе времени. В современной Формуле-1 не так уж много имен и названий, позволяющих нам ощутить "связь времён". Две трети соперничающих ныне команд совсем недавно вышли из пеленок. И лишь родословная Ferrari, McLaren, Williams и Tyrrell уходит корнями в далекие и славные времена...

Важное большое дело начинается с большого человека. История Tyrrell является прекрасной иллюстрацией этой истины. Подобно таким командам, как Ferrari, у которых стоял великий старец из Модены, Lotus, которая обязана своим существованием Колину Чепмену, или Brabham, жизнь в которую вдохнула "Блэк Джек", Tyrrell – дитя одного родителя, неулыбавшего догвозного англичанина из графства Суррей. Кен Тиррелл, основатель души и сердца команды, занимает в портретной галерее патриархов Формулы-1 место в одном ряду с Энцо Феррари, Колином Чепменом, Джексом Браббамом, Брюсом Мак-Лареном.



На этом снимке запечатлен победный финиш Титтей Джеки Стюарта на Гран При Монако 1973 г. Увы, но финиш команды Кена Тиррелла 25 лет спустя оказался далеко не таким красивым и вовсе не победным. Именно 1973 г. стал той вершиной, с которой для Кена Тиррелла началось неуклонное движение вниз. И все-таки в истории "королеви" "дядюшки Кена" были великие моменты!



"Секретный" Tyrrell-Ford, впервые продемонстрированный общественности в августе 1970 г., знаменавший собой начало нового этапа в истории команды. Опытная команда Кена Тиррелла будет выступать на шасси собственной конструкции. Хозяин команды и его гошники молоды и полны надежд

Ken Tyrrell звал в своей жизни счастливые времена. Подиум Гран При Германии 1973 г. Слева направо: Франсуа Север, Кен Тиррелл, Джеки Стюарт со своей женой Элен и Жан-Ив. Гошники "дядюшки Кена" заняли две верхних ступени пьедестала почета



Ken Tyrrell начал свою карьеру в качестве торговца лесом в компании со своим старшим братом. Но отнюдь не это скучное занятие было его настоящей страстью. С юных лет Тиррелл был влюблен в автомобильные гонки. Говорят, что начиная с самого первого этапа самого первого чемпионата мира – британского Гран При 1950 года – Тиррелл не пропустил ни одной гонки. Первые несколько лет Кен посещал автодром в качестве зрителя, а затем и сам попытался сесть за руль гоночной машины. Правда, это был не болид Формулы-1, а Cooper Formula Junior. Но начинать карьеру гошника в 30 лет было слишком поздно, и, не снискав лавров за рулем, Тиррелл решил пойти в

обход, – организовать свою собственную гоночную команду.

В 1960 году заявленные Тирреллом машины появились в гонках Формулы Junior, чуть позже Tyrrell Racing Organization можно было обнаружить в списке участников британских гонок Ф-3 и Ф-2. Уже тогда Тиррелл заработал себе репутацию первооткрывателя гениальных пилотов. Достаточно сказать, что именно его машины "младших Формул" стали первыми гоночными автомобилями, за рулем которых испытали себя будущие чемпионы мира Джон Сэртис и Джеки Стюарт.

В 1968 году команда Тиррелла появляется в Формуле-1, и с этих пор бержерко-кошский нос "дядюшки Кена" становится

непременным атрибутом пилота. Французские машины Matra, двигатель Ford-Cosworth и "летучий шотландец" Джеки Стюарт в комплекте – с таким вооружением осыда замка "хорошего автоспорта" была непродолжительной. В 1968-м Стюарт с тремя победами занял в чемпионате 2-е место, а через год, выиграв 6 гонок из 11, стал чемпионом.

В конце 1969 года Тиррелл и Стюарт неожиданно перешли так успешно складывавшееся сотрудничество с Matra. При-

чиной этому было желание французских фирм оснащать машины собственным 12-цилиндровым V-образным мотором. У Кена и Джеки возникли резонные сомнения в надежности нового двигателя, и Тиррелл выбрал меньшее из двух зол, решив пожертвовать шасси ради сохранения двигателя. На смену Matra пришла March – фирма, созданная Мосли, Ризом, Кроуэром и Хердом в 1969 году. К сезону 1970 года она построила свою первую машину Формулы-1, оснащенную, как и требова-

лось, Cosworth. Творение Робина Херда, March 701, еще страдал от всевозможных "детских болезней", и Стюарт за первые 10 этапов чемпионата смог лишь однажды первым пересечь финишную черту.

Пока Джеки и второй пилот команды Франсуа Север боролись на гоночных трассах с соперниками и неполадками своих March, у Кена Тиррелла зрела идея создания собственной машины. В феврале 1970 года Тиррелл поставил эту задачу перед 40-летним инженером Дерексом Барнетом,

трудившимся до того в компании Ferguson. Ferguson занималась сельскохозяйственным машиностроением, и Гарнер никогда прежде не имел дела с гоночными автомобилями (если не считать небольшого опыта по конструированию подвески для Lotus 56). Тиррелл назначил встречу Гарнеру в баре города Хенли-он-Темз, как раз на полпути между базой Tyrrell в Оксфорде и домом Гарнера в Льюингтон-Спа. В ходе непродолжительной беседы за кружкой пива партнеры

пришли к полному единству взглядов по поводу того, что должен представлять собой автомобиль Формулы-1, и Гарнер принялся за работу. Трудился он в обстановке строжайшей секретности. Чертежи Дерек готовил в спальне собственного дома, а макет кузова собирал в своем же гараже. Гарнеру пришлось даже пожертвовать любимым Bentley MkVII. "Для него просто не хватило места в гараже, а держать его под дождем на улице было выше

моих сил", – вспоминал Гарнер. Так что Bentley пришлось продать. Собственно, вся секретность объяснялась просто, – Тиррелл не хотел осложнять отношения с Match, пока не будет уверенности, что Гарнер справится с задачей. До поры до времени о "секретном проекте" (а именно так – "Secret Project" – именовался поначалу первый Tyrrell) знали только Кен Тиррелл и Гарнер. Даже Джеки Стюарт и механики команды узнали о существовании SP только

Шестиколесный Tyrrell – одна из самых больших "утопий" Формулы-1 и один из самых ярких примеров смелой конструкторской мысли



в тот день, когда им предстояло впервые примериться к макету шасси в натуральную величину. "Примерка", опять же, состоялась в гараже у Гарнера.

20 сентября 1970 года первый Tyrrell предстал перед публикой на автодроме в Мон-Тремблан на Гран При Канады. И хотя Стюарту удалось занять полу-позиции, в этой гонке, как и в двух оставшихся, до финиша Tyrrell не добрался.

В межсезонье в Оксфорде продолжалась напряженная работа по совершенствованию машины, и появившийся в 1971 году Tyrrell 003 уже был способен на многое. Гонщики Tyrrell выиграли 7 этапов чемпионата (6 раз победил Стюарт, а однажды это удалось сделать и Сесеру). Стюарт во второй раз стал чемпионом мира, а Tyrrell выиграл Кубок конструкторов.

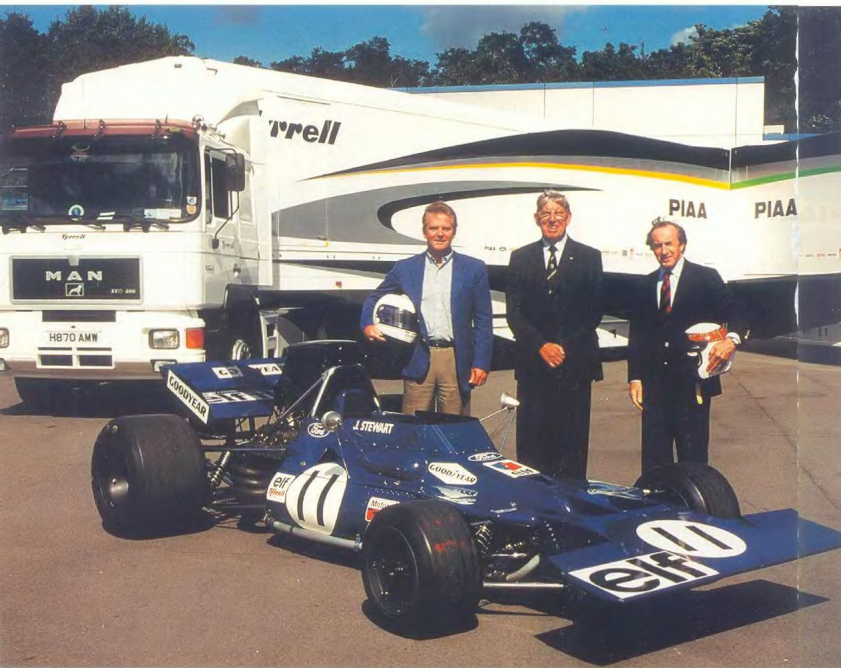
Оудба благоволила команде и следующие два сезона: в 1972 году Стюарт стал вице-чемпионом мира, а в 1973-м – завоевала третью чемпионскую корону. Но в последней гонке сезона, в Уоткинс-Глен, удача отвернулась от команды. В квалификационных заездах перед гонкой под обломками своего Tyrrell 006 погиб Франсуа Сесер. Потрясенный смертью товарища по команде Джеки Стюарт, который хотел заставить после этой гонки карьеру пилота, на старт не вышел. Так Кен Тиррелл в одночасье лишился обоих гонщиков.

В следующем сезоне в копилку его машины слили позолоченные надежды южноафриканец Джоли Шектер и француз Патрик Деняне. И хотя Шектеру удалось за два года выиграть три гонки, до достижений вре-

мен Стюарта было далеко. Тиррелл и Гарнер попытались предотвратить сползание команды в ряды "серсереднячков", выпустив на трассу революционный шестиколесный Tyrrell P34 – один из самых значительных автомобилей в истории Формулы-1. Идея, лежащая в основе "проекта 34", была проста, – за счет уменьшения диаметра шин уменьшить лобовое сопротивление автомобиля. А поскольку площадь контакта с дорогой маленьких 10-дюймовых шин не обеспечивала нужного сцепления с поверхностью трассы, Гарнер решил привнести схему с четырьмя управляемыми передними колесами. Кроме колес малого диаметра машина имела и необычно высокий кокпит, что поначалу доставляло гонщикам немало неудобств. "Мне не удалось увидеть передние колеса и пришлось в течение нескольких кругов приспосабливаться, чтобы входить в поворот как можно ближе к внутреннему краю", – описывал Шектер свои ощущения после первых тестов P34. – Впечатление было такое, будто я вернулся за руль обычного дорожного автомобиля с закрытыми колесами".

Шестиколесный монстр "бороздил" трассы чемпионата мира в течение двух сезонов, но максимум того, что смогли добиться его пилоты – это единственная двойная победа в Гран При Швеции-76, когда первым на финише был Шектер, а вторым – Деняне. Разочарованный неудачами своего любимого детища, Дерек Гарнер после сезона-77 покинул команду. На место главного конструктора был принят Морис Филипп. В Tyrrell 008 он

Джеки Шектер за рулем Tyrrell-Ford на Гран При Аргентины 1975 г. В тот год южноафриканский гонщик, выступая за команду Кена Тиррелла, одержал лишь одну победу, что рассматривалось как сошедшая надежда. Но скоро наступит времена, когда в подобных результатах "дядюшка Кен" будет только мечтать



Последний парад Кена Тиррелла. Отдать дань уважения ветерану Формулы-1 пришли люди, с которыми Тиррелл добивался громких побед на трассах Гран При. Джонатан Палмер и Джеки Стюарт. «Дядюшка Кен» ушел на «заслуженный отдых». Такие ли проводы заслужил этот человек?

попадать в зачетную шестерку. А Брандла даже финишировал вторым в Детройте. Но именно эта гонка оказалась роковой для Тиррелл. Придирчивые судьи обнаружили после финиша в топливе, использованном из машины Брандла, присадку, увеличивающую октановое число бензина (а топливом баке Тиррелл были найдены следы свинца). Результат Брандла был аннулирован, а затем, по решению апелляционного суда FIA, вся команда была снята с чемпионата.

В сезоне-85 Тиррелл вернулся на трассы Формулы-1. В середине года Кен Тиррелл, сохранивший до того момента лояльность к двигателям Ford-Cosworth, заключил контракт с Renault на поставку турбомоторов. Но было уже поздно. Вскоре FIA объявила о своих планах запретить использование турбомоторов, начиная с 1989 года. Для Тиррелла это решение обернулось головной болью и потраченными впустую большими деньгами. В 1987 году Тиррелл вернулся к старому доброму Cosworth, но на оснащенных этим мотором машинах гонщики команды Джонатан Палмер и Филипп Штрелф могли бороться лишь за трофей Джима Кларка — кубок, призванный подбадривать «маломощные» команды, не имевшие достаточных средств для того, чтобы продолжать использовать мощные турбомоторы, дни которых были уже сочтены.

Проведя в Оксфаме 10 лет, Морис Филипп ушел из команды после сезона-87. Непроизводительные время обманчиво: технический директор выполнял Брайан Лайс, а затем конструкторский штаб Тиррелл возглавил «ветераный рыцарь» Формулы-1 Харви Постуэйт, сменивший за свою более чем 20-летнюю карьеру конструктора добрый десяток «конюшен». В Тиррелл Харви задержался необычно долго — с небольшим перерывом вплоть до последнего сезона Постуэйт был правой рукой Тиррелла. В содружестве со специалистом по аэродинамике Жан-Клодом Мико Харви создал проекты «019» и «020». Новинки, примененные на этих машинах, — передняя подвеска с одним амортизатором, носовой обтекатель с уменьшенной лобовой площадью и «условодный» аэродинамический антикрыло — стали объектом подражания для конструкторов конкурирующих команд.

В 1989 году за рулем Тиррелл дебютировал в Формуле-1 Жан Алези — очередное открытие «дядюшки Кена». Два вторых места Жана в 1990 году — в Финляндии и Монako — произвели фурор в мире Ф-1, открыв фран-

цузскую дорогу в Марансало. В конюшне Тиррелл Алези заменил Стефано Модена. Но итальянец провел в команде лишь год. Вместе с ним ушел и основной спонсор Brown. Покинул Тиррелл и второй гонщик — Сатору Накаджима, ушедший с собой Ерзон и поставивший моторы Honda. Беспечное хозяйство «дядюшки Кена» в очередной раз оказалось на грани краха. На этот раз руку помощи патриарху Ф-1 протянул Рон Деннис, дав гарантии банку под кредиты для Тиррелл.

В 1992 году на вооружении команды осталась прошлогодняя модель «020» модификации B, но изменениям машин не ограничились косметической операцией по перекараниванию в цвета новых спонсоров: шасси пришлось адаптировать под новый двигатель Ilmor. В следующем сезоне Тиррелл 020 подвергся еще одной переделке сердца — на смену Ilmor пришла Yamaha. Вместе с японским мотором в команду появился и японский пилот Юкио Катаяма, привнесший своих спонсоров. Несмотря на полученные от спонсоров японца деньги, бюджет Тиррелл по-прежнему был далек от сумм, которыми оперировали боссы ведущих команд. С деньгами, по всей видимости, дела обстояли совсем плохо. Ведь даже «основательный» принцип маркетинга «без паблисити нет просперити» был предан в Тиррелл забвению: в отличие от многократных глянцевых проспектов Williams, McLaren или

Benetton все предсезонная рекламная информация, исходившая из Оксфамы, — это несколько листочков, отпечатанных на самом обычном лазерном принтере и размноженных с помощью ксерокса.

Последним более-менее благополучным годом для Тиррелл был сезон-94. Тогда Марк Бэнделуду удалось финишировать в одной из гонок «на подиуме», а команда разделила с Ligier 6-е место в Кубке конструкторов. Затем дела в Оксфаме пошли на нисходящую — проблем было все больше, а очков все меньше.

Жаль, но все хорошеет когда-нибудь кончается. Закончилась и история Тиррелл, во всяком случае, та ее часть, которая связана с именем «дядюшки Кена», последнего дикозара романтической эпохи автогонок. Такова логика жизни, не терпящая застоя и уныния. На обломках старого здания возводилось новое. Наверное, решение передать бразды правления «новому поколению» было правильным. Реинкарнация в Формуле-1 — не такая уж редкая вещь. Будем надеяться, что и душа прежней команды Тиррелл будет чувствовать себя уютно в новом теле BAR. И, может быть, через какое-то время о Крейге Поллоке и Жаке Вильеусе будут вспоминать с такой же теплотой и уважением, как о Кене Тиррелле и Джеки Стюарте. Но это уже начало другой истории. О ней — лет через 20.

Вадим Степанов

вернулся к «нормальной» четырехколесной схеме. На этой машине Делладе выиграл Большой Приз Монako-78, принес Кену Тирреллу 21-ю победу.

В сезоне-79 команда «дядюшки Кена» впервые столкнулась с серьезными финансовыми проблемами (в последующие годы финансовые затруднения станут хроническими болезнями команды): неудовлетворительные выступления Тиррелл обоим главным спонсорам — ENI и First National City Bank открылись от команды, и в первых гонках чемпионата машины из Оксфамы несли на бортах лишь надписи Тиррелл. Однако в середине сезона Кену удалось заручиться поддержкой итальянской фирмы Candy. Тиррелл 009, на котором гонщики команды — Пирро, Жарис и Делан — выступали в

1979–1980 годы, не представлял собой ничего особенного — это была лишь очередная реплика чемпионского wing-car. Тем не менее, «девятке» удалось войти в историю Формулы-1. В зимних межсезонных тестах Филипп использовал на этой машине новинку, которая несколько опередила свое время. Речь идет о прообразе «электронной» подвески. Для того, чтобы геометрия подвески оставалась постоянной, Филипп применил гидравлическую систему, управляемую микропроцессором. Но после того как Жан-Пьер Жарис из-за поломки этой системы дважды попал в аварию, идея была забракована. Реанимировали ее инженеры Lotus лишь восемь лет спустя.

Пару следующих сезонов Тиррелл может смело записать себе в пассив. Нередко до-

бирался до финиша, гонщики команды собирали весьма скромный очковый урожай. В 1982 году дежа Тиррелл, казалось, пошли на поправку. Новичок Микеле Альберто, проводивший в Ф-1 лишь сезон, выиграл гонку в Лас-Вегасе, и в итоговой таблице чемпионата разместился на вполне приличном 7-м месте. Через год Альберто вновь отпелся победой на североамериканском континенте, на этот раз в Детройте. Этот успех более чем десятилетней давности так и остался последней победой машин Кена Тиррелла на этапах чемпионата мира.

Очередной удар судьбы последовал с самой неожиданной стороны. В чемпионате-84 Тиррелл, хотя звезда с неба и не хватал, выглядел вполне солидно: и Марину Брандлу, и Штефану Беллоу удалось



**BRITISH AMERICAN
RACING**

**BAR – British American Racing
(Tyrrell Racing Organisation Ltd)**

Tyrrell

Команда основана в 1960 г. (до 1999 г. команда выступала под названием Tyrrell).
В Формуле-1 с 1970 г.

Дебют в Гран При заводского автомобиля:
Последний Гран При до 1999 г.:

Руководители:

Штаб-квартира:

Количество Гран При:

Общее число стартов машин в гонках:

1970 г., Гран При Канады, Джеки Стюарт (сход)
1998 г., Гран При Японии, Тораносукэ Такаги (сход);
Рикардо Россет (не прошел квалификацию)
Кен Тиррелл, 1960–1998 гг.;
Харви Постлтузйт и Крейг Поллок, 1998 г.; Крейг Поллок, с 1999 г.
Окхэм, Великобритания, 1960–1998 гг.;
Бракли, Великобритания с 1999 г.
430 (4-й показатель среди всех команд Формулы-1)
843 (5)

Пилоты, наиболее успешно выступавшие на Tyrrell:

Пилот	Старты: 843	Очки: 711	Победы: 23	Пул-позишн: 14	Быстрейшие круги в гонках: 20
Джеки Стюарт	39(1)	178	15	12	8
Джоди Шектер	45	114	4	1	3
Патрик Депайе	80	119	1	1	3
Франсуа Север	37(1)	88	1	–	2
Микеле Альборето	46(3)	41	2	–	1
Дидье Пирони	31	21	–	–	–
Жан Алези	23(1)	21	–	–	–
Жан-Пьер Жарье	26(1)	20	–	–	–
Джонатан Палмер	45(3)	14	–	–	1
Стефано Модена	16	10	–	–	–
Эдди Чивер	14	10	–	–	–

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

Выступления команды Tyrrell в Формуле-1 в 1970–1998 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
1970	3	3	–	1	–	–	–	–	–	–	–	–	113/435,7	Джеки Стюарт/5	Elf
1971	11	23	88	6	4	7	3	1	–	1	1	1	400/1985,3	Джеки Стюарт/1 Франсуа Север/3 Питер Ревсон/–	Elf
1972	12	25	60	2	4	4	3	–	2	–	–	2	320/1422,2	Джеки Стюарт/2 Франсуа Север/6 Патрик Депайе/–	Elf
1973	14	30	118	3	2	5	8	2	3	4	–	2	290/2116,5	Джеки Стюарт/1 Франсуа Север/4 Крис Амон/19 Эдди Кейзан*/–	Elf
1974	15	31	59	1	3	2	3	2	2	3	3	3	86/347,0	Джоди Шектер/3 Патрик Депайе/9 Эдди Кейзан*/–	Elf
1975	14	31	32	–	1	1	1	2	1	2	2	5	83/344,9	Джоди Шектер/7 Патрик Депайе/9 Жан-Пьер Жабуй/–	Elf
														Мишель Леклер/– Йан Шектер*/–	Elf
1976	16	37	88	1	2	1	9	2	3	3	2	3	81/403,9	Джоди Шектер/3 Патрик Депайе/4 Алессандро Песанте-Росси*/–	Elf
														Йан Шектер*/– Козуёси Хошино*/– Отто Сталпачер*/–	Elf
1977	17	35	27	–	1	–	1	3	2	1	1	5	–	Ронни Петерсон/14 Патрик Депайе/8 Кунимитсу Такахаши*/–	Elf, First Nat City
1978	16	32	41	–	–	1	2	2	1	3	3	4	52/183,3	Дидье Пирони/15 Патрик Депайе/5	Elf, First Nat City
1979	15	32	28	–	–	–	–	4	1	3	3	5	–	Дидье Пирони/10 Жан-Пьер Жарье/10 Джефф Лиз/– Дерек Дейли/–	Candy
1980	14	29	12	–	–	–	–	–	2	3	–	6	–	Жан-Пьер Жарье/10 Дерек Дейли/10 Майк Такуэлл/–	Candy
1981	15	26	10	–	–	–	–	–	1	3	1	8	–	Эдди Чивер/11 Кевин Коган/– Рикардо Занино/– Микеле Альборето/–	Ceramica Imola
1982	16	32	25	–	2	1	–	1	3	1	1	6	24/87,6	Микеле Альборето/7 Слим Боргудд/– Брайан Хентон/–	Denim, Candy
1983	15	30	12	–	–	1	–	–	–	1	1	7	10/40,2	Микеле Альборето/12 Дэни Салливан/17	Benetton
1984	12	21	0**	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Мартин Брандл/– Стефан Юханссон/16 Стефан Беллоф/– Майк Такуэлл/–	Systime, De Longhi
1985	16	28	7	–	–	–	–	–	2	–	1	9(10)***	–	Мартин Брандл/– Стефан Юханссон/7 Стефан Беллоф/15	Maredo, Porchester
														Иван Капелли/17 Филипп Штрейфф/15	Data General
1986	16	32	11	–	–	–	–	–	1	3	2	7	–	Мартин Брандл/11 Филипп Штрейфф/13	Data General
1987	16	32	11	–	–	–	–	–	2	2	1	6(1)****	–	Джонатан Палмер/11(КДК)***** Филипп Штрейфф/14	Data General
1988	15	20	5	–	–	–	–	–	–	2	1	8(4)****	–	Джонатан Палмер/ Джулиан Бейли/–	Courtaulds
1989	16	29	16	–	1	–	–	1	2	2	2	5	–	Джонатан Палмер/23 Микеле Альборето/11 Жан Алези/9 Джонни Херберт/14	Camel
1990	16	30	16	–	–	–	2	–	–	–	4	5	34/129,1	Сатору Накаджима/14 Жан Алези/9	Epson
1991	16	32	12	–	–	1	–	1	1	1	1	6	–	Сатору Накаджима/15 Стефано Модена/8	Braun, Epson
1992	16	32	8	–	–	–	–	–	1	2	1	6	–	Оливье Груйяр/– Андреа де Чезарис/9	Calbee, Club Angle
1993	16	32	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Юкио Катаяма/– Андреа де Чезарис/–	Cabin, Calbee
1994	16	32	13	–	–	–	–	1	–	4	1	6	–	Юкио Катаяма/17 Марк Бланделл/12	Mild Seven, Calbee
1995	17	34	5	–	–	–	–	–	–	2	1	8	–	Юкио Катаяма/– Габриэле Таркуини/– Мика Сало/14	Nokia, Mild Seven
1996	16	32	5	–	–	–	–	–	–	2	1	8	–	Юкио Катаяма/– Мика Сало/13	Mild Seven, Korean Air
1997	17	34	2	–	–	–	–	–	–	1	–	10	–	Йос Ферстаппен/– Мика Сало/16	PIAA
1998	16	27	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Тораносукэ Такаги/– Рикардо Россет/–	PIAA
Всего 430 843 711 14 20 23 33 2130 4934															

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

* – гонщики, выступавшие на автомобилях Tyrrell не за заводскую команду;

** – 18 июля 1984 г. команда Tyrrell была дисквалифицирована на весь сезон за нарушение правил технического регламента. Результаты гонок были пересмотрены, и у Tyrrell были отобраны все очки, завоеванные в сезоне 1984 г.;

*** – 9-е место в Кубке конструкторов – Tyrrell-Ford; 10-е – Tyrrell-Renault;

**** – в скобках указано место в зачете Кубка Колина Чепмена – аналога Кубка конструкторов для команд, использовавших машины с двигателями без турбонаддува;

***** – в 1987 г. Джонатан Палмер стал обладателем Кубка Джима Кларка – аналога чемпионата мира для пилотов, выступавших на автомобилях с двигателями без турбонаддува;

Шасси Tyrrell 1970–1998



Модель 001	Годы 1970–1971			
Гран При	5	Поул-позишн	2	
Старты	5	Быстрейшие круги	–	
Очки	6	Победы	–	
Конструктор Д. Гарднер		Шины Goodyear		
Мотор Ford DFV V8				



Модель 002	Годы 1971–1972			
Гран При	20	Поул-позишн	–	
Старты	20	Быстрейшие круги	1	
Очки	35	Победы	1	
Конструктор Д. Гарднер		Шины Goodyear		
Мотор Ford DFV V8				



Модель 003	Годы 1971–1972			
Гран При	16	Поул-позишн	6	
Старты	16	Быстрейшие круги	5	
Очки	80	Победы	8	
Конструктор Д. Гарднер		Шины Goodyear		
Мотор Ford DFV V8				



Модель 004	Годы 1972–1974			
Гран При	3	Поул-позишн	–	
Старты	3	Быстрейшие круги	–	
Очки	3	Победы	–	
Конструктор Д. Гарднер		Шины Goodyear		
Мотор Ford DFV V8				



Модель 005	Годы 1972–1974			
Гран При	11	Поул-позишн	1	
Старты	10	Быстрейшие круги	2	
Очки	32	Победы	2	
Конструктор Д. Гарднер		Шины Goodyear		
Мотор Ford DFV V8				



Модель 006	Годы 1972–1974			
Гран При	23	Поул-позишн	3	
Старты	33	Быстрейшие круги	2	
Очки	114	Победы	5	
Конструктор Д. Гарднер		Шины Goodyear		
Мотор Ford DFV V8				



Модель 007	Годы 1974–1977			
Гран При	35	Поул-позишн	1	
Старты	65	Быстрейшие круги	4	
Очки	102	Победы	3	
Конструктор Д. Гарднер		Шины Goodyear		
Мотор Ford DFV V8				



Модель P34	Годы 1976–1977			
Гран При	30	Поул-позишн	1	
Старты	59	Быстрейшие круги	3	
Очки	100	Победы	1	
Конструктор Д. Гарднер		Шины Goodyear		
Мотор Ford DFV V8				



Модель 008	Год 1978			
Гран При	16	Поул-позишн	–	
Старты	32	Быстрейшие круги	–	
Очки	41	Победы	1	
Конструктор М. Филипп		Шины Goodyear		
Мотор Ford DFV V8				



Модель 009	Годы 1979–1980			
Гран При	17	Поул-позишн	–	
Старты	36	Быстрейшие круги	–	
Очки	31	Победы	–	
Конструктор М. Филипп		Шины Goodyear		
Мотор Ford DFV V8				



Модель 010	Годы 1980–1981			
Гран При	22	Поул-позишн	–	
Старты	42	Быстрейшие круги	–	
Очки	17	Победы	–	
Конструктор М. Филипп		Шины Goodyear; Avon		
Мотор Ford DFV V8				



Модель 011	Годы 1981–1983			
Гран При	34	Поул-позишн	–	
Старты	64	Быстрейшие круги	2	
Очки	38	Победы	2	
Конструкторы М. Филипп/Б. Лайслс		Шины Avon; Goodyear		
Мотор Ford DFV/(DFY) V8				



Модель 012	Годы 1983–1985			
Гран При	26	Поул-позишн	–	
Старты	42	Быстрейшие круги	–	
Очки	5	Победы	–	
Конструкторы М. Филипп/Б. Лайслс		Шины Goodyear		
Мотор Ford DFV/(DFY) V8				



Модель 014	Годы 1985–1986			
Гран При	14	Поул-позишн	–	
Старты	21	Быстрейшие круги	–	
Очки	5	Победы	–	
Конструкторы М. Филипп/Б. Лайслс		Шины Goodyear		
Мотор Renault EF4B/EF15 V6 tc				



Модель 015	Год 1986			
Гран При	13	Поул-позишн	–	
Старты	25	Быстрейшие круги	–	
Очки	9	Победы	–	
Конструкторы М. Филипп/Б. Лайслс		Шины Goodyear		
Мотор Renault EF4B/EF15 V6 tc				



Модель 016	Год 1987			
Гран При	16	Поул-позишн	–	
Старты	32	Быстрейшие круги	–	
Очки	11	Победы	–	
Конструкторы М. Филипп/Б. Лайслс		Шины Goodyear		
Мотор Ford DFZ V8				



Модель 017; 017B	Годы 1988–1989			
Гран При	16	Поул-позишн	–	
Старты	22	Быстрейшие круги	–	
Очки	5	Победы	–	
Конструкторы Б. Лайслс/М. Филипп/Г. Херд		Шины Goodyear		
Мотор Ford DFZ (DFR) V8				



Модель 018	Годы 1989–1990			
Гран При	17	Поул-позишн	–	
Старты	31	Быстрейшие круги	1	
Очки	23	Победы	–	
Конструкторы Х. Постлатуэйт/Ж.-К. Мижо		Шины Goodyear; Pirelli		
Мотор Ford DFR V8				



Модель 019		Год 1990	
Гран При	14	Поул-позишн	—
Старты	26	Быстрейшие круги	—
Очки	9	Победы	—
Конструкторы Х. Постлтуэйт/Ж.-К. Мижо		Мотор Ford DFR V8	
		Шины Pirelli	



Модель 022		Год 1994	
Гран При	16	Поул-позишн	—
Старты	32	Быстрейшие круги	—
Очки	13	Победы	—
Конструкторы Х. Постлтуэйт/Ж.-К. Мижо/М. Гаскойн		Мотор Yamaha OX10A V10	
		Шины Goodyear	



Модель 020		Год 1991	
Гран При	16	Поул-позишн	—
Старты	32	Быстрейшие круги	—
Очки	12	Победы	—
Конструкторы Х. Постлтуэйт/Д. Ритон		Мотор Honda RA101E V10	
		Шины Pirelli	



Модель 023		Год 1995	
Гран При	17	Поул-позишн	—
Старты	34	Быстрейшие круги	—
Очки	5	Победы	—
Конструкторы Х. Постлтуэйт/М. Гаскойн/Ж.-К. Мижо		Мотор Yamaha OX10A V10	
		Шины Goodyear	



Модель 020B		Год 1992	
Гран При	16	Поул-позишн	—
Старты	32	Быстрейшие круги	—
Очки	8	Победы	—
Конструкторы Х. Постлтуэйт/Д. Ритон		Мотор Ilmor 2175A V10	
		Шины Goodyear	



Модель 024		Год 1996	
Гран При	16	Поул-позишн	—
Старты	32	Быстрейшие круги	—
Очки	5	Победы	—
Конструкторы Х. Постлтуэйт/М. Гаскойн		Мотор Yamaha OX11A V10	
		Шины Goodyear	



Модель 020C		Год 1993	
Гран При	9	Поул-позишн	—
Старты	17	Быстрейшие круги	—
Очки	—	Победы	—
Конструкторы Х. Постлтуэйт/Д. Ритон		Мотор Yamaha OX10A V10	
		Шины Goodyear	



Модель 025		Год 1997	
Гран При	17	Поул-позишн	—
Старты	34	Быстрейшие круги	—
Очки	2	Победы	—
Конструкторы Х. Постлтуэйт/М. Гаскойн		Мотор Ford ED4 V10; Ford ED5 V10	
		Шины Goodyear	

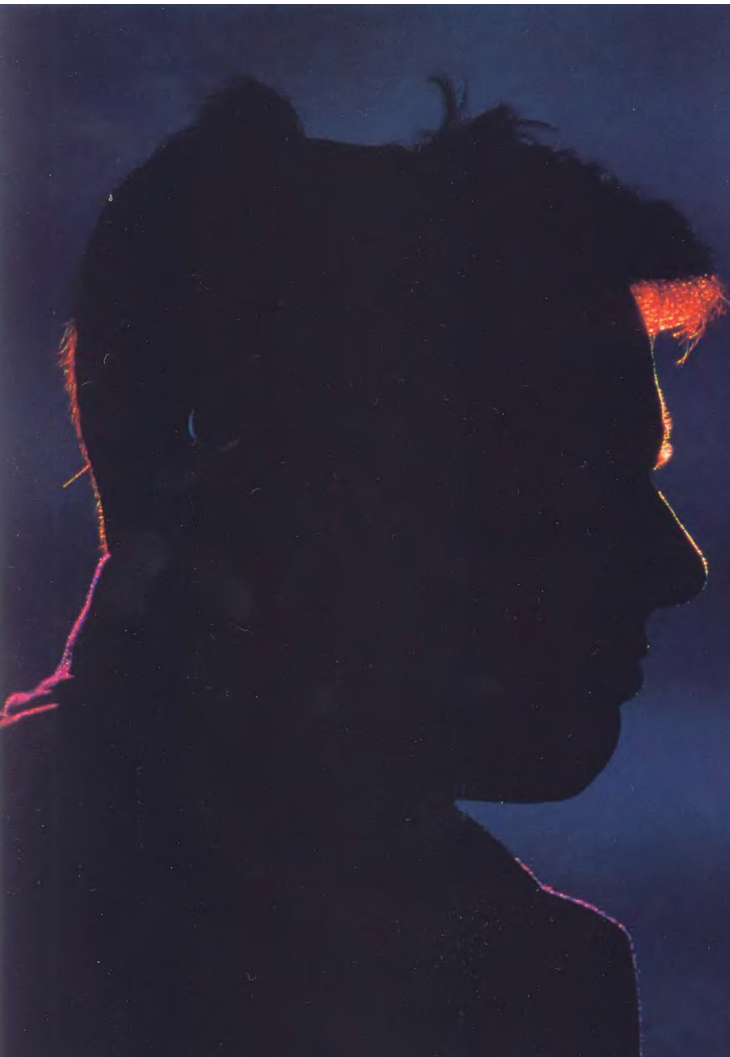


Модель 021		Год 1993	
Гран При	8	Поул-позишн	—
Старты	15	Быстрейшие круги	—
Очки	—	Победы	—
Конструктор М. Куглан		Мотор Yamaha OX10A V10	
		Шины Goodyear	



Модель 026		Год 1998	
Гран При	16	Поул-позишн	—
Старты	27	Быстрейшие круги	—
Очки	—	Победы	—
Конструкторы Х. Постлтуэйт/М. Гаскойн		Мотор Ford Zetec-R V10	
		Шины Goodyear	





УЧИТЕЛЬ

Крейг Поллок достиг вершин в своем деле. Он руководит командой в одном из самых популярных видов спорта. Но несмотря на всю значимость своего положения, этот человек до сих пор, скажем без преувеличения, остается в тени

Формула-1 – это своего рода увеличительное стекло. С одной стороны – миллионы болельщиков, с другой – горстка пилотов, конструкторов и руководителей команд. Человек, всю свою жизнь работающий в относительной бесвестности, за несколько месяцев может стать своего рода "несообщим достоянием". И малейшие его поступки начинают обсуждаться прессой и любителями автогонок на всех пяти континентах. В результате Ф-1 стала в последние годы чуть ли не равнодушной шоу-бизнеса. А значит, и ее каждодневная жизнь постепенно перестала подчиняться только лишь спортивным законам. В этом мире практически невозможно выжить, не придергиваясь его писаных и неписаных правил. Тот, кто не успев ухватиться за свои времена, обречен на медленное угасание. 90-е годы отпавли у автогонок незыблемое, казалось бы, монументы – Brabham, Lotus, Ligier. Но они подарили ей и новую расу – расу бизнесменов Флавио Бриаторе, Тома Уокшишоу, даже Алена Проста и Джона Стоурта, если хотите, сумевших привычно раскраснеться своим именами, чтобы получить десятки миллионов долларов жизненно необходимых инвестиций. Последним примером этой сменя эпох стала широко обсуждавшаяся (и часто с оттенком осуждения) история с кончиной Тителли и рождением BAR. История, ставшая возможной благодаря единичке, которая внезапно оказалась вынесен-

ной на рассмотрение миллионов. Благодаря Крейгу Поллоку. Интересно, что нашему герою почти удалось избежать вышенаписанной участи всех великих фигур Формулы-1 – быть изученным вдоль и поперек под увеличительным стеклом всеобщего внимания. Крейг, несмотря на значимость своего положения, остался, скажем без преувеличения, в тени. То есть, конечно, основные вехи его профессиональной карьеры вместе со скрупулезными официальными комментариями стали достоянием общности. Но не более того. При этом нельзя назвать Поллока замкнутым или нескладным. Крейга всегда можно видеть в окружении нескольких коллег или приятелей. Диалог он также поддерживает весьма охотно и никогда не дует в карман за вымученной улыбкой, напоминая тех же "сухих" Рона Денниса или Патрика Худа. Да и из журналистов никто пока еще не жаловался на то, что Поллок "отфутболит" просьбу об интервью или односложно отвесит на вопросы. Короче говоря, видно все атрибуты если не "губами-парня", то вполне открытого человека. И тем не менее, риску сказать, что, в отличие от своего друга Жака Вильнева, Крейг остается в высшей степени загадочной личностью. От него буквально веет холодом. Это впечатление не в последнюю очередь связано с его внешностью. А точнее, – с глазами. Пронзительно-голубые, они



неотрывно следят за собеседником, словно проникая в душу. Поллок никогда не отводит взгляда, за него это делают (причем достаточно быстро) другие. Словно пытаясь подчеркнуть глубину своих глаз, Крейг носит светло-синие рубашки, которые составляли существенную часть его гардероба еще до того, как этот цвет (символ концерна British American Tobacco!) стал официальной униформой Поллока. Кроме того, еще никому не удалось прочитать ни в одном его интервью ни одного слова, истолковав которое по-своему пресса могла бы (чем особенно любит заниматься, заполняя промежутки между гонками или длительное межсезонье) создать хоть малейшее подобие конфликта. Складывается впечатление, что Поллок действительно выверяет каждое слово, но при этом умудряется достаточно открыто говорить на любую тему, а его речь отнюдь не изобилует избитыми шаблонами и стереотипами. И спровоцировать его на скользкие замечания в чей-либо адрес не удалось пока никому и ни при каких обстоятельствах, — ни в самый разгар борьбы его подопечного Вильнева с Шумахером (и FIA), ни во время кампании, развернутой прессой и болельщиками после покупки Turtell, отставки «дядюшки Кена» и приглашения Россета на место пилота, ни даже этой зимой, когда на новорожденную команду посыпались удары буквально со всех сторон (Bridgestone, FOA).

И тем не менее, в мягкотелости Поллока упрекнуть нельзя. Скорее наоборот. Он тверд и даже жесток (с ударением на первом слоге). Кто, скажите на милость, из тим-менеджеров решился бы атаковать



Знакомство Поллока и Вильнева состоялось еще в бытность последнего учеником колледжа в Вилларсе, Швейцария, где пост директора занимал Крейг. Жак в то время проявлял неплохие способности в горных лыжах. А Крейг и сейчас не против потряхнуть стариной и продемонстрировать свое мастерство, как он проделал это недавно в том же Вилларсе во время благотворительного соревнования с участием звезд Ф-1 (внизу)



Крейга Поллока, при всей его закрытости, никак нельзя назвать нелюдимым. Его всегда можно видеть в окружении коллег или друзей, что в большинстве случаев для Поллока одно и то же



всемогущих Макса Мосли и Берни Экклстоуна в суде, решительно отстаивая коммерческие интересы своих спонсоров? Если бы речь шла о любой другой команде, то подобный шаг можно было бы смело назвать поступком камикадзе. А уж как, если не откровенным самоубийством, выглядят такой жест со стороны дебютанта? Но Крейг знает, что делает. Он не только отдает себе отчет в важности разной окраски своих машин (BAT вложил в создание и развитие BAR многие десятки миллионов долларов, рассчитывая именно на раскрутку двух своих марок сигарет — Lucky Strike и 555), но и прекрасно понимает значимость общественного мнения. Вне зависимости от исхода процесса все обозреватели и болельщики уже уверены, что наш герой однозначно прав, а спортивные власти стали своего рода заложниками в игре Поллока. Любой выпад против BAR в ходе сезона автоматически будет расценен как месть за судебный процесс и еще больше подорвет и без того порядком пошатнувшийся авторитет FIA.

Согласитесь, что такая решительность со стороны человека, которого недоброжелатели до сих пор за глаза называют «лыжным инструктором», может повергнуть в изумление. Но только на первый взгляд. На самом деле Крейг не теряет времени даром, оставаясь «скромным» менеджером великого Вильнева. Поллок наблюдал и учился. Он близко сошелся с Фрэнком Уильямсом и старательно перенимал огромный опыт англичанина по управлению командой, пытаясь вникнуть во все мелочи и тонкости этого непростого дела, большей частью лежащего даже не в спортивной, а в



В команде Поллока собрались очень разные люди. Но у них есть одна общая черта - они уверенно идут по жизни

финансовой и управленческой области. Ведь не стоит забывать, что непосредственно гонки стали в 90-е годы лишь небольшой, видимой частью айсберга Формулы-1. Но есть еще невидимая, "подводная" машина бизнеса, которая и поддерживает на плаву каждую команду.

Надо заметить, что склонность к предпринимательству у Крейга проявилась задолго до того, как он впервые познакомился со своим учеником по фамилии Вильнев. После того как Поллок, шотландец с далекими польскими корнями, в 21 год закончил университет родного Глазго по специальности "биология и спорт", его распределили в качестве учителя физкультуры и лыжного инструктора на одну из немногочисленных шотландских горнолыжных станций. Жизнь была достаточно спокойной, на хлеб денег хватало, и лю-

бой другой выходец из простой небогатой семьи был бы вполне доволен своим положением. Но Крейгу Поллоку никогда не сиделось на месте. Он постоянно искал возможности для прорыва наверх, хотя в ту пору еще не совсем четко представлял себе, чем же именно ему бы хотелось заниматься. В итоге удача улыбнулась нашему герою, и он познакомился с группой энтузиастов и молодых бизнесменов, которые всерьез занимались проектом открытия престижного закрытого колледжа-интерната в швейцарских Альпах. Расчет был правильным, ибо многие состоятельные семьи, не задумываясь, отдавали своих детей в учреждения такого рода, где воспитание построено не только на учебной муштре и примерном воспитании, но и постоянном занятии спортом на свежем воздухе.

Выбор был сделан, и Поллок покидает Шотландию, чтобы обосноваться в швейцарском городке Вилларс в качестве спортивного директора новой школы. Дела идут великолепно, и вскоре молва о новом заведении распространяется по всей Европе. Она достигает и ушей Патрика Тамбэ, который решает отдать туда двух детей своего друга Жили Вильнева. Канадец только что погиб на квалификациях Гран При Бельгии, и его жена Джоан находилась в тяжелой депрессии, так что чистота альпийского снега и горные лыжи стали для маленького Жака и его сестры Мелани лучшим, наверное, утешением.

Вот тут-то реальная история и расходится в корне с версией недоброжелателей Крейга. С тех самых пор, как Вильнев и его менеджер "десантировались" на планету Ф-1, имея за спиной покоренную Америку,

в пaddockах не переставали шептаться, что Поллок проходимец и авантюрист, что этот "голубой ворюшка" втерся в доверие к своему молодому ученику и, пользуясь знаменитой фамилией Вильнева, создал для него целый план карьеры, навязав свои услуги в качестве менеджера. На самом деле все было совсем не так.

В те далекие уже школьные годы отношения Поллока и Вильнева никак нельзя было назвать дружбой. Непослушный, хотя и невероятно способный к горным лыжам ученик и строгий учитель, не раз устраивавший Вильневу и его банде друзей-приятелей выволочки в директорском кабинете за очередные шалости, – вот и все отношения. После интерната пути Жака и Крейга, кстати, разошлись на долгие годы. В итоге они все же встретились в автоспорте, но пришли туда совершенно разными путями. Вильнев мечтал о карьере пилота и после пары сезонов в итальянском чемпионате Ф-3, решил отправиться в Японию, чтобы всерьез постигать там азы высшего пилотажа. Поллок же после еще нескольких лет на прежней должности всерьез занялся бизнесом. Он стал одним из ведущих дилеров спортивного инвентаря на рынках Германии и Швейцарии, а позже попал на ответственную должность в крупную спортивно-инвесторскую группу, где ему пришлось заниматься вопросами продажи телевизионных прав на авто- и мотогонки. Постепенно Поллок снискал себе известность в деловых кругах и стал консультантом и представителем в Европе ни много, ни мало, компании Honda и трассы Сузука. И вот, во время одного из деловых визитов в Японию, в пaddockе этой трассы к влиятельному бизнесмену Крейгу



Поллок решил создавать команду с нуля, в чистом поле в буквальном смысле этого слова. Год назад здесь был пустырь с мутной речушкой. А 8 июля 1998 г. Эдриан Рейнард завернул последний болт в здании новой фабрики BAR



Технический директор Эдриан Рейнард и коммерческий директор Рик Горн – правая и левая рука Крейга Поллока



Поллоку подошел скромный молодой парень в круглых очках, гоночном комбинезоне и с длинными, собранными в хвост волосами: "Вы меня помните? Я ваш бывший ученик, Жак Вильнев!"

Канадец убедил шотландца стать его менеджером, и вместе они едут выступать в Америку. С этого момента (конец 1992 года) история нашего героя уже хорошо известна. Первый же опыт в Формуле-Атлантик приносит гонщику титул лучшего новичка, и талант Вильнева не вызывает больше никаких сомнений. Поллоку удается уговорить Барри Грина и Джерри Форсайта, хозяев команды, за которую выступал Жак, подняться вместе с ним в IndyCar, и он практически по крупицам собирает гоночную "конюшню" вокруг своего питомца. Крейг добивается спонсорского финансирования со стороны производителя канадских сигарет Players (один из филиалов группы BAT) и убеждает Эдриана Рейнарда дать им шасси. (Истории, как видите, действительно свойственно повторяться). Остальное было делом техники, вернее – пилотажа. В 1994 году Вильнев, выиграв одну гонку, становится новичком года, а уже в 95-м, одержав в числе других победу в последних настоящих Indy-500, добивается титула чемпиона – самого молодого в истории IndyCar и первого на шасси Reynard. Однако уже по ходу чемпионата Поллока часто видят и в пaddockах по эту сторону океана. Результатом этих визитов становится беспрецедентный контракт с Williams, и новичок, едва осмотревшись в Ф-1, поражает весь ее мир в первой же гонке.

А Поллок продолжает работать. В отличие от Вилли Вебера, ведущего дела Шумхера, шотландец предпочитает оставаться в



Крейг Поллок – хозяин в своем доме

тени, однако его деловая хватка поражает даже видавших виды бизнесменов "от Формулы". Ни одна "случайная" фотография на рекламном щите, ни одна изданная без разрешения книга, ни один проданный втихую с аукциона тормозной диск с автографом Вильнева не ускользают от пристального взгляда голубых глаз Поллока, а его адвокаты посредством примерных "порок" на образцово выигранных процессах, заставляют крепко задуматься потенциальных нарушителей авторских прав. При поддержке знаменитого Джулиана Джакоби из группы "ИМДжи" (бывшего менеджера Проста и Сенны), Крейг создает вокруг своего питомца настоящую крепость в виде "Стеллар менеджмент" – организации, которая вскоре начинает вести дела и Дарио Франкитти, и Жан-Кристофа Буйона, и Патрика Лемарье. Но параллельно, внимательно присматриваясь к опыту Фрэнка Уильямса, Поллок не забывает и о своей главной (строго пока засекреченной) цели.

Эта цель (общая для менеджера и пилота еще с самого их дебюта в Ф-1) – создание собственной команды Villeneuve Racing. Однако очень быстро Поллок понял ту пропасть, что лежит между бюджетами и сложностью создания конкурентоспособной "конюшни" в Indy и в Ф-1. В "королеве автоспорта" время пилотов-конструкторов типа Джека Брэбэма и Брюса Мак-Ларена прошло безвозвратно. Для того, чтобы претендовать на победу, нужны десятки (ежегодных!) миллионов долларов и поддержка мощной международной компании... Такой, например, как BWT. И Крейг моментально нашел общий язык со

старыми знакомыми, убедив их, что присутствия в Ф-1 в качестве спонсора Jordan (через один из филиалов – Benson & Hedges) недостаточно для такой солидной фирмы. Поллок предлагал им больше, – обзавестись собственной "конюшней"! А этим, несмотря на чудовищное влияние в Ferrari, не мог похвастаться даже основной конкурент – Philip Morris.

Сказано – сделано. Для превращения в могущественный BAR был выбран вконец обнищавший (но богатый своим славным прошлым) Tyrrell. Крейгу удастся буквально в последний момент вырвать этот лакомый кусочек из рук концерна Volkswagen, мечтавшего проложить для Audi дорогу в Ф-1. В Брэкли закладывается огромный многокорпусной завод-красавец, а создавать в нем машину будет, конечно же, старый знакомый – Эдриан Рейнард. Да и за мотором дело не стало. Только что созданный Флавио Бриаторе концерн Supertec, который готовился поставлять командам агрегаты Mecachrome нового поколения (разработанные непосредственно Renault Sport), заключил контракт, по которому команда-дебютант BAR получала чуть ли не привилегированный статус по сравнению с китами Ф-1 Williams и Benetton! Более того, поговаривают, что Поллок уже имеет контракт с Renault, по которому станет при возвращении французского концерна в Ф-1 эксклюзивным официальным партнером моториста! Но на деле и тут все объясняется просто, – Патрик Фор и Кристиан Контцен, спортивные боссы Renault, дали такой аванс под Вильнева, последнего чемпиона мира французской фирмы.



Кен Тиррелл отдает последние напутствия Крейгу Поллоку – человеку, который сменил "дядюшку Кена" на капитанском мостике команды. Эта "смена караула" стала, быть может, наиболее ярким свидетельством наступления новой эры в истории Ф-1. Уходит поколение людей, для которых в жизни не существовало ничего, кроме автогонок. На смену им приходит поколение, для которого Формула-1 – это только бизнес

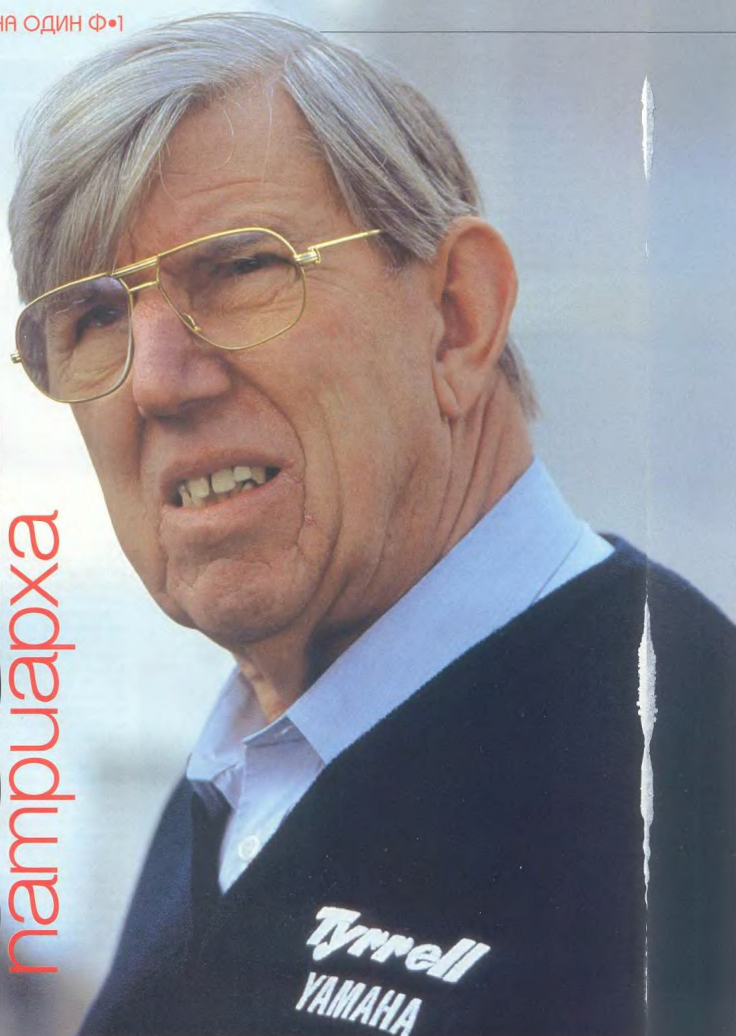
Остальные элементы головоломки Поллок также собрал не спеша и основательно. Партнером Жака стал талантливый молодой бразилец Рикардо Зонта (чемпион Ф-3000 и чемпионата мира GT1), Джулиан Джакоби привел коммерческого директора Рика Горна, Эдриан Рейнард – конструктора Малькольма Оустлера. Из Williams вслед за Вильневим пришел его гоночный инженер Джек Клиа, из Benetton пригласили тим-менеджера Грегга Фильда, а из Ferrari – ведущего аэродинамика Вильгельма Тойта. Большая же часть персонала (насчитывающего уже более 200 человек) была нанята по объявлениям в газете, причем никому не заплатили больше, чем на прежнем месте работы. "Иногда всего на один символический доллар меньше, чем раньше, – улыбается Крейг, – но все же меньше. Главным критерием была мотивация". В итоге от Tyrrell, кроме лицензии, Поллок не взял ничего, – ни корпусов завода, ни оборудования, ни сотрудников. Новый директор BAR решил не лезть в технику или гонки, он просто нашел деньги и поставил на нужные посты нужных людей. Вам эти методы никого не напоминают? Во всяком случае, Флавио Бриаторе в своем интервью после презентации не заставил тянуть себя за язык, чтобы признать, что узнает в Крейге... самого себя! Надо ли напоминать о тех вершинах, к которым итальянец привел Benetton?..



Флавио Бриаторе и Крейг Поллок – яркие представители нового типа руководителей в Ф-1. Можно говорить что угодно о бывших торговце джинсами и горнолыжном инструкторе, которые теперь устанавливают свои законы в гонках Гран При. Но одно несомненно – это люди, которые делают мир вокруг нас ярче

Артём Бунин

ОСЕНЬ напарника



Начиналась квалификация, и пестрая толпа журналистов, гостей и работников команд, еще полчаска назад бурлившая возле пaddock, понемногу начала рассасываться — кто-то спешив в пресс-центр, кто-то торопился занять место под гостеприимными тентами моторхомуов. Лишь высокий седой господин с характерным орлиным носом вел себя как-то нерешительно. Потоптался, грустно поглядев по сторонам, неуверенно направившись к моторхому команды Sauber и спрыгнул к самым дальним от телеэкрана столиком у выхода. Этого человека можно было принять за какого-то случайного гостя paddock, который боится, что у него нет права занимать место за столиком швейцарской команды.

Но сам Питер Зубер, едва завидев высокого господина в своих владениях, подошел к нему перебраться парой слов о происходящих событиях. Да и вряд ли хоть кто-нибудь из приехавших на Гран При не знал этого человека. Человек, после смерти Энцо Феррари оказавшийся старейшим руководителем команды Формулы-1. Человека, который тридцать лет выводил свои машины на трассы Ф-1. Вряд ли кто-либо не узнал Кена Тиррелла.

Команда Tyrrell еще выходила на старт. Рихардо Роксет и Тора Такаги еще пытались завоевать хотя бы одно очко в ее последний сезон. Моторхому команды еще стоял в paddock.

Но рядом с ним стоял Tyrrell на нем уже значилась другая: BAR. В этом доме на колесах уже вовсю распорядились другие хозяева, и человек, чья фамилия все еще красовалась над входом в него, сам в этом доме уже не входил. Энцос Кен Тиррелла в Формуле-1 закончилась.

Как уходил основатель команды? Энцо Феррари умер в не самые лучшие для своей Scuderia времена. Но, словно прощальный салют погибшему полководцу от его армии, прогремела неожиданная победа Герхарда Бергера на первом же домашнем Гран При после смерти Коммендатора. Брюс Мак-Ларен погиб на испытаниях, и на его похороны смрачили режиссер романтической эпохи, когда роли конструктора, хозяина команды и гонщика зачастую могли играть один и те же люди.

Уходили и по-другому гораздо более скромно и прозаично. Как скажем, Ги Лижье или Тед Туамэн, которые просто продали свои детища, когда стало ясно, что альтернативой такой продаже является лишь банкротство. Их команды все еще живут, хотя и под другими названиями. Но остался ли в них что-то от прежних Ligier и Toleman? Кто-то, как, к примеру, Жерар Ларрусс или Гвидо Форти, предпочел спуску флага открытие кингстонов и затопление своего корабля. А некоторые (как Эрик Бродин, руководитель команды Lola, чек которой был так недолог) и рады были бы найти покупателя, но не смогли.

Уход Кена Тиррелла получился неслучайным. Уже ясно было, что в современной Формуле-1 принципы работы "дядюшки Кена" выглядят неуместным анахронизмом. Да, он не может найти богатых спонсоров, он ценит в людях прежде всего преданность делу, а уже потом профессионализм. Ясно было, что сын Кена, Боб Тиррелл, не обладает какими-либо выдающимися организаторскими способностями, а значит, передавать ему Tyrrell — бессмысленно. Единственный выход — продать команду, передать ее в надежные руки. И Кен Тиррелл согласился спустить флаг. Но сначала он решил вывести свой старенький бронепонос в последний бой против эскадры современных кораблей.

Получив за свою команду хорошие деньги, Тиррелл тут же пустился на подготовку к своему последнему сезону. Хроническое безденежье последних лет не давало возможности конструкторам команды создать более-менее конкурентоспособную конструкцию. Но сейчас Харви Постлуэйт и Майк Гаскойн восторжествовали. Последний Tyrrell был хорош. Конечно, слабый мотор Ford накладывал свои ограничения. Но ведь в программе чемпионата есть и Хунгароринг, и Монца, где мощность мотора — не самое главное, а уж шасси-то конструкторам удалось на славу. Даже малоопытный японец Тора Такаги во время тестов показывал на новой машине отличные



В 1998 г. Tyrrell гораздо чаще привлекали внимание эффектным взрывами двигателей, чем красивыми финишами



результаты. А ведь второй болид Кен Тиррелл рассчитывал доверить опытному пилоту – Йосу Ферстаппену.

Но тут вмешались новые владельцы команды, уже почувствовавшие себя хозяевами. У них были свои планы на место во второй машине. Они решили, что в ней поедет Рикардо Россет. Россет был объективно слабым среди всех пилотов Формулы-1. Но он внес в бюджет команды спонсорские деньги, на которые сменившие Тиррелла люди уже имели конкретные планы.

«Дядюшка Кен» был, что называется, поставлен на место. Команда продана, и единственная роль, на которую может рассчитывать Тиррелл – роль свадебного генерала. Ездить на Гран При, сидеть в моторхоуме и на пресс-конференциях, в общем, представлять команду, но не управлять ею (хотя договоренность при продаже предусматривала, что еще один сезон Tyrrell будет функционировать в прежнем режиме). Казалось бы, Кена Тиррелла это должно было вполне устроить. Но Кен решил иначе, и незадолго до начала чемпионата заявил о том, что досрочно покидает команду, созданную им десятилетия назад.

Tyrrell весь сезон был похож на дом без хозяина. Кена Тиррелла некоторое время замещал Харви Постлгуэйт, но и он вскоре ушел проектировать машину для

фирмы Honda. Его бывший заместитель Майк Гаскойн в середине сезона получил место в команде Jordan. Новое руководство во главе с Крейгом Поллоком только входило в тонкости управления гоночной командой, считая, что настоящая работа начнется, когда Tyrrell будет переименован в BAR. Пилоты тоже решали свои проблемы. Такаги не гнался за результатами, потихоньку набирая необходимый для дальнейшей карьеры опыт, а Россет на деньги спонсоров творил свою биографию, добавляя в статистику проведенные Гран При. То, что они создают последнюю страницу биографии великой команды, похоже, никого не волновало.

А тут еще функционерам FIA во главе с самим Максом Мосли не понравилась мода на придуманные Гаскойном «крылышки», X-wings, или дополнительные боковые антикрылья, создавали дополнительное прижимное усилие, столь необходимое в условиях измененных правил. Новшества в техническом регламенте всех последних лет были направлены на ограничение скорости, – а одним из путей ограничения как раз и было ослабление прижимной силы. Модной новинкой обзаводилась одна команда за другой, вплоть до одного из лидеров – Ferrari. Чашу терпения автоспортивных чиновников пере-

полнил инцидент с Жаном Алези, Sauber которого потерял одно из боковых крыльев во время обслуживания в боксах. X-крылья были вскоре запрещены.

Но если для всех остальных они были лишь эффективным дополнительным аэродинамическим элементом, то Tyrrell проектировался в расчете на обязательное использование «крылышек». Они были неотъемлемой частью конструкции машины, и без них болид просто невозможно было сделать сбалансированным. Предсезонные результаты, которыми поражаж всех Тора Такаги, остались в прошлом, – теперь автомобиль был сродни беспомощным Arrows и Minardi.

Равнодушное руководство, думающее только о перспективе, занятые собственными проблемами пилоты, кастрированная машина – да, грустное зрелище представлял собой Tyrrell в свой последний сезон. Еще более грустно было смотреть на Кена Тиррелла, вдруг из хозяина команды в одночасье ставшего «бездомным» гостем paddock.

Неужели так вот и проходит слава мирская? Неужели человек, большую часть своей жизни отдавший Формуле-1, не был достоин более красивого завершения своей карьеры? Наверное, каждый любитель Ф-1 вправе задаваться подобными вопро-

сами. Но, с другой стороны, правомерен и такой вопрос: а была бы в каком-то красивом финале логика? Скорее всего, все завершилось так, как должно было завершиться: уж больно не вписывался Кен Тиррелл в наше время, в нынешнюю Формулу. Он, до седых волос оставшийся мальчишкой. Потому что только мальчишка может в достаточно солидном возрасте бросить свой бизнес и заняться автогонками только потому, что они ему очень понравились. Да, в шестидесятые-семидесятые годы именно так и начинали заниматься гонками – исключительно из-за того, что скорость раз и навсегда покорила людей, а вовсе не из-за каких-то меркантильных соображений.

На заре своей карьеры босса Кен Тиррелл разом получил все то, к чему другие руководители идут долгие годы, а то и десятилетия: начал строить свои машины (в те времена – вовсе не обязательное занятие для «конюшни»), нашел «своего» гонщика, Джеки Стюарта, и завоевал с ним три чемпионских титула. Но дальше судьба столкнула Кена Тиррелла с жестокой прозой гонок: погиб его пилот Франсуа Север, а Джеки Стюарт решил прекратить выступления. Пришлось Кену искать новых пилотов, начинать все заново, но это уже было начало пути с вершины вниз. И чем дальше, тем меньше шансов было на успех: в

гонки приходили большие деньги и большой бизнес. Конечно, не стоит представлять Тиррелла ангелом, таким бескорыстным романтиком гонок. И он в меру сил заботился о собственной материальной выгоде (а как же без этого?). И он пытался обойти регламент, был на этом однажды пойман и более чем сурово наказан. Но когда вставал выбор между преуспеванием и принципами, как ни патетично это звучит, Кен Тиррелл выбирал принципы.

Помните историю с Договором Согласия, который не подписали три команды? Рон Деннис, Фрэнк Уильямс и Кен Тиррелл посчитали, что некоторые положения Договора содержат в себе угрозу безопасности гонок. В итоге к их мнению прислушались и их требования удовлетворили. Но не об этом речь. Начиная борьбу с боссами Формулы-1, Деннис и Уильямс чувствовали за собой финансовую мощь своих спонсоров. «Пряником», полагавшимся командам, присоединившимся к Договору, была доля доходов от телетрансляций – так вот, Williams и McLaren вполне могли без этих денег обойтись. У Тиррелла положение было иное. Спонсоров практически не было. Большие средства, потраченные на разработку различных электронных систем и активной подвески, можно сказать, улетели на ветер, – все эти устройства были запрещены. Денег на тесты не было,

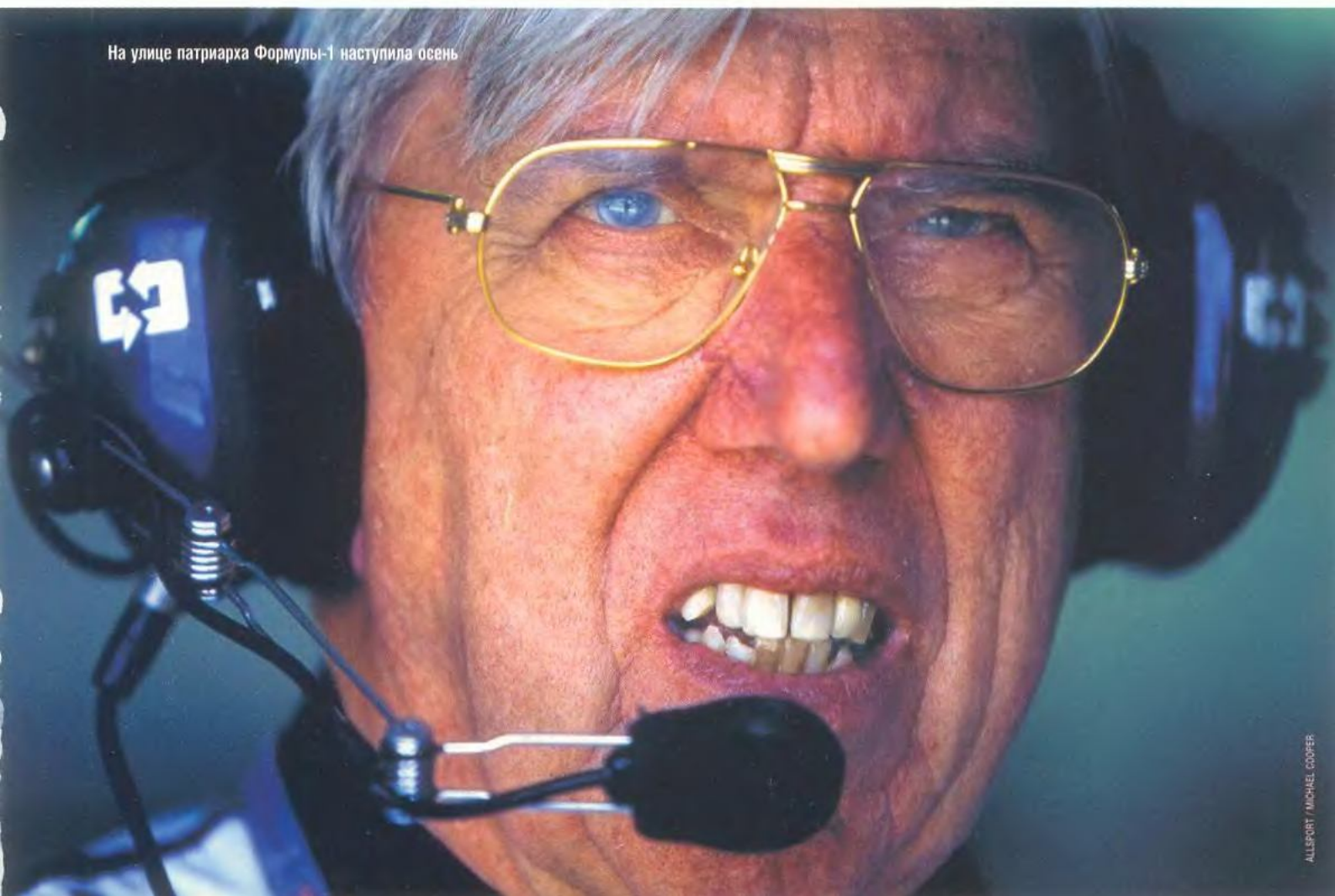
и оригинальные разработки Харви Постлтуэйта так и оставались недовершенными до конца. Фирма Yamaha заявила о своем решении прервать сотрудничество с командой, а контракт с фирмой Ford перехватил не кто иной, как Джеки Стюарт. Будущее было туманным, ясно маячила перспектива банкротства. Без «телевизионных» денег команде было не выжить. Тем не менее, Тиррелл не подписывал Договора Согласия до тех пор, пока требования «старой гвардии» руководителей команд не были выполнены.

Поток бурлящей жизни гонок Гран При обтекал его, не затрагивая. Он возвышался посреди обеспокоенного сиюминутными заботами пилота, как символ стабильности и постоянства. Рядом с ним можно было постоянно видеть пожилых людей, приносивших старые фотографии, а иногда и целые альбомы. «Дядюшка Кен» рассматривал эти пожелтевшие свидетельства былого с таким интересом, будто не сам творил когда-то эту историю, а только сейчас с ней знакомится.

Наверное, не стоит упрекать сегодняшний день в том, что он оказался к Тирреллу равнодушным. Служение патриарха Формулы не осталось без награды. Этой наградой стала, наверное, вся его жизнь.

Евгений Юданов

На улице патриарха Формулы-1 наступила осень



БОЛЬШИЕ НАДЕЖДЫ

Предисловие, или как в Бразилии зажигаются "звезды"

В Формуле-1 было немало бразильцев. И несмотря на их не всегда выразительные выступления, Бразилию по праву считали не только страной футбола, кофе и телесериалов, но и страной автоспорта. Первым бразильским чемпионом мира в 1972 году стал Эмерсон Фиттипальди. Прошло семь лет после его второго титула, прежде чем другой бразилец смог стать первым. Это был Нельсон Пикс. Его славу наследовал и преемником самый великий из всех бразильских чемпионов — Айртон Сenna.

Потеряв в 1994 году своего кумира, Бразилия заскукала. Карьера Баррикелло, которого сам бразильский Волшебник называл своим наследником, по разным причинам застопорилась. Что же касается остальных уроженцев Бразилии, то на них рассчитывать всегда было трудно. Талантливые бразильские мальчишки из небогатых семей не могли подняться по автоспортивной лестнице выше картинга, а отпрыски состоятельных родителей, как показывало время, вовсе не всегда оказывались так талантливы, как Сenna и Пикс. Вспомните, к примеру, недавние выступления "ракеты" Рикардо Росseta. Спорт ли, удивляться, что юным всей Бразилии ныне с надеждой обратились на другого Рикардо — Зонту.

Первые шаги в автоспорте

Родился Рикардо Зонга в городке Куритиба, что в провинции Парана, 23 марта 1976 года. (Допуская разницу в датах рождения с Сеной — чем не знак свыше!) Отца Рикардо — Педро Жонир Зонту — на момент увлечения сына картингом трудно было назвать состоятельным человеком. В

то время он только открывал свое дело и больше помогал парню полезными советами, чем финансовой поддержкой. "Я всегда был вместе со своим отцом, который приучал меня с детства понимать спорт", — вспоминает Рикардо. — Бразилия в 80-х годах была просто помешана на гонках и гонщиках, таких как Пикс, Фиттипальди, Сenna, колесивших по Европе, Северной Америке и по всему миру".

В 1987 году, когда Рикардо исполнилось одиннадцать лет, Педро Жонир купил ему подержанный карт и отправил его на местные соревнования. Рикардо поспешил выиграть свою первую в жизни гонку. И с этого момента дела юного гонщика, так же, как и дела его отца-предпринимателя (вот совпадение!), пошли в гору. Сеньор Зонга стал открывать по стране супермаркеты один за другим и все больше помогать Рикардо материально, а сын его набирался опыта в картинговых чемпионатах. На пятый год выступлений в чемпионате Бразилии по картингу Рикардо в первый раз стал чемпионом. Потом был успешный год выступлений в ю-карте. А уже на следующий сезон он сумел принять участие сразу в двух крупных соревнованиях у себя на родине: чемпионате Формулы Chevrolet и в гонках Формулы Opel.

Тогда же молодой гонщик по совету отца предпринимает попытку перейти в бразильский чемпионат Формулы-3. Первый сезон для Зонты был не слишком удачным. Лишь 5-е место смог завоевать Рикардо несмотря на наличие хорошего финансирования и не самой плохой техники.

"Для меня этот год был своего рода годом притирки, — признается Рикардо, — мы рассчитывали с отцом на некоторый результат. Вот его мы и получили. Но важнее всего было пригладиться к соперникам, к уровню конкуренции". Случаи ровно год с момента перехода в Формулу-3 Зонга стал чемпионом не только в Бразилии, но и на всем южноамериканском континенте, одержав победы на семи этапах.

Разумное решение

С момента выигрыша чемпионата Формулы-3 Рикардо мучили сомнения. С одной стороны, проследив путь своих знаменитых соотечественников, он понимал, что первой "остановкой" при переезде в Европу по идее должна стать британская серия Формулы-3. Но с другой стороны, Зонга прекрасно осознавал и то, что латиноамериканский и европейский чемпионаты одного и того же класса автомобилей — практически идентичны. Проведя лишний год за рулем хоть и более престижного, но "по качеству" немалого превосходящего его

Не успел Рикардо Зонга стать чемпионом международной Формулы-3000 в 1997 году, как большинство его соотечественников, изголодавшихся по красивым победам бразильских пилотов, поспешили окрестить его "вторым Сеной". Но действительно ли Зонту ждет взлет в Формуле-1 — с чемпионскими титулами, рекордами, славой? На этот вопрос нам сможет ответить только время





Победа в международном чемпионате Ф-3000 явилась важным этапом на пути молодого бразильца к вершинам автоспорта

“домашние” гонки европейского первенства, он попросту потеряет время. Вот почему, получив одобрение отца на переезд в Европу и переход в более мощную Формулу-3000, гонщик заключил контракт с командой Draco Engineering.

Переезду в Европу сопутствовала покупка квартиры в Англии и курсы изучения английского языка. Что же касается спортивных результатов, то сезон сложился для пилота лучше, чем можно было ожидать. Рикардо Зонта первенствовал на этапах в Мюджелло и Эшториле, установил два быстрейших круга и один раз стартовал с поула-позиции, что позволило ему, дебютанту далеко не самой сильной команды, зарекомендовать себя самым лучшим образом.

Выступая за Draco Engineering, Рикардо смог произвести впечатление на Дэвида Сирса, босса самой преуспевающей “конишны” чемпионата. “Меня поразило в этом парне гремучее сочетание необработанной, сырой скорости и концентрации на тестах и в квалификациях, — говорит Сирс, — Я разговаривал со многими специалистами, и все были единодушны: этот парень должен стать чемпионом”. Апофеозом первого сезона, таким образом, стало приглашение от британской Super Nova Team — лучшей команды международной Формулы-3000. Сомнений быть не могло, коман-

да-победительница ждала от своего новобранца только чемпионского титула.

Но начался сезон, и на голову молодого пилота, словно из рога изобилия, посыпались неудачи. На первом этапе в Сильверстоуне Рикардо первым увидел клетчатый флаг. Но тот факт, что какое-то время во время гонки Зонта не пользовался первой передачей, посеял определенные сомнения в головах его противников. Практически сразу же после финиша они подали протест в комиссию FIA о том, что в коробке передач автомобиля бразильца не хватало первой шестеренки. Проверка не была проведена, но, тем не менее, протест не отклонили. Зонта был дисквалифицирован, и тем самым лишен законной победы. В Германии, на трассе Нюрбургринг, во время четвертого этапа наш герой попал в не менее обидную ситуацию. После старта гонки он вышел в лидеры, все больше и больше наращивал отрыв от конкурентов. И все было бы хорошо, но... В конце пелотона попал в страшнейшую аварию ирландец Дино Морелли. Гонку остановили, а после тщательного изучения трассы, автомобиля пострадавшего и места аварии, вынесли решение: заезд не возобновлять.

Короче, по прошествии четырех этапов по тем или иным причинам у так называемого потенциального чемпиона и

предсезонного фаворита было на счету всего пять очков! Бразилец был близок к депрессии, так сильно он ощущал на себе давление, как со стороны собственной команды, так и со стороны соперников. Но именно после этих неудач дела у Рикардо стали налаживаться. Его менеджер Жералдо Родригес, который и помог ему заключить выгодный контракт с Super Nova, договорился с Эдди Джорданом о тестах. Рикардо впервые сел в кокпит болида Формулы-1 и в то же время, начиная с четвертого этапа, стал зарабатывать очки, а потом и вовсе захватил лидерство в чемпионате Ф-3000. С победами в трех этапах в свой второй сезон в Европе Зонта сумел стать чемпионом международной Формулы-3000. “Чемпионат 1997 года был невероятно важным в моей карьере, — говорил он, принимая поздравления. — В первых трех гонках у меня были проблемы, так что сезон для меня начался только с четвертого этапа. А за один раунд до окончания чемпионата я стал победителем. Это было тяжелым испытанием для меня и для всей команды. Приходилось вновь завоевывать доверие и уважение тех, кто работал со мной, кто рассчитывал на мой результат. Мне было нелегко в работе с моими механиками и со всем персоналом команды, поскольку я имел проблемы с машиной во время квалификации”.



Выступления в чемпионате GT в рамках юниорской программы Mercedes стали для Рикардо трамплином в Формулу-1

Протеже McLaren-Mercedes, или путь в Формулу-1 через GT

Победы в чемпионате международной Формулы-3000 оказалось достаточно для того, чтобы Рон Деннис и Норберт Хауг, глава спортивного отдела Mercedes, обратили на талантливого бразильца свое внимание и пригласили Рикардо Зонту принять участие в программе поддержки молодых гонщиков McLaren-Mercedes. Это был шанс попасть в Ф-1! Вот что сам Рикардо говорит по этому поводу: "Многие пилоты, заканчивая гоняться в младших чемпионатах и не получая предложений от команд Ф-1, заходят в тупик. Кто-то решает бросить автоспорт, кто-то продолжает гоняться во "второсортных", так сказать, гонках, кто-то выбирает Америку. Я, признаться, был тоже близок к тому, чтобы уйти в CART, но мне повезло, и теперь я пилот Формулы-1, а это значит, я буду выступать там, где мечтал".

Однако сезон 1998 года Рикардо, уже участник программы Mercedes, провел, не только тестируя болиды Формулы-1, но и (опять-таки в рамках проекта) выступая за команду AMG Mercedes-Benz в классе GT, составив компанию знаменитому Клаусу Людвигу. "Это бесценный для меня опыт, — говорит Рикардо о своем партнере по ко-

манде, — работать вместе с Клаусом Людвигом. Весь сезон он был моим наставником, а в конце отметил, что в профессиональном плане я очень вырос за этот год". Вместе с Людвигом Зонта с 77 очками выиграл чемпионский титул в гонках GT, опередив на 8 очков другую команду Mercedes, безусловного фаворита сезона, которую представлял экипаж Шнайдер-Веббер.

Этот год для Рикардо совпал с еще одним большим "тестом": знаменитой гонкой спортивных прототипов "24 часа Ле Мана". Увы, здесь Рикардо постигла неудача. После 31-го круга сошли с дистанции оба Mercedes. "В предгоночных испытаниях автомобили были очень надежны, — говорит Зонта. — Но уже после старта у обеих машин обнаружились одинаковые проблемы. Серьезная неудача, ведь вся команда много работала, затратила уйму сил, времени и денег ради небольшого отрезка времени, проведенного на трассе. Обидно..."

После провала в Ле Мане Зонта отправился выполнять обязательства перед McLaren. Он тестировал болиды в Хересе, Сильверстоуне и Монце. "Я всегда пытаюсь делать лучшее, на что способен. Вот почему я не хочу переходить в другой чемпионат прежде, чем наработаю опыт там, где я гоняюсь сейчас. На меня оказывает большое давление возможный переход в Формулу-1, но я думаю, что буду ждать лучшей

возможности". Эти слова Зонта произнес до переговоров с Крейгом Поллоком, а уже после, подписав контракт пилота BAR, заявил: "Совсем не важно, что я буду выступать в команде вторым пилотом. Главное, что я буду выступать".

Илья Смирнов





ОДИН НА ОДИН С Ф•1



Они давно заметили этот маленький итальянский ресторанчик. Во всяком случае, двое из них, швед и датчанин, чувствовали себя здесь не так одиноко посреди огромного чужого города на самом краю света. Третьему же, канадцу, жившему во Франции, учившемуся в Швейцарии и работавшему в Италии, было решительно наплевать, что от родного дома его отделяют много часов полета. Он с завидным аппетитом поглощал пиццу – точно так же, как лопал устриц в белом вине, корн-флекс или неудобоваримое японское суши. Чуждая для любого европейца или американца Страна восходящего солнца казалась для Жака Вильнева такой же привычной, как исхоженные вдоль и поперек улочки Монте-Карло. Похоже, и в сибирской тайге этот мальчишка будет чувствовать себя так же свободно, как на Елисейских полях или улицах Монреаля.

– А что, ребята, может мне податься в Инди? – отхлебнув красного вина, Вильнев откинулся на спинку стула. – Там, наверное, интересно... Решено, я еду в Америку!

Коллеги-соперники Жака по японскому чемпионату Формулы-3 Ричард Райделл и

Том Кристенсен переглянулись. С высоты своих 25 лет они относились к приятелю, которому всего-то 21, как к существу ребенку. То аппаратуры закупит на десять тысяч долларов, то всю ночь просидит в баре с японскими гонщиками и их подружками, распивая саке и пиво. Машину покупать не хочет, ездит на соревнования только поездом, зато первым классом – дорогое, надо сказать, удовольствие. Теперь вот захотел податься в гонки "индиаров". Только тебя, дружок, там и ждали!

Ни Райделл, ни Кристенсен, да и никто из тех, кто знал Вильнева еще по итальянскому чемпионату, и не предполагали, как изменился этот мальчишка за несколько последних месяцев. "Он здорово меня удивил, – вспоминал Массимилиано Анджелли, встретивший Вильнева на Гран При Макао в конце 1992 года. – В Италии он просто управлял автомобилем на трассе. Если была возможность выиграть, старался. Но в общем гонки Жака не слишком интересовали. "Поеду в Японию, поживу в Токио, – сказал он, уезжая. – Просто так, ради удовольствия". Через год в Макао я встретил совершенно другого человека. Теперь это был настоящий гонщик, быстрый

и умный, редко ошибающийся, сильный и в квалификации, и в гонке".

Еще больше Вильнев удивил своих соотечественников, когда 16 августа 1992 года, воспользовавшись паузой в чемпионате Японии, стартовал в Канаде, в местечке Труа-Ривьер на одном из этапов североамериканского первенства Формулы-Атлантис. На улицах этого городка в провинции Квебек начал восхождение к вершинам славы отец Жака, потом отличился здесь и дядя, Жак Вильнев-старший. Так что посмотреть на отпрыска знаменитой династии собрались 70 тысяч земляков – а ну, как повезет увидеть победу будущего чемпиона?

Стартовав с 12-го места, 21-летний гонщик спокойно и методично добрался до третьей ступеньки пьедестала. "Мальчик совсем не похож ни на своего отца, который во что бы то ни стало хотел быть самым быстрым на каждом круге, ни на меня, – задумчиво покачал головой дядя Жак, также участвовавший в той гонке, но так и не добравшийся до финиша. – Его стиль не столь зрелищен, зато он способен сохранять контроль над собой и над ситуацией, заставлять обстоятельства работать на себя. Он очень умный. И холодный, как кусок льда".

ЕГО

Стиль и манера вождения Жака Вильнева, при его природном таланте и скрытом темпераменте, с трудом укладывается в такое понятие, как "школа". В нем самым невероятным образом сочетается азарт и трезвый расчет, нежелание следовать проторенными путями и умение найти кратчайшую дорогу к цели. Возможно, все это связано с весьма пестрой автогоночной биографией Вильнева. Азы ремесла канадец начал постигать в итальянских чемпионатах, продолжил учебу в японской Ф-3 и американской Формуле-Атлантис. Но все это были лишь первые шаги на пути к мастерству. Высшее автогоночное образование Жак получил, выступая в чемпионате CART

универсуметы





Считается, что каждый человек, чтобы закалить волю и воспитать характер, должен пройти так называемую школу жизни. У каждого эта школа своя. Детство Жака Вильнева трудно назвать безотцовщиной в нашем понимании этого слова, однако несомненно и то, что это человек, который, что называется, сделал себя сам. Может быть поэтому гоночная наука, основанная не только на мастерстве, но и на умении вести жесткую борьбу как на трассе, так и за ее пределами, далась Жаку легче, чем другим.

Журналисты тоже оценили способности пилота. "Дядя продемонстрировал захватывающее шоу, а племянник привез результат", – таким был заголовок в "Журнале де Монреаль" на следующий день.

Эта гонка предопределила дальнейшую судьбу Жака Вильнева. Ибо среди зрителей был австралиец Барри Грин, который решил организовать свою собственную команду в гонках "индикаров". Грин встретился с менеджером Жака Крейгом Поллоком, и дело было сделано.

Прошло совсем немного времени со дня памятного свидания в итальянском ресторанчике, как дома у Мики Сало, Мауро Мартини и других "японских европейцев" стали раздаваться звонки: "Ребята, я уезжаю. Приходите сегодня ко мне и заби-

райте из квартиры все, что вам приглянется. Не стану же я тащить все это барахло в Штаты..." 15 декабря 1992 года компания Imperial Tobacco официально объявила состав команды в Формуле-Атлантик – Жак Вильнев и Клод Бурбонне.

План Грина, Поллока и специалистов рекламного отдела табачной фирмы был рассчитан на три года. В первый сезон команда Player's Forsythe-Green участвует в 15 этапах этой младшей серии американских гонок, затем тот пилот, который покажет себя с лучшей стороны, переходит в "высшую лигу" – чемпионат CART.

Необходимо сразу оговориться (и Бурбонне к великому своему разочарованию это быстро поняла), что под "тем пилотом, который..." с самого начала подразумевался Жак. Именно под сына трагически погибшей знаменитости давали деньги табачные короли. Такое положение, разумеется, не слишком способствовало созданию между земляками сердечной обстановки, и на гоночной трассе их схватки порой заканчивались столкновениями. Но 22-летнего Жака бескомпромиссная борьба с более опытным товарищем по команде, похоже, только закаляла, заставляя ежедневно, ежедневно учиться, постоянно совершенствовать свое мастерство.

Нелишне еще раз послушать дядю Вильнева: "Тот факт, что парень хорошо выглядит и здорово держится на публике, очень импонирует спонсорам. Кроме того, вокруг него всегда оказывались те, кто мог дать хороший совет. Но главное – мальчик обладает замечательной способностью учиться". Именно эта черта молодого пилота покорила главного инженера команды Тони Сикейла. "Жак впитывал информацию, как губка, – восхищался англичанин. – Ему никогда не приходилось повторять дважды. Если он превысил скорость на пит-лейн, и вы сказали ему об этом, – можете быть уверены – парень никогда не сделает этого снова. Лучшего ученика желать просто невозможно".

Те месяцы дали молодому гонщику очень много. Бесконечные часы проводил он с Сикейлом за компьютером, анализируя информацию. "Я думаю, Жак тогда основательно научился работать с компьютером, – вспоминал Грин. – Если он считал, что сможет найти хоть малейшее улучшение, то он не отрывался от клавиатуры до тех пор, пока действительно не находил его".

Итак, от парня все были в восторге. И результаты не заставили себя ждать. Авария на разминке на треке в Финиксе и старт с последнего места не позволили ему добраться до финиша первого этапа. Но через неделю в Лонг-Бич Жак был первым на старте и вторым в гонке. А 9 мая в Бразлтон на трассе "Роуд Атланта" одержал свою первую победу. Когда же через месяц Жак выиграл гонку в Монреале, Барри Грин и Джеральд Форсайт официально объявили, что в 1994 году их команда стартует в чемпионате CART. Пилотом, разумеется, стал Жак Вильнев.

Хотя на этапе в Монтерее Жак, стартовав с поула, пришел к финишу лишь одиннадцатым, это был финиш чемпиона серии CART 1995 г. Произошло это на 2-й год выступлений в этом чемпионате. Секрет столь стремительного прогресса очевиден – Жак все время продолжал учиться.



Канадец не подвел своих хозяев. Несмотря на несколько аварий (Жак Вильнев учился быстро, но все же еще только учился), он одержал еще три победы, дважды был вторым и однажды третьим, заняв в чемпионате 3-е место.

Тем более обескураживающим было начало в CART – две аварии и 15-е место в трех первых гонках. «На американских трассах появился еще один сумасшедший Вильнев», – заговорили о молодом пилоте после столкновений в Серфере Парадайз и особенно в Финиксе, где Жака и японца Хиро Мацүшиту спасло от смерти только чудо. Но Тони Сикейл с пеной у рта защищал своего любимца: «Он не сумасшедший – ни в коем случае! Жак здорово чувствует предел возможностей автомобиля и своих собственных. Отец его был совсем другим – он всегда хотел получить от машины больше того, на что она способна. Очень жаль, если репутация отца ляжет бременем на плечи сына. Ведь ему, возможно, захочется доказать, что он не сумасшедший. И Жак начнет ошибаться».

Не зря знакомые Жака признают, что очень легко попасть в число его приятелей, потому что с канадцем приятно общаться. Но стать его другом, понять этого мальчишку – невозможно. «Он непоколебимо верит в свои способности и обладает невероятной силой воли, – говорил о Жаке его менеджер, Крейг Поллок. – Но эта, возможно, самая сильная черта его характера наименее заметна».

Вильнев доказал, что он не сумасшедший. Доказал очень быстро и бесповоротно, заняв 2-е место в самой знаменитой американской гонке – Инди-500. В дальнейшем он лишь дважды не сумел добраться до финиша, а в Элкарт-Лейк одержал красивейшую победу, расправившись со всеми тремя пилотами непобедимой в тот год команды Penske.

Наградой Жаку стали звание лучшего новичка чемпионата, 6-е место в личном зачете и миллион долларов призовых. Тогда же пошли разговоры о том, что юному таланту дорога одна – в Формулу-1. Но Жак, широко раскрывая глаза за круглыми стеклами очков, не устал повторять: «Для меня важно стартовать в хорошем профессиональном чемпионате много лет подряд. Америка вообще и CART в частности меня устраивают – команда, соперники, уровень профессионализма, замечательная атмосфера. Что же касается Ф-1, мне бы, конечно, хотелось туда попасть. Но только с гарантией – сильная «конюшня» на несколько сезонов».

Барри Грин, похоже, уже немного изучил характер своего подопечного. И в начале 1995 года с беспокойством заметил: «Я думаю, ему еще рано в Формулу-1. Жаку и у нас есть чему поучиться».

У Вильнева же по этому поводу было собственное мнение. Сезон-95 выдался в CART захватывающе интересным – первые



Победа в легендарных «500 милях Индианаполиса» – высшая оценка гоночного мастерства по шкале, принятой в Америке. Выиграв Indy 500 и став в 1995 г. чемпионом серии CART, Жак Вильнев блестяще сдал выпускные экзамены. «Университет» остался позади. Дальше Жака ждала «Академия» под названием Формула-1

пять этапов выиграла пять разных пилотов. А шестой, 500-мильные состязания в Индианаполисе, стал триумфом Жака Вильнева. «Посмотрите на этого малыша! – удивлялись завсегдатаи Инди-500. – На его месте любой плакал бы от счастья. А парень откупоривает традиционную призовую бутылку молока с таким видом, будто для него это обычное дело».

Мистер Грин, получивший для своей команды первую победу в самой знаменитой американской гонке, тоже не был на седьмом небе. Ибо именно тогда Барри понял – Вильнева ему не удержать. Портрет Жака очутился на первой странице «Нью-Йорк

Таймс», а «Пари Матч» срочно отправил корреспондента на виллу «Ла Маскетт» в Монако, где жила мама новой звезды. И Жоан Вильнев не стала скрывать: «Он всегда был беспокойным малышом, никогда подолгу не оставался на месте, все время был в движении. Совсем как его отец».

Худшие опасения Грина и всей его команды подтвердились: Поллок уже слетал в Европу и встретился с Фрэнком Уильямсом. «Железный Фрэнк» поставил условие – Жак должен выиграть чемпионат. Помните, что говорил Тони Сикейл – Вильневу не нужно повторять дважды. Одержав в сезоне четыре победы, канадец выполнил условие Уильямса за три этапа до финиша первенства. И уже в августе отправился в Сильверстоун на испытания Williams Формулы-1. Самому молодому чемпиону в истории CART предстояло покорить новую вершину. И он был уверен в своих силах.

Александр Мельник



Конечно, он волновался. А кто бы на его месте сохранил хладнокровие? Ведь года не прошло, как он, не самый быстрый, не самый удачливый, не самый талантливый (так, во всяком случае, считали беспощадные итальянские журналисты) участник национального первенства Формулы-3 превратился вдруг в любимца публики и прессы. Те самые журналы, что совсем недавно не прощали ему и малейшей оплошности, язвительно замечая, что восемь лет картинга и третий уже сезон в Формуле-3 могли бы научить Занарди осторожности, теперь чуть ли не официально провозглашали Алессандро тайной надеждой Италии в Ф-1. Что ж, он не против! И где теперь Кольчано, который опередил его в Ф-3? Был, да весь вышел! А он, Алессандро Занарди, сидит за рулем Jordan Формулы-1, и до старта Большого Приза Испании 1991 года остаются считанные минуты. Теперь уж он своей удаче не упустит!

Мальчишки в Италии болеют футболом и автогонками. 13-летнему Сандро почему-то нравились лыжи. Тогда, в конце 70-х,

никто и не подозревал, что вскоре итальянские фамилии будут греметь на зимних олимпиадах, а лыжники с Алпсинни станут побеждать русских, финнов, шведов. Но пока даже Занарди-старшему увлечение сына показалось чересчур экзотическим, и, человек состоятельный, он решил подарить ему гоночный микроавтомобиль — карт.

Так в 1980 году Сандро Занарди нашел первую и единственную свою любовь. Теннис, велосипед, модели самолетов и даже лыжи были забыты — все свое время Алессандро отдавал картингу. Четыре сезона он набирался ума-разума у себя дома, а в 1984 году впервые попал на заграничные трассы. И выиграл — в Ронконге, Франции, Германии. Потом дважды — в 1985 и 1986 годах — стал чемпионом Италии. Знающие люди оценили этот успех. Ведь тогда, как, впрочем, и сейчас, сделать это было порой труднее, чем выиграть мировое первенство. В 1987 году Занарди, победив на пяти этапах, добыл звание чемпиона Европы. И в следующем сезоне отправился штурмовать Формулу-3. Но тут дело застопорилось.

тайная страсть

САНДРО ЗАНАРДИ

Дебютный сезон принес лишь 14-е место в чемпионате Италии, следующий – 6-е и две победы в квалификации. И только в 1990 году АLESSАНДРО ЗАНАРДИ вновь отвоевал призового шампанского на пьедестале почести: две победы и вице-чемпионское звание в национальном первенстве и Кубок Европы Ф-3 в Де Маис.

Посчитав, что покорила очередную вершину, 24-летний итальянец двинулся дальше, получив место за рулем Reynard команды Il Barone Rampante в международном чемпионате Формулы-3000. Мало кто относился серьезно к "конюшине"-дебютанту с чудным названием. Однако управляющий директор фирмы Reynard Рик Рори предупреждал: "Приглядитесь внимательнее к Il Barone Rampante и Занарди. Они очень серьезные ребята." Этому человеку еще суждено было сыграть весьма важную роль в жизни Алекса – через четыре года.

Занарди блестяще подтвердила правоту Рори, выиграв первый же этап серии – Гран При Рима в Валле-д'Аоста. Кое-кто говорил тогда, что итальянцу помогло отличное знание домашней трассы. Но полуправда, да еще с рекордами дорожек, на традиционном французском кольце в По и английском Брандс-Хатче показали, что дело совсем не в этом. Гораздо важнее, что отнюдь не богатского сложения (при росте 176 см он весит 66 кг), АLESSАНДРО обладал отменным здоровьем. Поэтому легко справлялся, к примеру, с жарой, которой отличались гонки в Мексико и испанской Эниа-Пертуде. Кроме того (и это вскоре очень ему пригодится на длинней-

ших американских гонках), на последних кругах он был так же свеж, как и на старте, и атаковал столь же настойчиво. Но главное, Занарди показал себя отличным "постройщиком" гоночного автомобиля.

"Когда у нас есть возможность много времени проводить за рулем, мы начинаем чувствовать машину, как самого себя," – говорил Занарди. – Шины становятся частью вашего тела! Я меняю пружины, завожу мотор, вывешиваю на пит-лейн и уже знаю, ведет ли себя автомобиль хуже или лучше! Потому что в это чувствую."

Такой пилот – находка для любой команды. Понимая, которые могут раскрыть инженером все особенности поведения автомобиля и подсказать механикам, что и насколько следует изменить в регулировках болта, всегда ценились в гонках Гран При на все золота. Неудивительно, что Эдди Джордан даже не считал нужным дожидаться окончания чемпионата Ф-3000 и подписал с молодым итальянцем контракт на последние три гонки сезона в Формуле-1.

Увы, с того самого Гран При Испании в жизни Занарди началась черная полоса: 20-е место на старте и 9-е в гонке – после впечатляющего дебюта Микаласа Шумахера за рулем того же Jordan всего лишь месяцем раньше. Такие результаты никого не вдохновляли. Через неделю Занарди проиграл финал Формулы-3000 Кристиану Фиттингалди, а через три – сошел уже на 8-м круге японского этапа чемпионата мира Ф-1 – откатил коробка передач. А на последней гонке в Австралии, судьи вывесили красные флаги на 15-м круге – шел

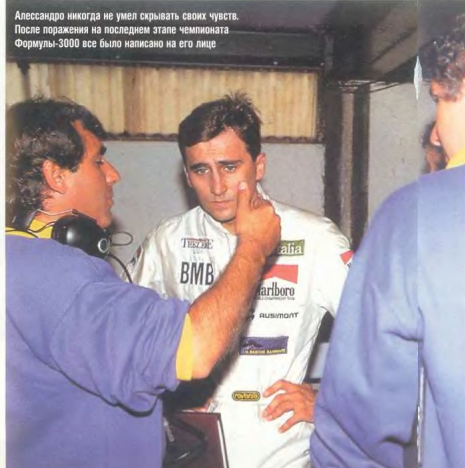


За рулем болида Lotus Занарди не снискал славы в Формуле-1

Блестящий дебют в Формуле-3000 заставил многих обратить внимание на молодого итальянца



Александр никогда не умел скрывать своих чувств. После поражения на последнем этапе чемпионата Формулы-3000 все было написано на его лице



настоящий ливень. Занарди занимал тогда малопочетное 9-е место.

АLESSАНДРО не заметил. Счастье еще, что владельцы Benetton предложили ему место водителя-испытателя. И на целый год Занарди ушел в тень, мелькнув лишь на трех этапах – за рулем Minardi он заменил получившего травму Фиттингалди. Но дважды не прошел квалификацию.

В феврале 1993 года ему повезло. Мика Хаккинен ушел из Lotus в McLaren, и на освободившееся место пригласили АLESSАНДРО Умь, первая же гонка сезона, в Южной Африке, закончилась столкновением с Дэмоном Хиллом. И хотя на следующем этапе Занарди набрал первое очко, большего в Формуле-1 ему добиться не удалось. Специалисты толковали о резком, слишком уж бескомпромиссном стиле езды итальянца, более опытный Джони Херберт выглядел за рулем Lotus предпочтительнее. А в Бельгии на утренней воскресной разминке АLESSАНДРО чудом остался жив, вырвавшись из-под колес машины, и хозяева команды – от греха подальше – решили заменить итальянца португальцем Педро Лами.

В следующем сезоне Занарди вновь вернулся в Lotus, однако знаменитая команда тогда буквально дышала на ладан, остро нуждаясь в деньгах. И по окончании

очередного безрезультатного сезона приказал разойтись. Так АLESSАНДРО в третий раз оказался без работы.

Начался самый трудный год в жизни итальянца. В 20 лет мигреть понять, что дело, которое ты считаешь главным и единственным в своей жизни, вдруг кончилось, что мечта – стать чемпионом мира, на меньшее он не был согласен с тех пор, как сел за руль гоночного автомобиля! – похоже, никогда не осуществится, такое может сложиться самую сильную натуру.

Однажды, два года спустя, уже богатого и знаменитого, его спросили: правда ли, что после увольнения из Lotus ему пришлось пойти работать разносчиком пиццы? АLESSАНДРО тогда широко улыбнулся – ну что вы! Но тут же помялся: "Нет, конечно, за руль грузовика я все же не сяду. Впрочем, по правде говоря, был весьма к этому близок..."

В сезоне 1995 года он стартовал лишь дважды – за рулем Lotus в международном чемпионате Grand Tourismo. При этом – бесплатно, лишь бы вновь почувствовать себя за рулем гоночного автомобиля. "Главное для пилота," – скажет Занарди через пару лет, – любовь к своему делу. Как только гонки станут для нас всего лишь профессией, как только вы утратите лю-

бовь к своей работе, вы не сможете делать ее достаточно хорошо. И будь вы даже сверхталантливым, никогда не сумеете добиться главной цели своей жизни".

"Любовь – бесцельное мудрое," – писал Шекспир в "Ромео и Джульетте", – оно и горечи и сладости полно". Осенью 1995 года АLESSАНДРО, кажется, выпил горькую чашу до самого дна. И был сторицей вознагражден за долготерпение.

Чип Ганакси, владелец команды в американском чемпионате CART, искал замену одному из своих пилотов. Автомобили ему поставила английская фирма Reynard. А там, как мы помним, работал микстер Рори. Он-то и посоветовал Чипу: "Попробуй, Занарди, не прогадаешь!"

"Я сразу увидел, что парень чертовски хорош," – вспоминал по прошествии нескольких лет Ганакси. – Мне захотел всего нескольких кругов, что провела он по трассе за рулем IndyCar, чтобы это понять. А пообщавшись немного с Алексом, я неожиданно подумал – а ведь он самый неспешливый гонщик из всех итальянцев, которых я видел! Умный, осмысленный, спокойный. Алекс будет моим – решил я тогда."

Через год итальянский гонщик уже восхитился вся Америка. Чтобы приспособиться к новым машинам и абсолютно



Весной 1996 г. Занарди только осваивался за рулем IndyCar. Иногда это заканчивалось аварией, как в Лонг-Бич, где итальянец столкнулся с Бобби Рейхолом (машина под номером 18)



Одна из важнейших составляющих успеха гоночной команды – слаженная работа в боксах. И тут Занарди и механикам Chip Ganassi Racing не было равных в течение трех сезонов: взаимопонимание у них было полным



Занарди тестирует Williams. Настало время осуществить мечту?

незнакомым трассам. Занарди понадобилось всего три месяца. Уже в конце июня он праздновал свою первую победу в чемпионате CART в Портленде. А во второй половине сезона ему вообще не было равных – три победы, шесть поу-позиций, восемь стартов подряд из первого ряда и третья позиция по итогам сезона при равенстве очков с серебряным призером, Майклом Андресетти. Сам же чемпион, товарищ Алекса по команде, Джинни Вассер, так отзывался о партнере: «Да, я стал лучшим пилотом в Америке. Но, должен сказать, сегодня Алекс лучше меня».

Следующие два сезона блестяще подтвердили слова американца. Занарди выигрывал на автодромах «европейского» типа и городских трассах, он финишировал первым на коротких, в милю длиной, и длинных трассах, так называемых «суперспидвеях», где европейцы обычно чувствуют себя не слишком уютно. Он занял в свой актив еще 12 побед и 2 чемпионских титула, заработав несколько миллионов долларов. В 1996 году американские болельщики снисходительно улыбались, слушая его беспомощный английский, а через два года огульно свистели, приветствуя нового своего любимца, когда он вновь первым пересекал финишную черту и заставлял машину белено крутиться на месте, поднимая клубы черного дыма от горящих покрышек. Инженеры обычно не слишком приветствуют подобные выходы, справедливо полагая, что так можно загубить двигатель. Но Алексу все прощали. Его латишский темперамент выплескивался после финиша, – улыбался инженер Chip Ganassi Racing Морис Нанц, – когда он накручивает на асфальте любимые свои «пончики». Он вообще горячий парень,

вспыхивает, как порох! Но в следующую секунду обо всем забывает».

Да, признаться, Чип Ганасси оказался не совсем прав, когда говорил о хладнокровии и осмелительности своего нового пилота. Куда там! Алекс – его редко теперь вспоминали Александр, не говоря уже о мальчишеском Сандро, – бился за победу в каждой гонке от первого метра до последнего. И неважно, какое место занимал он в чемпионате, неважно, кто был его соперником, цель всегда оставалась неизменной – первым пересечь линию финиша.

«Я видел многих пилотов, – вспоминала Нани, которому довелось работать с такими «великанами», как Эмерсон Фиттипальди и Марио Андретти. – Алекс – один из самых, если не самый талантливый. Но это еще не все. Преимущество Занарди перед подавляющим большинством пилотов в том, что он наслаждается гонками. И неважно, мокрая трасса, сухая ли, хорошая машина или не очень, он хочет лишь одного – быть первым!».

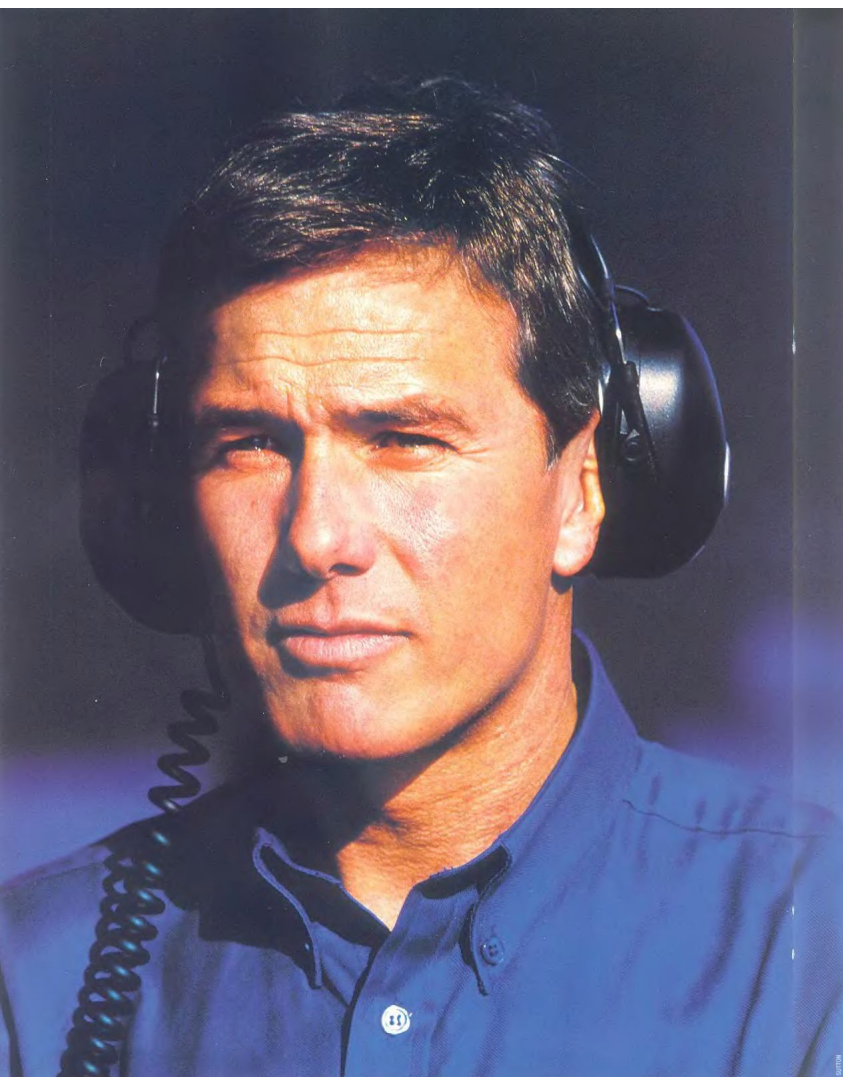
И самому Занарди Америка понравилась. «Здесь такая замечательная атмосфера, – отмечал он с удивлением. – Вы можете сразу после финиша пойти куда-нибудь с другими гонщиками, посидеть, выпить немного, погулять, побаловаться. Никогда прежде я не видел такого! А казак у меня замечательная команда! Они вкладывают в работу душу. Когда все сделано и со спокойной совестью можно идти домой к жене и детям, наши механики еще пять минут провяжут, все ли сделано для того, чтобы завтра машина была лучшей на трассе».

Итак, Сандро, наконец, нашел, что искал. Черная полоса его жизни осталась позади, он среди единомышленников и имеет возможность делать любимое дело. Его любит, им восхищаются. Но...

Не раз и не два в течение этих трех феерических сезонов журналистские расспросы заставляли Алекса краснеть. И тогда голубые глаза победителя чуть затуманивались: «Хочу ли я вернуться в Формулу-1? Что за вопрос... Я уверен, что чемпионат мира – вершина автогонок. Я не говорю, что мне не нравится Америка. Я очень люблю эту страну. И очень люблю американские гонки. Но... Формула-1 для меня – все же ближе к той мечте, что не дает мне покоя всю мою жизнь. И если я вдруг получу приглашение из Ferrari или Williams, долго раздумывать не буду».

И Ганасси все же пришлось расстаться со своим любимцем – Фрэнк Уильямс предложил Занарди 3 млн фунтов стерлингов и место первого пилота в своей команде. А разве может итальянец – настоящий итальянец! – забыть свою первую любовь – «первую Формулу»? Вспомним слова шекспировского героя: «Мне покажи красавицу любую. В ее красе я лишь прочту о том, что мной красота гораздо выше. Так не учи, забыть я не могу».

Александр Мельник



ИНТЕРВЬЮ Ф-1

Крейг Поллок

"Страх, внушаемый соперникам, иногда важнее побед"

Одним из самых ярких событий сезона-99 обещает стать дебют в Формуле-1 команды BAR. Руководитель новой "конюшни" отвечает на вопросы журнала "Формула-1".

Ваша команда-дебютант чемпионата мира, но с достаточным бюджетом и с двумя отличными гонщиками. Наличие этих составляющих подразумевает, что изначально Вы не рассчитываете играть последние роли в Формуле-1?

Ни о каких последних ролях не может идти и речи! Да и застрять посреди пелотона надолго не собираюсь. Мои амбиции и амбиции моих гонщиков простираются гораздо дальше. Прогресс, возможно, будет и не таким быстрым, как нам бы хотелось, но то, что он все-таки будет – это факт. Достаточно вспомнить последние тесты BAR и сравнить их с результатами Tyrrell за последние несколько лет, которые были, в общем-то, нулевыми. Вот почему первым делом я сменил практически весь кадровый состав. И если бы я не видел за своими "реформами" будущего, то, наверное, не стал бы связываться с Ф-1 вовсе.

А на какой конкретно результат Вы рассчитываете?

Я рассчитываю на победы. Не могу сказать точно, сколько побед моей команды и моих ребят я хотел бы видеть в этом сезоне. Да и только ли победы? Может быть, даже чемпионского титула! Однако сейчас для нас главное – выработать победную стратегию и не застрять в рядах аутсайдеров. Кроме того, для меня важно, чтобы в пaddock начали относиться к команде должным образом. Вы понимаете, о чем я?

О том, что помимо спортивных результатов Вам необходимо еще и уважение конкурентов?

Уважение – да. И, наверное, – страх. Страх, внушаемый соперникам, иногда важнее побед.

Говорят, у Вас были проблемы с Кеном Тирреллом, касающиеся купли-продажи его команды. Так ли это?

Не проблемы, а, так сказать, разногласия. Бессспорно, как родоначальник команды, Кен Тиррелл по-своему видел ее будущее. Но команда Tyrrell больше не существует. Теперешняя политика "конюшни" будет иной. Она изменится, точно так же, как изменилась и жизнь, гонки, автоспорт в целом и Формула-1 в частности. Может быть, Кен что-то и не устраивает в этом, но он принял правила игры, и теперь ему не на что обижаться. В подтверждение своей правоты могу передать слова, которые Кен сказал мне после подписания нашего договора: "Оуэй, Крейг. Теперь это твоя команда, и ты можешь распоряжаться здесь по своему усмотрению".

Как Вы выбрали второго пилота?

Мы рассматривали, скажем прямо, множество кандидатов. Рикардо Зонта оказался лучшим. Он имеет хоть и небольшой, но все же опыт вождения автомобилей Формулы-1. К тому же он молод, а значит, – более гибок в психологическом отношении, что в данной ситуации дает ему большое преимущество перед более опытными коллегами.

Жак Вильнев принимал участие в выборе напарника по команде?

В какой-то степени – да. Не скажу, что замечал прежде дружбу между гонщиками моей команды, но абсолютно точно, что оба пилота – и Жак, и Рикардо – уважают и ценят друг друга. Оба они – быстры, амбициозны, и их цели полностью соответствуют политике команды.

Как Вы относитесь к тому, что в кулуарах Формулы-1 BAR называют "командой Жака Вильнева"?

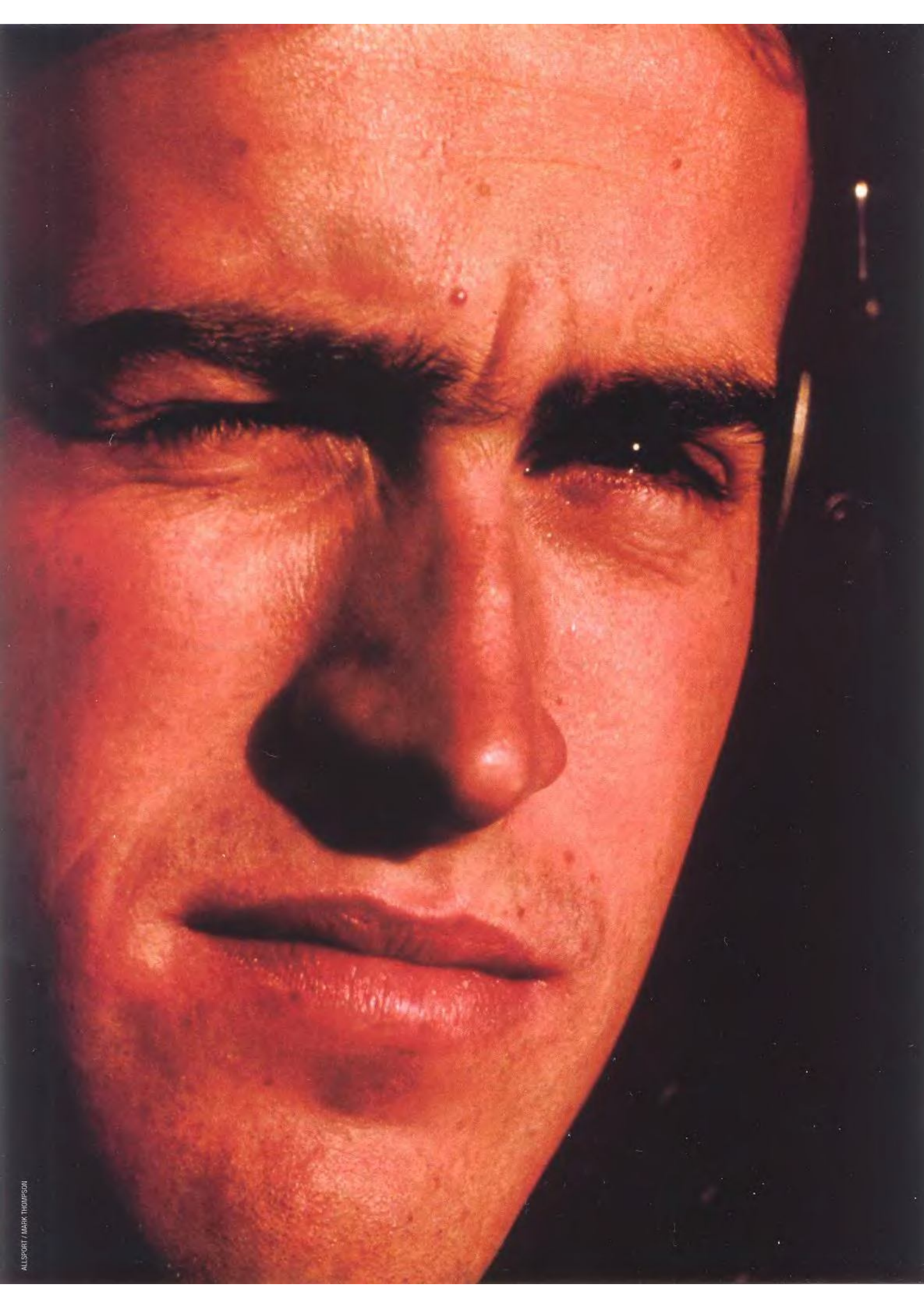
Команду в кулуарах могут называть как угодно. Официальное ее название – British American Racing. Что касается Жака, то он является акционером команды, и если в пaddock "своими" людям проще называть BAR "командой Вильнева" – это их личное дело.

Вы познакомились с Жаком Вильневом давно и прошли вместе длинный путь. Какие отношения связывают вас сейчас?

Дружеские отношения. Они сложились задолго до того, как я стал его менеджером. Еще в Швейцарии, когда Жак был моим учеником. Мое знакомство с ним было особенным, и этого я никогда не забуду. Я всем ребятам объяснил, как правильно съезжать с горы, спросил, что не понятно. Кто-то задавал вопросы. Вильнев, видимо, понял технику спуска с первого раза и молчал, а потом сделал все с точностью "до наоборот". Мне сразу же понравился этот парень. Впоследствии, когда судьба снова свела нас вместе, мы подразнились, и я стал его личным менеджером. И сейчас все еще остаюсь им, несмотря на то, что Жак акционер моей команды.

Почему Вашим компаньоном по производству шасси стал именно Эдди Рейнард?

С Рейнардом мы знакомы давно, я знаю путь развития его бизнеса, знаю, что он безумно талантлив, имеет теоретический склад ума. Эддиан отличный механик и конструктор. К тому же, давно мечтавший о Формуле-1. Я знаю о его первой попытке восьмилетней давности проникнуть в чемпионат мира, знаю, что это был стоящий проект, но из-за нехватки средств он не был реализован. Я счастлив, что мы с Рейнардом договорились: он осуществил свою мечту, а я – свою.



Рикардо Зонта

“Я всегда представлял себя пилотом Гран При, но только сейчас понял, что помимо бесконечного счастья я ощущаю и огромную ответственность”.

На вопросы нашего корреспондента Ильи Смирнова отвечает дебютант чемпионата Формулы-1 этого года.

Рикардо, разрешите Вас поздравить с переходом в Формулу-1!

Благодарю вас за внимание. Мне очень приятно, что в России следят за автоспортом и, в частности, знают о моем дебюте в Ф-1. Переход в Формулу-1 значит для меня исполнение моей самой сокровенной мечты. Я всегда представлял себя пилотом Гран При, но только сейчас понял, что помимо бесконечного счастья я ощущаю и огромную ответственность.

Ваше сотрудничество с Mercedes было продуктивным?

О, моя работа с штутгартским концерном была великолепна. Я был счастлив работать с Mercedes, потому что сотрудники фирмы, эти суперпрофессиональные люди, которые непосредственно работали со мной, научили меня многим вещам. Я приобрел полезный опыт и он, я уверен, поможет мне в будущем.

Вашим первым партнером в Формуле-1 станет чемпион мира 1997 года Жак Вильнев. Это для Вас что-либо значит?

Фамилия Вильнев, я думаю, не только для поклонников Ferrari, но и для всех любителей Формулы-1 – это ни много, ни мало Легенда, История, Очарование, Скорость. Но, прежде всего, эти определения связаны с Жилем Вильневым. Что же касается Жака, то он заслуживает не меньшей (а может, и большей) похвалы, нежели его отец. Стать чемпионом IndyCar и Формулы-1 так рано пока никому не удавалось. Сейчас в Формуле-1 есть два суперпилота: Жак и Михаэль Шумахер.

Не боитесь ли Вы конкуренции с таким опытным и быстрым пилотом, как Жак Вильнев?

Если вы имеете в виду конкуренцию на трассе, то пока, действительно, я вряд ли смогу обогнать Вильнева. Все же у меня маловато опыта. Но эта проблема для меня, думаю, разрешима. И, прежде всего, благодаря, как вы сказали, конкуренции с таким гонщиком, как Жак Вильнев.

Как Вы находите новую машину? Насколько она отличается в управлении от автомобиля GT?

Различия просто огромны: разные настройки, не говоря уже о том, что это машины просто разных классов. К тому же, в календаре есть несколько мне незнакомых трасс. Сейчас я достаточно времени провожу с Жаком Вильневым, пытаюсь следовать его советам и проезжая на компьютерном симуляторе Формулы-1 по всем трассам чемпионата мира, Жак уверяет, что это помогает. Что же касается автомобиля, мои впечатления еще неполны, ведь тесты не мо-

гут показать все положение вещей. Мне, может, машина и нравится, но какой от этого толк, если по сравнению с конкурентами она окажется недостаточно хорошей. Так что будем ждать первой гонки.

Крейг Поллок лестно о Вас отзывается и предрекает успех чуть ли не в первый же сезон. Что Вы можете сказать по этому поводу?

Согласитесь, пока о чем-либо конкретном говорить слишком рано. В истории чемпионатов мира было много разных случаев и примеров. Поэтому я ничего не хочу загадывать ни по поводу моих будущих выступлений, ни по поводу большого успеха.

Вас протезировал Рон Деннис. Какие отношения связывают Вас с этим человеком?

Во многом благодаря Рону Деннису я и попал в Формулу-1. В 1997 году мистер Деннис вместе с Норбертом Хаугом из Mercedes-Sport предложили мне участвовать в проекте под названием “Программа поддержки для гонщиков” (Driver Support Programme) на 1998 год. Я согласился и стал тест-пилотом команды McLaren.

Вас ждет полный волнений и неизвестности сезон в Ф-1. Не секрет, что судьба гонщика зависит не только от мастерства, но и от удачи. Вы суеверны?

В плане непосредственно суеверия я могу сказать, что прежде за собой ничего подобного не замечал. Я достаточно практичный человек в этом смысле и поступаю именно так, как мне кажется лучше на данный момент. Но, несмотря на свою практичность, для меня есть такая незыблемая вещь, как вера. Я вырос среди католиков, и то, что, пытаясь сконцентрироваться перед гонкой, я взываю к Господу, не может, как мне кажется, ни у кого вызывать удивления. Но это настолько личный, если не сказать интимный вопрос, что я предпочитаю о нем не распространяться.

Каким Вы видите себя, скажем, лет через десять?

Ну, это не такой уж большой срок, чтобы ужасно постареть, запустить себя, стать лысым и толстым. Но, между тем, этого времени достаточно, чтобы сделать себе отличную карьеру в Формуле-1 или других гонках, в которых к тому времени я буду участвовать. Или вконец “обанкротиться” и понять, что всю жизнь ты шел не в том направлении. Но, если честно, все мои мысли сейчас, конечно же, о Формуле-1, и десять лет для меня – это срок, чтобы успеть здесь хотя бы дважды стать чемпионом. Например, как мой соотечественник Эмерсон Фиттипальди. Или трижды. Как Айртон Сenna.

Такова спортивная жизнь



Формула-1 – это чрезвычайно сложный мир, замешанный не только на спорте, но и на внутренней борьбе, закулисных интригах и тайной политике. Мы представляем вам Назира Хусейна, экс-стюарда FIA и владельца кинотеатра в Бомбее. Впервые вы могли услышать о нем в Интерлагосе-98, где он запретил тормозную систему McLaren. В следующий раз его имя промелькнуло в заголовках информационных сообщений после Сильверстоуна, где этот человек стал одним из главных действующих лиц сомнительной истории с 10-секундным штрафом Михаэля Шумахера. После этого случая Назир был со скандалом отстранен от исполнения своих обязанностей. С тех пор он несет тяжкое бремя всеобщего осмеяния со стороны недостаточно информированной общественности. Вот, однако, его история.

*Текст Кристофера Хилтона
Фотографии Хормазда Сорабджи/Auto India*

Как ни болезненна была критика, насколько необоснованными ни выглядели обвинения, Назир Хусейн предпочитал до времени хранить гордое молчание. Но вот время пришло.

Прежде всего, давайте посмотрим его автоспортивные «верительные грамоты». Хусейн родился в Бомбее в 1940 году и начал принимать участие в соревнованиях в 60-е годы на Jaguar XK120 (который и до сих пор стоит у него в гараже). «Единственные регулярные гонки в то время проходили в Мадрасе на заброшенном после Второй мировой войны аэродроме, – рассказывает Назир. – Зрителей собиралось до 45 000, и все они располагались на временных бамбуковых трибунах. Правил не существовало почти никаких, и мы гонялись на чем придется. Прошедший в конце 60-х по территории Индии первый автомарафон Лондон-Сидней дал толчок к развитию ралли, которые становились все более популярными. Их было легче организовать, так как не требовалась инфраструктура автодрома».

Хусейн начинал учеником механика и стал, в конце концов, совладельцем мастерской по подготовке автомобилей к ралли и кольцевым гонкам. У него также была собственная команда, выступая за которую, он в 1979 году выиграл чемпионат Индии на Brabham BT26.

«С середины 80-х я начал появляться в качестве стюарда на некоторых европейских соревнованиях по ралли. Я помню, что однажды встретил Жана Тодта, который в то время был одним из ведущих штурманов. Мы столкнулись на пароме после ралли Acropolis. Я попытался уговорить его принять участие в ралли Пималаев, однако Жан не проявил к этому проекту особого интереса и ушел спать».

Короче говоря, со временем Хусейн стал не только опытным гонщиком, но и опытным администратором. И вот...

«Мне позвонил Ронни Фрост, в то время президент автомобильной федерации Новой Зеландии, и сказал, что они собираются поддержать кандидатуру Макса Мосли в качестве президента FISA. После этого он спросил, как я к этому отношусь, и предложил мне организовать поддержку Мосли в Азии. Жан-Мари Балестр, занимавший этот пост в то время, не делал ничего, так что и нам терять было нечего. Япония открыто выступила в поддержку Макса. Представители многих азиатских стран встречались с Балестром перед Генеральной ассамблеей 1991 года. Единственной уступкой, на которую он пошел за все время правления, была организация азиатской зоны FIA. Мы поддержали Макса».

Впервые Хусейн посетил Гран При в качестве официального лица в 1993 году в Сильверстоуне. А с 1996 года он стал одним из четырех постоянных стюардов Ф-1. Наконец, мы подходим к



«Во время перерыва одного из заседаний в Бразилии, когда разбирались несколько протестов, Патрик Хед спросил, чем я зарабатываю на жизнь. И я ответил»

тому самому злополучному 10-секундному штрафу – штрафу, которого не было. Или все-таки был? Но разве можно назвать штрафом решение, после которого наказанный выигрывает гонку?

«Мы совершили процедурную ошибку. Произошел сбой в работе системы, – признается Хусейн. – Причины, приведшие к возникновению этой ситуации, были устранены, и я не думаю, что подобное повторится когда-либо в будущем. Фактом, однако, остается то, что вне зависимости от обстоятельства стюарды допустили ошибку, но затем исправили ее. Международная апелляционная комиссия поддержала нас: это значит, что, в конце концов, гонку выиграл тот гонщик и тот автомобиль, которые и должны были это сделать. Когда гонщик совершает ошибку, он получает штраф. Тем более это касается нас (трех стюардов), и мы положили на стол наши суперлицензии (документы, выдаваемые людям, имеющим непосредственное отношение к Ф-1).

Ф-1 – это технически сложный вид спорта, поэтому, в отличие от многих других дисциплин, где официальные решения являются окончательными, даже если они неверны, у нас есть собственная система правосудия. Стюарды подчиняются апелля-

ционной комиссии и обязаны отвечать за свои действия перед участниками соревнований, имеющими право подавать апелляции. К сожалению, пресса часто представляет дело так, будто стюарды вольны делать то, что им заблагорассудится.

Формула-1 для меня – это символ стремления к совершенству. Я хочу, чтобы такой она оставалась и дальше».

Ну вот, кажется, и все. Ах, да... Еще несколько слов о ярлыке «владельца кинотеатра в Бомбее», прилипшего к Хусейну.

«Во время перерыва одного из заседаний в Бразилии Патрик Хед спросил, чем я зарабатываю на жизнь. И я ответил».

Что касается всех тех аршинных заголовков, которые последовали вслед за случившимся, то Хусейн прокомментировал их следующим образом: «На что они намекают – ясно. Однако не стоит думать, что Формулу-1 не хотели бы видеть в других частях света. В будущем появление в Гран При гонщиков, конструкторов и официальных лиц из разных уголков Земли так же неизбежно, как наступление дня вслед за ночью».

Назир Хусейн. Молчание отброшено. Гордость – нет.

По материалам журнала F1 Racing
с согласия Haymarket Magazines Limited



1958

То был чемпионат вполне в духе 50-х. Его исход был в высшей степени справедлив и несправедлив одновременно. Борьба двух английских пилотов – Стирлинга Мосса на Vanwall и Майка Хоторна на Ferrari – весь сезон держала болельщиков в напряжении. В последней гонке благодаря Мосу, давшему показания в пользу Хоторна, над которым нависла угроза дисквалификации, Майк стал чемпионом мира. Стирлинг остался вторым, выиграв в четыре раза больше гонок, но уступив Хоторну очко в общем зачете чемпионата.

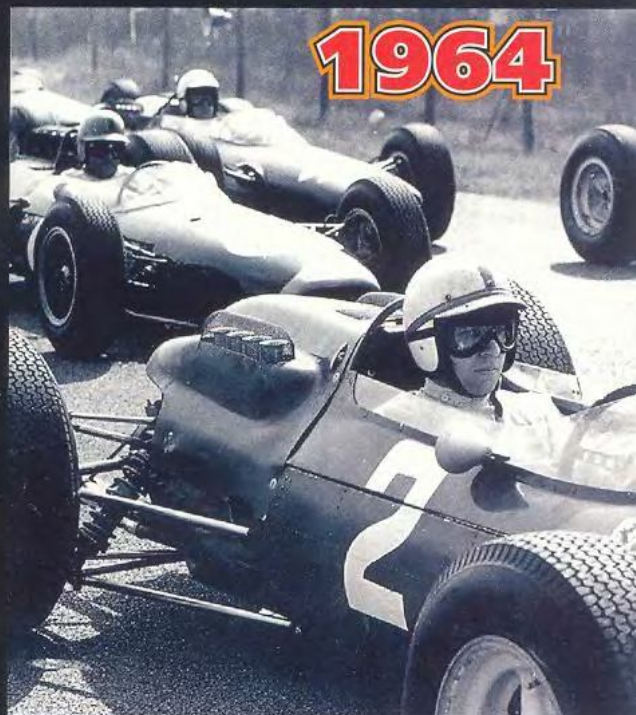


1974

Чемпионат мира 1974 года был одним из самых напряженных за все 70-е годы. За титул боролись три великодушных гонщика из трех разных команд: Эмерсон Фиттипальди (McLaren), Клей Регаццони (Ferrari) и Джоди Шектер (Tyrrell). До последней гонки все трое сохраняли шансы на титул, причем Эмо и Рега имели равное количество очков, хотя бразилец и выиграл на две гонки больше швейцарца. В Уоткинс-Глен Шектер до финиша не добрался, Клей из-за трех пит-стопов финишировал лишь 11-м и очков не получил, Фиттипальди же занял 4-е место и выиграл свой второй чемпионский титул.

Два британских пилота – Грэм Хилл и Джим Кларк – на двух английских машинах BRM и Lotus попеременно лидировали в чемпионате весь сезон 1964 года. Но на последнем Гран При в Мексике чемпионом стал другой гонщик с берегов Туманного Альбиона – Джон Сэртис на итальянской Ferrari. Хилл, правда, набрал на очко больше, чем новый чемпион, но в зачет шли лишь шесть лучших результатов, и у Грэма отобрали два очка за 5-е место в Спа. По той же причине BRM, чьи пилоты набрали на два очка больше гонщиков Ferrari, вынуждены были уступить итальянской Scuderia и Кубок конструкторов.

1964



10 лучших чемпионатов

В 1983 году в чемпионате мира впервые победил автомобиль, оснащенный двигателем с турбонаддувом. Первая половина сезона была великолепна и непредсказуема: в 8 первых гонках побеждали 7 гонщиков из 6 разных команд. За чемпионский титул реально боролись 4 пилота из 3 команд. В конце сезона лучшим оказался бразилец Нельсон Пике на Brabham с мотором BMW, на два очка обогнавший Проста на Renault, даже небольшой топливный скандалчик не испортил впечатления от великолепного сезона.

1983



Ален Прост, Найджел Мэнселл, Нельсон Пике и Айртон Сенна. В 1986 году эта четверка в первый и последний раз в полном составе и практически на равных боролась за титул. Все четверо попеременно лидировали в чемпионате мира. Фаворитами весь сезон были Мэнселл и Пике на Williams, одержавшие 9 побед на двоих. Однако на последней гонке в аделаидском Виктория-парке McLaren удался знаменитый трюк с "мягкой резиной", и чемпионом с четырьмя победами стал француз Ален Прост. За Сенной осталось 2 выигранных Гран При, 8 завоеванных поулов-позишн и 4-е место в чемпионате мира.



1986

Может быть, это был не самый напряженный и не слишком зрелищный чемпионат, но уж точно – один из самых драматичных. Интрига развивалась в соответствии с лучшими традициями Голливуда. Подавляющее преимущество Ники Лауды на старте сезона, страшная авария австрийца на Нюрбургринге, осенняя погоня Ханта за Лаудой, и, наконец, – драматичная развязка чемпионата у подножия Фудзиямы, где Лауда уже на втором круге гонки самолично отказался от борьбы, посчитав гонку в дождь слишком опасной. Англичанин Джеймс Хант стал чемпионом мира, опередив австрийца на одно очко.



Как ни прискорбно, но одним из самых захватывающих сезонов в своей истории Формулы-1 обязана двум страшным авариям пилотов Scuderia Ferrari. В мае в Зольдере погиб Жиль Вильнев, а в августе в Хоккенхайме переломал себе ноги Дидье Пирони. Именно после этих аварий интрига чемпионата обострилась до предела. Ferrari были великолепны, но чемпионский титул в итоге достался Кеке Росбергу на Williams. В Маранелло вынуждены были довольствоваться Кубком конструкторов. Всего в 16 гонках 1982 года победы праздновали 11 пилотов из 7 разных команд, а чемпионом стал человек, выигравший только одну гонку. Ни до, ни после этого Формула-1 не видела ничего подобного.

мира Ф-1

Нет абсолютных критериев оценки зрелищности того или иного сезона. Проходят годы, меняются автомобили и пилоты, но каждый из прошедших чемпионатов по-своему интересен и неповторим. Отобрать из них "10 лучших" – нелегкая задача, а уж расставить их по ранжиру представляется едва ли разрешимой проблемой. Именно поэтому в нашем очередном "хит-параде" мы решили ограничиться хронологическим порядком. А там уж – решайте сами...



1988

Самый предсказуемый чемпионат и в то же время – один из самых интересных сезонов в истории Формулы-1. Лидерство великолепной команды McLaren было подавляющим, уже к середине сезона ставки на победу красно-белых принимались как 11:10. Но, несмотря на все это, внутрикомандное соперничество Сенны и Проста весь сезон держало зрителей на напряжении. На старте вперед вырвался француз, середина сезона осталась за бразильцем, но на финише Сенна смог стать чемпионом только благодаря действовавшей в то время системе начисления очков, по которой в зачет шли лишь 11 лучших результатов.

После двух лет доминирования McLaren, 1990 год подарил, наконец, зрителям настоящую борьбу за Кубок конструкторов. Ferrari и McLaren, Прост и Сенна – их дуэли стали украшением чемпионата. Почти весь сезон Прост вынужден был догонять Сенну, но догнать так и не сумел. Любители Ф-1, несомненно, помнят перипетии их борьбы, а знаменитая авария на Сузукэ – "гаран века" в исполнении Сенны – войдет в историю гонок Гран При. Англо-бразильский альянс оказался покрепче итало-французского. В результате Кубок конструкторов и чемпионский титул вновь достались красно-белым.



1990

48-й чемпионат мира запомнился острым соперничеством как за чемпионский титул, так и за места в середине пелотона. Жак Вильнев и Михаэль Шумахер с переменным успехом играли в догонялки, а по итогам квалификации почти на каждом Гран При по 10-15 гонщиков уместались в одну секунду. Интереснейший сезон завершился великолепной гонкой в Хересе, скандальным столкновением двух претендентов на титул и дисквалификацией Шумахера.



1997



Mercedes-Benz



ЗОЛОТАЯ ОСЕНЬ
"СЕРЕБРЯНЫХ СТРЕЛ"

Mercedes-Benz W196

Гром грянул в феврале 1954 года. "Они возвращаются!" – кричали заголовки спортивных газет. Поклонники итальянских, французских, английских гоночных "колосов" с нарастающей тревогой читали сообщения о том, что после 15-летнего перерыва на трассы Гран При выходит знаменитая команда Mercedes-Benz.

Беспокоиться было о чем. За шесть предвоенных сезонов немцы буквально растоптали соперников. Они могли тратить на автомобили огромные деньги, их автомобили были совершеннее, а организация команды превосходной. Вот и теперь

писали о том, что над новой машиной трудятся десятки инженеров и рабочих фирмы.

Первые снимки Mercedes-Benz W196 повергли весь автогоночный мир в состояние шока. Его кузов, форму которого определяли в ходе тщательнейших исследований в аэродинамической трубе, впервые в истории Формулы-1 полностью закрывал колеса! Но еще больше будоражила воображение соперников и болельщиков "начинка" машины. Досужие журналисты расписывали подробности некоего фантастически мощного двигателя, оборудованного, как сообщалось, "революционной

системой питания", необыкновенно легкой и прочной рамы и совершенно необычных тормозов.

Состав команды немцы подобрали полностью заслуженный: чемпион мира 1951 года Хуан Мануэль Фанхио, чемпион Европы 1939 года Херманн Ланг и еще двое его соотечественников, Ханс Херманн и Кара Клинг, которые, как утверждали, были необыкновенно талантливы.

Одним словом, возвращения "серебряных стрел", как называли немецкие машины на предвоенных гоночных трассах, ждали не просто с опаской, а с некоторым

даже благоволением, заранее отдавая им пальму первенства.

Дебют, 4 июля 1954 года на Гран При Франции, только укреплению в таком мнении. На первой же тренировке Фанхио установил рекорд колма, впервые в истории европейской гонки превысив среднюю скорость в 200 км/ч. Два Mercedes-Benz стояли в первом ряду на старте и финишировали в том же порядке, опередив ближайшего соперника на целый круг.

За следующие 15 месяцев "серебряные стрелы" участвовали в 14 гонках и выиграли 11 из них, в том числе 9 из 12 этапов



чемпионата мира Ф-1. Четырежды немецкие машины занимали первые два места, а однажды – первые четыре! Фанхио дважды выигрывал мировое первенство, его новый товарищ по команде Стирлинг Мосс стал в 1955 году вице-чемпионом.

Стоит ли удивляться, что уже тогда, в середине 50-х, сложилось стойкое мнение о непобедимости шпугартской команды. Успехи "серебряных стрел" настолько поразили воображение современников, что до сих пор Mercedes-Benz W196 считается идеальным гоночным автомобилем, который превосходил соперников во всем. Однако на самом деле это далеко не так.

W196 так никогда и не родился бы, если бы не победы Ferrari. Летом 1951 года менеджер команды Mercedes-Benz Альфред Нойбауэр уверил руководство концерна в необходимости вернуться к автогонкам. Причем без особых затрат. В Формуле-1 доминировали тогда Alfa Romeo 158, а ведь предвоенный Mercedes-Benz W165 выигрывал у "Альфетти" с большим преимуществом. Поэтому к сезону-52 решили собрать пять новых W165. Но тут Фанхалес и Аскари на Ferrari выиграли три Гран При подряд, и немские инженеры глубоко задумались – через год 4,5-литровый Ferrari станет еще сильнее, а конструкция W165 исполнится 13 лет. Вот тогда-то и решили строить совершенно новую машину.

Однако прошло еще больше полугода, прежде чем летом 1953 года началась

Уже на стартовой прямой Гран При Франции 1954 г. Х. М. Фанхио и К. Клинг narrowly оторвались от соперников

Через две недели после дебюта "серебряные стрелы" проявили свой непростой характер. Обратите внимание, как заныл W196 несмотря на все усилия Фанхио, пытающегося догнать лидера, Х. Ф. Гонзалеса на Ferrari 625



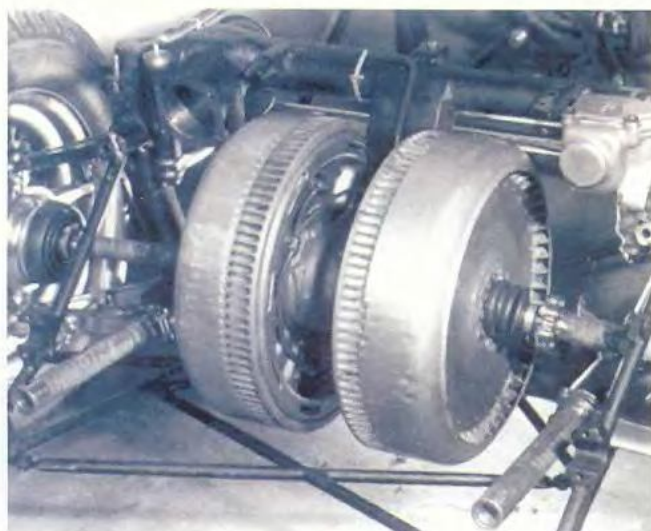


На "рентгеновском" рисунке хорошо видны пространственная рама из тонких стальных труб и огромные бензиновый и масляные баки. Расположение последних в корме машины также отнюдь не облегчало задачу пилота. В ходе гонки задняя часть автомобиля становилась все легче, и управляемость существенно изменялась



В середине 50-х годов мотор М196 поражал своим сложным видом. Виною тому было необычное, почти горизонтальное положение двигателя и хитросплетение трубопроводов системы впрыска

Вынесенные внутрь кузова огромные тормозные барабаны оказались не самым удачным решением



Технические характеристики

Двигатель	8-цилиндровый, 4-тактный, рядный, расположен продольно с наклоном 53° вправо
Рабочий объем, куб. см	2496
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	76/68,8
Мощность, л.с. при об/мин	257/8200-290/8500
Система газораспределения	2 верхних распределительных вала, 2 клапана на цилиндр
Система питания	прямой впрыск топлива Bosch
Зажигание	магнето Bosch, 2 свечи на цилиндр
Коробка передач	5-ступенчатая в блоке с главной передачей
Сцепление	однодисковое, сухое
Кузов	одноместный, алюминиевый
Передняя подвеска	независимая, торсионная на параллельных треугольных рычагах с гидравлическими амортизаторами и стабилизаторами поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, торсионная с качающимися полуосями и гидравлическими амортизаторами
Колеса	спицевые, 16 дюймов
Шины	Continental, 6.00-16 спереди, 7.00-16 сзади
Тормоза	барабанные, вентилируемые, с гидравлическим приводом
База, мм	2350, 2210, 2150
Колея спереди/сзади, мм	1330/1346
Сухой вес (без топлива, масла, воды и шин), кг	680-700
Запас топлива, л	250
Запас масла, л	40
Максимальная скорость, км/ч	280-300



Широкие крылья не давали Фанхио возможности точно войти в поворот, так что на финише британского Гран При Mercedes-Benz выглядел не лучшим образом



Первый вариант открытого кузова на длиннобазном шасси с вынесенными из колес тормозами принес Фанхио победы в Германии и Швейцарии

работа над проектом W196, которым руководил Ханс Шеренберг. Двигателем занимался Ханс Гассманн, шасси – Людвиг Краус. Кроме того, при экспериментальном отделе Daimler-Benz (шеф которого, Рудольф Уленхаут – сам большой поклонник автоспорта и очень неплохой гонщик-любитель) было создано гоночное отделение во главе с Вальтером Костелецки. “Лучшая команда, лучшие инженеры из всех, каких я видел”, – вспоминал о них Мосс.

Но, даже несмотря на помощь профессора Фрица Наллингера, конструировавшего предвоенные гоночные Mercedes-Benz, с технической точки зрения автомобиль получился вовсе не таким выдающимся, как можно было ожидать.

Гассманн выбрал 8-цилиндровую рядную схему двигателя – не самое удачное решение в смысле общей компоновки. Мотор получился слишком длинным, поэтому пришлось увеличить базу (расстояние между осями), что отрицательно сказалось на уп-

равляемости. Не зря на протяжении короткой жизни W196 конструкторы уменьшили ее на целых 20 см. А тот же Мосс, признавая Mercedes-Benz превосходным автомобилем, все же добавил: “Но им было не так-то просто управлять. Мне приходилось чертовски концентрироваться”.

Управляемость ухудшалась и не самая удачная конструкция задней подвески. Непонятно почему, Краус выбрал независимую, с качающимися полуосями, хотя уже до войны хорошо себя зарекомендовала более подходящая для гоночного автомобиля подвеска типа de Dion.

Еще одним спорным решением были тормоза. В это время как раз появились дисковые механизмы, но Краус предпочел барабанные. А чтобы они могли останавливать автомобиль весом почти в тонну на скорости в 300 км/ч, их сделали очень большого диаметра (35 см спереди и 27 см сзади!) и толщины. Весил такой барабан почти 10 кг и, будучи расположен в

колесном диске, намного бы увеличил неуправляемую массу. Что в свою очередь еще ухудшило бы управляемость машины. Тогда Краус решил вынести тормоза внутрь кузова, соединив их с колесами полуосями. Однако там барабаны плохо охлаждались встречным воздухом, перегревались и, в конце концов, летом 1955 года от них отказались.

Ничего выдающегося не представляла собой и рама. Да, она была пространственной фермой из тонких стальных труб, вдвое более жесткой, чем рама довоенного гоночного W154, а весила всего 36 кг. Но у современницы “серебряной стрелы”, Lancia D50, в силовую схему рамы уже входил двигатель, экономя массу машины. Mercedes-Benz же получился на 130–190 кг тяжелее своих соперников. И хотя зимой 1955 года конструкторам удалось облегчить машину почти на 30 кг, “серебряная стрела” оставалась самой грузной участницей чемпионата мира.



Бессменный с 1926 года управляющий командой Альфред Нойбауэр (в центре) во время столь неудачного для Mercedes-Benz Большого Приза Великобритании 1954 года в Сильверстоуне

На старте Гран При Испании 1954 года гонщики Mercedes-Benz заняли всего лишь 2-е, 9-е и 12-е места. В самой же гонке Lancia D50 Аскарри (№ 34) уходила от немецких машин на 2 секунды на круге!





Несмотря на то, что решение об уходе из Формулы-1 руководство Daimler-Benz приняло еще летом 1955 года, к последнему этапу сезона в Монце был подготовлен совершенно новый закрытый кузов



Создатели "серебряных стрел". Слева направо – Рудольф Уленхаут, Фриц Наллингер, Ханс Шеренберг и Людвиг Краус. Монца, 1954 г.

Преодолеть такой гандикап можно было за счет мощности и аэродинамики. Гассманн старался вовсю, пытаясь выжать максимум из 2500 "кубиков" рабочего объема. Однако оснастить мотор четырьмя клапанами на цилиндр все же не решился – два распределительных вала в головке приводили лишь по два клапана. Зато последние не имели пружин.

Чтобы увеличить число оборотов коленчатого вала, немецкий инженер оснастил мотор десмодромным механизмом. Клапаны не только закрывались, но и открывались при помощи кулачков распределительного вала. Гассманн набросал схему такого механизма на обороте конверта по дороге домой, а на следующее утро показал ее коллегам. Предложение было с энтузиазмом принято, число оборотов возросло до 8200. А некоторое время спустя немцы узнали, что французы применяли десмодромный механизм на гоночных машинах еще до Первой мировой войны.

Другой необычной особенностью мотора был непосредственный впрыск топлива, разработанный совместно со специалистами фирмы Bosch. Необычной, разумеется, по тем временам. Ибо в отличие от десмодромного механизма, который в Ф-1 так и не прижился, впрыск вскоре с

успехом заменил привычные карбюраторы на всех автомобилях Формулы-1.

Несмотря на все ухищрения, удалось достичь лишь 257 л.с. Моторы Lancia и Maserati развивали столько же, Ferrari уступали совсем немного. Правда, к сезону-55 мощность удалось увеличить до 290 л.с., и все же того абсолютного превосходства, которое отличало "серебряные стрелы" до войны, не было и в помине.

Это стало заметно уже через две недели после дебюта во Франции – на британском Гран При. Оказалось, что низкий, красивый и такой обтекаемый кузов не подходит к извилистым трассам. Фанхио, хотя и установил лучшее время в квалификации, уже тогда понял, что машина плохо себя ведет в средних и "медленных поворотах". Оказалось, что шины Continental уступают Dunlop и Pirelli соперников. В гонке аргентинец, как ни старался, выше 4-го места подняться не смог, разбив при этом передние крылья о поворотные тумбы. Клинг и вовсе финишировал седьмым.

Так что пришлось переделывать и кузов. В дальнейшем команда использовала закрытый вариант на быстрых трассах, как

например, в Монце, а на "медленных" – кузов с открытыми колесами.

Но позвольте, как же тогда на этом автомобиле удалось выиграть 9 Гран При? Неужели соперники "серебряных стрел" были настолько слабы? Или им фатально не везло? Послушаем сначала самого Фанхио. "Я никогда не чувствовал ни малейшего беспокойства за надежность моего автомобиля, – говорил о W196 пятикратный чемпион мира. – Я знал, что мне нужно лишь хорошо выполнить свою работу – и победа у меня в кармане".

В самом деле, за полтора сезона аргентинец только однажды сошел с трассы, а всего за 39 стартов в Ф-1 "серебряные стрелы" лишь 10 раз отказались служить своим седокам. Но с другой стороны, ни Клинг, ни Ланг, ни Херрманн так и не добились успеха за рулем этих непобедимых, как считали многие, автомобилей. Так в чем же секрет?

Короля, как водится, сыграла свита. Выдающееся мастерство Фанхио и Мосса, точная, отлаженная работа команды под



В ходе модернизации зимой 1955 г. мотор оснастили новым, более массивным впускным трубопроводом. На капоте "серебряных стрел" справа появился уродливый нарост с выпуклым "глазом" воздухозаборника



Лишь к лету 1955 года преимущество "серебряных стрел" стало подавляющим. На снимке Мосс (№ 12), Фанхио (№ 10), Клинг (№ 14) и Таруффи (№ 50) на старте британского Гран При



Конструкторы Mercedes-Benz создали специальный грузовик с трехлитровым гоночным двигателем для экстренной доставки машин к месту проведения гонок. Он развивал скорость до 160 км/ч

руководством одного из лучших менеджеров за всю историю автогонок Нойбауэра, опыт инженеров, очень быстро делавших верные выводы из собственных ошибок, и, наконец, огромные финансовые возможности Daimler-Benz. Судите сами: всего было построено не менее 15 гоночных автомобилей и 70 двигателей – по тем временам огромные цифры для любой команды. Зимой 1955 года, когда немцы поняли, что Lancia, Maserati и Ferrari наступают на пятки, персонал гоночного отделения увеличили до 270 человек. Или такой характерный эпизод. В первый день тренировок в Монце в 1955 году обнаружилось, что

все пять (!) машин не слишком хорошо подготовлены для неровной дорожки автодрома. Звонок в Штутгарт – и через 30 часов в Италию доставили еще две "серебряные стрелы". Для такой "экспресс-доставки" немцы даже сконструировали специальный "гоночный грузовик", способный развивать скорость до 160 км/ч.

Разумеется, бороться с таким богатым соперником можно или при помощи еще больших денег, или таланта – инженеров и гонщиков. Но у соперников по разным причинам не оказалось ни того, ни другого.

И все же немцы вынуждены были уйти. В качестве причин называли трагедию 1955

года в Ле Мане и то обстоятельство, что, выиграв все что можно, они выполнили свою задачу. Однако есть и другая причина – гонки даже для Mercedes оказались слишком дорогим удовольствием. До войны победы немецкого "оружия" были делом политической пропаганды, поэтому автоспорт получал щедрые субсидии от правительства. Теперь приходилось рассчитывать на собственные силы, а они оказались не беспредельны. Тем не менее, спустя почти 40 лет Mercedes-Benz вновь вернулся в Ф-1. Как выяснилось, легенда о "серебряных стрелах" стоит затраченных миллионов...

Александр Мельник



Mercedes-Benz

Команда Mercedes-Benz (Daimler-Benz AG) основана в 1901 г. (реорганизована в 1926 г.)

В Формуле-1 с 1954 г.

Дебют в Гран При:

1954 г., Гран При Франции – Хуан Мануэль Фанхио (1-й);

Карл Клинг (2-й); Ханс Херрманн (сход)

Последний Гран При до 1999 г.:

1955 г., Гран При Италии – Хуан Мануэль Фанхио (1-й);

Пьеро Таруффи (2-й); Карл Клинг (сход); Стирлинг Мосс (сход)

Руководители:

Альфред Нойбауэр/Вальтер Костелецки

Штаб-квартира:

Унтертуркхайм, Штутгарт, Германия

Количество Гран При:

12

Общее число стартов машин в гонках: 39

Пилоты, выступавшие на Mercedes-Benz:

Пилот	Старты: 39	Очки: 139,14	Победы: 9	Полу-позишн: 8	Быстрейшие круги в гонках: 9
Хуан Мануэль Фанхио	12	81,14	8	7	5
Стирлинг Мосс	6	23	1	1	2
Карл Клинг	11	17	–	–	1
Ханс Херрманн	6	9	–	–	1
Пьеро Таруффи	2	9	–	–	–
Херрманн Ланг	1	–	–	–	–
Андре Симон	1	–	–	–	–

Выступления команды Mercedes-Benz в Формуле-1 в 1954-1955 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
1954	6	18	60,14	4	4	4	1	2	3	1	–	1НО	168/1608,4	Хуан Мануэль Фанхио/1; Карл Клинг/5; Ханс Херрманн/6; Херрманн Ланг/–	Daimler-Benz
1955	6	21	79	4	5	5	4	1	2	–	–	1НО	421/2368,0	Хуан Мануэль Фанхио/1; Стирлинг Мосс/2; Карл Клинг/11; Ханс Херрманн/22; Пьеро Таруффи/6; Андре Симон/–	Daimler-Benz
Всего	12	39	139,14	8	9	9	5	3	5	1	–		589/3976,4		

ГП – Гран При; СТ – старты; 1–6 – места в гонках; ПП – полу-позишн; БК – быстрейшие круги; О – очки; НО – неофициальный зачет Кубка конструкторов



Модель W196

Годы 1954-1955

Гран При

12

Полу-позишн

8

Старты

39

Быстрейшие круги

9

Очки

139,14

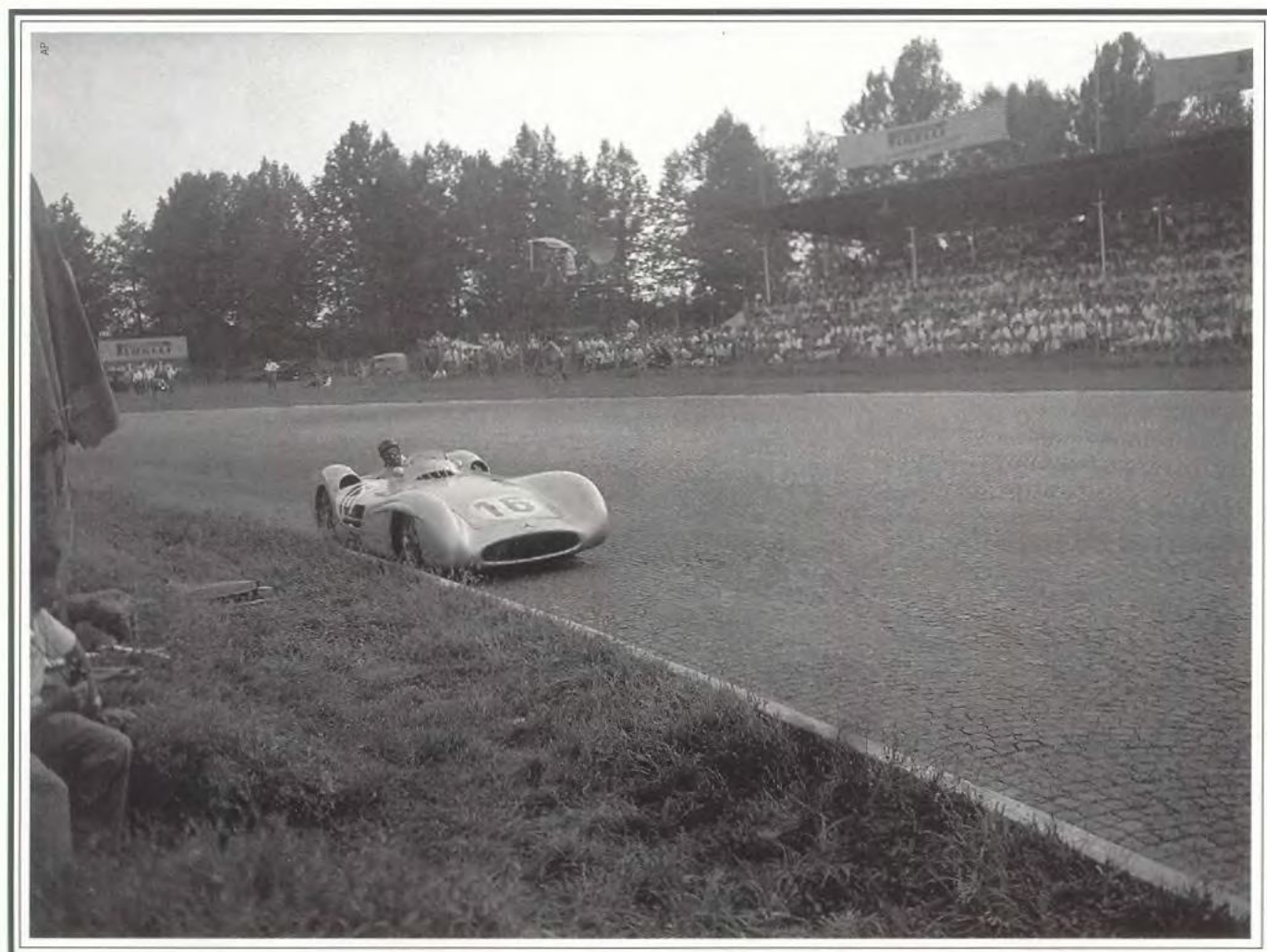
Победы

9

Конструкторы Х. Шеренберг/Л. Краус/Х. Гассманн

Мотор Mercedes-Benz M196 S8

Шасси
Mercedes-Benz
1954-1955



ВОЗВРАЩЕНИЕ “СЕРЕБРЯНЫХ СТРЕЛ”

1 января 1954 года в силу вступила новая Формула-1. Собственно, сама "формула" была предельно простой – ограничения касались только объема двигателя – 2,5 литра для моторов без наддува и 0,75 литра для моторов с компрессором. В остальном конструкторской мысли была предоставлена полная свобода – никаких предписаний по весу, топливу или каким-то иным характеристикам новые правила не предусматривали. FIA анонсировала 2,5-литровую "формулу" более двух лет назад – никогда в истории Ф-1, ни до, ни после этого, у технического регламента не было столь продолжительного "латентного периода", – так что у всех, кто имел отношение к миру Гран При, было время поразмыслить и подготовиться. У команд-участниц было два пути – либо модернизировать машины 2-литровой "формулы", действовавшей в 1952–1953 годов, либо начинать с чистого листа. Первый путь выбрали те, кто в последние годы вложил много сил и средств в разработку машин Ф-2 – Maserati, Gordini, Connaught. Те же, кто, как Mercedes, не был обременен излишним багажом опыта участия в "младших Формулах", или те, кто только вступал на тернистый путь к вершинам славы Гран При, как Lancia, проектировали свои новые болиды Ф-1, начиная с нуля.

А в Ferrari решили одновременно пойти обоими путями. Хорошо знакомая Ferrari 500 Формулы-2 превратилась в Ferrari 625

Формулы-1. 625-я была наследницей "пятисотки" в самом прямом смысле – 6 оставшихся заводских шасси Ferrari 500 слегка подновили и экипировали расточенным до 2,5 литров рядным 4-цилиндровым двигателем. Таким же образом на заводе в Маранелло переделали и три другие машины, принадлежавшие частным владельцам. Другая модель Scuderia – Ferrari 555, которая за свои "пузатые" формы получила прозвище Squalo (Акула) – разрабатывалась специально под новую "формулу". В этой машине главный конструктор итальянской команды Аурелио Лампреди попытался реализовать свою давнюю идею – улучшить управляемость, разместив большую часть массы, включая топливные баки, между передней и задней осью, чтобы поведение машины не менялось по мере расхода топлива. На деле Акула получилась слишком капризной и гонщики ее не любили. К тому же, двигатель 555-й имел явную тенденцию к перегреву и его не всегда хватало на всю дистанцию гонки.

Создатели Maserati 250F тоже оттачивались от предыдущей модели Ф-2, однако в итоге ушли гораздо дальше. Машину спроектировали знаменитый Джоакино Коломбо и Витторио Беллентани, а, начиная с 1955 года, за дальнейшее совершенствование модели отвечал 30-летний инженер Джулио Альфиери. Maserati 250F – это целое семейство машин. За 1954–1957 годы было построено около 30 автомоби-

лей различных модификаций. Первоначальный же вариант, 250F/54 или 250F "типа 1", создавался вокруг рядного 6-цилиндрового двигателя объемом 2493 куб. см с двумя распредвалами в головке блока цилиндров, двойной системой зажигания и тремя карбюраторами Weber. Машина имела классическое трубчатое шасси, независимую подвеску передних колес, заднюю подвеску типа de Dion. Верный своим традициям, завод Maserati готов был продавать реплики этой машины всем желающим, и вскоре 250F стал основным "оружием" небольших частных команд и пилотов-одиночек на ближайшие несколько лет. Maserati 250F часто называют самым красивым автомобилем Гран При всех времен. Это, пожалуй, дело вкуса. Но самым успешным 250F не был точно, хотя на его счету и значится 8 побед в Гран При. Зато

В 1954 г. после неудачи в Англии, где Фанхио был лишь 4-м, на следующем этапе в Германии Mercedes просто не имел права проигрывать. Фанхио захватил лидерство сразу после старта гонки на Нюрбургринге. Третьим в первый поворот вошел Ланг. Следом за ним держался Херрманн на капотированном Mercedes. Только Моссу на Maserati удалось на второй позиции вклиниться в ряды "серебряных". Фанхио уверенно довел ту гонку до победного конца, однако подвиги Стирлинга Мосса не остались незамеченными, и уже в следующем году англичанин и аргентинец выступали за одну команду





Альфред Нойбауэр, глава спортивного отделения Mercedes-Benz, инструктирует лидера команды Хуана Мануэля Фанхио перед началом тренировочных заездов на Нюрбургринге накануне Гран При Германии 1954 г. Сосредоточившись на предстоящем заезде аргентинский Мастеро вряд ли слышит наставления своего руководителя, да и вряд ли в них нуждается. Обратите внимание, что в отличие от гонок во время свободных заездов Фанхио предпочитал колотириванный W196

по доделке в Ф-1 у Maserati 250F соперники вряд ли найдутся. "Две-четыре чипканте эффе" (именно так звучит по-итальянски 250F) выходил на старт Гран При почти 7 сезонов, вплоть до конца 1960 года – все то время, что просуществовала 25-литровая Формула-1.

К началу сезона-54 Mercedes и Lancia еще не успели довести свои машины до ума. Поэтому две первые гонки сезона в Аргентине и Бельгии прошли в борьбе Maserati и Ferrari. Оба Гран При выиграл Хуан Мануэль Фанхио за рулем 250F, опередив армаду "жестянок из Маринелло", которых осаждали аргентинец Хосе Фройлан Гонзалес, итальянцы Джузеппе Фарина, француз Морис Тринтингани и англичанин Майк Хотори.

Но главной темой, обсуждавшейся в палатках Гран При и на страницах авто-спортивной прессы тех дней, были вовсе не локальные сражения итальянских команд, а витавшее над миром Ф-1 предчувствие возвращения в гонки завода Mercedes-Benz. Магия бывших побед "серебряных стрел" и самые невероятные слухи о беспрецедентном по размаху работах в Штутгарте еще до появления немцев на трассах парализовали волю соперников.

Дебют Mercedes на Гран При Франции в Реймсе подтвердил самые худшие опасения поклонников "вздыбленного жеребца из Маринелло" и требовал из Модены. "Серебряные стрелы" из Штутгарта даже чисто внешне смотрелись на фоне злых

Ferrari и Maserati пришельцами из другого мира. Стремительные и обтекаемые немецкие машины так разительно отличались от классических итальянских и французских автомобилей Гран При, что у неискушенного зрителя могло создаться впечатление, что судьи по ошибке выпустили на одну трассу машины двух разных классов. "Серебряные стрелы" выиграли дебютную гонку, что называется, в один заход. Преимущество Mercedes было подавляющим. Фанхио и немец Карл Киниг "принесли" соперникам на финише как минимум по кругу отставания. Триумф Mercedes мог бы быть еще более впечатляющим, если бы ушедшего третьим месце опытного немца Ханса Херрманна не отказал двигатель.

В Формуле-1 бывают гонки, после которых мир Гран При уже никогда не будет таким, как прежде, – гонка в Реймсе '54 из их числа. Впрочем, триумфальный дебют Mercedes только внешне вписывается в историю Формулы "принес, увидел, победил". На самом деле первому выводу "серебряных стрел" на трассу Гран При предшествовала тщательнейшая и напряженная работа нескольких сотен людей в течение почти двух лет.

Концерн Daimler-Benz, чьи машины блистали на трассах предвоенной Европы, вернулся на международную гоночную сцену еще в 1952 году с моделью Mercedes 300SL, которая не знала себе равных в гонках спортивных автомобилей, выиграв все,



Машиной, которая могла бы по своему потенциалу реально поспорить с "серебряными стрелами", была Lancia D50. Аскари в самом напряженном ритме тестировал новый автомобиль в течение всего лета 1954 г., однако дебют D50 состоялся лишь 24 октября того же года в последней гонке чемпионата в Испании, где Аскари занял пол и установил быструю время круга, но до финиша, увы, не доехал

что было можно, включая "24 часа Ле Мана". Параллельно с развитием спортивной машины шло и создание автомобиля Формулы-1. Инициаторами возвращения "серебряных стрел" в Гран При были знаменитый менеджер довоенной команды Mercedes Альфред Нойбауэр и директор экспериментального отдела Рудольф Уленхаут, до войны возглавлявший гоночное отделение концерна. Проектировало машину центральное конструкторское бюро Daimler-Benz в Штутгарте-Энтерторкхайме. Над созданием шасси трудилась группа конструкторов под руководством Людвика Крауса. Двигатель проектировала "команда" Ханса Гассмана. Общую координацию проекта осуществлял Ханс Шеренберг, а непосредственной сборкой и подготовкой машин занималось гоночное отделение во главе с Вальтером Костелем. Спортивным директором команды был незаменимый Нойбауэр, не утративший энергии и деловой хватки несмотря на свои 64 года.

Дело было поставлено с беспрецедентным размахом. В распоряжении гоночного отделения было почти 200 конструкторов, инженеров и механиков, три сотни высококвалифицированных рабочих и все самое современное оборудование заводов Daimler-Benz в Штутгарте. Месячный бюджет гоночного отделения составлял 500 тысяч марок – сумма по тем временам весьма внушительная и на порядок превышавшая ту, которой располагали итальянские команды. Нойбауэр прекрасно понимал, что в Германии гоночных мирового класса ему не найти, и чтобы застраховаться от малейшего риска, ангажировал лучшего из пилотов Ф-1 – аргентинского Мастера Фанхио. Компания ему в заводской команде оставили даже немецкие пилоты – Карл Киниг и Ханс Херрманн. Mercedes предложил Фанхио фантастический по тем

НОВОСТИ прошлого

50 лет назад. 13 апреля 1949 года, в Буэнос-Айресе родился Рикардо Занино. Он известен тем, что в 1979 году в Канаде заменил в команде Williams самого Никки Лауду, принявшего решение об окончании своей спортивной карьеры. Тогда Занино, хоть и отстал от победителя на четыре круга, сумел все же добраться до финиша на 7-м месте. Увы, но этот результат так и остался лучшим в его карьере. За три сезона в Формуле-1 Рикардо провел 10 гонок, но так и не смог набрать ни одного очка.

40 лет назад. В начале апреля 1959 года во время гонки в Дайтоне погиб один из лучших американских гонщиков второй половины 50-х годов – 34-летний Джордж Амик. За свою короткую карьеру он успел выиграть три гонки чемпионата USAC (позже переименованного в IndyCar) и принять участие в двух этапах Ф-1. В 1957 и 1958 годах Джордж стартовал в Инди-500, которая в то время входила в календарь Формулы-1. Причем в 1958 году – Амик сумел финишировать вторым, получив 6 очков в зачете чемпионата мира. В чемпионате мира Джордж стал 15-м, на очко отстав от Фанхио.

30 лет назад. 13 апреля 1969 года, с победы в Ханфорде американец Марио Андретти начал поход за своим третьим титулом в национальном чемпионате USAC.



(позже – IndyCar). В 1969 году Андретти работал на два фронта. Но если в Формуле-1 три гонки за Lotus не принесли Марио ничего, кроме разочарования, то в Америке он стал чемпионом, одержав 9 побед в 24 гонках. Интересно, что свою четвертую гонку в Штатах Андретти выиграл лишь через 15 лет – в 1984 году, уже будучи чемпионом мира Ф-1.

времена контракт – 15 000 марок в месяц, не считая стартовых денег и премий за победы. А пока Mercedes не будет готов к выводу на трассы, аргентинцу разрешили стартовать за Maserati.

Гоночный Mercedes W196 представлял собой оптимальный сплав последних достижений конструкторской мысли и проверенных временем классических решений. Форма кузова, например, подбиралась тщательнейшим образом на основе экспериментов в аэродинамической трубе университета в Зиндельфингене. В результате было выбрано 2 варианта – полностью обтекаемый кузов (Stromlinienwagen) и более привычный вариант с открытыми колесами. Последний, хотя и имел на 28% большее лобовое сопротивление, был на 40 кг легче и позволял гонщику видеть колеса, облегчая управление в сложных поворотах.

За два неполных сезона, которые команда из Штутгарта провела в Формуле-1, Mercedes выиграл 9 гонок из 12, в которых «серебряные стрелы» выходили на старт. Секрет успеха «серебряных стрел» – в изначальной заряженности на победу. Mercedes поставил себе цель – за четыре года стать лучшей гоночной командой мира. А дальше с немецкой податливостью просто было сделать все, что для этого требуется, не взирая на расходы и проблемы. И действительно, на все ушло 4 года – 2 года подготовки и 2 года гонок.

О том, с каким вниманием в команде относились к любым мелочам свидетельствует такой пример. На тренировке перед Гран При Аргентины '55 в Буэнос-Айресе Стирлинг Мосс, дебютировавший в Mercedes, пожаловался Нойбауэру, что он привык к рулевому колесу с тремя спица-

ми, а четырехспицевый руль Mercedes мешает ему следить за тахометром. Гоночному отделению в Штутгарте хвятило одного звонка Нойбауэра и 24 часов, чтобы изготовить рулевое колесо с тремя спицами и доставить его через полмира в Аргентину. Так что, в гонке Мосс стартовал с привычным ему рулем. Кстати, когда Мосс вернулся в Европу, на его дорожном «мерсе» тоже стояла трехспицевая «баранка».

Пожалуй, единственным конкурентом «серебряным стрелам» могла бы стать Lancia. Во всяком случае, по чисто техническим качествам болид Формулы-1 Lancia D50 вряд ли уступал Mercedes W196. Да и гонщики Lancia – а ими были Альберто Аскари и Луиджи Виллардони – вполне могли конкурировать с пилотами команды из Штутгарта. Lancia, как и Mercedes, начала путь в Формулу-1 со спортивных автомоби-

лей. Созданные знаменитым конструктором предвоенных Alfa Romeo, Витторио Яно, спортивные машины Lancia серии D в 1953–54 годах побеждали в Тарга Флорио, Милле Милья, Каррера Панамерикана – самых престижных гонках на выносливость. И то, что Lancia не выиграла чемпионат среди марок, было, скорее, следствием отсутствия интереса со стороны компании к некоторым второстепенным этапам первенства.

Лжани Лянча поручил 62-летнему Яно создание машины Ф-1 в августе 1953 года. Дебют машины в гонках был запланирован на лето 1954 года. Проект был готов уже через месяц, а прототип обзавелся в феврале следующего года. Lancia была, пожалуй, самым дружелюбным к водителю автомобилем Ф-1 своего времени и единственным потенциальным конкурентом машины с «трехлучевой звездой». Но, к сожалению,

свой потенциал Lancia так и не смогла реализовать. Во-первых, доводка и испытания машины затянулись почти на несколько месяцев. В результате, сезон-54 был потерян и для команды и для действующего тогда чемпиона мира – Аскари. Lancia все же дебютировала в Испании, в последней гонке сезона. Причем, дебют был довольно впечатляющим – Аскари завоевал поу-позиции и лидировал на первых кругах, пока не вышло из строя сцепление. Но было слишком поздно – Фанхио и Mercedes давно выиграли чемпионат. А в следующем сезоне Джинни Лянча решил еще большие неприятности – финансовый крах фирмы привел к тому, что Lancia была прогнана концерном FIAT, а лидер команды Альберто Аскари разбился на тестах спортивной Fettafi в Монце. Так что Лянча не оставило ничего иного, как распустить гоночную команду. Все имущество, включая готовые машины, было продано Fettafi, и команда из Маринелло еще несколько лет с успехом эксплуатировала наследство Lancia.

Оставшись практически без конкурентов, Mercedes имела просто подавляющее преимущество в чемпионате-55. Фанхио выиграл 4 гонки из 6 и в третий раз стал чемпионом мира, а вторым в чемпионате финишировал Мосс, которому тоже удалось получить заветный вензель победителя – причем у себя дома, на британском Гран При на трассе в Эйнтри. Лишь единственный раз пилот «серебряной стрелы» не поднялся на высшую ступень пьедестала – Морис Тринтивилли на Fettafi выиграл гонку в Монako после того, как с трассы один за другим сошли схватившие впереди него Фанхио и Мосс на Mercedes. Аскари на Lancia и Роберто Мьерес на Maserati.

Однако чисто спортивная сторона автомобильных гонок оказалась в 1955 году в тени трагических событий. О гибели Аскари мы уже упоминали. А 12 июня 1955 года в Ле Мане произошла крупнейшая в



На последнем этапе чемпионата-55 в Италии Фанхио занял поу и был первым на финише. Добиться полного триумфа и сделать «хак-трик» ему помешал лишь товарищ по команде Mercedes – Стирлинг Мосс. Один из кругов англичанина во время гонки оказался самым быстрым. Паре гонщиков «серебряных стрел» в 1955 г. не было равных

НОВОСТИ прошлого

20 лет назад. В апреле 1979 года произошло сразу два этапа чемпионата мира. 8 апреля в Дон-Бич гонщиком Fettafi Жюльо Вильяну и Дюди Шекстери удалось второй подряд победить дубль. Выиграв две гонки, Вильяну стал единственным лидером чемпионата мира, на два очка опередив Жака Лаффита из Ligier. Впрочем, уже через три недели канадец догнал дубль гонщика Ligier. Патрик Деланье выиграл пятый этап в испанской Хорхе; и, воспользовавшись неудачей Вильяну, финишировавшего только седьмым, разделил с пилотом Fettafi бремя лидерства в чемпионате мира.

10 лет назад. 23 апреля 1989 года на Гран При Сан-Марино в Имоле произошла одна из самых знаменитых стачек Айртон Сены и Алена Проста. В конце 80-х McLaren имела подавляющее преимущество



над соперниками, и два гонщика заключили между собой соглашение «не биться друг с другом в первом повороте». В Имоле на поуле, как обычно, стоял Сена, он же и выиграл старт. Но на четвертом круге гонки Fettafi Герхарда Бергера преследует в стечу в Tamburello (почти в том же месте где в 1994 году погибнет Сена) и загорается. Герхард около 20 секунд сидит в открытом пламени и гонку останавливают (позднее Бергер пропустит Гран При Мо-нако и сможет восстановиться только через месяц к гонке в Мексике). Повторный старт выигрывает уже Прост, но на выходе из Tamburello Сена уходит к краю и в Тода бразилец, оказавшись на внутренней траектории, обгоняет француза. Айртон лидирует всю гонку и на финише на 40 секунд опережает Проста. Отношения между ними испортились. Через три дня, на тестах в Пембри, Сена и Прост разругаются окончательно. Так в апреле 89-го завершилось сотрудничество Айртон и Алена в McLaren и началась война: Сена – Прост.

9 сентября 1955 г. в Монце во время квалификации Фанхио установил очередной рекорд трассы, проехав всю дистанцию со средней скоростью 216 км/ч. Последняя гонка сезона-55 двумя днями позже также закончилась победой Фанхио, достигшего в том году чемпионства. Mercedes добился всего, чего хотел. Теперь можно было уходить



истории автоспорта катастрофа. Mercedes французца Пьера Буйона, который выступал под псевдонимом Пьер Левер, на полной скорости врезался в более медленную машину, взлетел в воздух, разбрасывая детали подвески и двигателя, рухнул на главную трибуну и загорелся. Последствия аварии были ужасны: более 80 зрителей и сам Левер погибли, еще 120 человек были ранены.

Эта трагедия вызвала настоящий шок в Европе. Проблема безопасности автомобильных гонок стала предметом разбирательства на заседаниях парламентов и вошла в повестку дня заседаний кабинетов министров. Гран При Франции, Германии, Швейцарии и Испании были отменены, и лишь автоклубы Голландии, Британии и Италии решились провести свои гонки. В Швейцарии же вообще был наложен запрет на автомобильные соревнования, который остается в силе и поныне. Чемпионат был урезан до 6 гонок, не считая Indy 500.

В октябре 1955 года Mercedes объявил о прекращении гоночной программы. "Серебряные стрелы" выиграли все, что было можно. W196 был непобедим в Формуле-1, а 300SLK принес "трехлучевую звезду" титул чемпиона мира в гонках на спортивных автомобилях. Daimler-Benz, несмотря на смазанный из-за Ле Мана сезон, добился всего, чего хотел, наголову разбив сопер-

Катастрофа в Ле Мане, когда под горящими обломками вылетевшего на трибуну Mercedes погибло более 80 человек, стала самой страшной трагедией в истории автоспорта. Именно этот случай послужил поводом для принятия решения об уходе немецкой команды из автогонок

ников и в Ф-1 и в спортпрототипах. Стратегическая цель была достигнута, и продолжать участие в гонках не имело смысла. Авария в Ле Мане, может быть, и повлияла на решение руководства Mercedes, но не она была главной причиной. Команда из Штутгарта изначально планировала участвовать в гонках лишь два сезона — даже контракт с Фанхио был заключен всего на 15 месяцев.

Уход Mercedes со сцены Гран При ознаменовал собой конец целой эпохи в автомобильных гонках. Эпохи, когда гоночные машины могли строить и энтузиасты-любители, и автомобильные гиганты. По сути, Mercedes был последним из крупных автопроизводителей, кто попытал счастья в Ф-1 с собственной машиной (эпизоды с Honda в 60-е и Renault в 70–80-е годы остались лишь эпизодами). Именно после ухода Mercedes Формула-1 стала привилегией небольших специализированных фирм. Впрочем, автогонки не стали от этого хуже.

Вадим Степанов

Лучше поздно, чем никогда. Наверное, именно этой мудростью руководствовался Джанни Лянча, выставляя свои машины на Большой Приз Испании. Да, Lancia D50 созрела для дебюта только к последней гонке сезона-54. Аскари и Виллорези, получив в свое распоряжение три новенькие ярко-красные машины, с надеждой вслушивались в многообещающее рычание их 8-цилиндровых моторов. Mercedes привез в Испанию 6 машин, но после недолгих тестов "обтекаемые" "стрелы" были отправлены в гараж, а их собратья с открытыми колесами, лучше подходившие для барселонских мостовых — на трассу. Заводская команда Ferrari была представлена лишь двумя машинами, которые пилотировали Тринтиньян (шасси от 625-й, двигатель — от 555-й) и Хоторн (553), а у Maserati к четырем заводским "М" (Мосс, Муссо, Мантовани и Миерес) добавился местный гонщик Франческо Годья.

После первой сессии квалификации Аскари и Виллорези заняли две первые строчки протокола. А что же хваленые "серебряные стрелы"? Они были далеко позади — механики не могли как следует настроить систему впрыска под жаркую испанскую погоду. Во второй день дела у них шли чуть лучше, и Фанхио удалось показать второй результат, отстав от Аскари ровно на секунду. Еще два места в первом стартовом ряду завоевали Хоторн и Шелл, оттеснив Мосса и Виллорези во второй ряд. Харри Шелл, получивший накануне вместо гибрида A6SSG/250F настоящий 250F, хотя и не был членом заводской команды Maserati, по-джентельменски согласился помочь ей извлечь пользу из его великолепного настроя и выгодного стартового места. Решено было, что Шелл стартует с полупустыми баками, задает в начале гонки сумасшедший темп, чтобы побыстрее "загнать лошадей" у соперников и дать шанс Моссу, на которого Officine Maserati делал основную ставку.

Шелл неплохо справился с заданием. Хотя сразу же после флага вперед вырвался Аскари, в первом же повороте Шелл его прошел. За Аскари держались Хоторн и Тринтиньян на Ferrari, а лучший из гонщиков Mercedes — естественно, Фанхио, — был только пятым. Виллорези стартовал практически без тормозов и, проехав только 2 круга, зарулил в боксы. Аскари на третьем круге установил рекорд трассы и снова вышел в лидеры гонки. За его спиной шла

FERRARI ПОБЕЖДАЕТ В БАРСЕЛОНЕ

напряженная борьба между Шеллом, Тринтиньяном и Хоторном — для всех троих эта гонка стала одной из лучших в карьере. Впрочем, Lancia Аскари не долго маячила впереди — ее сцепления хватило лишь на 9 кругов. После короткого совещания в боксах и осмотра Аскари вернулся на трассу, но лишь для того, чтобы через круг сойти окончательно. Битва Шелла и двух ферраристов шла теперь за первое место! Шелл и Тринтиньян разошлись не на шутку, обгоняя друг друга по несколько раз на круге. Хоторн не вмешивался в эту дуэль, ожидая, когда они снесут друг друга с трассы или спалят свои двигатели. К 20-му кругу это трио оторвалось от Фанхио уже на 20 секунд.

Шелла, который сделал все о чем его просили и даже больше, развернуло, и вернулся он на трассу уже позади Фанхио, а вскоре и вовсе сошел. Подвиги Шелла, однако, не принесли Maserati лавров. Ferrari оказалась надежнее, и когда сошли главная надежда Maserati Стирлинг Мосс и феррарист Тринтиньян, впереди в полном одиночестве оказался выбравший совершенно верную тактику Майк Хоторн.

Фанхио, отстававший от англичанина секунд на 20, начал было сокращать разрыв, но барахлившая система впрыска не давала ему ехать на



все 100%. А вскоре дела Mercedes стали совсем плохи. Подул сильный ветер, поднимая на главной прямой тучи пыли и мусора. Обрывки старых газет попали в воздухозаборник машины Фанхио, двигатель стал греться, и за машиной потянулась полоска масла. Фанхио стал ехать медленнее и медленнее, утирая платком масло с лица и проклиная неаккуратных испанцев. Mercedes, кстати, быстро извлек урок

из этой неприятности, и уже на следующей гонке появилось устройство для очистки радиатора от мусора. В конце гонки Хоторн обошел Фанхио на круг, а за 6 кругов до финиша Mercedes обогнал и Луиджи Муссо на Maserati. К счастью для Фанхио, шедший четвертым Миерес был слишком далеко. Ну а победа Хоторна стала хоть какой-то сатисфакцией для Ferrari в этом не самом удачном сезоне.

Майк Хоторн рвется к своей исторической победе в Испании. На снимке хорошо виден мусор в радиаторе его Ferrari. Именно из-за обрывка старой газеты, который вынес на трассу ветер, проиграл эту гонку Фанхио

Вадим Степанов

Стартовое поле



XII Гран При Испании

Педральбес, Барселона. 24 октября 1954 г. Погода: тепло, солнечно, сухо. Длина круга: 6.316 км. Дистанция: 80 кругов (505,280 км).

Результаты

Поз	N	Пилот	Команда	Шасси	Модель	Мотор	Конфиг.	Объем	Кр.	Результат
1	38	Хоторн	Scuderia Ferrari	Ferrari	625/555	Ferrari	4	2.5	80	3:13'52.1
2	14	Муссо	Officine Alfieri Maserati	Maserati	250F	Maserati	6	2.5	80	-1'13.2
3	2	Фанхио	Daimler Benz AG	Mercedes Benz	W196	Mercedes	8	2.5	79	-1 круг
4	10	Миерес	Officine Alfieri Maserati	Maserati	250F	Maserati	6	2.5	79	-1 круг
5	4	Клинг	Daimler Benz AG	Mercedes Benz	W196	Mercedes	8	2.5	79	-1 круг
6	16	Годья	Officine Alfieri Maserati	Maserati	250F	Maserati	6	2.5	76	-4 круга
7	26	Розье	Ecurie Rosier	Maserati	250F	Maserati	6	2.5	74	-6 кругов
8	28	Уортон	Owen Racing Organisation	Maserati	250F	Maserati	6	2.5	74	-6 кругов
9	18	Бира	B. Bira	Maserati	250F	Maserati	6	2.5	68	-12 кругов
Сошли										
12		Мантовани	Officine Alfieri Maserati	Maserati	250F	Maserati	6	2.5	58	тормоза/ авария
22		де Граффенрид/ Волонтерио	E. de Graffenried	Maserati	A6SSG/250F	Maserati	6	2.5	57	мотор
6		Херрманн	Daimler Benz AG	Mercedes Benz	W196	Mercedes	8	2.5	50	впрыск топлива
40		Тринтиньян	Scuderia Ferrari	Ferrari	625/555	Ferrari	4	2.5	47	КП
48		Полле	Equipe Gordini	Gordini	16	Gordini	6	2.5	37	мотор
24		Шелл	H. Schell	Maserati	250F	Maserati	6	2.5	29	задняя ось
8		Мосс	Officine Alfieri Maserati	Maserati	250F	Maserati	6	2.5	20	масляный насос
46		Бера	Equipe Gordini	Gordini	16	Gordini	6	2.5	17	тормоза
30		Суатерс	Ecurie Francorchamps	Ferrari	500/625	Ferrari	4	2.5	16	мотор
334		Аскари	Scuderia Lancia	Lancia	D50	Lancia	V8	2.5	10	сцепление
36		Виллорези	Scuderia Lancia	Lancia	D50	Lancia	V8	2.5	2	тормоза
20		Манзон	Ecurie Rosier	Ferrari	625	Ferrari	4	2.5	2	мотор
42		Коллинз	GA Vandervell	Vanwall	Spl.	Vanwall	4	2.4		НС (авария)

Скорость победителя 156.378 км/ч

Скорость пол-позишн 164.646 км/ч

Лучший круг 161.949 км/ч, А. Аскари (3) 2'20.4

Лидер Шелл 1-2, 10, 13, 15-17, 19, 21, 23, (всего 10); Аскари 3-9, (7); Тринтиньян 11-12, 14, 18, 20, (5); Хоторн 22, 24-80, (58)

