

Ф¹

Ален Прост и Айртон Сenna –
соперничество двух этих гонщиков
в течение 10 лет составляло
главную интригу Формулы-1



ФОРМУЛА

май '99

ПЯТЬ ЛЕТ

БЕЗ
СЕННЫ

Rothmans



ИНВЕСТИЦИОННЫЙ
ТОРГОВЫЙ БАНК



Зарегистрировано в
Государственном Комитете
Российской Федерации по печати
Свидетельство № 017157
Учредитель и издатель:
ООО "Авто-Экспресс"
Издательский дом
"Автоспортсмен"

121352, Москва,
ул. Давыдовская, д. 12, стр. 7
Тел.: (095) 445-3300, 445-3800,
445-4238, 449-0394
Факс: (095) 449-0709

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

Дизайн и верстка
В. Кручинский
Г. Карачкин
А. Иванов
Редакционное обеспечение
В. Устинов
Консультант
В. Безукладников

Юридическое обеспечение
Ю. Растегин

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

Подписка производится в любом
почтовом отделении РФ, СНГ и
стран Балтии на 2-е полугодие
1999 г. по объединенному
каталогу ФСТС, индекс 29608;
по каталогу "Роспечать" ("Газеты
и журналы", индекс 79180)

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

E-mail:
kottlyar@autosprom.ru

Представительство
в Санкт-Петербурге:

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

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

Отпечатано в Финляндии
ASTA PRINT OY

Подписано в печать 30.04.1999 г.
Тираж 75000 экз.

Цена свободная
Редакция не несет ответственности
за содержание рекламных
материалов

Мнение редакции
не всегда совпадает
с мнением авторов статей
Перепечатка без разрешения
редакции запрещена



© 1999 "Формула-1"

СОДЕРЖАНИЕ

- 4 **Парад**
- 10 **Новости Ф-1**
- Гран При**
- 24 Бразилия
- 40 Калейдоскоп
- Команда**
- 42 1988: исторический сезон McLaren
- Один на один с Ф-1**
- 50 Айртон Сенна: Годы...
- 54 Хороший парень, этот Баррикелло
- 60 Одиссея Джо Рамиреса
- Интервью Ф-1**
- 66 Майк Гаскойн
- Тема**
- 68 Мир без Сенны
- 80 10 лучших гонок чемпионатов мира Ф-1
- 82 Формула-1 теперь и в России
- Техника Ф-1**
- 84 Черная магия
- 94 Шины восходящего солнца



СР
ПАРАД



Говорят, на лице человека, которому суждено вскоре погибнуть, можно увидеть печать приближающейся смерти. Сегодня многие утверждают, что 1 мая 1994 года в Имоле Аyrтон Сенна действительно выглядел необычно. В тот день у бразильского гонщика и в самом деле было довольно поводов для волнений. И на его лицо легла тень



Айртон Сенна и Мика Хаккинен. Трудно представить гонщиков более несхожих, чем финн и бразилец. Лед и пламень на трассе! Но у них была одна общая черта – талант



Гибель Сенны потрясла всех поклонников "королевских" гонок. Каждый год во время Гран При в Имоле люди приходят к стене, окружающей поворот, унесший жизнь бразильского гонщика, чтобы самым бесхитростным образом выразить свои чувства. Есть среди этих надписей и имя, написанное по-русски.

День Рождения — грустный праздник



9 апреля 1999 года Жаку Вильневу исполнилось 28 лет. Однако настроение у чемпиона мира было отнюдь не праздничное. И виной тому — не только дождь, шедший в тот день над Сан-Паулу. Жак разозлился, что из-за проблем с топливной системой механики оказались не в состоянии подготовить его машину к тренировкам перед Гран При Бразилии. Получив такой "подарок" от своей команды, обиженный именинник хлопнул дверью своего дорожного автомобиля и уехал с трассы, хотя Крейг Поллок приготовил пышно отметить день рождения своего подопечного. Более сотни гостей так и не дожались виновника торжества. Уик-энд в Бразилии вообще оказался неудачным для Жака. Он стартовал с последнего места и выбыл из гонки из-за проблем с гидравликой. С тем канадец и отбыл на Аляску кататься на своих любимых горных лыжах.

Эдди Джордан приложил руку к футболу



Отпечаток руки Эдди Джордана будет помещен в недавно открытом в Лондоне зале славы для футбольных болельщиков. Руководитель команды Jordan является горячим приверженцем футбола. Болеет Эдди за клуб "Ковентри", и его увлечение этой игрой простирается так далеко, что первое, что он делает по субботам после квалификации — это звонит в Англию, чтобы узнать результаты игр премьер-лиги.

BMW приступает к тестам



В преддверии возвращения в Формулу-1 баварского концерна BMW, который со следующего сезона будет поставлять свои моторы команде Williams, в кулуарах поползли слухи о возможности отхода баварцев от традиционной для последних лет конфигурации двигателя V10. Предполагается, что BMW собирается разрабатывать 12-цилиндровый мотор. "Я

знаю, что Ferrari и Honda тоже думают об этом. У меня сложилось впечатление, что конфигурация V10 уже достигла своего предела в рамках современного технического регламента Формулы-1," — заявил босс BMW Motorsport австриец Герхард Бергер. Переход к 12-цилиндровым двигателям действительно, скорее всего, может принести некоторое увеличе-

ние мощности. Но на V12 вряд ли удастся обеспечить такую же характеристику крутящего момента, как на "десятке".

Однако вернется в Ф-1 BMW все-таки с конфигурацией V10. Первые испытания нового мотора на шасси Williams 1998 года начались 27 апреля на принадлежащей немецкому концерну трассе во Франции.

Умер Харви Постлтуэйт

13 апреля Постлтуэйт находился в Барселоне, где руководил испытаниями нового автомобиля Honda. Весь день Харви жаловался на боли в груди. Вечером в гостинице произошло ухудшение состояния, и его перевезли в больницу. В ночь на 14 апреля Харви Постлтуэйт скончался от сердечного приступа.

Харви пришел в Формулу-1 в 1970 году. Он начинал в команде нынешнего президента FIA Макса Мосли — March. Затем вывел в число лидеров Ф-1 команду лорда Хескета — Hesketh. Работал в Wolf, Fittipaldi и Ferrari. В течение 7 лет не в последнюю очередь благодаря таланту Постлтуэйта держалась на плаву испытывавшая хроническую нехватку финансов "конюшня" Кена Тиррелла. В 1998 году, после того, как Tyrrell была куплена BAR, Постлтуэйта пригласили на пост технического директора команды Honda, готовящейся к участию в чемпионате мира 2000 года. Разработанная под его руководством машина поразила всех, оказавшись самой быстрой на первых же тестах.

Ему было всего 55.





Быстрая езда и быстрая еда

McDonalds желает стать главным спонсором команды Эдди Джордана в будущем году. Представители компании заявили, что веселый имидж Jordan как нельзя лучше соответствует их маркетинговой политике. Причем McDonalds заинтересован во включении своей торговой марки в название "конюшни" (по принципу British American Tobacco - British American Racing). Злые языки утверждают, что Эдди придется смириться с названием McJordan.

Диниц упал с велосипеда



Незадолго до гонки в Сан-Паулу получил травму Педро Паоло Диниц. Тренируясь в поместье своих родителей, бразилец упал с велосипеда и повредил себе левое колено. Гонщику Sauber наложили 19 швов, но, к счастью, травма оказалась не настолько серьезной, чтобы помешать Диницу принять участие в домашней гонке в Интерлагосе.

Бандерас сыграет Сенну

Австрийский композитор Роланд Баумгартнер выступил с предложением о проведении 5-6 августа в Шпильберге на автодроме А1-Ринг премьеры написанной им рок-оперы о великом бразильском гонщике Айртоне Сенне. Вместо сцены Роланд планирует использовать крышу боксов, где во время гонок располагается пaddock-клуб, а в качестве декорации будет установлен болид Williams, на котором Сенна выступал в своем последнем сезоне. Постановка грандиозной шоу-программы обойдется в 625 тысяч долларов. Баумгартнер надеется уговорить Антонио Бандераса сыграть главную роль в его опере.

Напомним, что когда пять лет назад, сразу после гибели Айртона Сенны, в Голливуде хотели снимать фильм о великом бразильском гонщике, кандидатами на роль Сенны называли Майкла Дугласа и Антонио Бандераса. Проект так и не был реализован, но, похоже, Бандерасу предоставляется еще один шанс сыграть бразильского чемпиона.

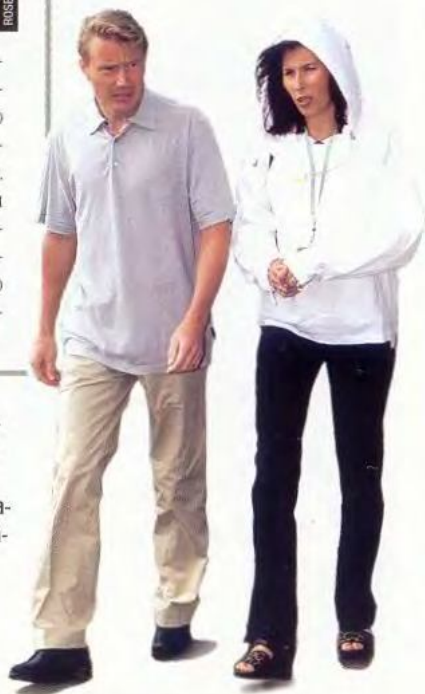


Аргентина несет потери

В конце марта Аргентина потеряла своего последнего представителя в Формуле-1. Гастон Маццакане вынужден был расстаться со своим местом тест-пилота в Minardi, после того как потерял спонсорскую поддержку некоторых аргентинских фирм, прикрывших свою "ночную кампанию" после отмены этапа Формулы-1 в Буэнос-Айресе. Напомним, что перед началом сезона по невыясненным причинам Minardi покинул и ее призовой пилот аргентинец Эстебан Туэро. Место Маццакане теперь занял 22-летний немец Андреас Шельд. Впрочем, шансы последнего пробиться в мир Больших Призов довольно призрачны, поскольку Берни Экклстоун еще в прошлом году недвусмысленно заявил, что четвертый немец в Формуле-1 ему не нужен.

Зрье надоело быть телезвездой

Жена Мики Хаккинена Зрья по окончании квалификации Гран При Бразилии лично просила директора местной телекомпании запретить своим подчиненным снимать ее в боксах McLaren. В прошлом году телевизионщики оказывали ей больше внимания, чем иным пилотам.

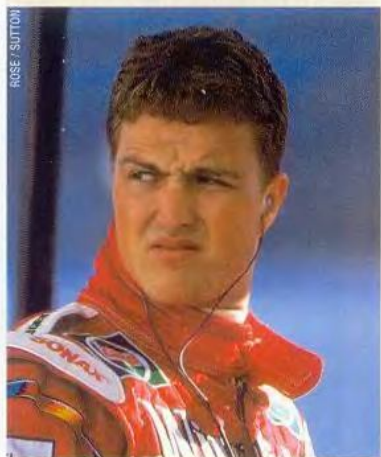


Гран При России: последние новости



Будущий тульский автодром для проведения российского этапа Формулы-1 готовы обкатать мотоциклисты. С берегов Женевского озера вернулся тульский мэр С. Казаков. Там он участвовал в работе конгресса Международной федерации мотоциклетного спорта. Ее президент Франческо Дзерби выразил поддержку российским организаторам "королевских гонок". Более того, есть все основания полагать, что с открытием тульского автодрома (если оно все-таки состоится) к нам пожалует чемпионат мира по мотогонкам. Не так скоро пока обстоит дело во взаимоотношениях с международной федерацией спорта автомобильного. Но Р. Тхазеплов, генеральный директор ЗАО "Русское кольцо", которое пытается воплотить в жизнь проведение российского этапа Формулы-1, надеется, что Макс Мосли последует примеру Ф. Дзерби. По его словам, с окружением Мосли работают "люди, знающие, как решать вопросы организации взаимодействия с FIA". Руслан Султанович пояснил, что речь идет об иностранных менеджерах международного уровня. Г-н Тхазеплов заверил нашего корреспондента Андрея Нефедова, что едва в Туле окажется соответствующая бумага за подписью М. Мосли, будет сразу же подписан договор на строительство автодрома. Пока же он предпочитает не торопить события, хотя спонсоры уже готовы вложить в российскую Формулу первые десятки миллионов долларов.

Ирвайн не посмел угрожать Шумахеру



С нехваткой топлива столкнулся в бразильской гонке не только Френтцен, но и Ральф Шумахер. Williams Ральфа шел 4-м, когда выяснилось, что по причине потери части телеметрических данных в первой половине гонки в его баки недолили во время дозаправки около 4 кг топлива. Однако перейти на режим экономии у гонщика Williams возможности не было. За несколько кругов до финиша Шумахера-младшего на свежих шинах настиг Эдди Ирвайн, чья Ferrari только что побывала на незапланированном пит-стопе. Однако каких-то решительных действий против родного брата 1-го пилота своей команды ирландец так и не предпринял. "Он ни разу серьезно не угрожал мне, — заявил Ральф. — Хорошо, что мы отставали от Мики на круг. Уверен, что 72 круга я бы не проехал".

Мика Сало снова в строю



Команда BAR официально объявила о том, что в Имоле на одной из ее машин поедет Мика Сало. Финский гонщик заменит выбывшего в результате травмы, полученной во время свободных тренировок в Бразилии, Рикардо Зонту. Сало уже опробовал новую для себя машину в Хересе и выразил свое удовлетворение и даже удивление показанными в пробных заездах результатами.



Бразилия награждает чемпионов

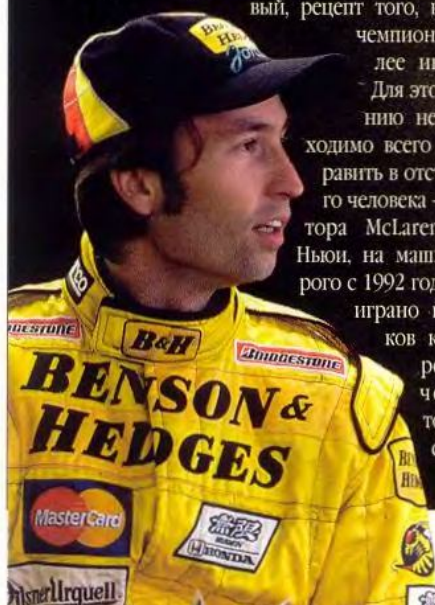
Организаторы Гран При Бразилии решили отметить 50-летний юбилей чемпионата мира Формулы-1, сделав необычный подарок всем его победителям. Известный бразильский дизайнер Сид Моска к полувековому юбилею "королевы автоспорта" должен изготовить оригинальные шлемы с символикой всех сезонов "больших гонок", которые будут вручены победителям миро-

вых первенств. Перед гонкой в Интерлагосе первыми свои шлемы получили Нельсон Пике, Михаэль Шумахер, Эмерсон Фиттипальди и сестра Айртона Санны Вивиан. Увы, но из 27 чемпионов мира только 17 человек смогут получить свои именны трофеи лично. Остальные не дожили до полувекового юбилея Формулы-1. Помимо сестры Санны, шлемы за своих великих родственников по-

лучат наследники Джузеппе Фарини, Хуана-Мануэля Фанхио, Альберто Аскари, Майкла Хоторна, Грэма Хилла, Джима Кларка, Денни Хьюма, Йохена Риндта и Джеймса Ханга. Взглянув на этот список, невольно становится грустно. Ведь из великих чемпионов 50-60-х годов сегодня в живых осталось лишь четыре человека: Джек Брэбэм, Фил Хилл, Джон Сэртис и Джеки Стюарт.

Френтцен нашел выход

Немец Хайнц-Харальд Френтцен, уже вторую гонку подряд заканчивающий на подиуме, присоединился к общему хору критики в отношении нового технического регламента. Однако в отличие от остальных Френтцен предложил FIA свой, кстати очень дешевый, рецепт того, как сделать чемпионат мира более интересным. Для этого, по мнению немца, необходимо всего лишь отстранить в отставку одного человека — конструктора McLaren Эдриана Ньюи, на машинах которого с 1992 года было выиграно шесть Кубков конструкторов и пять чемпионатов мира из семи.





Эдди Ирвайн меняет алого "скакуна" на "красную стрелу"

Гонщик Ferrari Эдди Ирвайн решил испытать себя в полете. Ощущения, надо сказать, при этом оказались довольно сильными даже для тренированного гонщика. "Когда мы впервые сделали бочку, я вообще перестал понимать, что вокруг происходит, — поделился впечатлениями ирландец. — Я почти что потерял сознание".



McLaren в Индианаполисе

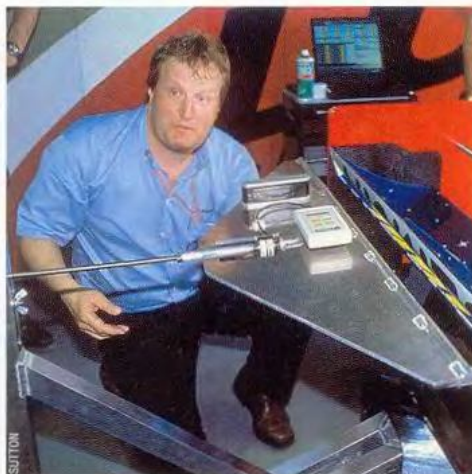
Берни Экклстоун опроверг слухи о том, что он просил хозяев трека в Индианаполисе перенести традиционную дату проведения Инди-500, чтобы в конце мая — начале июня 2000 года провести в Индианаполисе Гран При США. "Мы вовсе не просили их делать это, — заявил Берни, — к тому же календарь будущего сезона пока находится на стадии рассмотрения". Что касается Indy, то Ф-1 может там появиться уже в этом году. McLaren намерен прислать в Индианаполис свой двухместный болид в целях рекламы предстоящего Гран При США.

Пароль — FIA

Международная федерация продолжает ужесточать свои меры борьбы с компьютерными "хулиганами" в Ф-1. Представители различных команд уже не раз высказывали опасения, что специалисты некоторых "конюшен" в обход действующих правил разработали программы, которые, по существу, являются не чем иным, как разновидностью запрещенной антипробуксовочной системы. В борьбе за чистоту своего спорта FIA, начиная с Гран При Сан-Марино, решила не просто "скачивать" начинку электронных "мозгов" автомобилей для проверки, но и вводить пароль, который блокировал бы всю компьютерную систему от несанкционированного доступа.

Шумахер выступает за гибкость

В Бразилии FIA впервые применила новую процедуру проверки автомобилей: к заднему антикрылу прикладывалась нагрузка в 100 кг. При этом угловое отклонение конструкции не должно было превышать 1 градуса. Подобная практика была введена после серии аварий, связанных с поломками задних антикрыльев. При этом некоторые конструкторы признались, что действительно проектировали крылья, способные отклоняться под действием воздушного потока. Естественно, что FIA тут же прикрыла эту лазейку в правилах. Противником подобного рода ограничений выступил Михаэль Шумахер. "Я не вижу, как гибкие крылья могут представлять опасность. Представьте себе кусок пластика: если он жесткий, его сломать легко, если гибкий — его сломать невозможно", — с присущей ему инженерной сметкой пояснил свою позицию немецкий гонщик.



В жизни Эдди Джордана есть вещи поважнее, чем Ф-1

В конце марта шеф команды Jordan Эдди Джордан принял участие в необычной благотворительной акции — велосипедном пробеге, сбор от которого пошел в фонд CLIC — организации, занимающейся помощью детям, больным раком и лейкемией. Эдди принял старт в Иордании и вместе с 50 другими энтузиастами, в число которых входила его жена Мария, через три дня финишировал в Израиле.



"Это было изумительно, — делится впечатлениями Эдди. — Мы ехали по очень необычным местам. Нам пришлось столкнуться даже с песчаной бурей. Я смог проделать только половину пути, поскольку первые два дня деловые обязательства удерживали меня в Великобритании, но остальные участники пробега проехали на велосипедах в общей сложности 250 миль от Мертвого до Красного моря. Я же присоединился к ним только в Петре. Для меня это была необычная и очень тяжелая работа под палящим солнцем, но, надеюсь, CLIC сможет извлечь выгоду из моего пота".

Эдди Джордан активно сотрудничает с этой благотворительной организацией. Недавно он подарил CLIC два дома в центре Оксфорда стоимостью 135 000 фунтов каждый. "В жизни есть вещи поважнее, чем Ф-1", — заявил Эдди.

Dream team в Монако



В преддверии Гран При Монако, 11 мая, в карликовом княжестве на Лазурном берегу должен состояться необычный футбольный матч с участием всех четверых действующих чемпионов мира Формулы-1: Михаэля Шумахера, Дэмона Хилла, Жака Вильнева и Мики Хаккинена, а также большого числа других звезд спорта и кино. Ожидается, что на поле стадиона Монако выйдут: украинский шестовик Сергей Бубка, мотогощик Макс Бьяджи, раллист Карлос Сайнс, горнолыжник Альберто Томба, актер Хью Грант и несколько профессиональных футболистов, в их числе голландец Франк Райкард. Сбор от матча поступит в фонд Международной ассоциации друзей детей (AMADE), который возглавляет старшая дочь владыки Монако князя Ренье — принцесса Каролина.

Как Френтцен и Хилл поговорили с юными картингистами



В четверг перед гонкой в Сан-Паулу гонщики Jordan Дэмон Хилл и Хайнц-Харальд Френтцен общались с юными бразильскими картингистами. При этом дети, не говорившие по-английски, должны были слушать синхронный перевод через наушники. Однако из-за неисправности в динамиках раздавались лишь свист и шипение. Ничего не понимающие дети преданно смотрели на гонщиков оловянными глазами. Френтцен принял их за глухих. Что подумал Хилл, история умалчивает.

McLaren нарушает закон... сохранения энергии



Многим болельщикам, наверное, памятна нерешительность McLaren перед первым этапом чемпионата: везти в Австралию новый MP 4/14 или ограничиться модификацией старой модели MP 4/13B. Эти колебания обычно объяснялись крайней ненадежностью машин 1999 года, что вроде бы подтверждал почти синхронный сход Дэвида Култхарда и Мики Хаккинена. Однако кое-кто обратил внимание, что все эти разговоры начались после того, как FIA ввела новое правило,

гласящее, что максимум энергии, накопленной в автомобиле, ограничен тем количеством, которое не может быть использовано для улучшения его, автомобиля, технических характеристик. А McLaren, по слухам, уже использовал на своих машинах устройство, которое каким-то образом накапливает возникающую при торможении энергию и с ее помощью улучшает приемистость при разгоне. Другие же специалисты указывают на сцепление и, возможно, маховик двигателя. Известно лишь

одно: команда Рона Денниса попросила FIA уточнить, что подразумевается под термином "технические характеристики" — скоростные качества машины или расход топлива.

В первом случае сохраненная энергия идет на повышение непосредственно мощности мотора. Если же речь идет об улучшении работы обслуживающих систем, (например, топливной и масляной), то увеличивается КПД двигателя и до 10 процентов уменьшается расход топлива.

День дурака в Ф-1



Английский журнал Autosport в своем апрельском выпуске опубликовал заметку с утверждением, что Ferrari по примеру McLaren намерена построить двухместный гоночный болид, который будет по всем параметрам превосходить своего серебристого собрата. Autosport сообщил, что в Ferrari разработали специальный вариант компоновки болида, который позволит пассажиру сидеть бок о бок с пилотом. Это позволит не удлинять базу и сделать машину более динамичной. Кроме того, как утверждал Autosport, на этой машине Михаэль Шумахер будет тренировать Эдди Ирвайна, а при необходимости Ferrari может даже выставить ее на гонки, попытавшись найти лазейки в правилах FIA, и получать в два раза больше очков в зачет Кубка конструкторов, умножив их на количество пилотов в болиде.

Это был не единственный первоапрельский розыгрыш в западных средствах массовой информации. Наиболее удачной шутка получилась у итальянского журнала Rombo, чья информация о новой автоматической системе управления McLaren, поворачивающей колеса вместо гонщиков, на полном серьезе распространила немецкая телекомпания RTL.



Эдди стал "самбистом"

По прибытии в Бразилию на второй этап чемпионата мира Эдди Ирвайн отправился готовиться к предстоящей гонке в ночные клубы Сан-Паулу. Во вторник Ирвайн здорово повеселился, отплевывая самбу с темпераментными бразильянками. На вопрос, какие чувства он испытал, танцуя с местными красотками, Эдди ответил: "О, конечно, впечатления самые сильные. С парнями тут может случиться масса неприятностей". Однако поклонникам вряд ли стоит волноваться за Эдди. Хорошо владеющий приемами самбы ирландец вполне способен постоять за себя.

Майк Гаскойн пилотирует Tyrrell



Технический директор команды Jordan Майк Гаскойн принял участие в гонке серии BOSS в Брэндс-Хэтч. В соревновании устаревших автомобилей Формулы-1 и Формулы-3000 Майк вывел на старт сконструированный им самим Tyrrell 022 образца 1994 года. В гонке, как и в квалификации, Майк был третьим и теперь планирует принять участие еще в нескольких гонках серии. В прошлом году в Сильверстоуне Гаскойн уже имел опыт пилотирования собственного болида: тогда он вывел на трассу Tyrrell 024 1996 года. В отличие от эпохи 50-60-х годов, сегодня конструкторы довольно редко садятся за руль своих творений. Помимо Гаскойна, подобные развлечения в последние годы позволял себе только Адриан Ньюи.



Резиновый теннис

В ходе Гран При Бразилии несколько руководителей команд чемпионата мира выступили с критикой в адрес Bridgestone. Японских шинников вновь обвиняют в фаворитизме в пользу Ferrari и McLaren. Дело в том, что, исходя из экономической целесообразности, число комплектов резины для частных тестов в этом году ограничено цифрой 200. Причем эти две сотни должны быть использованы за 25 дней испытаний. Из-за этого команды Ф-1 до сих пор толком не могут обкатать новые автомобили.

Между тем две ведущие команды, похоже, не испытывают никаких проблем с поставками шин и катаются на частных тестах столько, сколько хотят. Однако Bridgestone сумел быстро перевести мяч на сторону противника, заявив, что Ferrari и McLaren являются официальными испытательными командами японского концерна, а потому обязаны участвовать в исследовательской программе Bridgestone.

В результате, длинный перерыв между гонками в Австралии и Бразилии многие гонщики Ф-1 провели, совершенствуя свое мастерство в других видах спорта. Например, в теннисе.

Рейнард и Поллок больше не дружат



Слухи о расколе в British American Racing поползли с новой силой, когда стало известно, что Адриан Рейнард, совладелец и технический директор команды, не приедет на Гран При Бразилии, то есть не будет присутствовать на второй гонке кряду. Исполнительный директор BAR Крейг Поллок отказался комментировать информацию о разногласиях с Рейнардом в вопросах управления "конюшней". "Спросите об этом у самого Адриана!" — оборвал Поллок расспросы журналистов. Спросили. Рейнард объясняет свой австралийский "прогул" тем, что был всецело поглощен крэш-тестом BAR 01, который был успешно пройден буквально за несколько часов до начала официальных тренировок. А во время этапа в Интерлагосе он "утрастал дела с поставкой двигателей Supertec". Бизнес превыше всего! Даже удовольствия от гонок, если, конечно, беспильное наблюдение за своим детищем, ползущим в конце пелотона, можно так назвать.

Новый спонсор Arrows

В первый день апреля команда Arrows объявила имя своего нового спонсора. Им стала известная мультимедийная корпорация Virgin Records. "Музыка и Ф-1 — это естественная комбинация", — заявил один из руководителей команды нигерийский принц Малик Адо Ибрагим. Остается только выяснить, в каком темпе собирается исполнять свою гоночную музыку Arrows.



Физикелла готовится стать отцом



По сообщениям прессы, гонщик Benetton Джанкарло Физикелла готовится стать отцом. Ожидается, что его подруга Луна должна в самое ближайшее время разрешиться от бремени.

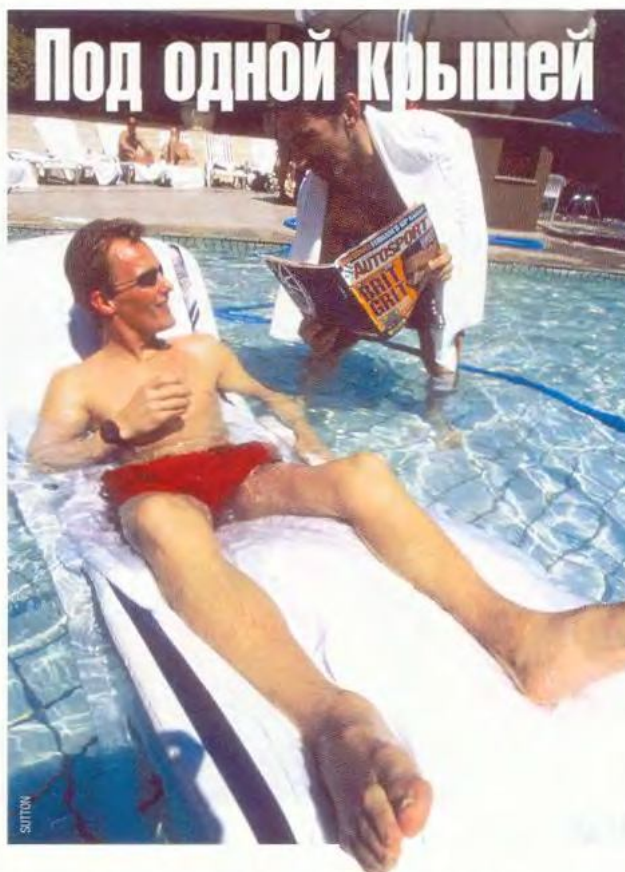
Новые шлемы

Специально для своего домашнего Гран При бразильцы Рубенс Баррикелло и Педро Диниц изготовили новые, более яркие и более заметные с трибун шлемы. Рубенс обильно добавил к своим традиционным цветам зеркальные хромированные поверхности. А Педро красовался в Интерлагосе с большой красной стрелой на "темени" и хромированной окантовкой. Нашлись причины внести некоторые изменения в дизайн главного элемента своей защитной амуниции и у испанца Педро де ла Росы: в честь своего друга Шинго Тачи, отец которого трагически погиб во время испытаний автомобиля класса "супертуризм" три недели назад, испанец написал на своем шлеме имя этого человека со словами "вечная память".



Третьего Шумахера в Ф-1 мы вряд ли увидим

Михаэль Шумахер заявил журналистам, что сделает все от него зависящее, чтобы его маленький сын Мик, появившийся на свет 22 марта этого года, никогда не сядет за руль гоночного болида. "Мне достаточно переживаний за моего брата Ральфа, когда я наблюдаю за его гонками, — заявил Михаэль. — Поэтому я постараюсь избавить своих детей от такого рода развлечений".



Кто богаче всех на свете

Журнал Forbes подсчитал гонорары лучших спортсменов мира за 1998 год. Михаэль Шумахер, заработавший в прошлом сезоне около 38 миллионов долларов, занимает в этом списке 2-е место, на 31 миллион отставая от безоговорочного лидера — баскетболиста Майкла Джордана, чей заработок в прошлом году составил 69 миллионов долларов.



Особенностью бразильского этапа чемпионата мира является то, что Сан-Паулу — практически единственное место, где гонщики Гран При собираются под одной крышей. Расположенный рядом с автодромом пятизвездочный отель Transamerica — единственная хорошо охраняемая гостиница в этом беспокойном районе города, который, по мнению многих, является не чем иным, как типичными бразильскими трущобами. Необходимость держаться вместе создаст атмосферу, несколько напоминающую те давние времена, когда гонщики Гран При действительно напоминали одну большую семью. Увы, но в наше время трудно себе представить, как некоторые из этих людей, путешествующих не иначе, как на личных самолетах, смогли бы решить проблему, кому из них занимать лучшие апартаменты. Однако в Бразилии в среду накануне гонки Хилл, Аlesi, Херберт, Ирвайн и Хенне без всяких проблем вместе плескались в бассейне, хотя уже в Имоле некоторые из них будут едва замечать друг друга при встрече.

Benetton полегчал



Новая система тормозов с перераспределением усилия через дифференциал, установленная на Benetton Джанкарло Физикеллы, помогла итальянцу занять в квалификации на Гран При Бразилии 5-е место, вклинившись между двумя Ferrari. "Дифференциальные" тормоза на южноамериканском этапе появились также и на машине его товарища по команде — Александра Вурца. Это стало возможным после того, как вес автомобиля был снижен на 9 кг по сравнению с предыдущей гонкой. Напомним, что в Австралии Александр вынужден был отказаться от новинки из-за большего веса. В Бразилии в конструкции B199 использовалось 85 новых деталей. Однако то обстоятельство, что в квалификации его двигатель "хромал" на один цилиндр, отняло у Вурца 4 км/ч на прямой и неизвестно сколько мест на старте.



Кто виноват?

Перед началом Гран При Бразилии пилоты подвергли резкой критике перестроенный въезд на пит-лейн на автодроме в Интерлагосе. Как показала гонка, зона торможения перед въездом в боксы действительно спроектирована не очень удачно, поскольку находится прямо на траектории. Директорат гонки свалил всю вину на FIA, заявив, что конфигурация была пересмотрена по требованию Федера-

ции. Еще большие нарекания вызвал выезд с пит-лейн. В этом году длина дорожки была значительно увеличена. Причем один из ее поворотов показался организаторам соревнований настолько опасным, особенно в дождь, что было принято решение о продлении зоны ограничения скорости за пределами пит-лейн вплоть до самого выезда на трассу. Это решение, принятое в последний момент и за это проз-

ванное Джеки Стюартом "насмешкой", настолько увеличило время, которое гонщики тратили на заезд в боксы, что тактика с более чем одной дозаправкой становилась просто-напросто убийственной. Правы оказались те, кто выбрал жесткий Bridgestone, — McLaren, Ferrari, Williams и Френтцен. Ошиблись ехавшие на мягкой резине гонщики Benetton, Дэммон Хилл и Рубенс Баррикелло.

Ford возрождается... из пепла

После нескольких провальных сезонов Ford (вернее, его гоночное отделение Cosworth) за два последних месяца, похоже, окончательно вернулся в ряды ведущих моторостроительных фирм Формулы-1. И хотя его двигатели еще не слишком надежны и частенько горят, никто уже не сомневается, что это пепел, из которого Ford возрождается. Уже в следующем году планируется расширить число своих клиентов. Предполагается, что Ford в 2000 году будет поставлять своим клиентам тот же двигатель, который стоит сегодня на Stewart. По оценкам специалистов, CR1 сегодня — второй мотор чемпионата мира после великолепного Mercedes FO 110H, установленного на McLaren. Руководители Ford надеются, что их моторами заинтересуются команды, использующие сегодня явно слабые Supertec: Benetton и BAR (на Williams в 2000 году будет стоять BMW). По сравнению с моторами Флавио Бриаторе движки Ford имеют явное преимущество, и не только в мощности (800 против 750 л.с.), весе (97 против 121 кг), но и в цене. Supertec сегодня обходится "конюшням" по 16,5 миллионов фунтов, в то время как Ford будет поставлять свои моторы всего за 13 миллионов. Возможно, Ford заинтересуется и Jordan, если Honda откажется в следующем году предоставлять Эдди Джордану современные модификации своих двигателей.



Шлем всему голова

В отличие от бразильских гонщиков Михаэль Шумахер вышел на старт бразильского этапа в своем старом шлеме, отказавшись от хрома, так и не принесшего ему удачи в Японии в прошлом году. Однако, возможно, что очень скоро Михаэль получит чрезвычайно эффектную обнову. Сообщается, что в Ferrari испытывают новую систему индикации, где световые сигналы будут подаваться внутри шлема гонщика. Многие индикаторы (например, сигнал о приближении к предельно допустимому числу оборотов двигателя), расположенные на приборной доске, иногда становятся плохо видны из-за солнца. Новая система позволит избежать этих трудностей.

Капли для Френтцена



Сразу три гонщика оказались под угрозой дисквалификации после квалификационных заездов и гонки на Гран При Бразилии. В субботу отличились де ла Роса и Жак Вильнев. Испанец проигнорировал желтые флаги, вывешенные на месте аварии Марка Хене, и заплатился за это своим лучшим кругом в квалификации. Более сурово судьи наказали Жака Вильнева, дисквалифицировав чемпиона мира и отправив его на последнюю линию старта, за несоответствие топлива его BAR ранее представленному в FIA образцу. Та же участь едва не постигла в гонке и Хайнца-Харальда Френтцена. На последнем круге Jordan Ха-Ха остановился с пустыми баками и команде пришлось буквально по каплям собирать скудные остатки топлива из бака Jordan, чтобы предоставить их на анализ техническим комиссарам. Эта проблема была далеко не единственной для Френтцена в Бразилии. В начале гонки Френтцен надолго застрял за машиной Физикеллы, из-за чего наглотался выхлопных газов до того, что даже слегка "поплыл". А в середине дистанции немец промучился со слишком тугим ремнем безопасности, стянувшим его правую руку. В результате из-за судорог, парализовавших его десницу на подиуме, Френтцен не смог оказать достойного сопротивления Шумахеру и Хаккинену в традиционной битве с шампанским.



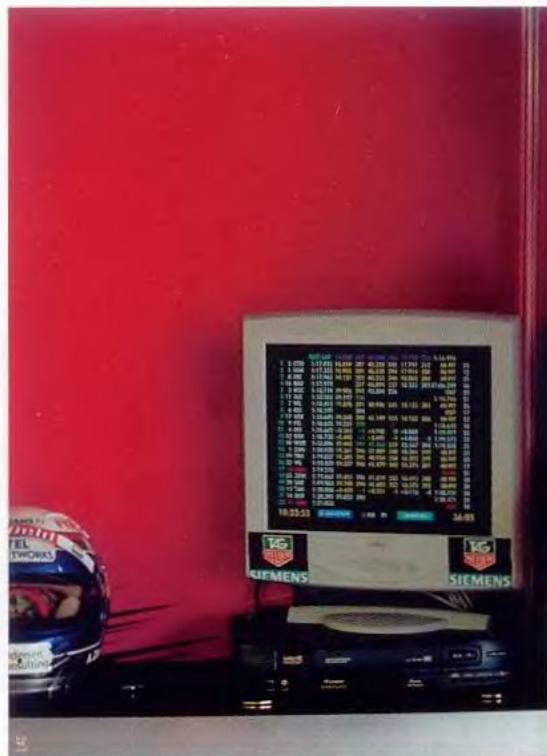
Когда вернется Зонта

Бразилец Рикардо Зонта, попавший в аварию в субботней тренировке перед Гран При Бразилии, вероятно, сможет вновь выйти на трассу не раньше конца мая. В больнице, куда его после аварии доставили на вертолете, был поставлен диагноз — разрыв сухожилия между третьим и четвертым пальцем левой ноги. После операции, проведенной в одной из клиник Сан-Паулу хирургом Роберто Годой Морейра, по оценкам специалистов реабилитационный период займет около 40 дней. Кроме того, существует риск инфекции, поскольку из ноги Зонты так и не удалось удалить мельчайшие частички углеволокна, которые могли попасть в рану при аварии. Чтобы уменьшить риск заражения, бразильскому гонщику, покинувшему больницу уже через два дня после аварии рекомендован полный покой в течение 15 дней.



Авария Бадера

Итальянец Лука Бадер не смог принять участие в Гран При Бразилии из-за травм, полученных во время тестов Minardi во Фьорано 28 марта. В ходе испытаний на его машине вышла из строя одна из электронных систем управления автомобилем, и Бадер врезался в отбойник. В больнице у Бадера обнаружилось довольно серьезные повреждения правой руки. Доктор Клаудио Кастаньетти сделал Луке небольшую операцию, которая должна была ускорить процесс выздоровления. Несмотря на все усилия медиков, Бадеру так и не удалось восстановиться к гонке в Сан-Паулу, где его место в кокпите Minardi занял тест-пилот команды Prost Стефан Сарразен.



Занарди разочаровал

После двух неудачных гонок за Williams итальянского чемпиона серии CART Алессандро Занарди, некоторые обозреватели высказали мнение, что в скором времени Алекс может вернуться в Америку. Вполне возможно, что в его контракте существует пункт, по которому в случае не-

дачи Занарди может досрочно расстаться с командой сэра Фрэнка. Эти догадки косвенно подтверждает факт приглашения в команду Чипа Ганасси на место Занарди бывшего тест-пилота Williams Хуана Пабло Монтой. Благодаря этому Ganassi и Williams могут в случае необхо-

димости просто поменяться пилотами. Вопрос только в том, захочет ли этого Монтой. Ведь в отличие от Алекса дела у него идут великолепно. Занарди все не может разменять свое единственное очко в Ф-1, а Монтой уже выиграл в серии CART свою первую гонку.

Смелость Макса Мосли

“Не страшно, что гонщики часто теряют контроль над автомобилем, — заявил в ответ на критику новых правил президент FIA Макс Мосли. — Главное, что они не получают при этом травм”. Однако то, чего не боится храбрый Макс, серьезно пугает не столь мужественных, как он, гонщиков. Эти страхи только усилились после недавних инцидентов, закончившихся ранениями Луки Бадера и Рикардо Зонты.

Профессор Сид Уоткинс, главное медицинское светило Ф-1, заявил, что жизнь Рикардо спасли только лишь еще более ужесточенные в этом году требования FIA по защите головы гонщика. Что касается ноги, то она пострадала от обломков углепластикового шасси, разрушенного деталью передней подвески. Зато Рикардо счастливо избежал опасности ранения осколком разбитого обода переднего колеса, который пробил обшивку кокпита и застрял в материале сиденья. Беспокойство официальных представителей вызвал тот факт, что углепластиковые тросы не смогли удержать разлетевшиеся колеса. Все это будет предметом специального расследования. Уже сообщается о планах использования в качестве обшивки кокпита кевлара 2–2,5 мм толщины — материала, применяющегося в бронепилотах.



Дэвид Култхард проявил бдительность



Гран При Бразилии сложился для Култхарда крайне неудачно. Сначала у его McLaren заглох на старте двигатель, а потом Дэвид и вовсе выбыл из гонки из-за поломки коробки передач. Однако Гран При на этом для шотландца не закончился. Весь остаток гонки вплоть до эвакуации болида Дэвид сидел в кокпите или ходил, как привязанный, вокруг машины, разгоняя слетевшихся, словно стервятники, фото-корреспондентов, жаждавших вызвать секреты непобедимых "серебряных стрел". В прошлом году это удалось сделать некоему Дарену Хиту, сфотографировавшему в машине Дэвида третью педаль диагональной тормозной системы, что привело впоследствии к протесту Ferrari и запрещению новинки. На этот раз Дэвид был бдителен, и узнать, сколько в его кокпите педалей, не удалось никому.

Прост не отпустит Трулли



В последнее время в прессе появились многочисленные слухи о скором уходе итальянца Ярно Трулли из команды четырехкратного чемпиона мира Алена Проста. Несмотря на то, что контракт Трулли с Prost истекает только в конце 2000 года, Ярно упорно сватают то в McLaren, то в Ferrari, где итальянец, как предполагают журналисты, может стать партнером Михаэля Шумахера. Однако уставший от этих слухов Ален Прост жестко пресек эти спекуляции: "Мне хорошо известно, что некоторые команды интересовались Трулли и, вероятно, в Ferrari тоже думают о нем. Но любому, кто знаком со мной, известно, что деньги для меня не имеют решающего значения, если я верю во что-то. Трулли останется со мной..."

Принц и "король"

В отсутствие Тома Уокиншоу, которому дела не позволили прибыть в Бразилию, нигерийский принц Малик Адо Ибрагим остался единоличным руководителем команды Arrows. Когда Михаэля Шумахера спросили, что он думает о том, как Его Высочество справляется со своими обязанностями, некоронованный король Формулы-1 сделал круглые глаза: "Кто?"

РИКА-МОТОРЗ

Москва, ул. Автомоторная, д. 2, НАМИ
тел.: (095) 456-5768, 456-4250
факс: (095) 456-6140

Официальный дилер AP-Racing (Англия) в России



- Широкий выбор комплектующих для спортивных автомобилей на складе в Москве
- Квалифицированная консультация и техническая помощь
- Прямые поставки с **AP RACING** (Германия), **MOTORSPORTZUBEHÖR** (Германия), **Silversport** (Англия), в течение 14-30 дней

РИКА-МОТОРЗ

Технический спонсор
сборной команды России
по ралли-рейдам

AP RACING
Lockheed BORG & BECK

ГРАН ПРИ БРАЗИЛИИ

9-11 апреля 1999 г.



Не перевелись еще в Бразилии волшебники

Однажды Фердинанд Порше, которого попросили дать определение гоночного автомобиля, заявил: "Совершенный гоночный автомобиль должен первым пересечь финишную черту, а затем развалиться". Видимо, в Ферри не придадут слишком большого значения этому высказыванию знаменитого немецкого конструктора, иначе в Scuderia не стали бы так уж радоваться надежности своих автомобилей, которые единственными в полном составе смогли закончить обе первые гонки сезона. Гораздо ближе к идеалу Порше сегодня

McLaren, и скорее хочется согласиться со словами Рона Денниса: "Гораздо приятнее доводить до ума быстрый, но еще недостаточно надежный автомобиль, чем возиться с надежным, но медленным". В Австралии ни одна из "серебряных стрел" не долетела до цели, хотя полет их был весьма впечатляющим. В Бразилии одному MP 4/14 уже удалось пересечь заветную черту. И он сразу оказался на 1-м месте. Нетрудно представить, что произойдет, когда финишировать научатся оба автомобиля McLaren.

Пятница, 9 апреля. Свободные заезды

11.00-12.00 13.00-14.00

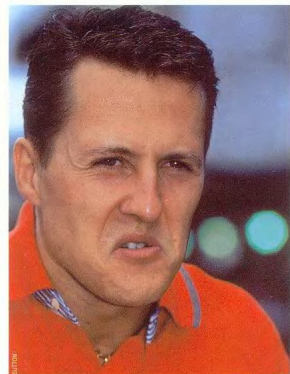
9 апреля Жак Вильневу исполнилось 28 лет. Но погода в пятницу скорее подошла бы для дня рождения ослика Иа - низкая облачность, сопровождавшаяся моросщим дождем. Дождя, впрочем, скоро прекратилось, однако трасса оставалась очень мокрой с огромными лужами прямо на траектории. В результате было много брызг, скользких заносов, вылетов, время прохождения круга по мере подсыхания луж увеличилось чуть ли не на десять секунд после каждой попытки - словом, было весело. Первым разогнать по трассе лужу высал Френтцен

West представляет



на Jordan. За ним последовали и все остальные кроме Ирвайна, который принципиально предпочитает купаться только в шампанском, и Зандеро, автомобиль которого заглох в конце пит-лейн после одного-единственного круга.

Большинство гонщиков, прокатившись по трассе, тут же изжаривались в боях. На "астучин" круг в течение первых 15 минут решились лишь де ла Роса и Такаги, установивший первый ориентир дня. В течение первого часа тренировки фамилии на верхней строчке промежуточного протокола менялись с калейдоскопической быстротой: лучшее время всякий раз принадлежало к тому, кто пересек черту следом, а окончательную победу одержал гонщик, уступившийся проскользнув под флагом последним, да еще и решившийся сделать это на "сухих" вилах - им оказался Ральф Шумахер на Williams. Его старший брат, попытавшийся включиться в эту чехарду, поначалу вынужден был вернуться в боксы с несущественно вывернутым передним правым колесом своей Ferrari - повсюду крепление. Затем он вновь вырвался на трассу и обратился на себя всеобщее внимание тем, что во время одного из кругов явно прощупывал предел возможностей F399 в дождь - каждый поворот немец проходил со значительным заносом. Эдди Ирвайн опробовал новое сиденье и остался очень доволен. Гонщики McLaren особо не устраивались. Дэвид Култхард, хотя и отменился целым рядом промежуточных 1-х мест, в итоге оказался 9-м, Мика Хаккинен вообще никак не проявил себя и показал 15-е время. Рон Деннис объяснил это тем, что его команда решила поберечь





комплексы "сухих" шин до более нужного момента. Как бы то ни было, но Михаэль Шумахер на той же дождливой трассе показал в первый час 3-е время. На Jordan Дэмон Хилла произошел пожар из-за утечки масла. Запарни весь час просидел в боксах над разобранном двигателем. "Мне жаль себя и жаль механиков", — заявил Алекс.

Второй час тренировок прошел практически на сухой трассе, но по тому же сценарию, разве что прогресс от круга к кругу был уже не столь велик, да число претендентов на лучшее время уменьшилось. Обратил на себя внимание эффективным разворотом на 360 градусов Панаис. Запарни вернулся на трассу. Его место в "зале ожидания" занял Дэмон Хилл, чей двигатель снова вышел из строя на 1-м же "засуше" круте: подвела масляная система двигателя. Аналогичные проблемы возникли и на машине Френтцена. Дело в том, что этот узел был модифицирован на всех двигателях Mugen-Honda, кроме тех двух, что остались после Австралии. Именно на них пилоты Jordan и начали тренировки. Именно Вильеис из-за проблем с машиной вообще не показались на трассе во второй половине сессии.

В результате время двух чемпионов мира — Жака Вильеиса и Дэмона Хилла — оказалось хуже 107%, что вовсе не так безобидно, как может показаться именно по результатам свободных тренировок был допущен к предпоследней гонке Хеме, не прошедший в силу неблагоприятных обстоятельств квалификацию в Австралии.

Лучшим в этот день стал Мика Хакконен. 2-е время показал его товарищ по McLaren Динид Кутцхара. Неудачный Динид, старавшийся не упустить ни малейшего случая отличиться в борьбе за статус 1-го пилота лучшей команды чемпионата, попытка открыть недостающие 0,471 с. В одной из попыток он заблуждался задние колеса и вылетел с трассы, из-за чего был даже вынужден заехать в боксы. "Все эта старая неровная трасса! — досадовал шотландец. — И ездить здесь приходится против часовой. Из-за этого болит шея, более привычка к другой натуре". Словом, у Динида нашлось довольное причин, в очередной раз помешавших ему опередить Мину. Пока механики очищали нос и диние его болида от жирной бразильской грязи, возобновившийся за 15 минут до конца тренировки дождь свел все дальнейшие усилия Динида на нет. Юниониз один за другим покидали трассу, оставив ее в полном распоряжении Михаэля Шумахера, который в одиночестве упорно продолжал наметывать круги вплоть до окончания тренировок. Синхрониз обещали дождь в день гонки.

Утренняя тренировка в субботу оказалась, по существу, сорванной из-за аварии, в которую угодили BAR бразильца Рикардо Зонты. Сначала очень долго эвакуировали с трассы самого гонщика и его разбитый автомобиль, затем ремонтировали поврежденное ограждение. В результате сессия была прекращена без возобновления заездов.

Авария Рикардо Зонты стало очередным тревожным звоночком для FIA. Все без исключения гонщики жаловались, что автомобили 1999 года сложны в управлении и ведут себя непредсказуемым образом.

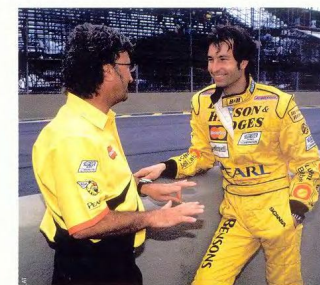
Один из главных неудачников Гран При в Сан-Паулу стал Алессандро Запарди. Характер возникших на его Williams неисправностей заставил специалистов команды в недоумении пожимать плечами.



Не было бы счастья, да несчастье помогло. Травма тест-пилота Феррари и гонщика Minardi Луи Багнера позволила дебютировать в Ф-1 тест-пилоту Прести и гонщику Ф-3000 Стефану Сарразену. Основанием для данного соглашения послужили, как официально сообщается, другие взаимные отношения команд Прести и Minardi.

Суббота, 10 апреля. Свободные заезды
9.00-9.45 10.15-11.00

И снова Jordan Френтцена был первым на трассе. Полностью все еще оставалось мокрым после вчерашних дождей, однако обилие переключений и прокручивание руля быстро уничтожило последние следы нехватки. Большинство гонщиков начали с того, что просто проверили свои машины, после чего вернулись в боксы, чтобы начать работу над настройками. Быстро выяснилось, что бороться за 1-ю строчку протокола способны только все те же Хакконен и Кутцхара из McLaren. Эдди Ирвайи и Михаэль Шумахер на своих Феррари в основном практиковали старты на выезде с пит-лейн и не слишком хвастались на остальной дистанции. Юниониз Феррари всю сессию проделали на одном комплексе резины. Как на F399, так и на MP 4/14 наблюдались значительные изменения в аэродинамике задней части машины. Хайнц-Харалд, учитывая



сложность везды и выезда с пит-лейн конфигурации этого года, потратил огромное количество времени на тренировочные остановки и старты из боксов.

Перенос в локальной скалке двух пилотов McLaren одержал Динид Кутцхара. Вполне возможно, что Хакконен сумел бы ответить своему товарищу по команде, но через 13 минут после начала второй половины тренировки сессия была остановлена в результате жуткой аварии, в которую угодили Рикардо Зонга из BAR. Причиной аварии провозглашено как раз в тот момент, когда Кутцхара спалил свой двигатель, собираясь в очередной раз отправиться из боксов на трассу. Но маршалы уже вывелись к месту аварии. На скорости более 200 км/час Рикардо Зонга при торможении в повороте Феррари потерял контроль над машиной. Сила, с которой выехал бразилец в "родную стену" была такова, что разбитый оказался не только автомобиль, но и ремень безопасности. Рикардо выбрался из кокпита самостоятельно, однако его все же доставили на вертолете в госпиталь, где ему был поставлен диагноз (разрыв связки левой ноги) и немедленно проведена операция.

Пока маршалы убирали обломки автомобиля и ремонтировали ограждение, рядовые гонщики еще 40 минут проматывали в боксах, прежде чем им объявили, что сессия прекращается без возобновления заездов. Все без исключения жаловались на то, что поедут в квалификацию с настроенными настройками. Большие вкось не повезло, как всегда, Запарди, который не успел сделать ни одного круга за вторую половину сессии из-за поломки одного из датчиков.

Суббота. 10 апреля. Квалификация
13.00–14.00



Квалификация в Бразилии началась в высшей степени необычно. Традиционно гонщики не спешат покинуть боксы. Однако в Бразилии в этом году все выглядело иначе. Зеленый огонь светофора еще не успел оповестить о начале сессии, а у выхода с пит-лейн собралась очередь из 15 машин. Фреитцен, чей Jordan на этот раз не оказался первым, был почему-то настолько раздосадован этим обстоятельством, что бросился обгонять соперников уже на выходе с пит-лейн.

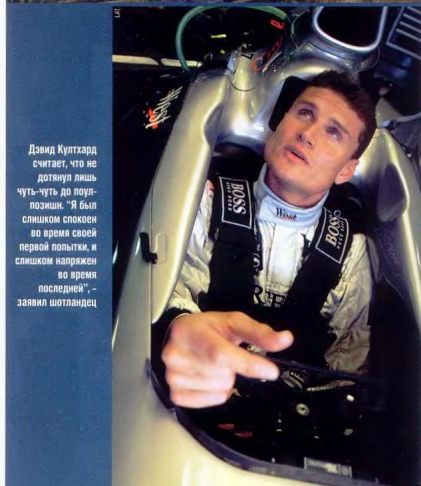
За первые 10 минут все (!) гонщики записали на свой счет быстрый круг. Фамилии пилотов, занимавших 1–2 места, бессмысленно даже называть. Мика Хакинен превратил время своей провальной попытки в первую же попытку. Незаметно отставал от него и Дэвид Култхард, хотя все же отставал, несмотря на то, что сразу же выдал серию из 4 быстрых кругов (пропил 1 у Мики). Вслед за двумя гонщиками McLaren закрепились Рубенс Баррикелло и Михаэль Шумахер. Шумахеру удалось отстоять бразильца на 4-е место. Во время своей очередной попытки за 12 минут до конца сессии Рубенс пересек финишную черту с преимуществом 0,2 с над Михаэлем. Что в большей степени повлечено из-за спора в пользу бразильца – новый Ford V10 или превосходство гонщика при неустойчивой поддержке родной публики – решать самим. «Это был один из лучших кругов в моей жизни» – ликовал Баррикелло. – Однако и круг в провальной квалификации был очень хорош. Но тогда я оказался 14-м. Подобное заявление может показаться излишним снисхождением, но я ждал хорошего автомобиля всю свою карьеру».

В отношении Рубенса, Михаэль высказался человеком, который все еще жист. «В квалификации Феррари что-то не хватает, – рассуждал Шумахер. – Я не ожидал оказаться в секунде от поу-позиции». Жан Тудт, правда, упомянул впоследствии, что Феррари в интересах завтрашней гонки, провела квалификацию на жесткой резине. Не прошло и половины положенного времени, а Жан Алси и Стефан Сарразен уже неслись отбрасывая отбрасывая им лопат круто. Закончилась квалификация и для Марка Хенне – его Minardi влетела в обочину из-за старшей шина. А за 20 минут до конца сессии у «счастливчика» Занарди в результате поломки, которую технический директор Williams Патрик Хед назвал «очень необычной», вышел из строя двигатель. Причем произошло это уже после того, как из-за проблем Алси:

вынужден был пересечь на запасной автомобиль. Не добравшись до боксов и другой Алси – Вурд, съехавший на обочину после



Погода в Сан-Паулу, расположенном на границе тропиков, в эту пору года характеризуется не только жарой и повышенной влажностью, но и внезапными ливнями. Вот и в субботу квалификация прошла под угрожающе яркими небесами. Дождь казался неизбежным, но, вопреки прогнозам, на землю не упало ни капли.



Дэвид Култхард считает, что не дотянул лишь чуть-чуть до поу-позиции. «Я был слишком спокоен во время своей первой попытки и слишком напуган во время последней», – заявил шотландец.



Пригород Сан-Паулу, где расположен автодром им. Хосе Карлоса Паса, пользуется дурной репутацией у жителей города. Многие называют эти места простонародно типичными бразильскими трущобами.

В отличие от своего товарища по команде Алси Занарди настроен у Ральфа Шумахера накануне гонки было превосходное

последней попытки. А его товарищу по Benetton Джанкарло Фисикелле удалось, без помощи новой системы тормозов, вклиниться между двумя Феррари на 5-м месте.

Гонщики «серебряных стрел», откатив по 6 кругов в начале, покинули боксы лишь за 5 минут до падения желтого флага, чтобы в междоубочной паузе решить судьбу поу-позиции. Дэвид выскочил из боксов раньше Мики, но на трассе пропустил его вперед, чтобы иметь возможность контролировать график лидера McLaren. Хакинен на первом же быстром круге выходит из 16 секунд. Дэвид продолжает «сжигать» круги вокруг результата Мики. В своей последней попытке он шел с опережением графика Хакинена, но в одном из поворотов, вместо очередных указаний из боксов, потянувшись услышал ликующие возгласы, раздавшиеся в пучинах по поводу казавшейся всем очевидной победы Хакинена. Отскочившись, Дэвид пропустил точку торможения, повредил шины и утратил шансы на поу. Дэвид был лучше Мики почти во всем: на всех секторах он показал самую большую скорость, на двух секторах из трех – лучшее время. Мика опередил его лишь на одном секторе, но этого оказалось достаточно.

Воскресенье. 11 апреля. Warm-up
9.30–10.00



Утренний «разогрев» прошел в прекрасную солнечную погоду. Фреитцен на этот раз не упустил своего шанса побыть в лидерах и первым вырвался на трассу. Большинство последователей за ним гонщиков ограничились тем, что проверили работоспособность запасных машин и вернулись в боксы. М. Шумахер упорно и многозначительно продолжал отбрасывать старт на выходе с пит-лейн. Памятуя о проблемах в Австралии, Рубенс Баррикелло сменил ролик на пит-лейн полный типса подготовки к гонке и в конце концов добился того, что красная на капоте двигателя стала плавиться. Алси омрачил безоблачное небо дымом своего Sauber, загоревшегося прямо в боксах. Алси и Паниса – двух героев предстоящей гонки – обмывали противоположные чувства. Жан заявил, что его автомобиль так плох, что он не хочет даже говорить об этом. Его соотечественник из Рено, напротив, оказался столь доволен появлением своей машины, что, вернувшись в боксы, сказал механикам: «Поздравляю, только ничего не трогайте!». В отличие от двух французских Занарди был более сдержан. Итальянец просто выразил свое удивление, что его Williams сдет.

Свежее утро принесло свежие новости: время, показанное в квалификации Жаком Вильневом, аннулировано за несоответствие машины в боксах его BAR 01 ранее катком обмываем. Порочнее, которым пользовался Жак в субботу, отвечало требованиям технического регламента (в противном случае недавнего именинника ждало бы гораздо более суровое наказание), но этот бензин, грубо говоря, был запит «из другой бочки». В результате было объявлено, что канадец в гонке должен стартовать с последнего, 21-го места. Последним это место стало после того, как официально выяснилось, что Риксвард Зонта из той же BAR принять участие в Гран При не сможет.



Воскресенье. 11 апреля. Гонка

14.00

Вспоминая гонку в Бразилии, теряешься среди обилия гонщиков, которых хочется назвать героями 2-го этапа чемпионата. Героем, вне всякого сомнения, был Баррикелло, сумевший квалифицироваться 3-м, лидировавший в гонке и более чем реально претендовавший на подиум, если бы не сход на 42-м круге. Героем был Жан Алези, прорвавшийся в ходе гонки с 19-го до 5-го места. Увы, он также не смог финишировать. Героем был Френтцен, 2-й Гран При подряд заканчивающий на подиуме. Но даже ему не удалось по причине нехватки топлива добраться до финиша, и свое 3-е место он получил только благодаря тому, что шедший за ним Ральф Шумахер отставал от лидера более, чем на круг. И при таком обилии героев, судьбу гонки решили все те же Хаккинен и Шумахер. Мика пришел к финишу первым. Михаэль отстал на 4,9 с. И ничего героического в этом не было.

Победив в Сан-Паулу, Мика Хаккинен только и всего, что по-своему переиначил фразу Рона Денниса, которую шеф McLaren обронил накануне гонки: "Чтобы финишировать первым, прежде всего надо финишировать". Недаром Мика, когда его спросили после победы в квалификации, кого он считает самым опасным соперником в предстоящей гонке, ответил: "72 круга дистанции". Печальная для конкурентов "серебряных стрел" истина состоит в том, что в этом году гонщикам McLaren, чтобы победить, действительно достаточно финишировать. Мике это удалось. Дэвиду – нет.

Проблемы в этот жаркий, влажный и душный день в Сан-Паулу начались для Култхарда еще на прогревочном

круге: Дэвид ощутил легкий сбой в работе коробки передач. А на стартовой решетке его McLaren заглох. "Я включил первую передачу, но вместо того, чтобы увеличить обороты, как я ожидал, мотор заглох, – вспоминал Дэвид после гонки. – Я смотрел в зеркала, ожидая удара, но всем удалось избежать столкновения".

Маршалы очень долго выталкивали машину Дэвида на пит-лейн, затем механики очень долго приводили в чувство двигатель, в результате чего вернулся шотландец в гонку с отставанием в 3 круга. В который раз обратил на себя внимание резвым стартом Ирвайн, обошедший Benetton Физикеллы. В итоге Физикелле пришлось сражаться за место в шестерке с нагнавшими его Френтценом и Ральфом Шумахером вплоть до схода на 38-м круге из-за поломки сцепления. Джанкарло сменил рулевое колесо в тщетной надежде, что проблема кроется в переключателе скоростей, но то, что помогло в Австралии Шумахеру, оказалось бесполезным для Физикеллы в Бразилии – сход. На 2 места улучшил свою позицию после старта и Оливье Панис. Однако сделал он это не без нарушения правил (фалстарт), за что и поплатился 10-секундным штрафом.

После старта гонку возглавил Хаккинен. За ним следовали Баррикелло и М. Шумахер. Мика очень уверенно шел впереди и уже начал было отрываться от преследователей, когда в результате сбоя в работе коробки передач его McLaren резко замедлился на 4-м круге: коробка неожиданно отказалась переключаться с 5-й на 6-ю передачу. Однако хладнокровный Мика по команде из боксов сбросил передачи, потом поднял их вновь, "щелкнув" 6-ю дваж-

Старт гонки в Интерлагосе, если не считать "заглохшего" Култхарда, прошел без особых осложнений. Группа из трех лидеров определилась уже в самом начале первого круга



Гран При Бразилии всегда отличается особая атмосфера. Побывав здесь, каждый поневоле становится патриотом этой страны



Первым неудачником гонки стал Дэвид Култхард, чей McLaren заглох на старте. Стартовая прямая здесь устроена так, что вытолкать автомобиль на пит-лейн становится довольно сложной задачей



Первый поворот на этой трассе многим пилотам снится накануне гонки в ночных кошмарах. "По телевизору не видно, как круто он уходит вниз, — рассказывает Френтцен. — В поворот входят вслепую, и открывается он очень поздно на торможении"



Трасса в Интерлагосе очень коварна и часто вынуждает совершать ошибки даже таких опытных гонщиков, как Жан Алези



Небольшая ошибка гонщика Sauber на 2-м круге привела к вылету. Но именно после этого Жан Алези точно проснулся и начал свой впечатляющий прорыв к 5-му месту



Автодром в Бразилии считается одним из самых грязных. Гонщики позади лидеров не рискуют уйти с траектории на пыльную часть трассы, чтобы сходу завязать борьбу с соперниками. Впереди еще 72 круга гонки

ды, и коробка ожила. Дальше всю гонку Мике пришлось каждый раз дублировать включение 6-й передачи. Впрочем, с 7-ступенчатой коробкой McLaren это не стало слишком большой проблемой.

Заминкой лидера немедленно воспользовались преследователи. Баррикелло, а за ним и М. Шумахер обходят Хаккинена. Надо было слышать, каким ревом встретили трибуны лидерство соотечественника. Восстановив работоспособность своей машины, Мика очень быстро нагнал Ferrari своего главного соперника. В этом ему отчасти помог Дэвид Култхард, который (совершенно случайно, разумеется) вынырнул с пит-лейн прямо перед красным носом Ferrari Шумахера. Несколько кругов Дэвид "водил за нос" Михаэля, вроде бы не особо его притормаживая, но и как бы не в силах от него оторваться. Все это невольно заставляло вспомнить прошлогоднюю гонку в Спа, когда безнадежно отстававший на несколько кругов Култхард оказался впереди Шумахера, что закончилось столкновением, в результате которого два парня с крепкими челюстями едва не начали выяснять отношения прямо в боксах. В Бразилии все кончилось благополучно: то ли уступив увещаниям marshалов, некоторые из которых робко и недоуменно пытались размахивать перед ним синими флагами, то ли подчинившись командам из боксов, шотландец пропустил вперед пару реально опережавших его на 3 круга гонщиков.



Синоптики обещали в воскресенье дождь "с вероятностью 90 %". Прогнозы, как это часто бывает, не оправдались, и сражение при Сан-Паулу прошло под безмятежными небесами. Хотя многие гонщики, и в первую очередь – М. Шумахер, думаю, не отказались бы от хорошего ливня в день гонки

В это время позади лидеров разгорелась борьба между Хиллом и преследовавшим его вторую гонку подряд злым роком. В первой гонке сезона чемпион мира пострадал от Ярно Трулли, а в этот раз в качестве своего орудия судьба избрала Александра Вурца. Англичанин, проигравший на старте 2 места и оказавшийся позади Вурца, попытался атаковать австрийца в районе 9-го круга. Хилл на торможении "поднырнул" под Benetton австрийца в 1-м повороте. Эта атака закончилась тем, что Александр налетел на подставившегося Демона и вылетел в гравий. Вурц после столкновения своим левым задним с правым передним Хилла все-таки вернулся на трассу, хотя его автомобиль до конца гонки плохо слушался руля. А Демон едва добрался до боксов со сломанной подвеской – сход. "Я в высшей степени разочарован и даже сердит, – негодовал Хилл после гонки. – Я не думаю, что стиль вождения, который продемонстрировал Александр, очень хорош. Я перетормозил его и выиграл поворот, а он продолжал двигаться, пока мы не столкнулись".

Но кто действительно поразил воображение – это Жан Алези. В результате небольшой ошибки он вылетел на 2-м круге и оказался в гонке 19-м, после чего, объезжая соперников, словно столбики на учебной полосе препятствий, он к 21-му кругу вышел на 5-е место. Его отставание от шедшего 4-м Ирвайна сокращалось по секунде на круге, когда последовала катастрофа – роковой пит-стоп на

26-м круге. Алези неверно понял команды механика с предупреждающей табличкой на шесте и дважды заглушил двигатель. Крутом позже произошел и окончательный сход из-за поломанной коробки передач. Неудача постигла и Sauber Педро Паоло Диница. Бразилец попытался обойти на круг гонщика Artows Такаги, но японский Тигр, игнорируя синие флаги стюардов, пересек курс более быстрого Sauber и вынудил его съехать на обочину.

А в это время Рубенс Баррикелло вдохновенно вел гонку. Торсида неистовствовала: расстояние между ним и М. Шумахером оставалось неизменным! Машина вела себя великолепно (вряд ли Рубенс в это время обратил внимание на грозное предзнаменование в виде перешедшего к 14-му кругу на черепаший шаг из-за неисправности гидравлической системы автомобиля Джонни Херберта). Вскоре, правда, выяснилось, что секрет такой прыти (как и высокого места в квалификации) крылся не только в двигателе Ford, но и в выборе более мягкой резины и в непосредственно связанной с этим обстоятельством стратегии 2 пит-стопов. Ранний заезд в боксы на 28-м круге отбросил Рубенса на 4-е место. Впрочем, убедиться в том, сколько же дозаправок на самом деле спланировал для себя Баррикелло, помешал сгоревший на 42-м круге двигатель. В Бразилию Ford привез усовершенствованную модификацию: специалисты посчитали, что справились с разбалансировкой коленвала –



Механики в боксах Williams ждут у телевизора своей очереди оказаться в числе главных действующих лиц бразильского "сериала"



Решительность, с которой Жан Алези расправлялся с соперниками, впечатляла. Однако с Джонни Хербертом ему пришлось изрядно повозиться



Дэмону Хиллу надоело тащиться следом за Benetton Александра Вурца. На 9-м круге гонщик Jordan решил на активные действия



Результатом активности чемпиона мира стало столкновение с не пожелавшим уступать ему дорогу Вурцем. Дэмон выбывает из гонки со сломанной подвеской



Benetton Александра Вурца поначалу также оказывается "в положении вне игры". Но австрийцу удалось вернуться на трассу

West



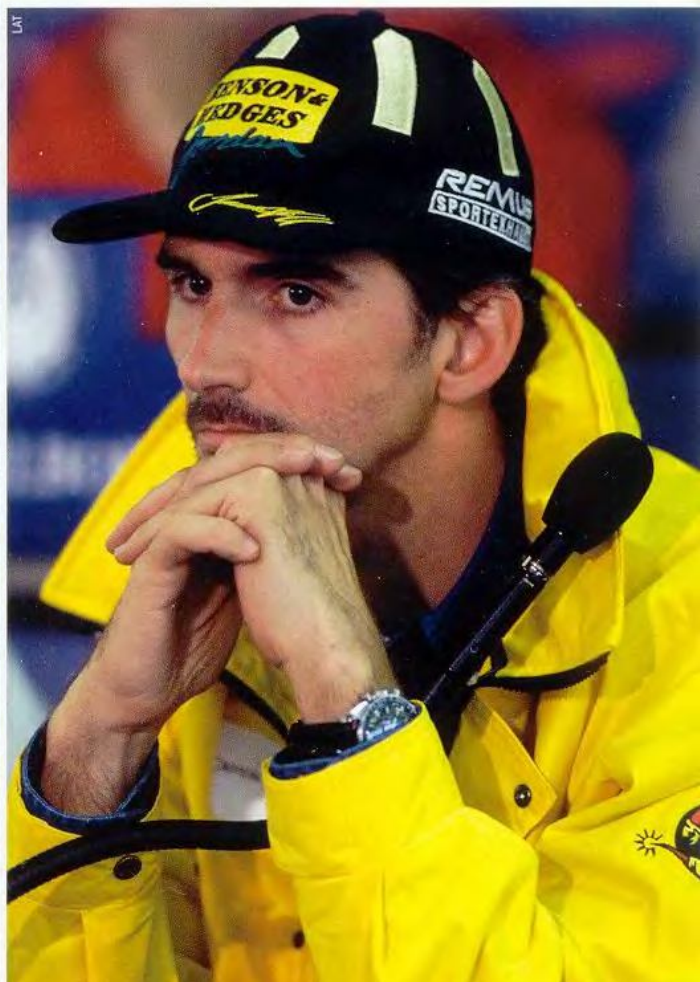
представляет

причиной большинства поломок, мучивших команду в межсезонье, и сняли ограничение в 16 500 об/мин, установленное на агрегатах в Австралии, доведя этот параметр до 17 250 об/мин. Причиной поломки двигателя, по словам шефа спортивного отделения Ford Мартина Уитейкера, стала "неисправность либо одного из цилиндров, либо клапанов".

Однако бразилец, на машине которого была установлена единственная общедоступная бортовая телекамера, до схода успел-таки еще раз отличиться перед глазами родной публики. Вылетев из боксов, он не только очень быстро догнал Ferrari Эдди Ирвайна, но и сверхуверенно обогнал его. Месяц назад в Мельбурне Рубенс в общей сложности обошел 55 автомобилей, и, видимо, настолько набил руку в этом, что просто-напросто сожрал Эдди. И даже не стал тратить время, чтобы как следует разжевать обычно жесткого ирландца. Рубенс прямо-таки уткнулся в диффузор Ferrari Ирвайна и в точно рассчитанное мгновение выскочил из воздушной тени соперника – классический слип-стрим. Справедливости ради стоит отметить, что в это время сам Ирвайн был больше поглощен борьбой с собственной машиной, чем с соперниками. "Было похоже, что в автомобиле что-то сломалось, – рассказывал Эдди. – Руль вращался очень тяжело и машина весьма скверно припадала на передние колеса". Проблемы исчезли только после смены шин.

На 32-м круге в более чем эффектную аварию угодил Стефан Сарразен, проводивший в Ф-1 свою

Вторую гонку подряд старейший из ныне действующих гонщиков Гран При сталкивается с неуважительным отношением со стороны молодежи. В Австралии его выбил Трулли. В Бразилии – Вурц. Есть о чем задуматься

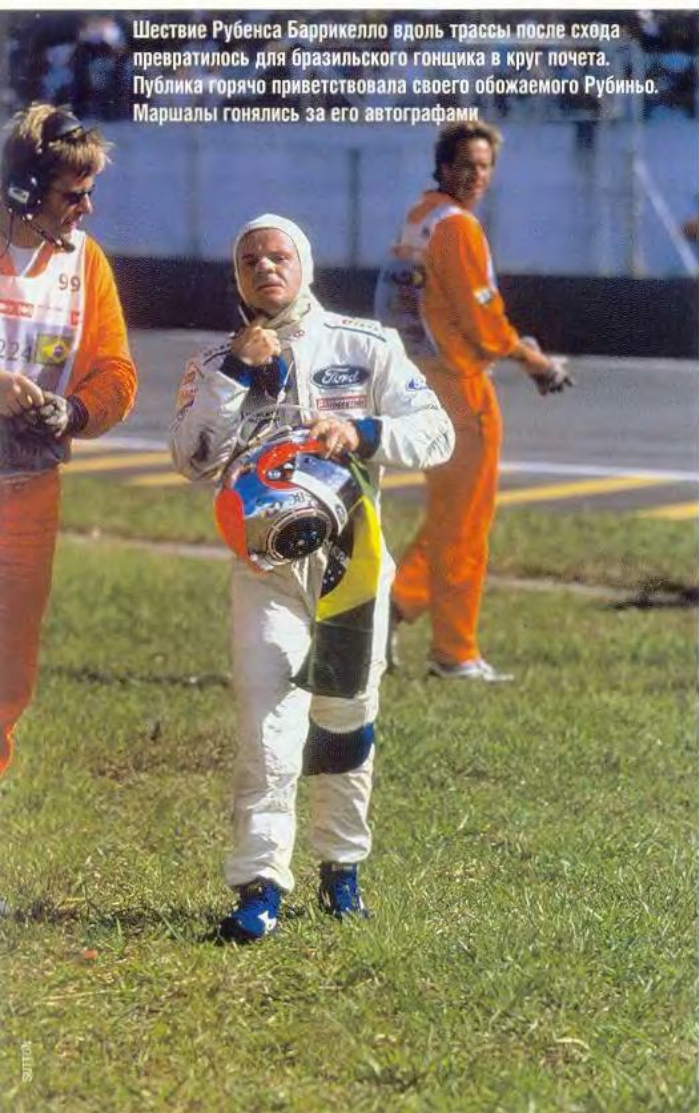


первую гонку. Она же могла оказаться и последней для француза, занявшего место травмированного Бадюера в кокпите Minardi. Автомобиль Стефана внезапно потерял управление перед выездом на прямую старта/финиша, ударился о стену из покрышек и, совершив в клубах дыма дюжину бешеных оборотов, застыл на обочине. Сарразен, живой и невредимый, более чем резво выскочил из кокпита. "Я не знаю, что случилось", – сказал француз. Предполагается, что причина этой аварии – поломка подвески.

А в это время Хаккинен и М. Шумахер вели весьма тонкую тактическую борьбу. Мика, McLaren которого был зримо быстрее Ferrari Михаэля, тем не менее, ограничился лишь тем, что несколько раз имитировал атаку в конце длинных прямых. Однако обойти немца случая не представилось: Михаэль был предельно аккуратен и не дал Мике ни единого шанса.

На автомобиле Дэвида Култхарда вновь возникли проблемы – на этот раз с коробкой передач, которая уже в который раз превращается для McLaren в шкатулку Пандоры. Оказалась потерянной 5-я передача. Шотландец поспешил в боксы, после визита в которые вернулся на трассу и (надо же, какое совпадение) – вновь точно перед носом М. Шумахера. Однако на этот раз Дэвид практически сразу занял свое место за машиной Хаккинена, а скоро ему и вовсе стало не до того, чтобы быть третьим лишним в драке лидеров: при попытке переключиться на все ту же 5-ю передачу его коробка окончательно "рухнула", и шотландец был вынужден демонстрировать мастерство парковки задним ходом на обочине.

Шествие Рубенса Баррикелло вдоль трассы после схода превратилось для бразильского гонщика в круг почета. Публика горячо приветствовала своего обожаемого Рубиньо. Маршалы гонялись за его автографами



Оказавшись в один из моментов гонки в окружении двух McLaren, Михаэль Шумахер не потерял присутствия духа



После проблем, возникших на машине Хаккинена, гонку, к восторгу бразильской публики, возглавил Рубенс Баррикелло



Михаэля Шумахера часто называют чемпионом мира по пит-стопам. Однако на этот раз никакие тактические ухищрения не помогли Ferrari



Решающий момент гонки: Мика Хаккинен покидает боксы и выезжает на трассу впереди своего основного соперника



Разбитый автомобиль Стефана Сарразена после аварии. Гонщик не пострадал. В физическом смысле





Накануне бразильского этапа Дэвид Култхард в очередной раз заявил о своей уверенности в собственных силах. Увы, и в Сан-Паулу шотландца подстерегала неудача. Он уступил Хаккинену в квалификации, а большую часть гонки в этот жаркий день в Интерлагосе ему пришлось прохладиться в тени рекламных щитов на обочине

Между тем Мика, отказавшись от попыток одолеть Михаэля в непосредственном противоборстве, перешел на режим экономии — сил, нервов, шин и топлива. Его задачей было пересидеть Шумахера на трассе с тем, чтобы дождаться, пока Ferrari немца уйдет на пит-стоп и, воспользовавшись свободой, сделать на своей явно более быстрой машине необходимый запас времени. План Мики блестяще удался, хотя Михаэль, мастер подобного рода тактической борьбы, сделал все, чтобы этого не произошло. Момент, когда Шумахер нырнул в боксы, был выбран таким образом, чтобы Хаккинен столкнулся с наибольшим количеством круговых в своем стремлении оторваться от соперника возможно дальше. Два круга он пробивался через транспортные пробки, а как только справился с ними, перед его машиной немедленно возник Ferrari Эдди Ирвайна. Его дозаправка непосредственно перед этим была довольно долгой. Наконец алый болид покати по пит-лейн, в конце которой (опять же совершенно случайно) оказался точно впереди машины Хаккинена. Не то чтобы Эдди сильно тормозил финна, но и вряд ли способствовал увеличению его скорости. Мика промаялся в хвосте Эдди один круг, после чего счел за лучшее в свою очередь отправиться в боксы. Наступил решающий момент гонки. Никакие тактические ухищрения не помогли Ferrari. Два круга свободного полета, даже с учетом обгона круговых, и 1 секунда, сэкономленная во время дозаправки за счет

меньшего количества топлива, залитого для менее прожорливого двигателя Mercedes, вылились в 3,4 с преимущества над основным конкурентом.

Оставшиеся 30 кругов превратились в парад Мики Хаккинена, командовал которым он сам. Попытка Шумахера сблизиться с «непрогретым» McLaren закончилась ничем, после чего Летучий финн довел преимущество до стабильных 6 секунд, которые с издевательской точностью поддерживал до конца гонки. На предпоследнем круге, чтоб уж снять все вопросы по поводу своей способности контролировать ситуацию, Мика устанавливает быстрейшее время прохождения круга в гонке.

Что касается Ferrari, то последней ложкой дегтя в бочке, наполненной в этот уик-энд отнюдь не только медом, для Scuderia стал вынужденный пит-стоп Ирвайна на 55-м круге. В его двигателе необходимо было поправить систему пневматического привода клапанного механизма. В результате Эдди с 3-го места опустился на 5-е. Впрочем, и этого Ирвайну, недавняя победа которого в Австралии упоминалась даже на мирных переговорах в Северной Ирландии, хватило,



чтобы удержать единоличное лидерство в чемпионате на ближайшие три недели.

“Счастливчик” Занарди, промучившийся с машиной все три дня Гран При Бразилии, не избежал проблем и в гонке. Сначала забарахлил дифференциал, но, по требованию руководства команды, Сандро остался на трассе, затем его накрыли проблемы с коробкой передач. Френтцен, чей Jordan, израсходовав топливо, так и не дотянул до финиша на последнем круге, все-таки был классифицирован 3-м по причине отсутствия, за исключением Шумахера, соперников, не отставших от Хаккинена менее чем на круг.

После гонки Микку спросили, какова будет цель испытательной программы McLaren в период между гонками. Финн без тени улыбки ответил: “Наша программа – сделать автомобиль быстрее”. Присутствовавший тут же Михаэль поинтересовался у Мики, каким образом они собираются этого достигнуть. Финн, опять же очень серьезно, ответил, что расскажет об этом Михаэлю после.

Так закончилась гонка, которую Рон Деннис охарактеризовал, как “очень дисциплинированно проведенную”, а директор Mercedes Sport Норберт Хауг назвал, со свойственной немцам сентиментальностью, “дорогим воспоминанием”.

Леонид Ситник

После своей неожиданной остановки на последнем круге гонки Френтцен поначалу готов был рвать на себе волосы от досады

Несмотря на проблемы в начале гонки Мика Хаккинен не опустил руки и теперь имеет полное право торжествующе воздеть их к небесам



Пресс-конференция после гонки



Мика Хаккинен, Михаэль Шумахер, Хайнц-Харальд Френтцен

Когда Михаэль отправился на дозаправку, Вы сделали два очень быстрых круга. Сколько же скорости оставалось у Вас в запасе?

МХ: Скажем так: я мог бы проехать эту пару кругов гораздо быстрее, но мне все время приходилось обгонять крутовых. Это было сущее бедствие. Я был действительно настроен очень решительно и наслаждался скоростью, но я потерял много времени из-за других автомобилей на трассе. Без этого, возможно, я мог бы проехать каждый круг на секунду быстрее. С другой стороны, конечно, в подобной гонке всегда нужно иметь что-либо в запасе.

Михаэль, Вы удовлетворены или разочарованы своим 2-м местом в сегодняшней гонке?

МШ: Могло быть и хуже. Я мог оказаться 3-м или 4-м. Если честно, то уже на warm-up мы почувствовали значительное улучшение, и я подтвердил это в гонке. Хотя Мика оказался позади меня, было ясно, что он гораздо быстрее. Однако обгоны в Ф-1 очень трудны, и случая обойти меня ему не представилось. Мы спланировали наш пит-стоп таким образом, чтобы удержать Микку позади, однако ему удалось несколько быстрых кругов и он выехал на трассу впереди меня после своей дозаправки. С этим мы уже ничего не могли поделать. Я пытался, сколько мог, оказывать давление на него, но Мика явно ехал не на пределе. И все же мне хочется посмотреть, что произойдет в конце сезона. Лично я могу примириться с таким отставанием в характеристиках автомобиля, потому что

знаю, чего можно ожидать в смысле совершенствования нашей машины в будущих гонках. Одна секунда отставания от McLaren в квалификации – это неприемлемо, но в гонке с этим можно жить. Впереди долгий сезон, и у нас есть время, чтобы доработать машину. Я надеюсь увидеть в будущем гораздо более плотную борьбу.

Вы упомянули о прогрессе в характеристиках автомобиля, достигнутом в ночь накануне гонки. Что конкретно Вы имели в виду?

МШ: Вам бы хотелось знать это, я полагаю! Сожалею...

Хайнц-Харальд, что произошло на последнем круге гонки?

ХХФ: Я до сих пор сам не знаю, что на самом деле произошло. Внезапно упало давление в топливной системе. Я был сильно удивлен, когда двигатель стал “чихать”, а из боксов никто не предупредил меня о каких-то проблемах с топливом. Дело, видимо, в том, что у меня кончился бензин, но все что я знал тогда – это сигнал предупреждения о падении давления топлива. С этого момента я рванул так, будто за мной черти гнались. Я не хотел, чтобы Мика обошел меня на круг. Ведь у меня был очень сложный момент в середине гонки, когда я потерял много времени, пытаясь сражаться за высокое место на изношенных шинах. У меня было много всяких проблем. К счастью, я остановился в подходящий момент, и этого оказалось достаточно, чтобы удержать 3-е место.

БРАЗИЛИЯ



этап 2
9-11/4/1999

Бразилия
Сан-Паулу
Автодром им. Хосе Карлоса Пасе
Длина круга: 4,292 км
Количество кругов: 72
Общая длина: 309,024 км



Победитель 1998 г.

Мика Хаккинен/McLaren MP4/13: 1:37'11.747

Рекорд круга в квалификации

1'16.004 (1997 г., Жак Вильнев/Williams FW19)

Рекорд круга в гонке

1'18.397 (1997 г., Жак Вильнев/Williams FW19)

СВОБОДНЫЕ ЗАЕЗДЫ. ПЯТНИЦА

Облачно. Дождь, позднее сухо. Температура воздуха: 21 °C
11.00-14.00 Температура полотна: 23-25 °C

Поз. №	Пилот	Л. круг/Всего	Отст., с	Вср., км/ч
1 1	М. Хаккинен	1'18.881/26	—	195.879
2 2	Д. Култхард	1'19.352/24	0.471	194.717
3 3	М. Шумахер	1'19.621/28	0.740	194.059
4 4	Э. Ирвайн	1'19.772/24	0.891	193.692
5 9	Д. Физикелла	1'20.309/32	1.428	192.396
6 16	Р. Баррикелло	1'20.338/28	1.457	192.327
7 19	Я. Трулли	1'20.359/36	1.478	192.277
8 8	Х.-Х. Френтцен	1'20.431/32	1.550	192.105
9 18	О. Панис	1'20.562/34	1.681	191.792
10 6	Р. Шумахер	1'20.671/38	1.790	191.533
11 10	А. Вурц	1'20.779/37	1.898	191.277
12 11	Ж. Алези	1'20.824/26	1.943	191.170
13 17	Д. Херберт	1'20.934/24	2.053	190.911
14 23	Р. Зонта	1'21.009/28	2.128	190.911
15 12	П. П. Диниц	1'21.116/39	2.235	190.482
16 5	А. Занарди	1'21.773/19	2.892	188.952
17 21	М. Хене	1'21.897/29	3.016	188.666
18 15	Т. Такаги	1'22.355/36	3.474	187.617
19 14	П. де ла Роса	1'22.494/26	3.613	187.300
20 20	С. Сарразен	1'22.578/38	3.697	187.110
21 7	Д. Хилл	1'32.229/17	13.348	167.530
22 22	Ж. Вильнев	1'36.568/11	17.687	160.003

СВОБОДНЫЕ ЗАЕЗДЫ. СУББОТА

Облачно. Сухо. Температура воздуха: 20-22 °C
9.00-11.00 Температура полотна: 24-28 °C

Поз. №	Пилот	Л. круг/Всего	Отст., с	Вср., км/ч
1 2	Д. Култхард	1'17.035/15	—	200.573
2 1	М. Хаккинен	1'17.246/14	0.211	200.025
3 8	Х.-Х. Френтцен	1'17.962/25	0.927	198.188
4 16	Р. Баррикелло	1'17.979/18	0.944	198.145
5 3	М. Шумахер	1'18.110/22	1.075	197.813
6 11	Ж. Алези	1'18.383/22	1.348	197.124
7 7	Д. Хилл	1'18.415/26	1.380	197.043
8 6	Р. Шумахер	1'18.480/20	1.445	196.880
9 17	Д. Херберт	1'18.605/15	1.570	196.587
10 9	Д. Физикелла	1'18.635/18	1.600	196.492
11 4	Э. Ирвайн	1'18.682/23	1.647	196.375
12 12	П. П. Диниц	1'18.738/23	1.703	196.235
13 10	А. Вурц	1'18.896/25	1.861	195.842
14 5	А. Занарди	1'18.930/23	1.895	195.758
15 19	Я. Трулли	1'19.037/24	2.002	195.493
16 22	Ж. Вильнев	1'19.459/18	2.424	194.455
17 18	О. Панис	1'19.578/21	2.543	194.164
18 23	Р. Зонта	1'19.662/13	2.627	193.959
19 20	С. Сарразен	1'19.984/21	2.949	193.178
20 15	Т. Такаги	1'20.008/22	2.973	193.120
21 14	П. де ла Роса	1'20.295/22	3.260	192.430
22 21	М. Хене	1'21.033/12	3.998	190.677

КВАЛИФИКАЦИЯ

Облачно. Сухо. Температура воздуха: 21 °C
13.00-14.00 Температура полотна: 29-30 °C

Поз. №	Пилот	Л. круг/Всего	Отст., с	Отст., %	Вср., км/ч
1 1	М. Хаккинен	1'16.568/12	—	—	201.797
2 2	Д. Култхард	1'16.715/12	0.147	0.191	201.410
3 16	Р. Баррикелло	1'17.305/11	0.737	0.962	199.873
4 3	М. Шумахер	1'17.578/11	1.010	1.319	199.170
5 9	Д. Физикелла	1'17.810/12	1.242	1.622	198.576
6 4	Э. Ирвайн	1'17.843/11	1.275	1.665	198.492
7 7	Д. Хилл	1'17.884/12	1.316	1.718	198.387
8 8	Х.-Х. Френтцен	1'17.902/11	1.334	1.742	198.342
9 10	А. Вурц	1'18.334/12	1.766	2.306	197.248
10 17	Д. Херберт	1'18.374/12	1.806	2.568	197.147
11 6	Р. Шумахер	1'18.506/12	1.938	2.531	196.816
12 18	О. Панис	1'18.636/12	2.068	2.700	196.490
13 19	Я. Трулли	1'18.684/12	2.116	2.763	196.370
14 11	Ж. Алези	1'18.716/12	2.148	2.805	196.290
15 12	П. П. Диниц	1'19.194/11	2.626	3.429	195.106
16 5	А. Занарди	1'19.452/10	2.884	3.766	194.472
17 20	С. Сарразен	1'20.016/12	3.448	4.503	193.101
18 14	П. де ла Роса	1'20.076/11	3.492	4.580	192.259
19 15	Т. Такаги	1'20.096/12	3.528	4.807	192.909
20 21	М. Хене	1'20.710/11	4.142	5.409	191.441
107%		1'21.928	5.360	7.000	187.671
21 22	Ж. Вильнев	1'19.377/12	2.809	ДК	194.655

СТАРТ



ФИНИШ



ПОДИУМ



WARM-UP

Солнечно. Сухо.
9.30-10.00

Температура воздуха: 21-22 °C
Температура полотна: 27-33 °C

Поз.	№	Пилот	Л.круг/Всего	Отст., с	V ср., км/ч
1	1	М. Хаккинен	1'17.709/13	-	198.834
2	2	Д. Култхард	1'17.749/13	0.040	198.731
3	3	М. Шумахер	1'18.295/16	0.586	197.345
4	18	О. Панис	1'18.497/15	0.788	196.838
5	16	Р. Баррикелло	1'19.011/18	1.302	195.557
6	8	Х.-Х. Френтцен	1'19.108/19	1.399	195.317
7	7	Д. Хилл	1'19.112/17	1.403	195.307
8	4	З. Ирвайн	1'19.171/12	1.462	195.162
9	22	Ж. Вильнев	1'19.216/12	1.507	195.051
10	6	Р. Шумахер	1'19.389/19	1.680	194.626
11	5	А. Занарди	1'19.541/14	1.832	194.254
12	12	П. П. Диниц	1'19.565/15	1.856	194.195
13	17	Д. Херберт	1'19.605/13	1.896	194.098
14	9	Д. Физикелла	1'19.612/18	1.903	194.081
15	11	Ж. Алези	1'19.710/18	2.001	193.842
16	19	Я. Трулли	1'19.715/13	2.006	193.830
17	14	П. де ла Роса	1'19.994/15	2.285	193.154
18	10	А. Вурц	1'20.418/17	2.709	192.136
19	15	Т. Такаги	1'20.593/10	2.884	191.718
20	20	С. Сарразен	1'20.764/18	3.055	191.312
21	21	М. Хене	1'21.274/16	3.565	190.112

ГОНКА

Солнечно. Сухо.
14.00

Температура воздуха: 24-26 °C
Температура полотна: 36-40 °C

Поз.	№	Пилот	Время	Отст., с	Л.круг/№	V ср., км/ч
1	1	М. Хаккинен	1:36'03.785	-	1'18.448/70	192.994
2	3	М. Шумахер	1:36'08.710	4.925	1'18.616/65	192.829
3	8	Х.-Х. Френтцен	1:35'56.877	НФ	1'19.009/61	190.542
4	6	Р. Шумахер	1:36'22.860	1 круг	1'19.395/67	189.685
5	4	З. Ирвайн	1:36'23.103	1 круг	1'18.816/63	189.677
6	18	О. Панис	1:37'13.388	1 круг	1'19.386/29	188.043
7	10	А. Вурц	1:38'12.021	2 круга	1'20.145/65	187.365
8	15	Т. Такаги	1:36'10.072	3 круга	1'21.598/37	184.750
9	21	М. Хене	1:37'02.118	3 круга	1'21.731/60	183.099
НК	14	П. де ла Роса	1:12'15.709	НФ	1'21.698/36	185.287
НК	22	Ж. Вильнев	1:08'09.488	НФ	1'20.727/39	186.108
НК	5	А. Занарди	1:01'32.436	НФ	1'21.473/8	179.906
НК	16	Р. Баррикелло	58'46.095	НФ	1'19.477/25	190.350
НК	12	П. П. Диниц	57'37.329	НФ	1'20.833/30	187.671
НК	9	Д. Физикелла	51'40.942	НФ	1'20.484/35	189.309
НК	20	С. Сарразен	42'50.145	НФ	1'21.225/20	186.323
НК	11	Ж. Алези	37'15.031	НФ	1'18.897/25	186.607
НК	2	Д. Култхард	34'20.981	НФ	1'19.310/3	184.881
НК	19	Я. Трулли	30'20.768	НФ	1'20.969/15	178.148
НК	17	Д. Херберт	22'57.879	НФ	1'20.324/14	188.127
НК	7	Д. Хилл	14'17.096	НФ	1'21.140/9	180.147

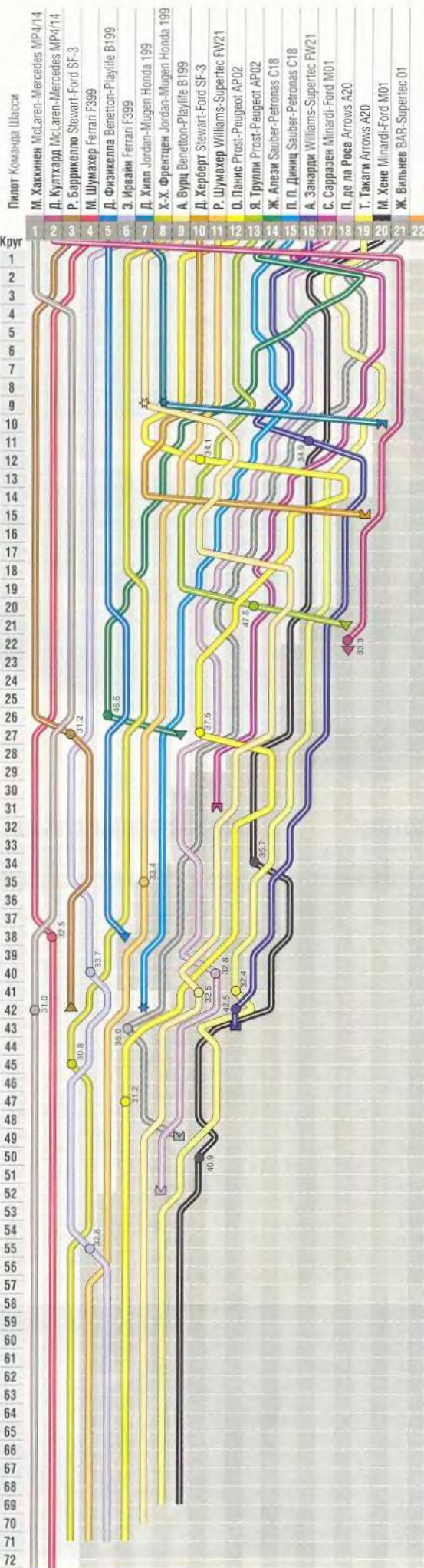
НК - не классифицирован. НФ - не финишировал. НС - не стартовал. ДЖ - дисквалифицирован

ЧЕМПИОНАТ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ

Поз.	№	Пилот	Очки
1	4	Эдди Ирвайн	12
2	1	Мика Хаккинен	10
3	8	Хайнц-Харальд Френтцен	10
4	6	Ральф Шумахер	7
5	3	Михаэль Шумахер	6
6	9	Джанкарло Физикелла	3
7	16	Рубенс Баррикелло	2
8	14	Педро де ла Роса	1
8	18	Оливье Панис	1

КУБОК КОНСТРУКТОРОВ

Поз.	Команда	Очки
1	Ferrari	18
2	McLaren-Mercedes	10
3	Jordan-Mugen-Honda	10
4	Williams-Supertec	7
5	Benetton-Supertec	3
6	Stewart-Ford	2
7	Arrows	1
7	Prost-Peugeot	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	0.8	0.7	1.6	0.3	1.5	0.8
2	1.4	1.5	1.9	1.1	1.2	1.3
3	1.9	1.8	2.4	1.8	1.4	1.5
4	2.6	1.3	1.6	1.8	1.3	2.4
5	3.3	0.5	2.9	2.1	1.6	2.7
6	3.4	0.6	3.6	2.8	1.4	3.2
7	3.4	0.5	4.7	3.3	1.2	3.6
8	3.4	0.6	5.2	4.1	1.0	4.0
9	3.4	0.4	6.2	4.7	0.7	4.6
10	2.8	3.3	6.9	5.4	0.9	4.3
11	2.7	0.5	7.8	5.4	2.0	2.6
12	2.7	0.4	8.8	5.7	2.2	n
13	2.8	0.4	9.6	6.2	2.5	4.5
14	3.1	0.6	9.8	6.8	2.3	4.0
15	3.3	0.4	10.8	7.5	1.7	4.0
16	3.7	0.2	11.4	8.2	1.3	2.5
17	3.6	0.6	11.8	8.6	1.3	1.2
18	3.5	0.7	12.9	9.4	0.7	0.2
19	4.0	0.3	13.9	9.2	0.4	1.5
20	3.9	0.6	14.9	9.4	0.0	1.7
21	3.3	0.7	15.9	8.7	3.0	0.5
22	2.9	0.7	16.8	7.6	4.4	0.5
23	2.8	1.0	17.5	6.4	6.6	0.4
24	3.1	0.2	18.3	5.1	9.8	0.2
25	3.2	0.7	18.5	3.7	12.1	0.2
26	2.6	0.9	19.4	n	6.7	0.5
27	1.0	1.0	17.5	16.0	0.3	0.7
28	0.7	23.3	4.3	11.3	0.3	0.5
29	0.4	24.9	3.2	12.6	0.7	0.2
30	0.5	25.7	2.9	13.0	0.6	0.5
31	0.4	25.6	2.5	13.8	0.5	0.6
32	1.1	25.8	2.3	14.1	0.8	0.4
33	0.8	30.8	0.6	13.0	0.7	0.8
34	0.9	33.4	0.2	12.5	0.4	0.7
35	1.1	36.4	0.0	10.8	0.4	n
36	1.1	37.6	1.1	9.9	0.3	33.2
37	1.2	38.9	1.1	10.5	0.5	32.7
38	1.2	34.6	2.4	n	10.8	26.0
39	30.2	11.5	1.9	10.6	33.3	2.3
40	30.6	12.7	n	3.2	34.2	3.3
41	32.2	13.7	10.1	23.2	12.7	3.4
42	25.1	15.8	8.5	23.9	12.9	6.7
43	2.9	24.3	24.9	12.8	24.4	0.3
44	1.8	24.8	24.9	13.6	23.4	28.3
45	2.5	33.0	17.3	13.9	22.4	29.7
46	2.6	50.2	4.9	9.8	21.2	30.9
47	3.4	51.0	4.6	10.6	n	23.8
48	4.0	52.0	3.8	11.9	50.3	2.0
49	4.8	54.2	1.7	12.8	49.2	9.1
50	5.2	55.0	2.8	12.2	48.4	10.1
51	5.8	55.6	2.9	12.7	48.0	11.1
52	6.1	55.8	2.7	13.7	47.2	12.2
53	6.2	56.7	2.8	15.5	45.4	12.8
54	6.2	57.4	1.9	16.9	44.6	13.5
55	6.2	59.7	n	12.9	43.2	15.0
56	6.2	1'00.1	19.4	10.6	32.1	15.4
57	6.2	59.9	22.0	8.1	32.3	15.6
58	6.6	59.6	22.5	7.4	32.9	16.2
59	6.7	1'00.3	22.7	6.6	33.6	18.2
60	6.7	1'01.2	22.7	5.8	34.6	18.7
61	6.7	1'01.4	23.7	4.7	35.5	19.0
62	6.3	1'02.2	24.1	3.9	36.8	19.1
63	6.4	1'02.8	24.5	2.7	38.0	19.6
64	6.3	1'04.0	24.6	1.6	39.2	19.7
65	6.2	1'04.6	25.1	0.9	40.1	19.9
66	6.2	1'05.3	25.3	0.6	41.0	21.5
67	6.4	1'05.9	25.4	0.5	42.0	21.5
68	5.2	1'06.8	25.2	0.6	43.6	20.9
69	5.0	1'07.4	25.6	0.4	45.0	21.4
70	5.9	1'07.1	26.0	0.4	47.6	22.0
71	5.8	1'07.6	25.9	0.2	47.6	22.0
72	4.9	нф	-	-	-	-

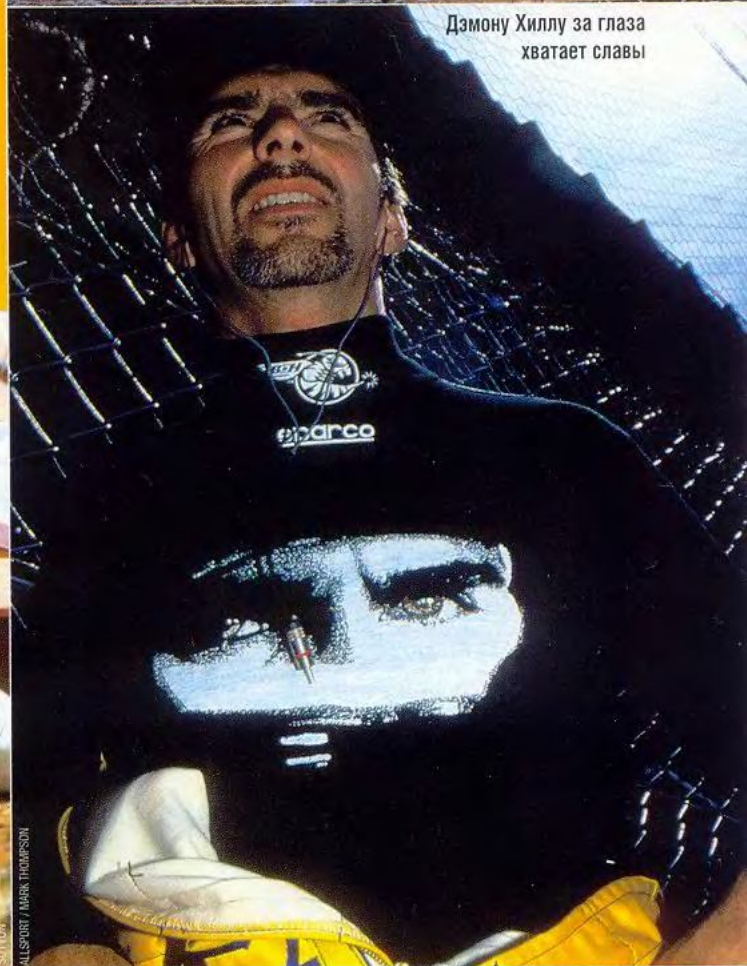
Здесь так много быстрых мужчин!
Голова пошла кругом



В клубе поклонников Зонты
не слишком многолюдно



Дэмону Хиллу за глаза
хватает славы



- И тогда
Михаэль сказал,
что собирается
выиграть!



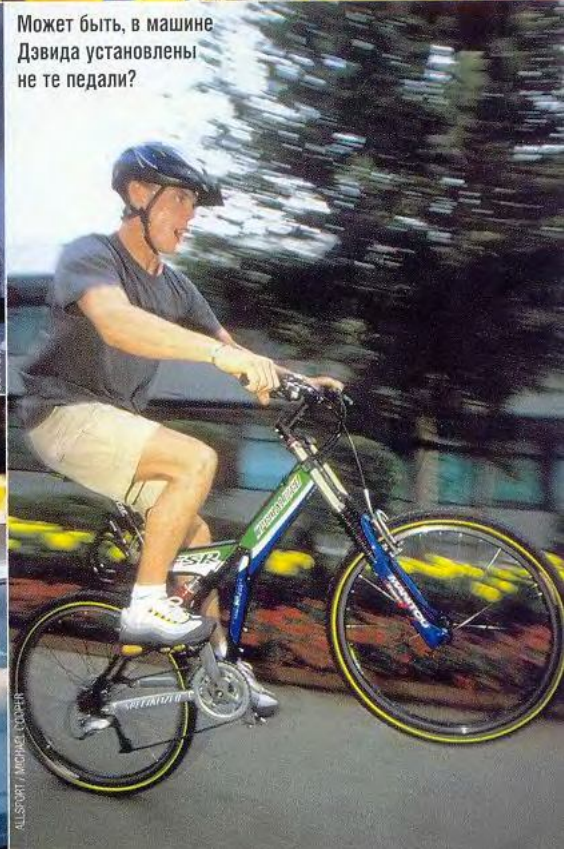
Спящий красавец



Мика Хаккинен ищет
пути к победе

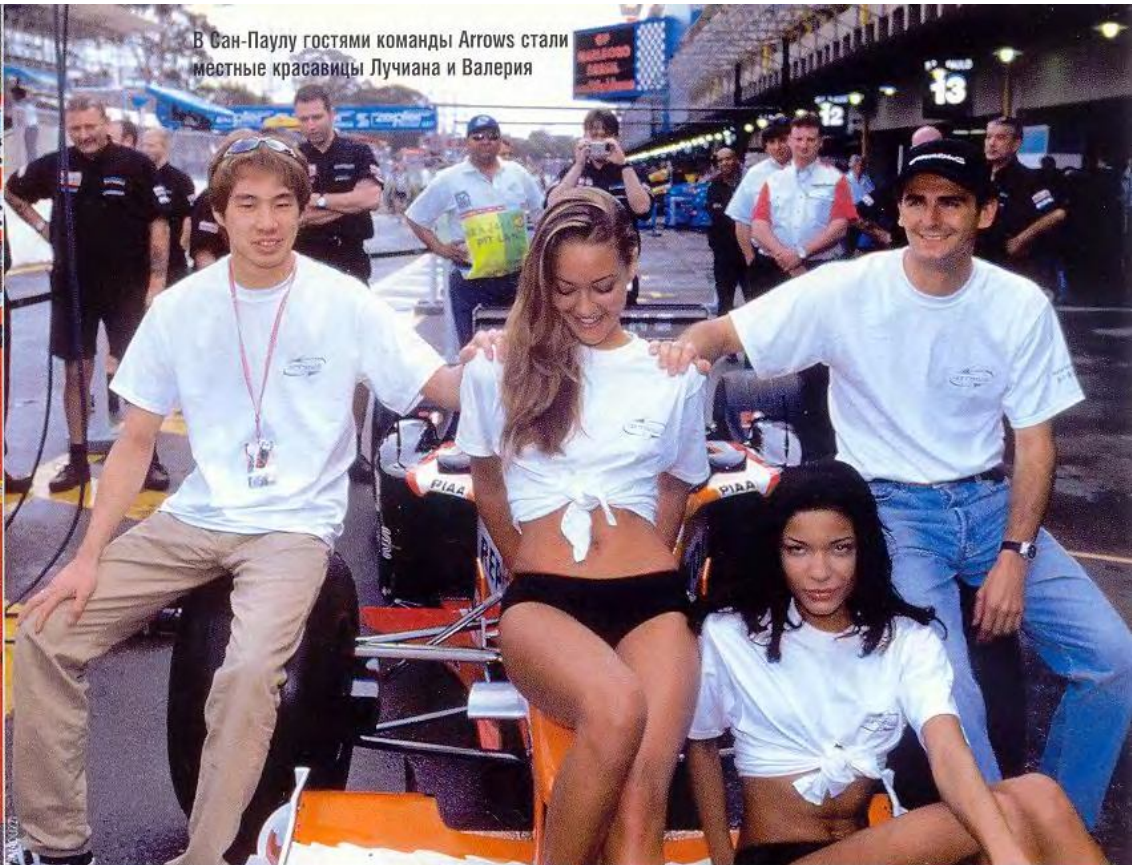


Может быть, в машине
Дэвида установлены
не те педали?

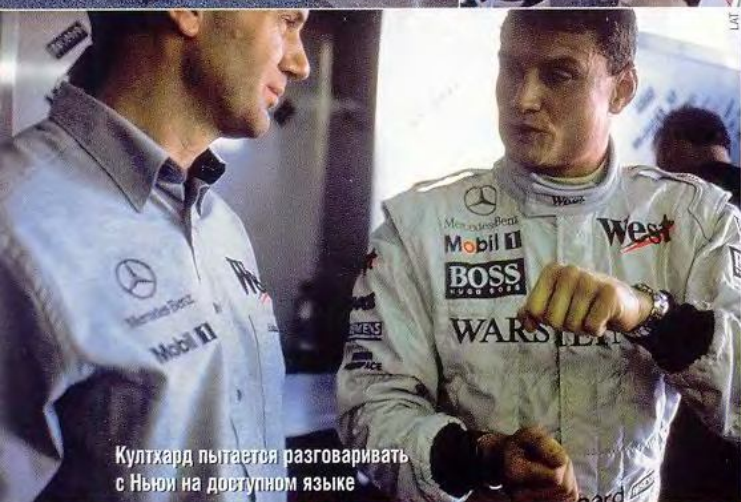




- Давно здесь сижу...



В Сан-Паулу гостями команды Arrows стали местные красавицы Лучиана и Валерия



Култхард пытается разговаривать с Ньюи на доступном языке



Что потеряли люди Фрэнка Уильямса? Былые победы?



Где-то я это уже видел...



Эдди готовится к жаркой схватке в Бразилии



Знаете, я мечтаю еще раз до конца моей жизни пережить нечто подобное. Хотя бы еще один сезон с такими гонщиками, как Ален и Айртон. Гонщиками настоящего калибра! Черт, какое же это было удивительное время...

Рене Аккрес

исторический сезон McLaren

Хочу выигрывать все гонки, на старт которых выходит моя команда.
Рон Деннис

Редко кому выпадает в жизни такое счастье – осуществить свою мечту. Рону Деннису повезло. В его жизни был сезон 1988 года. Сезон, во время которого этот максималист, педанти и зануда был по-настоящему счастлив. Сезон, который Оптимист Мосс назвал самым фантастическим зрелищем, виденным им за всю его жизнь в "больших гонках". В этот сезон красно-белые болиды McLaren выигрывали 15 этапов из 16 (при 10 дублях), 15 раз побеждали на поуле (при дождевые квалификационные дублей), что в итоге принесло еще один дубль – в чемпионате мира и Кубке конструкторов, завоеванный с рекордным до сего дня результатом – 199 очков из 240 возможных.

А ведь преимущество легендарного McLaren MP4/4 с мотором Honda V6 turbo над соперниками было далеко не таким громадным, какое имел, например, в 1992 году "активный" Williams FW18 с 18-цилиндровым мотором Renault! Настоящим секретом McLaren этого фантастического сезона было соперничество двух партнеров по команде. Красно-белые болиды на старт Гран При выводили Ален Прост и Айртон Сenna. Дует пилотов, который прозвали дьявольским.

На самом деле преимущество McLaren совсем не было таким громадным, каким казалось. Да, у нас было отличное шасси и фантастическая Honda, но секрет был в том, что мы с Аленом всегда – на каждой тренировке, в каждой гонке, – были на пределе.

Айртон Сenna

В 1988 г. красно-белые болиды на старт Гран При выводили Прост и Сenna – дует пилотов, который прозвали дьявольским



Напряжения, с самого начала возникшее в отношениях между пилотами McLaren, до поры до времени было не слишком заметно внешне. На снимке сверху – Сenna и Прост спокойно беседуют незадолго перед стартом гонки в Монако, хотя днем раньше Айртон буквально уничтожил Алена во время квалификации

Когда в начале 1988 года Рон Деннис заявил, что с этими двумя парнями и этой машиной команда может выиграть 16 гонок из 16, он вряд ли представлял, насколько близок был к истине

Рождение MP4/4 затишьялось. По сути, последний McLaren провел всего один день тестов за неделю до начала чемпионата. Однако результаты этого дня были таковы, что Рон Деннис, собрав весь персонал на фабрике в Уокинге, сказал: "С этими двумя парнями и этой машиной мы можем выиграть 16 гонок из 16 возможных!"

Сenna и Прост сражались за чемпионат. Однако в Рио борьбы не получилось – обидная дисквалификация лишила Сенну очков в его дебютной гонке за McLaren. Не получилось борьбы и в Имоле: McLaren изначально настроился на то, чтобы как можно быстрее помочь Сенне обогнать в команде, создать ему режим наибольшего благоприятствования, а потому, когда на Гран При Сан-Марино дела у бразильца пошли как по маслу, счастливы были все. И Прост не был исключением.

Однако это отнюдь не означало, что между ними не было внутреннего соперничества. Напротив. С первого же дня между Сennai и Простом накалилось напря-

жение, которое перманентно существовало. Конфликт мог возникнуть даже из-за такого пустяка, как, например, кому первым садиться за руль на тестах.

Вспоминает Джо Гамирес: "С первой же минуты, как Айртон оказался за рулем McLaren, он был буквально помешан на Алене. Он хотел знать – что и как делает Ален. Все. Каждую мелочь. Каждый раз, возвращаясь в боксы, первое, о чем он спрашивал, это было время Алена. Никто другой его не интересовал. Ален воспринимал все это как должное. Посмеивался, подмигивал над Айртоном. Но очень скоро понял, какой серьезный вызов принял!"

На улицах Монте-Карло бразилец проделал самую фантастическую квалификацию в своей жизни: Прост выиграл у ближайшего конкурента секунду и две десятых, а Сenna опередил Проста почти на полторы! Бразилец продолжал творить свои фирменные чудеса и в гонке, правда, не без помощи Бергера на Ferrari, надолго заперевшего за собой Проста. Лишь за 20 с небольшим кругов до финиша француз сумел

обогнать айстринца и выйти на второе место, но до Сenna было уже, как до неба, – 50 с лишним секунд!

Наблюдать за тем, как отчаянно гнал Айртон свой McLaren по этому лабиринту из железобетона, было довольно страшно. Возможно, поэтому Деннис начал по радио убеждать его сбросить скорость: мол, Ален отстает почти на минуту! Настоящие успехи Сenna, на какое-то мгновение утративший концентрацию, в повороте Portier на входе в тоннель врезался в стену.

"Вечером, на приеме у князя Ренье, я, поднявшись на сцену, произнес приличествующий случаю тост, сказав, что Айртон весь уик-энд был великолепен и что эта гонка бесспорно была бы его, но то, что случилось – в привалах игры, и я счастлив победе, – вспоминал Прост. – После чего на сцене оказался Рон, который, забрав у меня микрофон, сказал, что Айртон фантастический пилот и что его авария, скорее всего, следствие неполадок в машине. Сenna ошибиться не мог! Это было слишком..."

После Монako начали говорить, что Проста пора списывать в тираж – мол, француз вистую проигрывает бразильцу в скорости. Поэтому гонку на автодроме имени братьев Родригес Прост хотел не просто выиграть, а выиграть у Сенны, побив его его же оружием. Скоростью. И сделал это, лидируя со старта до финиша! Может быть, никто из окружающих ничего и не понял, но только не Сенна. Айртон был потрясен – в чем открыто признался Алену. А уже на следующем Гран При, в Канаде, первые 19 кругов шла, возможно, единственная в сезоне продолжительная прямая дуэль партнеров. Все решилось в связке поворотов "левый-правый": лидировавший Прост вошел в нее первым, Сенна затянула торможение, ушел внутрь виража и в правый поворот нырнул уже лидером. Потрясающе жесткая, но и потрясающе чистая атака, ставшая возможной лишь потому, что оба участника этого эпизода абсолютно доверяли мастерству друг друга! Подобные вольности при обгонах они позволяли себе лишь друг с другом – с Михаэлем, Пике, с любым другим гонщиком таких "кружек" Прост и Сенна старались избегать.

После впечатляющей победы Алена Проста в Мексико настал черед Сенны – две следующие гонки, в Монреале и Детройте, он выиграл красиво и довольно легко. Но Прост не был бы Простом, если бы не попытался повернуть ход чемпионата в нужное ему русло. На автодроме Поль Рикар в Ле Кастелле Ален провел свою самую выдающуюся квалификацию и одну из самых выдающихся гонок. Вспоминает Джо Рамирес: "Думаю, Алену не понравилось проигрывать дважды подряд, и на Поль Рикаре он решил остановить Айртон. В субботу он совершил потрясающий кривой – еще и половины квалификации не прошел! – после чего переселся и сел к мониторам смотреть концовку. Сенна проиграл почти полсекунды (1'07.589 против 1'08.067)! Айртон был буквально деморализован... Ален довольно спокойно признавал, что Сенна может быть быстрее, но не надобно! Айртон всегда в таких случаях требовал разогнать машину по винтику, чтобы найти ту поломку, которая стала виновницей поражения..."

Однако победа на Поль Рикаре не помогла французам. За французской, одной из

Лично я всегда старался поддерживать дружеские отношения с обоими, не хотел принимать чью-либо сторону, но искренне желал, чтобы чемпионом в 1988 году стал все-таки Ален. Айртон был моложе, у него впереди было гораздо больше времени! И я часто повторял ему: не дави на Алена, потерпи, твое время придет. Уверен, выиграет Ален этот чемпионат – и отношения между парнями сложатся бы совершенно иначе. Мы смогли бы удержать их вместе дольше, гораздо дольше. Увы...

Джо Рамирес



Про них так и говорили: Прост – это гонщик McLaren на моторе Honda, а Сенна – гонщик Honda на шасси McLaren

самых красивых побед в карьере Алена Проста, последовал Сильверстоун. Дожевую британскую гонку и поражение этого называть нельзя. Это был провал. Причем имевший далеко идущие последствия. В тот день Прост проиграл не только чемпионат 1988 года. Он проиграл McLaren. Японцы из Honda с их самурайской психологией не могли простить Алену добровольного схода с гонки. Когда Сенна пришел в эту команду, которую Прост, проводивший в ней уже четыре сезона, не без основания считал своей, многие гордились от любопытства: как бразилец приживется на территории француз? По сути же, приживаться пришлось не только Сенне на территории Проста, но и Просту – на территории, которую давно и прочно обжил Сенна. Про них так и говорили: Прост – это гонщик McLaren на моторе Honda, Сенна – гонщик Honda на шасси McLaren. И если в McLaren Сенна изначально создали режим наименьшего благоприятствования, то в Honda создавать ка-

кие-то особые условия для Проста никому и в голову не пришло. Однако до Сильверстоуна о фаворитизме в пользу бразильца речи не шло. Просто напарники с первых же дней сотрудничества негласно распределили обязанности: француз занимался настройками шасси, бразилец – регулировкой мотора. При этом то, что делал Прост, подходило и для Сенны. Француз настраивал шасси, исходя из особенностей целесобразности, а не своих капризов, поэтому машину, настроенную им, мог пилотировать кто угодно. Но вот в том, что касалось эксплуатации мотора, вкусы Алена и Сенны резко отличались. Вкусы Айртон: бразилец был агрессивен в пилотаже и требовал, чтобы двигатель реагировал на его команды адекватно агрессивно. И если до Сильверстоуна японцы еще худо-бедно соглашались корректировать регулировки по вкусу Проста, то после Гран При Великобритании все их внимание было отдано Сенне. После того, как Прост на 24-м круге принял решение остановиться, Ален как гонщик перестал для них существовать.

Почему Прост не любил сидеть в дожде? Поздним летом 1982 года на заливе дождем похитил Хоккенхайма на колесе именно его Renault налетела Ferrari Дидье Пирони... Та авария могла стоить Пирони жизни, но стоила карьеры – множественные переломы обеих ног заставили Дидье покинуть Большие Призы, так и не выиграв своего чемпионата. У Проста очень хорошая память... Но объяснять мотивы своих поступков людям с иной психологией он никогда не стремился. Хоккенхайм, Будапешт, Спа – три подряд победы Сенны и три подряд вторых места Проста. Но именно после Спа гонка за титулом между партнерами по McLaren была повторным стартом. Прост, наконец, всерьез осознал, что – и кому! – он проигрывает. И Сенна мгновенно учуял перемену во французе. Забавы кончились. Чемпионат начался всерьез. В Монце Прост сошел – отказал мотор. Сошел и Сенна – за два круга до финиша, будучи лидером! Он выиграл бы, даже несмотря на то, что вынужден был ехать поедоме... из-за

проблем с топливом, но, увидев в зеркалах заднего вида две Ferrari, неосторожно пошел на обгон крутового Шлессера на Williams – и столкнулся с потерявшим управление французом...

Конец сезона подарил Большим Призом знаменитый Эсториал и потрясающую Сузуку. В Португалии Прост призвал максимум усилий и во второй раз в сезоне выиграл у Сенны квалификацию. А в гонке дал себя знать нервно-напряженное, Сенна и Прост обменялись довольно опасными атаками. После повторного старта француз, выбирая наилучшую траекторию для входа в первый поворот и одновременно пытаясь помешать бразильцу, откатил того влево, заставив выскочить двумя колесами на белую линию, отделившую асфальт от травы. Крутом позже бразилец, защищаясь от атаки на главной прямой, резко оттер французского врага, почти в бе-

тон стены. Два красно-белых болида ისწის почти виртуально друг к другу, при этом колеса Проста остались в считанных сантиметрах от стены, с которой как горюх сыпались маршалы гонки и механики.

Гармония, существовавшая в отношениях Сенны и Проста, дала трещину. "Между нами были замечательные, профессиональные отношения. Сегодня ты да мне понять, что все кончено?" – спросил Прост. "Нет", мгновенно ответил Сенна. – Я хочу, чтобы все оставалось по-прежнему". Один извинился, другой принял извинения, но по-настоящему конфликт все же улажен не был.

После Эсториала Прост выиграл и вторую подряд гонку, в Хересе. И здесь в дело вступала иная арифметика. Напомним, что вплоть до 1990 года включительно в зачет чемпионата шли 11 лучших результатов из 16. Херес был 12-й результативной гонкой Проста в сезоне, причем ни разу он не опу-

Разумеется, тот факт, что Прост набрал на 11 очков больше, задевал Айртон. Да и Аллен не упускал случая подразнить его. Айртон смеялся. Он доказал себе, что может побеждать Проста. А это было для него главным. Этот сезон был фантастическим. Настоящее, честное и чистое спортивное соперничество. Парни хорошо ладили. Это в следующем году все рухнуло...

Джо Рамirez

В 1988 г. традиционная церемония вручения призов по результатам сезона проходила в Париже, на родине Проста. Но в центре внимания на ней оказались англичанин Деннис и бразилец Сенна



Это был своего рода компромисс судьбы: чемпионат выиграл Прост, но чемпионом стал Сенна

В 1988 году Сенна и Прост, несмотря на острое соперничество на трассе, прекрасно ладили друг с другом. После церемонии в Париже, на которой Аллен, в отличие от Айртон, присутствовал без традиционного фара, они беседовали совершенно непринужденно



скался ниже 2-го места. А это значит, что начиная с этого момента, в зачет ему могли идти только победы. Очки за вторые места он безнадежно терял. Сенна же провел в Испании 11-ю результативную гонку, и в двух последующих он мог потерять лишь очко за Эсториал и три за Херес. А это означало: если на Сузукке Сенна выигрывает, то становится чемпионом мира за одну гонку до финиша вне зависимости от того, каким придет Прост.

Более драматической развязки, чем та, что случилась на Сузукке 30 октября 1988 года, представить себе трудно. McLaren стоявшего на поуле Сенны заглух. Каким-то усилием воли Айртон сдвинул с места груды красно-белого металла и, воспользовавшись тем, что стартовая прямая в Японии идет немного под уклон, заставил свой "автомобиль" скользить. Со старта он ушел лишь 14-м, но еще до исхода 1-го круга был уже 8-м, на 2-м, пройдя Патресе и Наннини, стал 6-м, на 3-м прошел Бутсена, на 4-м – Альборето, на 10-м – Бергера. На 16-м сошел Капелли на March. Сенна стал вторым! И почти тут же пошел дождь. Несбежало давали знать, что им небезразлично усилие "человека дождя" Айртон Сенны. В начале 28-го круга, на выходе с

главной прямой Сенна прошел Проста и вышел в лидеры! Справедливости ради стоит отметить, что как раз в этот момент у Проста выпала передача. Но если это тоже можно отнести к капризу судьбы...

Еще через пять кругов Сенна начала подавать сигналы маршалам Гран При Японии, требуя остановить гонку – дождь усиливался, и ехать становилось все опаснее. Но увещаниям бразильца не вняли. Сенне понадобилось вытерпеть все это до конца, чтобы осознать, что главное дело своей жизни – стать чемпионом мира, победил Прост, – он уже сделал.

Вспоминает ведущий фотограф Формулы-1 Кейт Саттон: "Спал ажотаж, рассказывала толпа, закончились пресс-конференции. На пит-лейн уже не было никого, кроме меня и еще одного фотографа, французского. Айртон, сидя на стене, давал интервью бразильскому телевидению и одновременно поглядывал на городской экран, где в повороте транслировалась только что закончившаяся гонка. Гальяно Буэно, бразильский телекомментатор, очень близкий Сенне человек, спросил: "Теперь ты – чемпион мира. Цель достигнута. Ты шел к ней, как таран, отказываясь в этой жизни от многих радостей, теряя старых друзей. Те-

перь что-то изменится?" Айртон ничего не ответил. Он... заплакал".

В Аделаиде Прост одержал победу в гонке, Сенна – как всегда – в квалификации, при этом отобрал поула у своего партнера на последнем круге! Весь уик-энд бразилец, как умел, пытался разрядить обстановку и искренне выказывал французскую симпатию. Такой же чуткий и такой же раннимый человек, как и Прост, он не мог не понимать, что сейчас чувствует Аллен, выигравший чемпионат, но проигравший титул. Однако речи о недооценке себя и своего чемпионства Сенной ни в коем случае не шло. Он знал, что правила несправедливы, но знал и то, что стал чемпионом по праву. По праву того, что выиграл больше всех гонок в сезоне. Это был своего рода компромисс судьбы: чемпионат выиграл Прост, но чемпионом стал Сенна.

История противостояния Аллена Проста и Айртон Сенны суть история Формулы-1 почти целого десятилетия. Она началась не в 1988 году и не тогда закончилась, но сезон-88 стал ключевым эпизодом этой знаменитой саги...

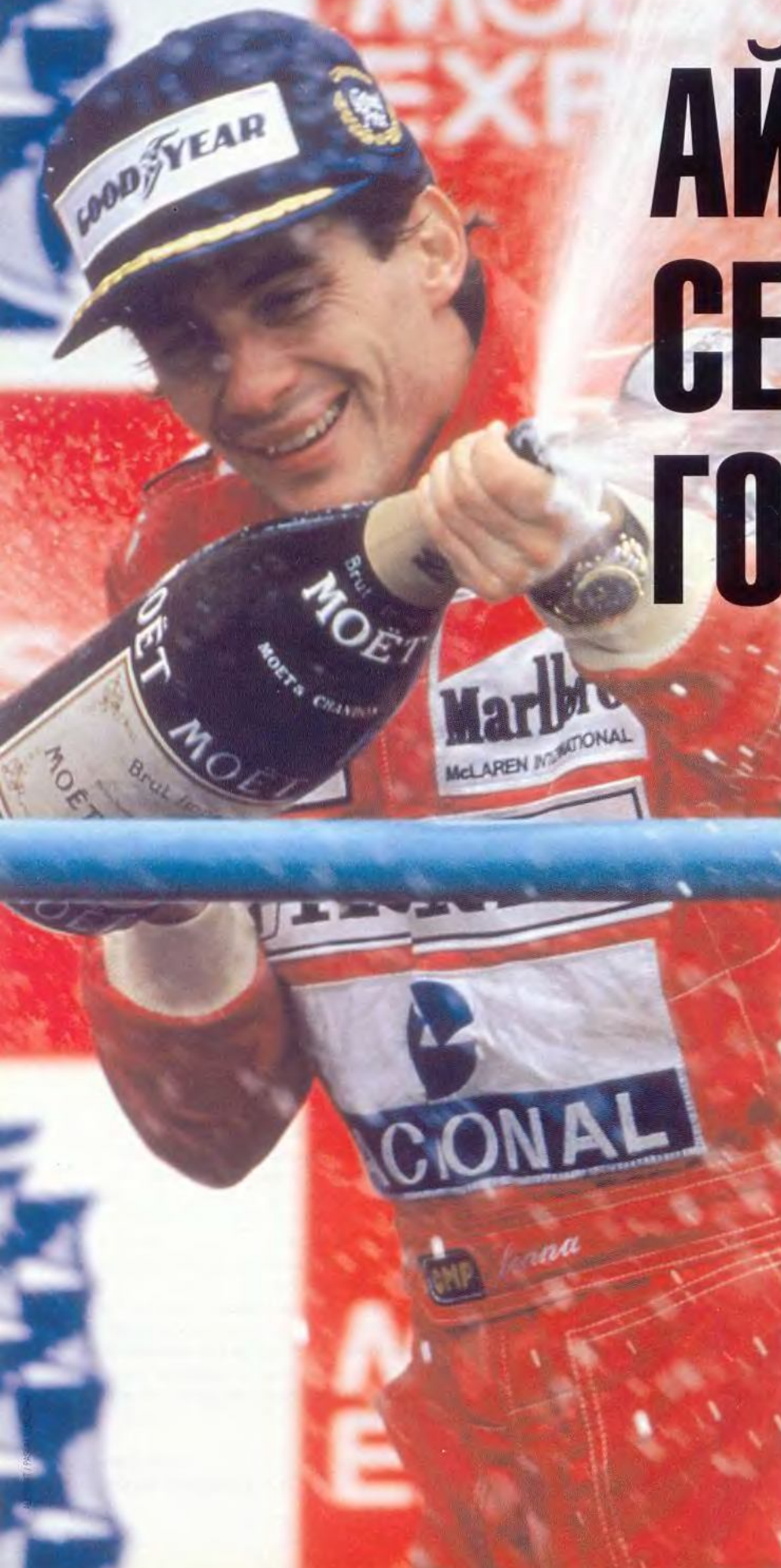
Ольга Лавина

"СЗ" – специально для Ф



ОДИН НА ОДИН С Ф•1

АЙРТОН СЕННА: ГОДЫ...



21 марта 1960 года в 2 часа 35 минут по местному времени в Сан-Паулу в семье известного промышленника да Силва родился мальчик, которому дали имя Айртон. Для родных же он был просто Беку. В раннем детстве у малыша были явные проблемы с двигательными функциями. "Когда за обедом дело доходило до десерта, — вспоминает мать Айртоня сеньора Нейде, — ему всегда давали две порции мороженого, потому что одна из них непременно оказывалась на полу. В то время любая лестница, в которой было больше трех ступенек, была для него непреодолимым препятствием". Вряд ли кто-то мог тогда предположить, что пройдет четверть века, и неуклюжий Беку станет самым быстрым гонщиком на планете. Поворотной точкой в жизни Айртоня стал момент, когда отец подарил ему карт



Айртону не было еще и четырех лет, когда он впервые сел за руль карта. В 13 лет вышел на старт своей первой гонки в Интерлагосе, и за следующие семь лет юноша с самой распространенной в Бразилии фамилией собрал все трофеи латиноамериканского картинга. Трижды подряд да Силва выигрывал чемпионат Бразилии, дважды – чемпионат Южной Америки и дважды, в 1979 и 1980 годах, становился вторым в мировом первенстве

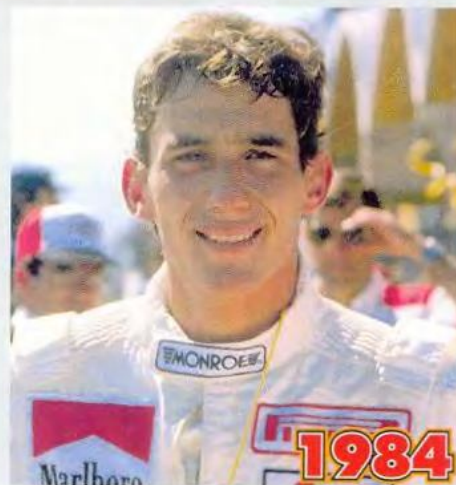


Выиграв в латиноамериканском картинге все, что можно, в 1980-м Айртон перебирается в Европу и в 1981 году женится на Лилиан Ваконселуш, еще недавно вместе с ним лихо гонявшей на карте. Под девичьей фамилией матери – Сенна (дабы не дискредитировать свою семью в случае неудач) – бразилец садится за руль гоночной машины Формулы-Ford 1600. Одержав за сезон 12 побед в 20 гонках, бразилец выигрывает британский чемпионат Формулы-1600 и... не прожив и года с молодой женой, вновь остается один. Лилиан не выдержала фанатичной преданности мужа гонкам. Несмотря на спортивные успехи, Сенна по настоянию отца всерьез пытается заняться семейным бизнесом

Но не проходит и полугодия, как Гарри, так его величали в Англии, вновь выходит на старт гонки Формулы-Ford. На этот раз он продвигается на ступеньку вверх и принимает участие в первенстве Ф-2000. 21 победа в 27 гонках и как логический результат сезона – сразу два чемпионских титула в двух разных первенствах. Попутно Сенна все еще пытается выиграть мировое первенство картингистов. Но он уже перерос и картинг, и Формулу-Ford. В ноябре Айртон впервые стартует в гонке Формулы-3 и выигрывает ее по-бразильски – "в одни ворота": полупозишн, быстрейший круг и победа в гонке...



В 1983 году так же безоговорочно он выигрывает британское первенство Формулы-3 и своеобразный "чемпионат мира" Ф-3 – Гран При Макао. Молодой бразилец попадает в поле зрения менеджеров команд Формулы-1 и проводит серии тестов в McLaren, Brabham и Williams. Почти на всех испытаниях Айртон показывает время лучшее, чем призовые пилоты этих команд, но в 1984 году Сенна оказывается в скромном Toleman



1984 год превратил талантливого дебютанта в звезду. Стартуя на далеко не лучшем Toleman TG184, Сенна трижды поднимается на подиум. Великолепная дождевая гонка в Монако, сразу после финиша ставшая легендой, и два третьих места в Англии и Португалии поставили его в один ряд с лучшими гонщиками мирового автоспорта



Чемпионат 1985 года Сенна начинает уже в Lotus – одной из сильнейших команд Формулы-1 тех лет. На втором этапе чемпионата в португальском Эшториле, под проливным дождем, Айртон одерживает свою первую победу в Гран При. Осенью в Спа он выигрывает еще один Большой Приз, и снова в дождь. Но после финиша Человек дождя в сердцах бросает журналистам: "Я счастлив, черт возьми, что добрался до финиша живым". Непростой характер юной звезды начинает проявлять себя не только на гоночной трассе: Сенна хочет быть единоличным лидером команды и без зазрения совести выживает из Lotus итальянца Элио де Анджелиса



В 1986 году на место де Анджелиса в партнеры Сенне приглашают заведомо более слабого Джонни Дамфриза, который за сезон набирает лишь три очка. В это же время Сенна полчемпионата сражается за титул, выигрывает две гонки, в Хересе и Детройте, и второй год подряд становится четвертым в первенстве пилотов



Во многом благодаря яркому таланту Сенны в 1987 году команде Lotus удалось привлечь к себе внимание японских моторостроителей из компании Honda, и благодаря Honda через год Lotus... лишился Айртон. В 1987-м Сенна снова выиграл две гонки, но на этот раз ему удалось подняться на ступеньку выше в чемпионате мира: после двух четвертых мест в предыдущих сезонах чемпионат 1987 года Айртон закончил третьим

Несмотря на то, что чемпионат 1989 года бразилец проиграл, уйти из команды пришлось Просту. На предпоследнем этапе сезона, в Японии, где решалась судьба чемпионского титула, McLaren даже подал протест в FIA, поддерживая интересы Сенны и оспаривая дисквалификацию бразильца после столкновения с Простом в конце гонки. Сенне тогда предъявлялось обвинение в нарушении сразу восьми пунктов правил. По сути, этот протест был протестом против Проста



В 1992 году Сенне уже не приходилось разбрасываться победами. Электронное чудо McLaren MP4/7A с грохотом провалился в споре с великолепным Williams FW14B с активной подвеской и мотором Renault. Сенна не мог бороться за победу в чемпионате, а остальное его не интересовало. Выжимая все из своего McLaren, Айртон провел несколько великолепных гонок, одержал три победы и зимой собрался уходить в IndyCar...



В последний момент Рону Деннису удалось уговорить Айртон подписать контракт с McLaren на одну гонку, потом еще на одну и так далее. Айртон не ушел. Прост вернулся. И их борьба вновь стала украшением чемпионата. В техническом плане McLaren все еще был далек от Williams, но противостояние с Простом открыло у Сенны второе дыхание. Именно в 1993 году в Донингтоне он провел одну из своих лучших гонок, ставшую классикой Формулы-1. На старте бразилец стоял четвертым, в первый поворот вошел пятым, но в тот день над Дерби шел дождь... К концу первого круга, пройдя Вендлингера, Шумахера, Хилла и Проста, Сенна возглавил гонку, на финише привез Просту на Williams целый круг



В 1988 году с подачи японских моторостроителей Айртон переходит в McLaren, где становится партнером двукратного чемпиона мира Алена Проста. Учитывая ревнивый характер бразильца в отношении партнеров по команде, подобное "сотрудничество" не сулило французам ничего хорошего. Ален начал чемпионат в роли "примы", но уже к концу сезона "солистом" стал Сенна. Причем не только в глазах публики... Чемпионский титул и 8 побед в 16 гонках были лишь видимой частью той победы, которую одержал Сенна над Простом в McLaren в 1988 году. Айртон проявил себя великим мастером не только на трассе, но и в закулисных играх

Уже в 1990 году, на той же Сузукэ Сенна сполна расплатился с Простом, который годом ранее резким движением руля закрыл ему дорогу ко второму чемпионскому титулу. Бразилец не стал ждать финиша гонки. Как признался Айртон годом позже, он принял решение еще до старта: если Прост обгонит его в первом повороте, то... Сенна остался внутри виража и не затормозил. McLaren бразильца протаранил Ferrari француза, и Айртон Сенна наконец стал двукратным чемпионом мира



Свой третий титул Сенна выиграл в 1991 году в борьбе с Манселлом. Williams англичанина был потенциально лучшей машиной чемпионата, и после четырех побед подряд на старте сезона Сенне пришлось приложить максимум усилий, чтобы удержать лидерство до конца сезона. Чемпионом Айртон вновь стал на японской Сузукэ, единственный раз в жизни затормозив перед финишем и подарив победу своему партнеру по команде Герхарду Бергеру, два года служившему верным оруженосцем бразильскому Волшебнику, но так и не выигравшему за эти годы в McLaren ни одной гонки



В 1994 году Сенна надел форму Williams. Он стремился к этому два с половиной года. Летом 1992-го Айртон даже заявил, что готов гоняться у Фрэнка бесплатно. Но вместо счастья побед и долгожданного четвертого чемпионского титула этот сезон принес Сенне смерть

Великие люди ни в чем не знают преград. Чем выше они поднимаются, тем легче им покоряются все новые и новые вершины. Но у каждого человека есть предел, положенный Богом. Как все-таки непредсказуем наш мир. Когда-то маленький Беку постоянно спотыкался о порог собственного дома, а спустя годы он стал самым быстрым гонщиком планеты. Те три ступеньки, что с трудом преодолевал бразильский мальчуган, вылились в три чемпионских титула бразильского Волшебника. Но, как и в детстве, Айртон споткнулся на четвертой ступени, навсегда покинув этот мир. Мир, который пять лет назад со слезами на глазах прощался со своей гоночной легендой — человеком, который мог творить на трассе чудеса, Волшебником Формулы-1. Adeus, Ayrton!





Тех хороший парень, этот Баррикелло

23 мая Рубенсу исполняется 27 лет. Результаты выступлений Рубиньо, которого сам Сенна назвал наследником, в начале сезона привлекли всеобщее внимание к бразильцу. Но насколько он быстр без своей "огненной колесницы"? Чтобы выяснить это, Том Кларксон предложил Рубенсу посоревноваться в старом добром беге по древним камням Кембриджского университета.

Рони были распределены великолепно. Рубенс Баррикелло играет Харольда Абрахамса в нашей очень личной интерпретации знаменитого кинофильма "Огненные колесницы". "Я самый быстрый человек на земле, — заявляет Рубенс. — Я могу обогнать тебя на круг и дать пинок под зад. У тебя есть что-нибудь, чтобы сказать мне?" Да... Суфлера, чтобы войти в образ феноменального студента-спринтера 20-х годов. Рубенсу не потребовалось. Согласно традиции, на лице Абрахамса должно царить выражение снисходительного высокомерия, и Рубенс воспроизводит его точь-в-точь. В дополнение ко всему Рубенс выставил вперед челюсть, передразнивая Митазу Шумахера.

Сходство между Баррикелло и Абрахамсом имеет более глубокие корни, чем одна лишь игра. Оба они прибыли в Кембридж, чтобы осуществить свою мечту: Абрахамс — выиграть Олимпийские игры в беге на 100 м, а Рубенс — стать чемпионом мира в автогонках Формулы-1.

"Я прибыл в Англию ради Формулы-1, а не ради Кембриджа, — утверждает Рубенс. — Причина, по которой я оказался в Кембридже, — это девушки. Когда я соревновался в британской Формуле-3 в 1991 году, то жил в разных местах, но всегда имел обыкновение посещать Кембридж по понедельникам, потому что в эти дни все студенчество здесь устраивало вечеринки. Сюда стекалось множество бразильских и португальских девушек, так что я проводил время очень весело. Вы представьте себе не можете, сколько здесь девушек, говорящих по-португальски. Я готов поклясться, что если мы начнем сейчас приставать к девушкам на улице, то половина из них будет ругаться по-португальски".

В начале 1994 года Рубенс снял дом в Кембридже. И после смерти Алтона Сенны в мае того же года это трехэтажное здание на окраине города стало местом паломничества всех бразильских гонимых. На стенах сохранились автографы всех соотечественников Рубенса, останавливавшихся здесь. Большинство из них вернулись на родину, так ничто и не добившись.

Фотографии Джона Мура



Баррикелло доволен маскарадом: "исторические" костюмы нравятся ему, — все, кроме розового пиджака, в который он заставил облачиться Тома. Живописная парочка явно красуется в своем наряде перед студентами

Хотя Рубенс в настоящее время не живет здесь – он присослился к козонице преследующих гонимых в Монако – этот адрес все еще сохраняет связь с автоспортом: дом в настоящее время занят чемпионом британской Ф-3 Марко Хабберфельдом, у которого Рубенс и остановился в перерыве между тестами. Именно у Марко мы и договорились встретиться этим утром.

Как только я переступил порог, Рубенс заметил в моих руках чемодан и заулыбался, как будто это было именно то, на что он рассчитывал. Он заранее просил меня придумать что-нибудь особенное, что-нибудь более веселое, чем обычные вопросы и ответы. Я в двух словах объяснил ему свой замысел.

«Ты, Рубенс, будешь первым за 700 лет студентом Кембриджа, который обесит вокруг здания Тринити-колледжа, пока его часы в полдень будут бить 12 раз. Эта сцена происходит в самом начале фильма, когда люди впервые узнают о феноменальных способностях Абрахама. Ради правдоподобия, я буду исполнять роль лорда Линдсея – человека, которого ты обогнал».

«Ты хочешь сказать, что я должен буду в конце дать тебе пинка под зад? – встревожился Рубенс. – Не кажется ли тебе, что на фотографиях я буду выглядеть слишком высокомерным? Подобная простота мысли – мечта режиссера!»

Узнав эти проблемы, мы отправились на поиски колледжа Ингуса – единственного учебного заведения, согласившегося допустить нас на свою территорию. Но поскольку внутренние дворы есть у всех колледжей, мы не слишком расстроились. По крайней мере мы в Кембридже. А фильм вообще снимался в Итоне под Виндзором.

Рубенс на месте пассажира взялся указывать мне дорогу: «Я точно знаю, где расположен колледж Ингуса, – заявил он. – Когда-то я бегал в парке неподалеку».

Разговор в дороге вращался вокруг предстоящего сезона. «Я уже говорил Джонни Херберту, что хотел бы видеть его в неизменно хорошем настроении. Мне кажется, что он пережил не лучшие времена в Sauber, и сейчас не так весел, как обычно. Мне больше нравится веселый Джонни».

Рубенс также с большим уважением отозвался о своем партнере по сезону 1998 года Йосе Фере-

стаппене. «Он очень, очень быстр – действительно хороший гонщик».

А как насчет Яна Магнуссена? «Мне жаль, что с ним все так вышло. Он лучше, чем та репутация, которая за ним закрепилась. Его проблема в том, что он решил, будто ему не надо больше работать над своей техникой вождения, и он может достигнуть всего исключительно за счет таланта. В действительности, это не так».

Рубенс, без сомнения, превосходил по уровню мастерства обоих своих партнеров по Stewart, но его очень задевает, что Эдди Ирвэйл проявил себя лучше, когда они вместе выступали за Jordan. Он сам заговорил об этом, хотя я и не спрашивал: «Эдди побил меня в квалификациях 11 к 5, однако сейчас я стал лучше, как гонщик. Я уверен, что сейчас я лучше его. Он также не стоял на месте, гоняясь в одной команде с Михаэлем, но я стал более разносторонним пилотом».

После нескольких остановок и рискований по карте Рубенс внезапно воскликнул: «Мы на месте! Вон парк, где я бегал!» Мы уже притормаживали возле обочины, своим маневром породив настоящий хаос на дороге, когда Хабберфельд, следовавший за нами, поранился с моим оземом и сказал, что мы находимся в совершенно другой части парковой зоны Кембриджа. Несколько иронично Марко предложил нам следовать за ним. Рубенс прошептал мне на ухо что-то по-португальски, чтобы я повторил это Марко. Со временем, что я сумел воспроизвести выражение в точности, но мне кажется, что тон высказывания я угадал правильно.

С помощью Хабберфельда, хотя и развернувшись пару раз на 180 градусов, мы разыскали в конце концов нужный нам колледж и припарковались поблизости. В сторожке привратника нас ждал бурный приис. «Вы Баррикелло, не так ли? Пилот Формулы-1?» Скупенный подобным вниманием к своей персоне Рубенс был пререпро-вожден в какую-то каморку с каменным полом, чтобы переодеться.

Костюмы, взятые из Королевского Шекспировского театра, подошли идеально. Пол был холодный, и небольшой спор по поводу того, кому надевать розовый пиджак, быстро закончился.

«Я буду победителем!» – заявил Рубенс. – Значит, я имею право первым выбрать цвет пиджака. Я не хочу одевать розовый!» Перед тем, как риджнуть появиться перед глазами нашего фотографа Джона Мура и художественного режиссера



Баррикелло захватил лидерство с самого старта (слева). Однако Кларксон преследовал его по пятам, так что бразилец вынужден был ускориться на финише (справа). Но довольно беспокоить старые камни. Это нечетная гонка



Стив Мюр, мы посмотрелись в зеркало и поправили друг другу галстуки. Рубенс нашел, что выглядит довольно живописно.

"Это великолепно! – воскликнул он. – Могу я взять одну фотографию, чтобы показать ее дома? Ей не один человек в Бразилии не наражался подобным образом".

"В Англии тоже", – подумал я, но промолчал.

В своем наряде Рубенс выглядел прямо-таки ученым. "Я не посещал университет, – рассуждал он, – потому что приехал в Европу в очень юном возрасте. Однако, если бы мне довелось здесь учиться, мне, думаю, пришлось бы по вкусу места, вроде этого, и я с удовольствием бы занимался какой-нибудь наукой. В школе мне всегда нравилась физика, потому что я считал очень полезным знать, что происходит с моим картом. Я стараюсь быть гонщиком, который понимает, как ведет себя автомобиль. Я никогда не появлялся в боксах со словами "Машина – дерьмо!" и никогда не бросал инженеров одним словом, в чем состоит проблема. Я стараюсь сам понять, что происходит".

Зловещие облака сопровождали наше появление во дворе. Кроме того, мы заметили несколько подозрительных взглядов, которыми нас наградили шестолетние студенты. Однако Рубенс наслаждался этой "чисто английской" сценой. При этом выяснилось, что любимое его словечко – "Жуть!"

Перед тем, как преступить перед объективом фотоаппарата, Рубенс снял свои очки: "Я не думаю, что у Абрахамса были такие же в 1920 году".

Мюр, фотограф, высказал пожелание снять нас спорящими: небольшая разминка перед состязанием. Рубенс тут же с браво толкнул меня. Все-таки хорошо, что в команде Джекки Стюарта нет человека, с которым бразилец мог бы перекричаться парой словечек на родном языке. Рубенс явно пребывал в приподнятом состоянии духа. Хотя чуть позже в этот же день его ждала встреча с журналистом из Бразилии, я ни разу не заметил, чтобы он казлелся на часах. Он явно наслаждался этим маскарадом. Жаль, что этого не видела его жена, Сильвана.

"Ей бы понравилось, – подтвердил Баррикелло. – Но она сейчас в Бразилии".

После того, как Рубенс так много говорил о бразильских красотах в Кембридже, упоминание, с которым он привык рассказывать о своей

жене, с которой обвенчался год назад, выглядело, востину, восхитительным.

"Я встретил ее не в Кембридже. Она выросла в Сан-Пауло. Но мы ненадолго присажались сюда вместе, и ей здесь очень понравилось. Я бы хотел, чтобы она была сейчас здесь".

Для бета я остался в брюках и белых туфлях. Рубенс, напротив, разделся до нижнего белья и надел черные спортивные тапочки. "Если не стоять на истре, то не очень холодно. Это не проблема, – говорит он. – Пораздо хуже будет, если я поскользнусь и получу травму".

Это уж точно!

Сам двор несложно, не более 100 м по периметру. Вдоль одной стороны идет мощеная дорожка. Вдоль другой – газон с небольшим бордюром по краю.

Мы уже изготонились, но тут случилось что-то вроде фальстарта, когда некий мрачный субъект, назвавший себя деканом этого колледжа, потребовал, чтобы мы немедленно вынесли одежду из его кабинета. Пока мы собирали свои вещи, он молча ждал у дверей. "Ничего, у парня какие-то проблемы, – со свойственным ему тактом прокомментировал происшествие Рубенс. – Но он мог бы быть и повесливее".

В полном молчании мы отчертили стартовую линию. Недостаток спринтерского опыта у Рубенса был ярко продемонстрирован его неспособностью правильно принять положение для быстрого старта. "Обычно я практикуюсь на более длинных дистанциях. В иной день я пробегаю 20 км за 1 час 26 мин. Не так уж и плохо, правда?"

Часы начинают бить: день-дон, день-дон. Каждый предварительный удар – это еще один погасший огонь стартового светофора. Напряжение возрастает. Бои! Стартуем!

Мы с ходу берем хороший темп. Рубенс захватывает внутреннюю траекторию. Мы пробегаем под арками, преодолеваем булыжную мостовую, каменную дорожку и финишируем одновременно с седьмым ударом часов. Дело сделано, хотя этот двор вполонину меньше того, что окружает здание Тринити-колледжа. Но даже с учетом этого Рубенс стал первым в мире человеком, который выиграл забег вокруг колледжа Инсуса. По крайней мере, так утверждает привратник.

Кто бы мог подумать, что Баррикелло когда-либо станет "чемпионом" в спринте? "Только не я!" – восклицает Рубенс.

А как насчет Ф-1?
По материалам журнала F1 Racing с создателя Haymarket Magazines Limited



Брызги шампанского! Баррикелло празднует свой успех, а Кларксону остается лишь сожалеть о неверном выборе обуви. Его соперник использовал более мягкую резину



dr[®] ОДИН НА ОДИН С Ф-1

ОДИССЕЯ Джо Рамиреса

Осенью 1994 года в команде McLaren разразился скандал: сведения о новом эксклюзивном контракте с Mercedes, готовившемся в большой тайне, стали достоянием общественности. Шерк команды Рона Денниса был крайне раздражен — ведь он как хотел самолучно объявить сенсационную новость. Виновником утечки информации оказался Джо Рамирес, координатор команды, который уже на Хунгароине проболтался одному из своих многочисленных друзей: «В 1995-м мы будем сидеть на Mercedes». Слух развеялся моментально. По счастью, это неофициальное объявление о еще не подписанном контракте не повлияло на ход самих переговоров, и концерн из Штутгарта не пошел на попятную. А то не носится бы Джо воров. Хотя и в той ситуации судьба Рамиреса трудно было позавидовать. Но, ко всеобщему удивлению, всемогущий босс McLaren, немного пошвырнувшись, очень быстро обо всем забыл. И Рамирес по сей день продолжает с независимым видом курсировать по поддокам в маклареновской форме. Для того, чтобы понять причину столь необычной милости Рона Денниса, надо знать историю Джо Рамиреса. А она весьма и весьма примечательна.

Мексиканец по происхождению, Рамирес впервые попал в Формулу-1 в 1962 году. Он отправился в Европу по стопам своего земляка Рикардо Родригеса, с которым подружился еще во времена выступлений в картинге. "Рикардо было всего 19, когда он появился в Формуле-1, но огромная уверенность в собственных силах и природный талант могли сделать его величайшим среди великих. После первой в жизни квалификации, когда в Монце он занял 2-е место, Рикардо позвонил мне: "Инженеры все время спрашивают, какие передачи я использую при прохождении поворотов, как торможу и так далее. О, Боже, я не знаю, что им отвечать!" Он был совершеннейшим мальчишкой. Я посоветовал ему не болтать слишком много".

Именно в том разговоре Рамирес сказал Рикардо, что собирается при-

ехать в Италию и попросил помочь в поисках работы – Джо так хотел быть поближе к гонкам! В самом начале 1962 года он прилетел в Нью-Йорк, чтобы отправиться в Европу. Билет на трансатлантический лайнер стоил на целых 200 долларов дешевле, чем на самолет, поэтому Джо и выбрал корабль – "Королеву Елизавету". Так началась одиссея Джо Рамиреса. Приключение, которое не закончилось и по сей день.

Поездка эта была чистой воды авантурой. Весь багаж Рамиреса состоял из незаконченного инженерного образования в университете Мехико и неограниченного энтузиазма. К тому же в Ferrari, за которую гонялся Родригес, избегали брать в штат неитальянцев. Но спортивный шеф Scuderia Эугенио Драгани, открыв для себя дружелюбный и открытый характер молодого мексиканца, принял его. Так Джо Рамирес попал в Формулу-1.

Однако в Маранелло Джо задержался ненадолго и вскоре перебрался в соседнюю Модену – в Maserati, затем в Lamborghini, где работал под началом Джанпаоло Даллары. В 1964 году он отправился в Англию, где работал с Джоном Вийером в гонках прототипов, затем присоединился к американцу Дэну Гарни и его команде Формулы-1 Eagle.

Рамирес следовал за Гарни повсюду: даже уехал в Штаты, где Дэн выступал в гонках Can-Am, Trans-Am и Indy. Заокеанское турне закончилось в 1971 году, когда Джо начал работать с братом Рикардо Родригеса – Педро в JW Automotive. В 1972 году он окончательно вернулся в Формулу-1 и уже никогда не покидал Больших Призов. Tyrrell, Copersucar, Shadow, ATS, Theodore – команды менялись одна за другой, а Джо постепенно поднимался по служебной лестнице – механик, главный механик, менеджер.

Гибель братьев Родригес стала для Рамиреса личной трагедией. Огромная уверенность в собственных силах и природный талант могли сделать Рикардо (справа) величайшим среди великих. Старший, Педро, был несколько более замкнут. Он провёл в Ф-1 девять лет и достиг гораздо большего, чем младший брат





По правде сказать, подобная карьера характерна для многих боссов автогоночных "конюшен": Кен Тиррелл, Фрэнк Уильямс, Рон Деннис начинали так или примерно так. Но Рамирес не вышел в большие начальники. Может быть, виновато в этом отсутствие тщеславия, а, может, слишком сильна была в этом человеке тяга к перемене мест – во всяком случае, в молодости. И, уж конечно, мексиканец – привязчивый и романтичный – был полной противоположностью прагматичным англосаксам и вряд ли смог бы составить им конкуренцию в качестве хозяина команды.

Зато на посту менеджера или, как называют иногда таких людей (на американский манер), главного механика, Джо был незаменим.

Именно благодаря Рамиресу в 1978 году выжила команда Shadow. Когда "конюшню" покинул Джеки Оливер, прихватив попутно не только чертежи нового шасси, но и практически весь штат, в распоряжении Джо осталось всего двое механиков! Положение складывалось катастрофическое: до первого Гран При сезона оставалось три недели, а никто не знал даже имен пилотов. Рамирес распутал этот ком проблем, и уже во второй гонке сезона Клей Реганцони на Shadow финишировал пятым!

Но окончательное признание пришло к мексиканцу чуть позже, уже в бытность его у руля ATS. По всеобщему мнению, именно благодаря его усилиям пилот команды Ян Ламмерс на Гран При в Лонг-Бич в

Рамирес был тем человеком, которому Сенна безоговорочно доверял. В случае необходимости на поиски Айртона пускали именно Джо. И он всегда находил его и уговаривал приехать

80-м году сумел квалифицироваться четвертым. Что здесь особенного? А вот что – в то время в ATS работало всего 6 человек! По нынешним временам это кажется невероятным. Как можно подготовить машину, имея столь крохотный штат? Сегодня такой трюк в "бродячем цирке" Ф-1 не вышел бы ни у кого, да и в самом конце 70-х это было почти фокусом. Рамирес сделал это и заслужил уважение "братьев" по цеху.

Лучше других оценил незаменимые качества Джо-организатора Деннис. Шеф McLaren – едва ли не самый большой прагматик в Ф-1 – хотел собрать под свои знамена все лучшее, что есть в чемпионате мира. А кто лучший "стармех"? Без вопросов – Рамирес. Но Джо... отказался!

В McLaren, считал он, и без него достаточно больших боссов, а быть мелкой рыбешкой он не собирался. Но в итоге Деннис все-таки уговорил Джо. К тому времени они уже не один год были друзьями и постоянными партнерами по игре в сквош.

Итак, в 1983 году Джо Рамирес попал в McLaren. Чем он там занимался? Да всем, на что у Денниса не хватало времени, в частности на то, чтобы нянчиться с пилотами. Рамирес же словно создан быть хлопотливой наседкой и добрым утешителем при холодном, чуть отстраненном боссе. Как-то само собой получалось, что отношения с гонщиками у Джо складывались искренние и дружеские. Но так уж распорядилась судьба, что именно с пилотами





связаны самые лучшие и самые ужасные воспоминания его жизни.

Началось все еще в 1962 году, когда младший Родригес выступил за Ferrari, которая решила не выставлять свои машины на первом в истории Гран При Мексики. Но Рикардо, ждавший показаться перед родной публикой, все-таки прибыл в Северную Америку, где собрался выступить на Lotus Roba Уолкера. Увы, неудачная жажда показать лучшее время в квалификации привела к смертель-

ной аварии. "Это было страшной трагедией... Теперь я знаю - время заживает все раны. Но в тот момент я был готов навсегда оставить гонки", - вспоминал Рамирес.

Спустя девять лет погиб старший Родригес. "Педро всегда был несколько более замкнутой, чем Рикардо. И не был столь блестящим гонщиком. И все же он провёл в Формуле-1 девять лет и добился гораздо большего, чем младший брат. Помню, как раз в ту роковую субботу Педро дол-

жен был привести к нам в гости свою девушку, но перескочила и сказала, что Ferrari предложила ему стартовать в гонке спортпрототипов на Норисринге. Он не может отказать себе в удовольствии..." Ferrari Педро угодила в аварию. Удовольствие обернулось смертью.

В начале 70-х в Turrell Джо был механиком Франсуа Сены, а затем не самой большой надежды Формулы-1. "Франсуа - детская душа, чюд-

и очень своеобразное отношение к гонкам. Он был супергонщиком, любившим жизнь во всей ее полноте. Теперь это зовется харизмой..." Север погиб во время квалификации на Уоткинс-Глен в 1973 году.

"Мы как раз боролись за полу-позиции с Brabham Рейтемана. Карлос в очередной раз превалировал время Франсуа, и он бросился на трассу отыгрываться. И больше не вернулся. Помню, кто-то из ребят говорил, что машина не виновата - просто

Франсуа поехал слишком быстро. Но Кен хотел быть абсолютно уверен в том, что команда не совершила никакого промаха, и предложил перебрать автомобиль до последнего винтика. А я так и не смог подойти к машине. Это была такая беда..."

А в 1980 году на тестах в Хоккенхайме насмерть разбился еще один гонщик, с которым Рамирес работал в Turrell - Патрик Депаей. Правда, в том несчастье ему не приходилось винить себя - тогда он уже отошел от инженерной работы и сосредоточился только на менеджменте. Но личным потерей мексиканца на этом не суждено было закончиться.

В Shadow он обрел еще одного, возможно, самого большого своего друга - Элио де Анжелиса. "Элио был так похож на Франсуа. Такой же живой, естественный и простой. Он никогда ни словом, ни жестом не намекал на свое аристократическое положение - частенько заходил в мой дом поиграть на пианино. А играл он, как и Франсуа, замечательно! Элио был очень богат, но скромно - никогда не пилотал. Как-то ему понравились часы фирмы Rolex, и он ходил вокруг них несколько недель. В итоге сказал мне: "Знаешь, я решил - покупаю!" Потом снял со своей руки золотые Baume-et-Mercier и дал их мне. Я очень редко надевал эти часы, но 15 мая 1986 года, в тот день, когда он погиб, они были на моем запястье. Тогда я для слова никогда больше не привязывался к пилотам".

Но уже через два года эта клятва была им вероломно нарушена - в McLaren пришел Айртон Сена. И для команды начались неслетные денюхи - с самого начала, с самых первых предсезонных тестов 1988 года "комонини" разрывалась между двумя суперпилотами: Аленом Простом, проводившим в McLaren уже четыре сезона, и новичком Сеной. И к концу года команда фактически оказалась поделенной на два лагеря. Единственным человеком, сохранившим прекрасные, более того - доверительные отношения с обоими гонщиками, остался Рамирес.

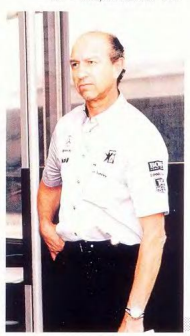
"Все просто - мы дружили. Я был как бы посильным, своеобразным связующим звеном этого треугольника: Денис - Прост - Сена. Роль сложная, сильный человек всегда пытался с ними договориться, а же действовал лишь на личном опыте. Я готовил их шлемы, комбинезоны, присматривал им апартаменты, арендовал машины, вертолеты, находил отели. Короче, старался сделать их жизнь проще, легче, комфортней."

Именно поэтому, когда в 1989 году отношения Сены и Проста стали совершенно невыносимыми, Рамирес был очень расстроен, но не слишком удивлен. "Мы все прекрасно знали, что конфликта избежать невозможно. Нельзя держать в команде двух лучших пилотов и не иметь проблем. Но последние гонки 1989 года были невероятно трудными. Обстановка накалялась до предела. Все было на нервах".

В конце 1989 года Ален ушел из McLaren, и внутри команды стало спокойнее. А Рамирес остался человеком, которому Сена продолжал безоговорочно доверять. И когда готовились какие-либо экстренные тесты, как-то само собой получалось, что на поиски Айртона пускали именно Джо. И он всегда находил его, будь то в Монако, Бразилии или Португалии, и уговаривал приехать. Но и те благословенные дни очень скоро закончились, как кончается в этом мире все, - Айртон ушел. И из команды, и из жизни...

Джо давно остепенился. Он больше не мечется с места на место - лучший стартер Формулы-1 уже 16 лет в McLaren, так что образ его навсегда связан с этой командой. В свои 58 Джо ничего не хочет менять. "Я не верю, что смогу полюбить какое-то другое дело. Единственное, о чем сожалею - не заметил, как выросла дочь. В остальном - все прекрасно. Я чувствую себя молодым, как в 25 лет. Сама жизнь не дает мне стареть!" Вот только улыбка мексиканца с годами становится все печальнее.

Лина Холмина
"СЗ" - специально для "Ф+1"





ИНТЕРВЬЮ Ф-1

Майк Гаскойн

Ваш переход в Jordan — знамение времени?

Если вы взглянете на группу современных конструкторов — Джона Барнарда, Алена Дженкинса и Патрика Хейла — то увидите, что они все обладают огромным опытом, поскольку занимались своим делом 20 лет. Сейчас в Формуле-1 появляются более узкие специалисты — вроде Эдди Йона и меня. Мы пришли сюда потому, что аэродинамика стала играть все более важную роль в Формуле-1. Я полагаю, что являюсь типичным представителем этой категории конструкторов. В университете я изучал газодинамику.

Что такое в точности газодинамика?

Газодинамика — это наука о потоках. Аэродинамика — раздел газодинамики. Если говорить о гоночных машинах, то здесь очень мало классической аэродинамики, несмотря на наличие многоэлементных крыльев, почти как у самолета. Потоки вокруг самолета очень чистые, совершенно непохожие на потоки вокруг гоночного автомобиля. Газодинамика — это наука, которая изучает любые потоки.

Что нового намерены Вы привнести в работу Jordan?

Харви Постатутэйт любит повторять, что сделать гоночный автомобиль легко — трудно сделать его быстрым. Для этого я попытаюсь обеспечить в команде хороший технологический менеджмент и хорошее техническое обеспечение.

Это правда, что Эдди Джордан хочет, чтобы техническое руководство в команде осуществлялось коллективно?

Мне кажется, что слухи об этом коллективном руководстве несколько преувеличены. Мы будем продолжать работать по прежней схеме. У меня есть собственные идеи, но если ни одна из них не будет внедрена в конструкции автомобиля, я не расстроюсь: значит, у кого-то идеи оказались лучше и в результате станет лучше машина. Я буду учитывать все идеи, принимаю решение. Но это решение не будет приниматься поднятием рук 20 человек и подсчетом голосов. В конце концов, ответственность лежит на мне.

Каким будет следующее большое новшество в Формуле-1?

Регламент сейчас настолько ужесточен, что придумать что-либо принципиально новое трудно, но тем не менее мы должны работать, чтобы Ф-1 не превратилась в нечто совершенно бесформенное. Траксин-контроль и дистанционное управление были замечательными изобретениями — 10 лет назад они могли бы сделать революцию в Ф-1 — но после того, как все это запретили, люди стали думать, что никакой технической прогресс вообще невозможен. Между тем, есть целая пропасть вещей, которые происходят за сценой — вроде симуляционных испытательных стендов. Несколько лет назад этого не делал никто. Сейчас это должны делать все, если они хотят иметь конкурентоспособный автомобиль. Правила — это серьезно. И все-таки радикальные изменения происходят — просто сегодня мы не замечаем их, потому что они все спрятаны под обтекательными.

Новый технический директор Jordan размышляет о газодинамике, гоночниках и Эдди

Какая часть работы по проектированию автомобиля Формулы-1 наиболее сложна?

Аэродинамика. Это область, за счет которой можно наиболее радикально улучшить характеристики автомобиля. Однако добиться этого и сделать конкурентоспособную машину трудно. Именно поэтому существует такой спрос на специалистов в области аэродинамики. Именно поэтому эти специалисты поднимаются по служебной лестнице быстрее, чем инженеры-механики.

Ньюн считают гением. Вы согласны с этим?

Да. С этим трудно не согласиться. Это очень умный человек, который знает, что делает. Команде McLaren последние годы не хватало именно специалиста по аэродинамике. Эдди Йон пришел и придал конструкции законченный характер. Наверняка Рон думает, что хорошо заработал на Эдди.

Что Вы думаете о паре пилотов Jordan этого года?

Я был в Мидлсборо в 1993 году, когда Фрэнсис первый раз тестировал Xaibet. Он был очень быстр. Несмотря на неблагоприятные условия он провёл за эту команду несколько великолепных гонок. В Williams он действительно оказался не на высоте, но ему фантастически не везло, как, например, в Вентрин-97, когда у него отлетела деталь запорочной горловины. Что касается Демона, то он легко выдерживает сравнение с любым пилотом. Я думаю, эти двое сумеют хорошо проявить себя в этом сезоне. Впервые в Jordan не будет концов. У нас пилоты, которые знают, как выигрывать гонки.

Если бы не Ф-1, то чем бы Вы занимались?

Бог знает! Но уж точно не стал бы работать на производстве. Однако и в Ф-1 я никогда не стремился. В университете я серьезно занимался аэродинамикой и собирался полностью посвятить себя этому. Но я всегда любил дух соревнования, а то, чем я сейчас занимаюсь, — это и есть соревнование. Я оказался в нужном месте в нужное время. Мне повезло с любимой работой. Я не могу представить себя занимающимся чем-то еще.

Ваше мнение об Эдди Джордане?

Эдди занимается в команде коммерческой стороной. Это то, в чем он силен. Сейчас он стал важной фигурой в Формуле-1. Он оптимизирует команду и придает ей свой собственный непередаваемый облик.

По материалам журнала F1 Racing с согласия Haymarket Magazines Limited

Мир без Сенны

Яркое солнце пылало над Имолой, от утреннего дождя не осталось и следа, но в боксах Тольемат царилло уныние. Только что закончилась субботняя квалификация, и Алессандро Сенна махнуло улыбающейся журналистам: "Конечно, я счастлив, но думаю, команда поступила правильно. Это даже хорошо, сезон продолжается, а Шелли Мортен — лучший резина". Он говорит то, что должен был говорить, но в глазах молодого бразильца были грусть и уныние. Вечер, из-за джентльменского соглашения с Редд, Тед Таунман и Амаро Жонхорн приехали из штаб-квартиры команды разнорабочие не стартовать в гонимых. Сегодня они все-таки дали "шорро" на участие в тренировках, и в утренней сессии под дождем, проливом воле в другом, Сенна показал 19-е время, но в квалификации у него полетел последний круг, бразилец стал 28-м и не попал в число 26 участников, который завтра предстоит побороться за Большую Приз Сан-Марино, а ведь трасса ему очень даже понравилась — быстрая и техничная, она была построена специально для него.



Черный уик-энд в Имоле начался с того, что в пятницу в Variante Bassa на скорости 220 км/ч ударился в стену Jordan Рубенса Баррикелло



В субботу в повороте Villeneuve на скорости 314 км/ч разбился на смерть австриец Роланд Ратценбергер



Последней жертвой черного уик-энда в Имоле стал Сенна. Его Williams сорвался с траектории в Tamburello на скорости 310 км/ч



Айртон стремился попасть в Williams почти три года. Но вместо побед и титулов бело-синий болид принес ему смерть

ТРАГЕДИЯ

После той неудачи в мае 1984 года, когда Сенна единственный раз в жизни не смог пройти квалификацию, минуло почти 10 лет. 30 апреля 1994 года Айртон выиграл свою 8-ю(!) полу-позиции в Имоле, но на лице бразильца вновь были грусть и уныние. Впервые в жизни трехкратный чемпион мира Айртон Сенна, может быть, даже пожалел о том, что на этот раз он все же получил право выйти на старт. Этот последний уик-энд дался ему очень тяжело.

В пятницу в ужасную аварию попал его молодой друг Рубенс Баррикелло. Айртон искал с ним в госпиталь Больоньи и не отходил от Рубина, пока не убедился, что его жизнь вне опасности. Суббота же окончательно вывела Сенну из равновесия. Во время квалификации в результате аварии погиб австриец Роланд Ратценбергер, и когда в тот же день Сенна звонил своей подруге Адриане Галистеу в Португалию, то голос великого чемпиона постоянно срывался: "Черт, черт", — Сенна все еще был в шоке. "Авария Рубино?" — спросила недоумевающая Адриане. "Нет, нет, это австрийский гонщик Сомен молодой. Это был его второй Гран При. Я знаю, что он умер на трассе, но они утверждали, что он скончался в госпитале. Он умер здесь... Знаешь, я не хочу участвовать в гонке..." — выдал из себя Сенна. На следующее утро Айртон попытался подготовить плацдарм для битвы с ФИА за безопасность гонок, но времени у него уже почти не оставалось, через несколько часов ему надо было выходить на старт.

Он сделал то, что должен был сделать. Никто и никогда не узнает, какого морального напряжения стоило Сенне все же собраться на эту зловещую гонку. В тот день он был одним из трех гонщиков, которые 12 лет назад были в Зольдере, когда в такой же солнечный день погиб Жиль Вильнев — человек, чьим именем был назван тот роковой поворот, что вчера унес жизнь Роланда Ратценбергера. Никто и никогда не узнает, чего стоило Сенне заставить себя сесть в машину, потому что всего через 17 минут после старта в скоростном повороте "Tamburello" на 7-м круге гонщик оборвался и его жизнь. На скорости 220 км/ч Сенна влетел в бетонный отбойник и по роковой случайности кузов подвески его Williams попал в голову бразильца, пробил череп и разорвал височную артерию. За следующие несколько минут Айртон потерял более 4 литров крови. Его доставили в госпиталь Maggiore в Болонье, и еще какое-то время аппараты искусственно поддерживали жизнь бразильского чемпиона.

Затем были похороны, и вся Бразилия выслала на улицы Сан-Паулу, чтобы попрощаться со своим героем. Сенна был достойным победителем, его боготворили и в бразильских латиноамериканских трущобах и в огромных аристократических особняках. В тот день перед лицом общего горя все были равны. Все, кроме одного человека. Хоани "Цирка Гран При" Берни Экклстоун стал нежеланным гостем на похоронах своего лучшего гонщика. Увидев его на церемонии, брат Сенны Леонардо да Силва в нормальном тоне закричал: "Нет, только не этот!" и едва не набросился на "серого кардинала" с кулаками. У Леонардо были свои причины, чтобы не роботать нарушить правила по чужей трагической церемонии. Во-первых, если бы ФИА и FOCA признали то, в чем были уверены очень многие, в том числе Сенна, но что так и не удалось впоследствии доказать, а именно, что Ратценбергер умер прямо на трассе, а не в вертолете, как значилось в официальном свидетельстве, то по итальянским законам автором аварии должны были опечатать и гонку отменить, что спасло бы жизнь Сенне. Во-вторых, Леонардо никак не мог забыть своей последней аварии в Гран-при Имоле.

Через несколько минут после аварии в Tamburello встревоженный Леонардо направился к автобусу FOCA, где Берни смотрел телевизор и слушал переговоры по радио внутренней сети трассы: профессор Сид Уоткинс как раз делал доклад о состоянии Сенны. Выслушав этот

АЙРТОН СЕННА

Айртон Сenna был глубоко верующим человеком. Он никогда не расставался с Библией, которую возил в своем дипломате по всему свету. 1 мая 1994 года Бог забрал лучшего гонщика планеты к себе...



Ударившись о бетонный отбойник, Williams Сенны отлетел от стены и замер на полосе безопасности. До прибытия врачей маршалы не решались трогать замершего в кокпите бразильца



Врачи пытались стабилизировать состояние Сенны прямо на трассе. Несмотря на большую потерю крови, сердце бразильца продолжало биться



На следующий день после аварии роковой отбойник Tamburello был завален цветами

доклад и увидев Леонардо, Экклстоун сухо произнес: "Айртон мертв. Необходимо, чтобы вы приняли все необходимые меры". Убитый этой трагической новостью Леонардо побрел прочь, однако через несколько минут Берни сам поймал его и поспешил "успокоить" бразильца: "Вы знаете, я плохо понял. Я перепутал слово "head" (голова) со словом "dead" (мертвый). Ваш брат серьезно ранен, но он жив". Возможно, Экклстоун действительно ошибся, ведь официально смерть Сенны констатировали уже в госпитале Болоньи только через 4 часа, но Леонардо убежден, что Берни просто спасал тем самым Гран При Сан-Марино и свой бизнес. Между тем, несмотря на несколько остановок сердца, в больнице состояние Сенны удалось стабилизировать, но, как признается заведующая травматологическим отделением Maggiore Мария-Тереса Фьяндри, уже на тот момент все было бесполезно. При ударе Сенна потерял часть мозговой субстанции и был клинически мертв. Официально о смерти было объявлено только в 18:40, когда были отключены аппараты жизнеобеспечения. По словам Фьяндри, на нее не оказывалось никакого давления со стороны чиновников FIA.

РАССЛЕДОВАНИЕ

Сразу после катастрофы наблюдатели стали высказывать различные версии по поводу причин трагической аварии. Команда Williams в лице Патрика Хеда, в распоряжении которого был черный ящик с машины Сенны, поначалу настаивала на ошибке бразильца или кратковременной потере Сенной сознания, однако большинство гонщиков не верили в это. Говорили о поломке задней подвески, падении давления в шинах и т. д. В одном из интервью Жан Алези заметил, что Айртон скорее всего стал жертвой неисправности в системе рулевого управления. Прокуратура Болоньи, между тем, завела уголовное дело, и генеральный прокурор Маурицио Пассарини активно принялся за сбор доказательств, но в своих действиях он постоянно натывался на противодействие автомобильных чиновников и некоторых заинтересованных и весьма влиятельных лиц. Тем не менее, уже к концу лета 1994 года после изучения обломков автомобиля Сенны, проведенного специалистами болонского университета, появилась первая, тогда еще неофициальная версия: Сенна погиб из-за поломки рулевой колонки, что привело к вылету с трассы и удару о стену под углом 22-24°. Как считали эксперты, угол удара был далеко не критичен и к гибели Сенны привел несчастный случай, в результате которого кусок подвески попал в голову бразильцу. Макс Мосли и Берни Экклстоун сразу ухватились за эту версию, но в деле Сенны все еще оставалось довольно много белых пятен. Долгое время прокуратура не могла получить от команды черные ящики с данными телеметрии (в конце концов, были получены лишь данные телеметрии работы двигателя), до конца лета 1994 года FOCA отрицала наличие видеозаписи, снятой бортовой камерой с машины Сенны, утверждая, что трансляция была прервана еще до входа Williams под номером "2" в Tamburello. Лишь осенью через итальянских и бразильских журналистов Маурицио Пассарини получил кассету с записью последних секунд трансляции, которая 26 октября была показана по каналу RAI. Бесконечные проблемы, возникавшие в процессе сбора доказательств, а также многочисленные пере-проверки и экспертизы довольно сильно затянули процесс.

Окончательно обвинительное заключение было сформулировано лишь к концу 1996 года. 27 ноября Маурицио Пассарини объявил имена 6 человек, которым вскоре предстояло предстать перед итальянской Фемидой по обвинению в непредумышленном убийстве. Трое из них были представителями команды Williams: босс команды Фрэнк Уильямс, технический директор Патрик Хед и главный конструктор Эдди Ньюи; двое — представителями трассы: директор автодрома в Имоле Федерико Бендинелли и бывший совладелец трассы Джорджо Поджи; и один представитель FIA — бывший директор гонок Ролан



Сенна приближается к последнему в своей жизни повороту



Телекамера, установленная на машине Шумахера, сфокусировала镜头, когда болла Сенны начинает уходиться с трассы



Сенна пытается уйти внутрь поворота, но Williams продолжает двигаться прямо к стене



В момент удара об отбойник Williams двигался со скоростью 220 км/ч



Скандалное фото Пола-Анри Капе в феврале 1997 года обошло все спортивные издания мира. Стрелкой на снимке показан обломок отбойника Venetian Джей Джей Лехто



Обломок подвески пробил забрало шлема и скользнуло по шлему, вошел в голову бразильца, разорвав височную артерию



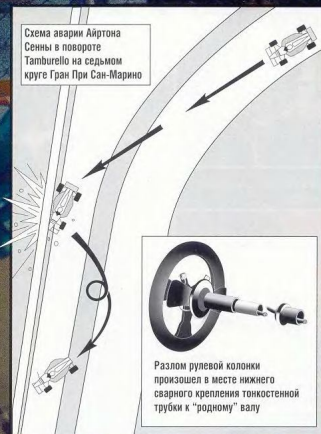
Рулевая колонка сломалась в месте нижнего сварного крепления тонкостенной трубы, которой нарастили рулевой вал



Когда состояние Сенны удалось стабилизировать, бразильца на носилках перенесли к вертолету, который доставил его в госпиталь Maggiore

Брисисерд. По мнению Пассарини, обвиняемым грозит тюремное заключение сроком до пяти лет.

На стол судьи города Имола наконец легло 700-страничное дело о смерти Айртон Сенны. Снастило пришло к выводу, теперь уже официально, что причиной аварии стала поломка рулевой колонки, модернизированной механиками Williams после того, как во время тестов во Франции Сенна пожаловался, что между приборным щитком его Williams и рулевым колесом слишком мало места и это создавало бразильцу дополнительные неудобства. На FW16 рулевая колонка выполнялась из авиационной стали, и в Williams приняли решение просто разрезать колонку и нарастить ее, оставив внутри тонкостенную трубу и приварив ее в местах крепления к основной колонке. В месте



нижнего сварного крепления и произошел роковой надлом. На последних кадрах, снятых камерой с машины бразильца, видно, что Сенна безуспешно пытается повернуть колесо, но в этот момент он, по сути, находит уже лишь "баранку" рулевого колеса с приваренной к ней трубкой. Связь с управляемыми колесами уже нет, и Williams продолжает двигаться по прямой. Позднее специалисты Металлургического института Вольфганга с помощью электронного микроскопа установили, что в месте перелома рулевой колонки усталость металла составила более 60%. Итак, если причины аварии стали более или менее ясны, то остался вопрос: могли ли Сенна что-либо предпринять, чтобы все еще избежать аварии или хотя бы смягчить силу удара? Увы, но Айртон действительно сделал все, что было возможно. Поначалу вероятно, почувствовав, что с машиной не все в порядке, Сенна немного



20 февраля 1997 года в зале городской дискотеки Имола судья Антонио Костанцо открыл первое судебное заседание по делу Айртона Сены



Франк Уильямс — обвиняемый или жертва?



На суде Хилл почти ничего не вспомнил из событий начала 1994 года, что, скорее всего, сыграло на руку Уильямсу



Мауро Форгиери, входивший в состав специальной технической комиссии, со сломанным рулевым колесом с машины Сены

В мае 1998 года в Имоле был открыт памятник великому бразильскому Волшебнику

убрал ногу с педали газа (снизив давление примерно на 40%) и в следующую секунду начал застренное торможение, одновременно (суд по положению шлема и движению рук в кочне) все еще пытаясь повернуть влево. Неприятность аварии Сены вероятно произошла через 11,5 секунды после того, как машина пересекла застренную линию засетки трассы и ушла на 7-й круг. С этого момента в его распоряжении оставалось еще около полутора секунд и 121 метр до бетонной стены. И здесь Айртону снова не повезло. В Tamborello Williams шел на скорости 310 км/ч, и буйд асфальта абсолютно ровным. Сена, вероятно, успел бы снизить скорость до 150–170 км/ч. На 83 метрах дорожного полотна Айртон действительно успел существенно затормозить (до 231 км/ч), но дальше началась полоса безопасности (до роковой стены оставалось всего 38 метров). Узкая полоса травы и Tamborello была опущена чуть ниже уровня дорожного полотна и Williams словно сорвавшись с небьющегося трамплина, булзально полетел в стену. Покрывики вновь соскочили, земля уже перед самым отбойником, но было поздно, это касание снизило скорость всего на 11 км/ч, и в момент удара о стену Williams имел скорость 220 км/ч.

СУД

Первое заседание городского суда Имола под председательством 35-летнего судьи Антонио Костанцо было намечено на 20 февраля 1997 года, но за четыре дня до назначенной даты в английской прессе была неожиданно обнародована новая версия причин аварии Сены. 16 февраля в лондонской Sunday Times была опубликована сенсационная фотография француза Пале-Анри Кабе с комментарием двух весьма уважаемых автоспортивных обозревателей — Тима Раймента и Питера Вандора. На фото, провазавшей в столбе + Кабе более 2,5 лет, перед автомобилем Сены видна красная дуга или отпечатка от разрушенной еще на старте Benetton Джей Джей Лехто. По версии Раймента и Вандора Сена мог попытаться объехать его, в результате чего его Williams наскочил на неровность трассы и потерял сцепление с дорогой, что и привело к аварии. По мнению некоторых специалистов, фотография была опубликована за несколько дней до начала судебного разбирательства с единственной целью — дать дополнительный взор адвокатам Франко Уильямса. Однако, создавшись на плохое качество снимка, адвокаты Франко, как и генеральный прокуратор Болоньи, отказались приобщить наглядное свидетельство Кабе к делу.

Наконец, 20 февраля, усталый мощным дождем и для дежурства, ведущие в обшариванной толпе дубовыми лангетам зал городской дискотеки в Имоле, на время переоборудованной для судебных слушаний, наполнился огромным количеством посетителей. Впервые почти за 200 лет (а первое уголовное дело, о котором сохранились записи в архивах, разбиралось здесь еще в 1806 году) к залу судебных заседаний крошечного городка Имола было приковано такое пристальное внимание всего мира. На смену делам о нарушении правил дорожного движения, осуждении мелких жуликов и аферистов, которые до этого составляли основную практику местных служителей Фемиды, пришло самое громкое дело в истории мирового автоспорта — дело о непредумышленном убийстве трехкратного чемпиона мира Айртона Сены да Сены. Судья Антонио Костанцо занял свое место в кресле под распахнутым и огромной надписью: «La Legge E Uguale Per Tutti» (Закон Един Для Всех), и началось первое слушание судебного заседания, которое продлится еще почти десять месяцев. С самого начала слушаний в зале суда присутствовал адвокат семьи Сены Джованни Каратерра, но как ответил итальянец он был здесь только как наблюдатель, поскольку семья чемпиона не планировала подать протестанского иста против обвиняемых. Из-за отсутствия места мы не будем приводить здесь стенограммы судебных заседаний. Оговоримся только, что команда Williams в качестве платформы для своей защиты



"АЙРТОН, как я могу забыть тебя?", – гласит надпись, оставленная в 1994 году неизвестным поклонником на асфальте Спа – одной из любимых трасс Человека дожде Айртона Сенны

выбрала гипотезу о том, что изменения в конструкции рулевого вала, произведенные командой, были абсолютно надежны (в доказательство приводилось заявление, что подобная конструкция использовалась с первых гонок сезона, но ни в Сан-Паулу, ни в Аиде проблем с рулевой колонкой не возникло), а разлом колонки произошел только в момент удара Williams о стену, но никак не в повороте. Основным свидетелем по этому вопросу должен был стать партнер Сенны по Williams Дэвид Хьюм, но авиационный инцидент уже наступивший на Атогу) на допросах отличался умышленной забывчивостью и почти ничего не помнил на события начала 1994 года, что было, скорее всего, на руку Williams. Обвинения, выдвинутые против хозяев автодрома им. Энцо и Дино Феррари и представителя FIA были настолько серьезными, как в случае с Williams.

С Феррарами по делу в Имоле прошло 31 судебное заседание, и было допрошено около 50 свидетелей. Еще до первого заседания рулевого вала команда Williams (Пирреца, Вулиери) коллективно и единогласно оказала давление на суд, заявив, что в случае вынесения обвинительного приговора "команда" откажется участвовать в гонках на территории Италии. После многомесячного разбирательства 10 декабря 1997 года, Антонио Костанцо наконец вынес свой вердикт: "В соответствии со статьей 530 УК Италии подсудимые Франк Уильямс, Патрик Хед и Эрнан Ньон оправдываются по причине отсутствия доказательств их вины, подсудимые Фердинандо Бенцини, Доротио Полави и Ролан Броунсерс оправдываются, поскольку в их действиях не обнаружено состава преступления. С этого момента я устанавливаю 90-дневный срок для подачи апелляции как со стороны защиты, так и со стороны обвинения". Все остались довольны, кроме главного обвинителя Маурисио Пассарини, к тому моменту работавшего над делом Сенны уже более 3,5 лет. В своем послесудебном выступлении в конце ноября Маурисио озвучил суть обвинения с Уильямса, Бенцини, Полави и Броунсерса, но настаивал на том, что Хед и Ньон должны ответить за гибель Сенны, поскольку именно их он считал виновными в роковой модификации рулевого вала. Пассарини не изменил своего мнения и после вынесения приговора. Семья Сенны, наоборот, отнеслась к процессу с удивительным равнодушием.

Через три года и семь с половиной месяцев после гибели бражничьего болельщика дело о его смерти было, наконец, закрыто и свело в архив. Мелких это вызвало сожаление, у большинства – вздох облегчения. Величайшего гонщика последних десятилетий оставили в покое. Его больше нет с нами, но он навсегда останется в сердцах миллионов поклонников "королевских гонок". В тот солнечный майский день – пять лет назад – с детства влюбленный в гонки Сенна, может быть, впервые в жизни не хотел выскочить на старт. Но он вышел. Он знал, что должен был следовать по правилам того мира, в котором жил. Мира, который, как айсберг в холодном океане, не хотел, чтобы его видели, потому что зрители видят только его блестящую, обласканную солнцем вершину. Но иногда этот айсберг подтаивает и переворачивается, и тогда становится видна его изрытая тайными течениями подводная часть. 1 мая 1994 года айсберг перевернулся в последний раз: жмы увидели темноту в глубине его голубых глаз. Вскоре он перестал жить, и мир Формулы-1. Теперь это другой мир – мир без Сенны.

Владимир Маскаев



Франция '53

Гран При Франции. Реймс. 5 июля 1953 г.
Четыре великих пилота 50-х — Фанхио, Хоторн, Аскарри и Гонсалес устроили в Реймсе захватывающий спектакль с многочисленными обгонами, дуэлями, «сбросом» в кюветы и драматичным финишем. Хоторн на Ferrari в Фанхио на Maserati последние 30 кругов гонки не отступали друг друга дальше, чем на длину корпуса машины. Лишь небольшая ошибка Фанхио в последнем повороте открыла Майку Хоторну путь к победе.



Италия '67



Германия '57

Гран При Германии. Нюрбургринг. 4 августа 1957 г.

Эта гонка стала апофеозом карьеры Хуана Мануэля Фанхио и его победной пелены на Нюрбургринге: 57 км трассы последовало из семи 24 поворота. В середине гонки Фанхио на Maserati 250F, наголову опередивший ближайшего из преследователей, отправился на пит-стоп. Задерживаясь в боксах прерывали его 30-секундное преимущество в 30-секундном отставании от Майка Хоторна и Питера Коллинза. Остаток гонки превратился в бешеную погоню. Фанхио за полтора круга до финиша обогнал Коллинза, а на предпоследнем круге жертвой его натиска пал и Хоторн. Именно эта победа принесла Мэстстро пятый титул чемпиона мира.

Гран При Италии. Монца. 10 сентября 1967 г.

У лидера гонки Джини Кларка (Lotus) на 13-м круге лопнуло колесо. Шотландец почти целый круг добирался до боксов на трех колесах и вернулся в гонку 15-м и в конечном итоге отставания от лидера. Кларк бросился в погоню, догнал соперника и одного за другим прошёл Сайфорта, Сенкса, Бэгетти, Риндта, Меса, Суртижа, Хилла. На 61-м круге он догнал и обошёл Брэмона и вернулся с багровыми щеками. Победой Уилла на последнем круге на выезде на Ред-гайбоис, когда до финиша осталось лишь несколько сотен метров, Lotus Кларка снес последние капли бензина. Кларк накатом дошел до финиша, но лишь третьим — Суртиж и Брэмон успели его обойти.

Гран При Германии. Нюрбургринг. 4 августа 1968 г.

В тот день над Зайфельскими горами разразилась буря, и все 23 километра Нюрбургрингского кольца превратились в реку. Состязались Майк Мейо MS10 Джеки Стюарта стояла в третьем ряду стартового поля. Со временем стартового поля Стюарт преодолел свою первую воду и догнал Майка и ушел от соперников, как быстротечный глиссер от колесных баржа. После первого круга он выигрывал 3 секунды, после второго — 25! На финише Джеки «привез» второму призору гонки Грану Уиллу 4 минуты. Так на Нюрбургринге «родился» будущий трехкратный чемпион мира.



Германия '68



Италия '71

Гран При Италии. Монца. 5 сентября 1971 г.

Быстрым и ярким был Гран При Италии 1971 года на легендарном для нас Фанхио. Впервые в истории Гран При Италии в Монце на финише произошла драматическая ситуация: в борьбе за победу в кюветы съехали два лидера — Никки Лауда и Джеймс Ханта. Гран При Италии 1971 года наголову опередил все другие Гран При мира. 5 сентября 1971 года был зафиксирован самый быстрый финиш в истории Гран При — первая половина круга составила 0,81 секунды. А ВИА победителя Питера Петтерсона на March отделила 1 секунда от лидера.

10 лучших гонок чемпионатов мира Ф-1



Япония '76

Гран При Японии. Фуджи. 24 октября 1976 г.
Перед последней гонкой сезона Ники Лауда, восстановившийся после тяжелой аварии на Нюрбургринге, опередил Джини Кларка на 3 круга. Гонка началась в сильный дождь, и в частности на трассе на протяжении 100 метров. Лауда снес за барьер перекресток на втором круге. Его примеру последовал Широн Фиттингли, Корнелиус Пассе, Ларри Перкинс. Теперь Ханта достаточно было финишировать 4-м, чтобы стать чемпионом. Англичанин изобразил, но за 4 круга до финиша на его McLaren лопнуло шина. Это случилось недалеко от выезда на пит-лейн, и Хант почти не потерял времени на доезда до боксов. На трассу он вернулся пятым. К счастью для Ханта, у его соперника Джини Кларка тоже возникли проблемы с шиной, они закончили гонку, и Хант добрался-таки на маленьком 3-м месте в гонке.



Монако '84

Гран При Монако. Монте-Карло. 3 июня 1984 г.

Уже зрители Монте-Карло превратились в тот день в бурные горные потоки, — дождь шел наперекосяк. Разношерстные болельщики то и дело развораживали поперек трассы или бросали в обочины. Главным событием гонки Жюльи Мис оставалась гонка на 31-м круге из 77 запланированных: продолжать дальше — значило решать жеребьевку гонок. Айртон Сенна, стартовавший с 13-го места, скакал в то время вторым и стремительно нагнал лидера — Алена Проста. А сзади, на третьей позиции, еще быстрее нагнал Тупай Шифелло Бельюзи, стоявший на старте 28-м. Стоя на подиуме, Сенна плакал... В тот день рождался легенда в Человеческой.



Австралия '86

Гран При Австралии. Аделаида. 26 октября 1986 г.

Накануне Монако уже ощущался дуновение ветра победы Кубка 1986 года. У него было 70 очков, а Прост и Пике — по 63 очкам соответственно. Могли рассчитывать лишь на чудо. Мисселе со старта оказался в борю за лидерство с Кеи Ридом и в своем партнерстве по Williams Нельсоном Пике. Прост же спокойно ездил сзади и на середине дистанции сменил размер. Лидеры понадеялись на надежность Соуэуэй и в боксы не заехали. Пике не выдержал австралийской жары, пошел на замену Роберта Брунакелю, но уже через 10 минут вернулся на трассу в 5 секундах позади Сенны. За какие-то два круга Мисселе ликвидировал разрыв и начал обгонять Сенну. Бразилец отбросился. Обогнув все пять обгонов, маршалы развели совершенно несчастным гонимым болельщикам, — казалось, вот-вот безумная дуэль закончится столкновением. Но нет. Бразильский болельщик все-таки сдержал натиск Бразильского Льюиса, — на финише их разделили какие-то 2 десятых секунды.



Япония '90

Гран При Японии. Сузука. 21 октября 1990 г.

На старте McLaren Сенны стоял на нуле-полном. Редди — Ferrari Проста. Французу нужна только победа, бразилец же устроил сход обгон с трассы: тогда он — чемпион. На старте Ferrari срывается с места быстрее McLaren и Прост первым входит в поворот на более удобном внешнем радиусе. Сенна же остается на внутренней трассе и вместо того, чтобы пригрозить и проигнорировать, Проста, не выдержав погони с подиума гонки, обгоняет Сенну на обгоне и замигает в тучах пыли и гравия. Гонка для обоих закончена. Сенна — чемпион.



Монако '92

Гран При Монако. Монте-Карло. 31 мая 1992 г.

Гонка в Монако была 6-м Гран При в сезоне. Первое пять выиграл Мисселе на Williams. Казалось, в Монте-Карло Найджелу ждет рекордная шестая победа подряд, — к концу гонки Бег Найджел опередил Айртон Сенну на 30 секунд. За 7 кругов до финиша Мисселе показалось, что что-то не в порядке с его задним колесом. Он заехал в боксы и вернулся на трассу в 5 секундах позади Сенны. За какие-то два круга Мисселе ликвидировал разрыв и начал обгонять Сенну. Бразилец отбросился. Обогнув все пять обгонов, маршалы развели совершенно несчастным гонимым болельщикам, — казалось, вот-вот безумная дуэль закончится столкновением. Но нет. Бразильский болельщик все-таки сдержал натиск Бразильского Льюиса, — на финише их разделили какие-то 2 десятых секунды.



Формула-1 теперь и в России!

Формула-1 сегодня, наверное, самый дорогой спорт на планете. В "большом цирке" Берни Экклстоуна, словно в казино Монте-Карло, ежегодно вращаются сотни миллионов долларов, которые команды ставят на кон в погоне за Валентином Присаки. Эти деньги, что составляют сегодня многомиллионные бюджеты гоночных команд, складываются по большей части из двух источников: доходов от телетрансляций и спонсорских вливаний. В свою очередь практически все уважающие себя фирмы, мало-мальски связанные с миром "королевских гонок", ежедневно и ежечасно стремятся получить максимальный экономический эффект. Без усилий и таланта в своих рекламных роликах эффективную внешность, самых стремительных гоночных болидов планеты.

Рекламные ролики с несущимися болидами Формулы-1 можно увидеть сегодня практически на любом более или менее приличном европейском, и не только, телевизионном канале. С началом трансляций Формулы-1 в России гоночные машины в рекламе стали появляться и на экранах наших телеэкранов. Начинаясь все со скромных рекламных роликов Marlboro и Shell (в то время спонсоров McLaren). Затем стали появляться и другие: Жан Алеси рассказывал болельщикам о том,

как преобразились его волосы после применения ELIVITE Loreal, ролики с мчащимися машинами представляли продукцию Bridgestone, Mobil и Holsten. "Королевой" здесь, конечно, стала реклама Shell с летящим самолетом, заправляющим мчащегося на полной скорости гоночную Ferrari. Кстати, уже в ближайшее время на экранах должна появиться и совершенно новая реклама масла Shell Helix Ultra-X, съемки которой недавно были завершены. Болид Ferrari для нового ролика Shell снимали на фоне двух противоположных стихий: в пороскавшемся от засухи пустыне в Иордании и на водной глади специально построенного для съемок 136000-литрового бассейна с водой размером 42х12 метров. Впрочем, слово глади здесь вряд ли уместно, потому что бассейн как раз и был предназначен для того, чтобы специальная гидравлическая лебедка, перемещавшая по его поверхности, создавала огромную волну (в последнем случае, правда, использовалась не натуральная волна, а лишь ее копия в виде пены 1:3). Затем с помощью трехмерной компьютерной графики изображения соединили и получили впечатляющий ролик с мчащимся по безводной пустыне болидом Ferrari, оставляющим в своем "каплеватере" огромные волны живописной влаги.

Однако все это были в большинстве своем ролики либо целиком сделанные за рубежом (Shell, Renault, GoodYear), либо смонтированные в России из кадров, снятых (Holsten), а то и вообще выполненные при помощи одной компьютерной графики ("Московская сотовая") или демонстрации статической картинки.

Готовя телевизионную рекламу журнала "Формула-1", мы хотели сделать наш ролик, отвечающий самым высоким стандартам телевизионной рекламы. Насколько нам это удалось, судить вам, но на некоторых аспектах создания этой рекламы хотелось бы остановиться подробнее. То, что на экране вышло в 10 секунд живой картинки, на деле потребовало нескольких месяцев подготовительных работ. 12 часов съемок и неделю компьютерной обработки. Впервые в истории российского телевидения специально для съемок клипа в Москву был доставлен гоночный болид команды McLaren. На это, пожалуй, и ушло больше всего времени. Переговоры с McLaren заняли не одну неделю, поскольку раскраска ролика утверждалась на уровне высшего руководства команды из Уокинга, — рассказывает продюсер проекта Юрий Королев. — McLaren утверждал даже внешность актера, который должен был сниматься в ролике. Было затронуто немало усилий, прежде чем огромная фирма, раскрасившая в серебристые цвета команду McLaren, позволила перед воротами студии.

По сценарию клипа, который вы уже могли не раз видеть во время трансляций с этапами чемпионката мира, вокруг летящего над трас-

сой актера с журналом "Формула-1" в руках постепенно проиллюстрируется гоночный болид McLaren-Mercedes. Актера и болид снимали в плавильном одеяле, совмещая затем картинки на компьютере. Для этого была необходима просто идеальная, до миллиметра, точность движений камеры. Ни один даже самый профессиональный оператор не смог бы вручную отснять две идеально совмещающихся картинки, поэтому для съемок использовался так называемый "Мюшн Контроль". Огромный кран с камерой, управляемый компьютером по одной и той же программе, несколько раз миллиметр в миллиметр повторял движения виртуального оператора.

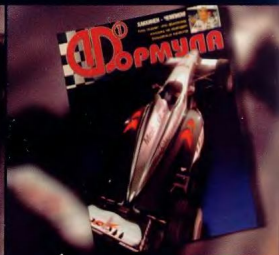
Съемки заняли всего один день, вечером серебристый болид уже покинул Москву, правда, загрузить машину обратно в трейлер оказалось не такой уж простой задачей. Из-за сильного гололеда McLaren никак не могли заставить в командную фуру. Положение спасе прокативший мимо кавал солдат. По лямке человека на колесо, они на руках перетаскивали болид от павильона к трейлеру, на несколько секунд прикоснувшись к частям славной команды Рона Денниса, Мики Хаккинена и Дэвида Култхарда.

Теперь, пожалуй, мы действительно можем сказать, что Формула-1 есть и в России, причем не только на страницах журнала, который вы держите в руках, но и в нашей стране — первом рекламном ролике с автомобилем Формулы-1, от начала и до конца созданным в Москве.

Владимир Максимов



Генеральный директор журнала "Формула-1" Вадим Котляров, генеральный директор издательского дома "Автопарам" Алексей Ниженко и продюсер рекламного проекта Юрий Королев на съемках ролика



ЧЕРНАЯ МАГИЯ

Взять большой клубок тонких и легких, словно паутина, нейлоновых нитей, сплести их особым образом в прочнейшие жгуты, перекрестив четырежды, да чтобы каждый слой отделен был от соседнего. В огромный чан со стирен-бутадиеном добавить по мере надобности угольную пыль, обыкновенный воск, различные масла, окись цинка, серу, вулканизаторы, катализаторы, замедлители. Дать закипеть и варить до готовности. Полученной смесью с величайшей осторожностью залить нейлоновые жгуты. И смиренно молиться, чтобы все прошло удачно, ибо гарантировать благополучный исход, похоже, может только удачное расположение звезд на небе...

Так в самых общих чертах выглядит рецепт изготовления гоночной шины – части автомобиля настолько же важной, насколько и загадочной.

С ПОСИЛЬНОЙ ПОМОЩЬЮ СВОИХ ПОДРУГ

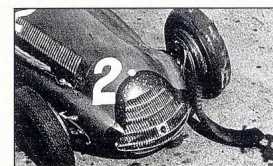
Казалось бы, если у нас таклись деньги на целый автомобиль, достичь к нему поправкам особого труда не составит. Но так было далеко не всегда. К примеру, после Второй мировой войны в разрушенной Европе любая мелочь стала дефицитом, а уж специальная гоночная резина считалась настоящей редкостью. Изголодавшиеся по состязаниям пилоты, – а в большинстве своем это были одиночки-«частники» или члены небольших малообластных «компо» – чтобы выйти на старт, пускались во все тяжкое.

Ветераны 40-х – начала 50-х до сих пор вспоминают, как обменивали на подержанные покрышки талоны на бензин и вино, отдавали самые нужные запчасти и даже – увы, было, было! – делились благосклонностью своих подруг.

Лучшими же из новых шин в то время что начинался чемпионате мира Формулы-1 считались итальянские Pirelli – они, как говорили, «привинили» по случаю на крут английским Dunlop и бельгийским Englebert. Но миланский концерн никому не дал своей продукции даром – даже лучшей команде, как Alfa Corse и Scuderia Ferrari. Лишь за победы в Гран При полагались скидки. В результате, не только бедняки-«частники», но и многие относительно богатые «компо» старались воспользоваться услугами конкурентов итальянской фирмы, предлагавших различные скидки и даже бесплатные поставки.

При этом конструкция покрышек оставалась одинаковой. Каркас из нескольких слоев хлопчатобумажных нитей покрывался смесью из натурального каучука. Высокие и тонкие (ширина протектора шины Dunlop R1 образца 1948 года – 124 мм), они были очень тяжелыми (свыше 17 кг) и жесткими. А чтобы добиться устойчивости таких высокопрофильных покрышек в поворотах, приходилось накачивать их до 3,9 атм.

Главным врагом таких шин стала внутренняя теплота. Так как гоночные покрышки испытывают огромные вертикальные и боковые нагрузки на высоких скоростях, их внутренняя деформация становится критической. Скажем, по расчетам английских специалистов, колесо 2,5-литровой Формулы-1, вступающей в действие в 1954 году, вешной диаметром 685,8 мм (27 дюймов), совершало 466 оборотов на 1 км дистанции. Значит, 466 раз резина



Вот что делали с покрышками начала 50-х: большие скорости 1,5-литровых компрессорных машин – нагреваясь, протектор отслаивался от каркаса, соскакивая с колеса, словно банановая кожура. На снимке – Alfa Romeo 158 Дж. Фарини на Гран При Франции 1951 года

Рисунок покрышки Dunlop R1 в виде ромбиков

Довоенная шина Dunlop, которую использовали пилоты Гран При еще в начале 50-х годов



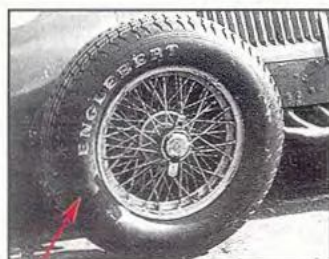
Та же шина, но с нанесенным вручную примитивным "дождевым" рисунком в виде поперечных параллельных выступов и бороздок, разработанным до войны



Экспериментальная "дождевая" покрышка Dunlop R5 в 1959 году показала отличные результаты на Lotus 16



Continental поставлял Mercedes-Benz покрышки, уступавшие по своим характеристикам Pirelli и Dunlop



Бельгийские шины Englebert отличались невысокой надежностью



Лучшими гоночными покрышками 50-х были итальянские Pirelli Corsa



Английская фирма Avon снабжала в 1959-1960 годах команду Aston Martin



Первая попытка Goodyear в Формуле-1 относится к 1960 году (Scarab)

прогибалась в определенном месте. На скорости 250 км/ч это 32 цикла прогиба в секунду! А каждое действие и противодействие рождает внутреннее – и потенциально разрушительное – тепло. При нагревании же до 120 °C прочность хлопчатобумажного корда уменьшается на 30–35%.

До войны с нагревом пытались бороться, так сказать, экстенсивным путем – увеличивая наружный диаметр и уменьшая тем самым число циклов прогиба. Так на самых скоростных и жарких трассах появились 19-дюймовые колеса, внешний диаметр которых доходил почти до 80 см. В 50-е годы инженеры пошли по интенсивному пути, заинтересовавшись материалами, из которых изготовлена покрышка.

"ДАЖЕ ЕСЛИ БУДЕТ ШИНА ИЗ НЕЙЛОНА..."

Отвести тепло от вращающейся покрышки можно уменьшив толщину протектора и боковин, сократив количество слоев корда. Но тогда не выдержат хлопчатобумажные нити. Ответом стала покрышка Dunlop R5 1958 года с кордом из нейлоновых нитей.

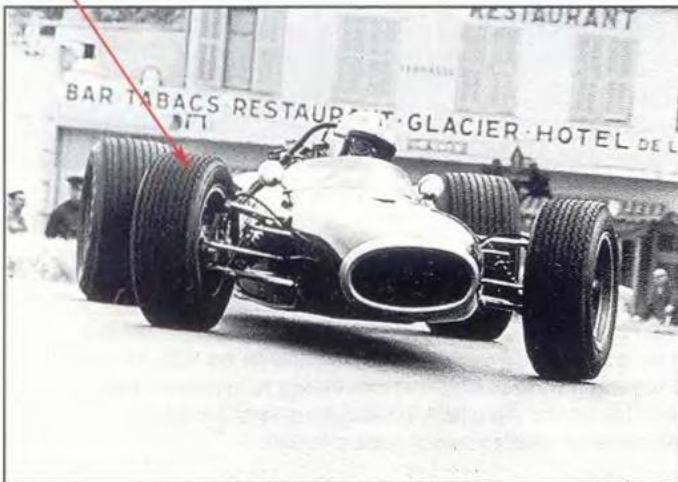
Новый материал оказался настоящим подарком богов. Во-первых, он был намного легче хлопчатобумажных нитей. Только на нейлоне каждая R5 экономила почти кило-

грамм, а всего была на 5,5 кг легче своей предшественницы R3 1955 года. Крайне важно, что экономия эта достигалась в нужном месте, – снижение неподрессоренных масс улучшало управляемость автомобиля.

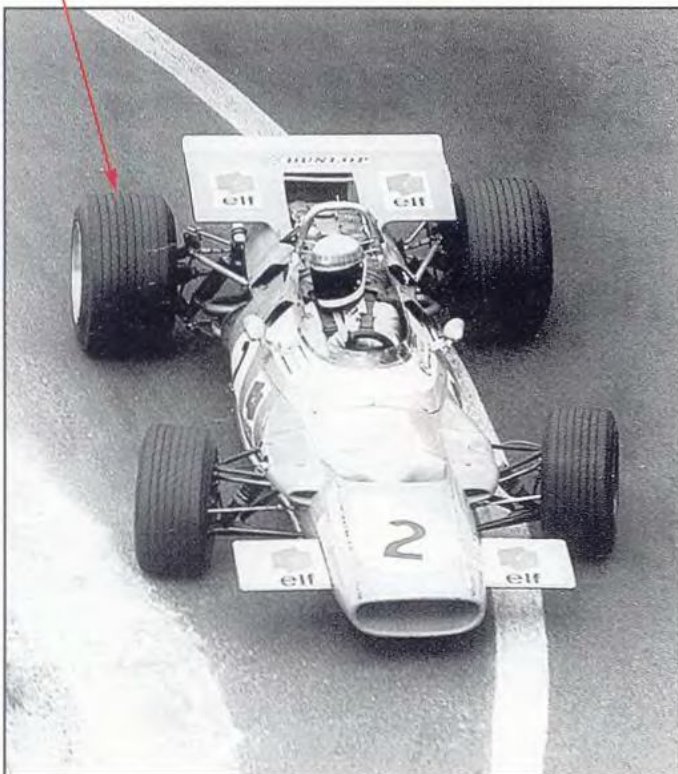
Во-вторых, при меньшей (примерно на 40%) толщине прочность полиамидных нитей в два раза выше. А значит, можно сократить количество слоев корда и эти последние сделать тоньше. В результате удалось не только сократить толщину покрышки, улучшив температурный режим колеса и повысив тем самым его живучесть, но и снизить высоту боковин (шины стали более широкопрофильными), увеличивая пятно контакта – а значит, сцепление с дорогой – на 15%. Давление в шине можно было значительно снизить, и протектор гораздо плотнее прижать к асфальту.

Общий эффект получился потрясающим – несмотря на падение мощности двигателей Ф-1 (в 1958 году спиртовое топливо заменили авиационным бензином) скорости прохождения крива выросли. Успех Dunlop означал конец эры Pirelli – самые быстрые покрышки 50-х, выигравшие чемпионаты мира 1950–1953 годов, частично 1954 и 1957 годов, сошли со сцены. Законодателями мод, а вскоре и монополистами в Ф-1 стали инженеры Dunlop, быстро заткнувшие за пояс коллег из Continental, Englebert, Firestone и Goodyear.

Первый чемпионский титул шинам Goodyear принесли машины Джека Брэбзона. В середине 1966 года на них стали устанавливать широкопрофильные покрышки новейшей модели с очень плоским протектором и пока довольно глубоким рисунком. На снимке – Денни Хьюм за рулем Brabham BT20 в Монако, 1967 год



Несмотря на героические усилия Dunlop, за несколько месяцев 1968 года разработавшего совершенно новые 10- и 15-дюймовые шины (прежние размеры 9 и 13 дюймов), покрышка Goodyear G20 оказалась значительно лучше. И лишь мастерство Джеки Стюарта и скорость его Matra MS80 принесли английской фирме в 1969 году последнее золото в Ф-1



Но и оставшись в одиночестве, англичане не успокоились. В 1962 году на модели R6 появились синтетические каучуки. Стирен-бутадиен (SBR) легко и прочно соединялся с материалами каркаса, обладал повышенной прочностью к истиранию. В результате удалось еще сблизить слои корда, облегчить шину, уменьшить высоту боковин, увеличить пятно контакта, снизить давление. Время прохождения круга сократилось на 1%.

Параллельно с химиками вели интенсивные исследования и инженеры-конструкторы. Чтобы определить оптимальные размеры и форму покрышек, они еще в начале 60-х годов использовали компьютеры. Так в 1964 году появились широченные "пончики", как их тут же окрестили завсегда на пaddock, – низкопрофильные шины с шириной протектора 13 дюймов (330 мм). Но тут на сцену Ф-1 вышел американский шинный гигант Goodyear.

СВЕРХМЯГКИЕ СЛИКИ И "ШИНЫ-ПРУЖИНЫ"

"Ты не поверишь, – сказал осенью 1963 года знаменитый конструктор гоночных Lotus Колин Чэпмен одному из английских журналистов, – по одному комплекта резины Кларку хватило на четыре Гран При, включая все тренировки!"

Да, было такое время в Формуле-1, когда пилоту не особенно приходилось беспокоиться о шинах. Ведь в 1961–1965 годах покрышки, установленные на 1,5-литровых машинах весом 545 кг, использовались два часа на скорости в 265 км/ч. И те же шины стояли на 900-килограммовых спортпрототипах, в течение суток утюживших трассу в Ле-Мане на 290 км/ч. Но в 1966 году моторы Ф-1 стали мощнее, автомобили – тяжелее и быстрее, а в чемпионате мира с приходом американцев из "шинного города" Акрон в штате Огайо – Firestone и Goodyear – началась настоящая шинная война.

Соревнование трех научно-исследовательских центров привело к тому, что резиновые смеси становились все мягче, протектор и боковины – все тоньше, покрышки стали бескамерными, вероятность их разрушения возросла многократно. В конце сезона-70 Dunlop не выдержал конкуренции и объявил, что уходит в менее дорогостоящие виды гонок. А в следующем году в Формуле-1 появились шины без рисунка протектора – так называемые слики.

Новинка увеличивала пятно контакта колеса с дорогой и одновременно снижала температуру, – ибо выяснилось, что отдельные шашечки протектора, вибрируя и как бы "извиваясь", нагревались сильнее. Стерев рисунок, стало возможным использовать еще более мягкие смеси без серьезной опасности перегрева и разрушения протектора.

Тогда же специалисты Firestone предложили сверхнизкопрофильные шины, снизив высоту боковин до минимума. Но вскоре выяснилось, что американцы ошиблись, – сильнейшая вибрация сводила на нет все теоретические преимущества такой конструкции. Goodyear же наоборот – вдруг увеличил высоту боковин!

Такое решение словно бы зачеркивало все, к чему стремились конструкторы шин на протяжении четверти века. Ведь в повороте на такую покрышку с высокой, тонкой и мягкой боковиной действует огромное боковое ускорение, которое подминает шину под обод. Но американские

инженеры взяли на вооружение опыт состязания дрегстеров – гонок на ускорение. Там мягкие и высокие боковины использовались в качестве своеобразной пружины, раскручивающейся в процессе ускорения.

Да, у новых “дрегстерных” покрышек были проблемы с боковой устойчивостью, их борты действительно подминались в поворотах. Но чем большим удавалось сделать внешний диаметр, тем мягче смесь можно было использовать – скорость вращения меньше, требования к прочности протектора – ниже. Так что “шины-пружины” очень эффективно разогревались до рабочей температуры и обладали невероятным сцеплением на выходе из поворотов.

РАДИАЛЬНЫЕ ШИНЫ, КОТОРЫЕ НЕ БЫЛИ РАДИАЛЬНЫМИ

До сих пор каркас всех гоночных покрышек имел так называемую диагональную конструкцию, – слои корда располагались под углом к продольной оси колеса. Считалось, что именно такая схема наиболее приемлема для гоночного автомобиля, создателям которого не приходится думать о комфортабельности езды и уровне шума. Между тем в серийных легковушках 70-х годов повсюду использовались радиальные шины, в которых нити корда проходили перпендикулярно продольной оси.

В 1977 году французский концерн Michelin предоставил такие покрышки сначала команде Renault, а затем и Ferrari. Как сообщалось, протектор радиальных шин меньше прогибался под нагрузкой, а боковины были гораздо мягче – отсюда лучшее сцепление при ускорении и торможении и большая устойчивость на прямых.

Впрочем, скорее всего французы называли свою покрышку радиальной ради рекламы дорожных шин. На самом же деле, нейлоновые нити располагались в ней под углом



Чтобы разработать маленькие шины для 6-колесного Tyrrell P34 (слева) в 1976 году, инженерам Goodyear пришлось изрядно потрудиться. Но обратите внимание на задние покрышки этой машины. Их посадочный диаметр заметно меньше, чем у сверхнизкопрофильных Firestone на Lotus 72 (справа). А чтобы высокие боковины меньше подгибались в повороте, протектор сделали уже колеса. Эта новинка принесла Goodyear окончательную победу в шинной войне с Firestone

Необыкновенное зрелище представляли собой первые этапы сезона-81. Все (!) автомобили были оснащены покрышками Michelin. А инженеры Goodyear тем временем от зари до зари трудились над собственными радиальными шинами





Впервые радиальная конструкция появилась в Ф-1 16 июля 1977 года на британском Гран При в Сильверстоуне

В 70-е годы выяснилось, что необыкновенно важно подбирать шины одинакового диаметра, особенно на ведущей оси. Для этого команды держали даже специального механика. Но вскоре самые хитроумные пилоты на определенных трассах стали намеренно устанавливать разные покрышки, меняя характеристики управляемости машины

23° к протектору, хотя сверху и перекрывались настоящим радиальным металлическим кордом. Так что такую конструкцию по всем правилам автомобильной теории можно назвать "диагонально-опоясанной". Однако служба безопасности Michelin была столь бдительна, что утверждать что бы то ни было с полной уверенностью не представляется возможным.

С тех пор, между прочим, закончилась эпоха, когда шинные инженеры прилюдно хвастались своими успехами, подробно рассказывая о конструкции и химическом составе гоночных шин. Как и в двигателестроении Формулы-1, в производстве покрышек наступило время секретов и тайн.

Не только конструкцию, но и состав резиновой смеси каждый производитель хранит как зеницу ока. Ведь верно смешав хорошо известные ингредиенты, можно заставить колесо буквально прилипать к трассе.

Правда, такая шина крайне недолговечна. И не потому, что подобно пластилину, липнет к асфальту. Разогреваясь во время гонки (оптимальная рабочая температура лежит в пределах 100 °C), под действием химических реакций, которые еще более повышают температуру (выше 120°), смесь как бы "закипает", начинает пузыриться, и, в конце концов, резина разламывается на куски.

РЕЗИНОВЫЙ ПОКЕР

Значит, изготовить быструю и прочную покрышку невозможно? Ответом стали шины разной твердости. Сверхмягкие и супербыстрые выдерживают всего пару-тройку кругов и нужны для квалификации. Самые твердые "бегут" медленнее, зато выдержать могут всю дистанцию. Промежуточные же разновидности используют в зависимости от характера трассы. Вот где необходимы интуиция и



мастерство пилота, опыт команды, накопленный ее инженерами за многие сезоны. Какой асфальт – свежий или старый, сколько поворотов, какова длина прямых и температура воздуха? Есть даже такие трассы, Хунгароринг, к примеру, где целесообразно на правые колеса установить покрышки помягче. Ибо большинство поворотов венгерского кольца – правые, левые шины проходят в них больший путь, и, значит, должны быть долговечнее.

А почему бы вместо одного комплекта твердых и долговечных покрышек не использовать два, а то и три, и четыре мягких и быстрых? И с начала 80-х годов смена колес в ходе гонки стала обычным делом.

От слаженности действий механиков в боксах очень часто зависит судьба Гран При. И все же главную роль здесь играет мастерство пилота. Успехи Михаэля Шумахера в 1994 и 1995 годах на не слишком, казалось бы, быстром Benetton, часто объясняли тем, что немец изумительно выбирает тактику ведения борьбы, обходя соперников в боксах. Но вот что удивительно – Михаэль останавливался дважды, когда его противники заезжали на замену резины лишь раз, и выигрывал. Через пару недель пилоты Williams и Ferrari копировали тактику победителя, а он... выбирал одну дозаправку и вновь выигрывал!

Что это – феноменальное везение? Нерадивость механиков проигравших и отменная выучка их коллег из Benetton? Ни то, ни другое. «Да что вы, в самом деле! – в сердцах бросил после очередного поражения технический директор Williams Патрик Хед, которого Дэмон Хилл обвинил в выборе неверной тактики. – С таким пилотом, как Шумахер, можно останавливаться в боксах сколько угодно, и все равно выиграешь. Секрет в его голове и руках...»

Итак, мало выбрать два или больше комплектов нужной твердости. Необходимо чувствовать шины, как собственные пальцы. Не догадываться, а наверняка знать, в каком состоянии находятся покрышки, можно ли прибавить «газу» или такой маневр окажется для них смертельным.

К примеру, передние покрышки «формулы» обычно накачивают до 1,4–1,7, задние – 1,2–1,3 атмосферы. С ростом температуры давление может возрасти еще на 0,7 атмосферы. Пилот же экстра-класса может (и должен!) определить падение давления в одной из шин с точностью в пять сотых атмосферы!

А ведь мы еще ни слова не сказали о так называемой «дождевой» резине. Вот уж где определить необходимый рисунок и твердость не проще, чем найти философский камень!

ПОКРЫШКИ ДЛЯ МОКРОГО ДЕЛА

Хотя рисунку протектора гоночных шин издавна уделялось большое внимание, поиски оптимальной схемы в первые годы существования чемпионата мира велись, по существу, вслепую. Dunlop гордился «ромбиками» своей R1, Englebert еще в 30-е годы разработал для Scuderia Ferrari специальный рисунок, Continental рекламировала «квадратные плечи» своих покрышек – считалось, что заходящий на боковины рисунок обеспечивает лучшую боковую устойчивость в поворотах.

Тем не менее, только в 1956 году появилась первая настоящему специализированная шина Dunlop R4, предназначенная для езды по мокрым трассам. По сравнению с



Раньше пилоты стартовали на холодных шинах. При разогреве в ходе гонки давление воздуха внутри увеличивалось, что приводило порой к самым неприятным последствиям. В 1987 году появились «электрогрелки» – специальные чехлы, позволявшие устанавливать нужную температуру (а значит, и давление) уже в боксах



В конце 60-х для того, чтобы покрышка не соскочила с обода, ее начали крепить болтами. Впоследствии, когда «формулы» стали буквально стелиться по асфальту, от этого отказались. Но теперь прокол шины почти наверняка лишает пилота шансов на очки



Вот что может случиться с современной сверхмягкой шиной – она притягивает грязь как магнит и стирается при неосторожном обращении не хуже пластилина



Способность “мокрых” покрышек Формулы-1 впитать и выбросить в воздух до 90 литров воды в секунду кажется невероятной



Едва лишь в 1997 году шинная монополия Goodyear была нарушена, число разных по конструкции, смесям и рисунку протектора шин возросло. Посмотрите, какой удивительный рисунок предложили инженеры Bridgestone для “не очень сильного дождя”

“сухой” R3 высоту ее боковины уменьшили и снизили до 3,2 атмосферы давление.

Чем шире становились шины, тем опаснее на них было ездить в дождь. Не только из-за увеличившихся скоростей: возросшее пятно контакта означало одновременно снижение давления – вместо того, чтобы “продавливать” воду до асфальта, колесо всплывало на ней. Это так называемое аквапланирование – серьезнейший бич широкопрофильных гоночных шин. Потеряв сцепление с дорогой, гоночный автомобиль становится абсолютно беспомощным.

Трудность еще и в том, что дождь редко льет всю гонку. Чаще всего он либо начинается в ходе состязаний, либо пугает пилотов перед стартом. И тогда выбор резины становится критически важным. Ведь существует несколько разных рисунков протектора – от самого “изрезанного”, который способен впитать и выбросить с дороги в воздух 90 литров воды в секунду, до редких поперечных канавок, что нарезают вручную. И в зависимости от интенсивности дождя пилоты выбирают один из них, рискуя порой в самый ливень заехать в боксы и обуть “полусухую” резину. Прекратись в этот момент дождь и выгляни солнце, –

смыслам получить шанс намотать конкурентов. Если, конечно, не вылетит с трассы в первом же повороте, ведь дорожка все еще скользкая, как каток.

Впрочем, помимо небесной канцелярии отправить жизнь пилотов Ф-1 стремится и земля — в лице чиновников Международной федерации. В своем фанатичном стремлении сделать гонки Формулы-1 более зрелищными, они ежегодно придумывают все новые технические ограничения. И шины, разумеется, не обходят стороной.

СЛИКИ ВНЕ ЗАКОНА

Сначала чисто покрывался на каждый Гран При ограничили девять комплектами «сухой» и семью — «мокрой» резины. Потом обязали пилотов до полудня в субботу выбрать конкретный тип резины, который они будут использовать в квалификации и гонке. И наконец, придумали нечто невероятное — запретили слики.

ИА постановила нарисовать на сликах продольные канавки, чтобы уменьшить пятно контакта с покрытием и соответственно снизить скорость. Предполагалось, что машины будут входить в поворот на меньшей скорости и количество обгонов возрастет.

Почти все пилоты чемпионата мира, все конструкторы, большинство управляющих гоночными командами резко возражали против такого решения. Автомобили, говорили они, станут нервными, непредсказуемыми, опасными. Но главное — обогнать станет еще труднее! Мы опасаемся, что новые правила приведут к большому улучшению боковой покрышки, — говорил представитель Goodyear в Ф-1 Лео Мель. — И увеличат вероятность аварий. Какая же это будет реклама для шинной фирмы? И компания Goodyear, чьи покрышки выиграли более 350 Гран При, осенью прошлого года оставила чемпионат мира.

Но для ИА уход американцев не послужил уроком. Наоборот, с наивного сегона число канавок на передних колесах увеличено с трех до четырех. И обсуждается проект внедрения поперечных бороздок. «Оказалось по правде, — признался пилот Фетти Эрри Ириаль, — слики с канавками — это смешно. И выглядит просто глупо». Абсурдность подобных новшеств очевидна. Хотя бы потому, что глубину канавок после финиша необходимо измерить (шина же не должна превратиться в слик, это запрещено). А кто гарантирует, что при экстремном торможении резина не соотрется на 5–7 миллиметров? И тогда гоношника можно будет дисквалифицировать. Именно это и нужно чиновникам, управляющим Формулой-1. В случае подающего преимущества одной из команд или одного из пилотов, с помощью дисквалификации можно вернуть интригу в поскученнейший чемпионат. Как это было, к примеру, в 1994 году.

Но шинным инженерам к трудностям и ограничениям не привыкать. Тем более, когда речь идет о конструкции покрышки для Формулы-1. Ведь в отличие от многих других компонентов автомобиля, именно в этой области они почти всегда шли вперед своих коллег, работавших над «обувкой» для серийных машин. Так что, если и справедливо давнее высказывание о том, что «гонки улучшают породу автомобиля», то к шинам оно относится прежде всего.

Александр Мельник





Технический директор автономного отделения Bridgestone Corporation Хироюки Хамашима смиренно кивал головой, то и дело глубоко вздыхая. "Goodyear — это очень, очень большая компания. По сравнению с ними, мы словно грудной младенец — никаких данных о Формуле-1, никакого опыта в международном автоспорте. Соперники с американцами, мы хотели лишь побольше научиться, как разработать хорошие шины для Ф-1".

Скромность Хамашимы-сан произвела на старожилев чемпионата мира должное впечатление, когда в конце 1996 года стало известно, что японская фирма решила выйти на авансцену мирового автоспорта. Пять сезонов — с тех пор как в конце 1991 года покинула чемпионат мира итальянская Pirelli — американский шинный гигант оставался единственным поставщиком покрышек для автомобилей Формулы-1. С 1965 года Goodyear выиграл 344 Гран При, завоевал 24 чемпионских титула и 24 Кубка конструкторов.

По сравнению с этими достижениями одна единственная попытка Bridgestone — в 1977 году шины этой марки стояли на японской машине Kojima, стартовавшей в двух Гран При — действительно показался детским лепетом. Однако тем, кто внимательно следил за событиями в мировом автоспорте 90-х годов, скромность Хамашимы показалась несколько наигранной.

Прежде всего, — на 44 шинных заводах, принадлежащих этим "младенцам", работают в общей сложности почти 100 тысяч человек, а корпорация Bridgestone-Goodstone вышла на первое место в мире по производству шин. Далее — покрышки Bridgestone давно стали одними из лучших в соревнованиях картингистов, а потому говорить о полном отсутствии опыта не приходится. Кроме того, перед глазами пример Firestone (эта американская марка с 1988 года принадлежит Bridgestone) в серии CART. После беспроблемной испытательной кампании 1994 года — за год команда Пата Патрика, не



ШИНЫ

ВОСХОДЯЩЕГО СОЛНЦА

участия в гонках, наездил 20 тысяч тестовых километров на 13 различных трассах серии — в первый же сезон одержали две победы, а в 1996 году машины, оснащенные покрышками Firestone, выиграли 10 из 16 этапов первенства "индикаторов". А ведь разрабатывали эту резину в японском исследовательском центре. И те же инженеры теперь трудятся над шинами для Формулы-1.

Не будем забывать и о патентованной монополии Goodyear в Ф-1. Для самой фирмы это, безусловно, плюс. Но вот что сказал главный инженер программы разработки гоночных покрышек Goodyear Парри Белл: "Не так уж это хорошо. Состязаясь только сами с собой и своими проблемами, вы всегда будете стараться вкладывать в это меньше сил и средств — зачем, ведь вы стали победителем еще до старта. Соревнование с реальными соперниками доставляет инженеру гораздо больше удовольствия".

"Конечно, с 1991 года мы улучшили нашу продукцию, — дополнил пресс-атташе фирмы Дермот Бамбридж. — Но не в свете жесткой конкуренции. Так что, не исключено, нам придется готовиться к труднейшей схватке. И тем не менее, мы приветствуем приход столь сильного соперника".

Плюсы, конечно еще сомнительные — в особенности японцев. Ожидается, что к Ayrton Senna, Michael Schumacher и Lola, выбравший Bridgestone, присоединится Tyrrell. Но "дядюшка Ken" предпочел не рисковать. "Если вы хотите стабильно набирать очки в течение всего сезона, — объяснил выбор команды заместитель главного конструктора Майк Гаскойн, — вам нужен Goodyear. Да, будут моменты — в основном, думаю, в квалификации — когда японские покрышки проявят себя лучше. Но ведь не испытывали всего на трех-четыре трассы. Что они знают об остальных автомобилях? У Goodyear же море информации. Возможны случаи, когда Bridgestone привезет на гонку слишком мягкие покрышки, и пилотам придется чаще заезжать в боксы. Конечно, в квалификации это даст определенное преимущество. А уж для зрителей все это только к лучшему. Ведь они увидят множество обгонов, и тактика с двумя, тремя и даже четырьмя дозаправками будет чрезвычайно интересной".

Сезон-97 подтвердил правоту английского конструктора. Поначалу говорили об очень быстрых "дождевых" шинах Bridgestone, потом обратили внимание, что самые быстрые покрышки японской фирмы, изготовленные из мягкой смеси, более выносливы, нежели мягкие американские. Окончательно это стало ясно, когда интригующий Джим Хилл выехал на поулсуда до финиша Гран При Венгрии из-за механической неисправности упустил единственный шанс принести Bridgestone первую победу в Ф-1.

Тут уж козлова Goodyear забеспокоились не на шутку. Многолетний шеф спортивного департамента фирмы Лео Мель был уволен, в научно-технический центр в шинной столице Америки Акроне набрали две сотни (!) новых инженеров. Но поезд, как выяснилось, уже ушел, — в межсезонье порвали контракты с многолетним монополистом Ф-1 гранд-чемпиониста мира — McLaren и Benetton, несдержанно возразив Михаилу Шумахеру, требуя у боссов Ferrari предоставить ему лучшие покрышки. Так что не успев еще начать второй сезон шинной войны, а "резиновый Голливуд" уже готовил пути к отступлению: руководство Goodyear объявило о своем уходе из Формулы-1.

Формальным поводом стали изменения в технических требованиях. "Покрывшись с рисунком, постоянно расширяла сложность нашего участка и как следствие, уменьшение окупаемости инвестиционных компаний — вот причины этого непростого решения", — говорил один из вице-президентов компании, Уильям Шарп. Однако действительной причиной стала все увеличивающаяся конкуренция со стороны японцев. Недаром же в 1997 году оснащенные шинами этой марки "индикаторы" выиграли в чемпионате CART лишь 4 из 17 этапов, а в сезоне-98 — 1 из 19 Гран При Формулы-1 химиками и конструкторами из Токио показали себе достойными соперниками, способными находить смелые и нетривиальные решения. Ведь именно они первыми догадались увеличить ширину передних покрышек до разрешенного максимума, чтобы компенсировать потерю сцепления с дорогой в поворотах, вызванную продолжительными кавкасами на тротуарах шин. Специалисты Goodyear не решились на это, так как посчитали, что потеря от увеличившегося лобового сопротивления в этом случае превзойдет прочие преимущества. И проигрываются. А когда бросились догонять — было уже поздно.

Разумеется, американцы не сдались без боя. Это была великая битва, где встретились достойные соперники. Прогресс Ferrari в 1998 году на 30% был обеспечен усиленными специалистами Goodyear. Они очень хотели уйти из Формулы-1, но не успели. И погнавшись на Ferrari Шумахера во время решающего японского этапа американская шина символически проиграла финал этой войны.

Так что когда в прошлом году на Гран При Японии Bridgestone отменял свой первый чемпионский титул, топ-менеджеры команд Ф-1 один за другим приходили извиняться перед новым монополистом. Сомнения ни у кого теперь не возникало — с людьми, заволашевшими такого "колоса на резинowych ногах", нужно дружить.

Александр Мельник



