

1

В Монако Петер Заубер отметил
сотый Гран При своей команды.
Шесть лет назад мало кто мог
предположить, что Sauber доживет
до такого юбилея



ФОРМУЛА

ИЮНЬ '99



Зарегистрировано в
Государственном Комитете
Российской Федерации по печати
Свидетельство № 017167
Учредитель и издатель:
ООО "Авто-Энтер"
Издательский дом
"Автопанорама"
121352, Москва,
ул. Давыдовская, д. 12, стр. 7
Тел.: (095) 445-3300, 445-3600,
445-4238, 449-0394
Факс: (095) 449-0709

Генеральный директор
В. Котляров
Главный редактор
Л. Ситник
Исполнительный директор
С. Москухин
Дизайн и верстка
В. Курочкин
Г. Карачкин
А. Иванов

Рекламно-обеспечение
В. Митков
Консультант
В. Безукладников
Юридическое обеспечение
Ю. Растегин
По вопросам рекламы и
распространения издания
обращаться:
Тел.: (095) 449-0395
Подписка производится:
в любых почтовых отделениях
РФ, СНГ и стран Балтии
на 2-е полугодие 1999 г.
по объединенному каталогу
ФОРПО, индекс 93606;
по каталогу "Роспечать" "Газеты
и журналы", индекс 79180;
в отделениях Сбербанка РФ
г. Москвы на бланках
ЗАО "Регион-связь".

Адрес для писем:
109307, Москва, а/я 54
E-mail:
formulay@autopanorama.mtu-net.ru

Представительство
в Санкт-Петербурге:
Тел.: (812) 315-0790
Факс: (812) 219-4329

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

Подписано в печать 28.05.1999 г.
Тираж 75000 экз.

Цена свободная
Редакция не несет ответственности
за содержание рекламных
материалов

Мнения редакции
не всегда совпадают
с мнением авторов статей
Перепечатка без разрешения
редакции запрещена

ОМЕГА
TIMING

© 1999 "Формула-1"

СОДЕРЖАНИЕ

- 4 Парад**
- 10 Новости Ф-1**
- Гран При**
- 22 Сан-Марино**
- 34 Монако**
- Калейдоскоп**
- 50 Путешествие в страну Ferrari**
На несколько дней власть в небольшом итальянском городке Имола перешла в руки красных...
- 54 Взгляд из боксов**
Меньше всего гоним видит то, кто находится к ней ближе всех...
- 55 "Добро пожаловать" или "Посторонним вход воспрещен"**
Такими лозунгами встречают гостей организаторы Гран При...
- 56 Собачья жизнь в Монако**
Восхищаясь красотами Монте-Карло, не забывайте смотреть под ноги...
- Команда**
- 58 Зубр**
Одни дарят женам цветы, Петер Заубер называет в честь любимой супруги автомобили...
- 68 Статистика**
- 69 100 Гран При Петера Заубера**
- Один на один с Ф-1**
- 70 Призрак красной машины**
Карьера Жана Алези в Ф-1 могла сложиться совсем иначе, если бы не призрак, преследовавший его с детства...
- 78 Игра по правилам**
Педро Диниц прошел в Ф-1 огонь и воду. Очередь за медными трубами?
- 84 Незаметный доктор Пи**
Смерть Харви Посттуйнта заставила пристально взглянуть на его жизнь...
- Интервью Ф-1**
- 92 Экспресс-интервью команды Sauber**
- Тема**
- 94 10 самых знаменитых аварий**
чемпионатов мира Ф-1





Гавань в Монте-Карло пустует редко. Но в эти дни за право "парковки" в порту между владельцами роскошных яхт разворачивается настоящий морской бой. И рядом с трассой в Монako появляются трибуны с самыми дорогими местами в мире

Еще не так давно вид автогоночного механика представлял собой довольно жалкое зрелище: замасленный комбинезон, перепачканное лицо и неприменная ветошь в черных от смазки руках. Теперь же люди, выходящие на пит-лейн в своей полной амуниции, сошлись бы для съемок очередной серии "Звездных войн"





Трасса в Монте-Карло считается чрезвычайно трудной. "Попотеть" здесь приходится не только людям, но и машинам. Добраться до финиша удастся далеко не всем.

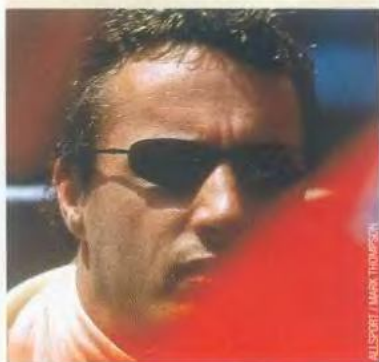


Акции Проста растут



Команда Prost объявила о подписании соглашения с инвестиционным банком Credit Suisse First Boston. Содержание договора не раскрывается, но, скорее всего, речь идет о передаче финансовому дому части акций команды. Алан Прост должен выручить в результате сделки около 80 миллионов долларов, сохранив при этом контроль над командой, так как подобного рода финансовые партнеры редко имеют охоту вникать в детали повседневной работы. Аналогичные шаги в поисках дополнительных источников финансирования уже предпринял Эдди Джордан, продавший акции своей команды инвестиционной группе Warburg Pincus. Подобное соглашение с Deutsche Bank Morgan Grenfell заключило руководство Arrows. Сотрудничество с финансовыми структурами, судя по всему, становится для Ф-1 хорошей альтернативой табачной рекламе, полное запрещение которой в Европе не за горами.

Ирвайн ставит на себя



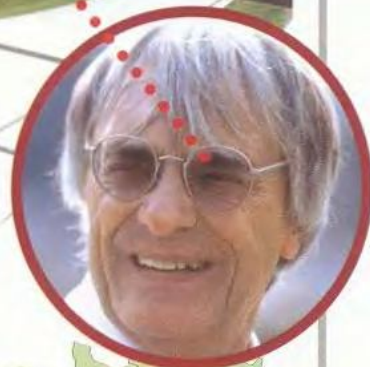
5000 фунтов поставил Эдди Ирвайн накануне гонки в Италии на то, что уедет из Имолы так же, как и приедет — лидером чемпионата. Ирландец был близок к своей цели, когда сгоревший под занавес гонки двигатель перечеркнул его надежды на небольшую прибавку к скромному заработку гонщика Ferrari.



Ее зовут Николя

И именно этой женщине отныне принадлежат права на проведение Гран При Великобритании после 2001 года, когда истекает срок договора администрации Ф-1 (FOA) с руководством автодрома Сильверстоун. Во время Гран При Монако был обнародован 5-летний контракт, подписанный держателем коммерческих прав Формулы-1 Берни Экклстоуном и Николя Фулстоном, владеющей автодромом Брэндс Хэтч. Экклстоун беспокоится, что Великобритания может потерять свой Гран При в ближайшие годы. Сильверстоун, построенный 50 лет назад на территории бывшего военного аэродрома, по мнению Берни, на сегодняшний день является худшей трассой чемпионата мира. Между тем в календаре Ф-1 появляются новые названия — Сепанг (Малайзия), Джухай (Китай), Индианаполис (США). Закончи-

лась реконструкция автодрома Зандвоорт в Голландии. Среди стран, добивающихся права проведения Гран При на своей территории, упоминаются Португалия, Аргентина, Южная Корея, ЮАР, Индия и Россия. Поэтому англичанам необходимо срочно принимать какие-то меры, если они не хотят лишиться своего Гран При. Но добиться какого-либо толку от нынешнего руководства Сильверстоуна в лице 830 членов Британского клуба автогонщиков (BRDC), которых в прессе называют не иначе как "группа стареющих джентльменов", не представляется возможным. Совсем иное дело — 31-летняя миллионерша, которая, будучи хозяйкой в своем доме, высказала готовность вложить любые средства в реконструкцию Брэндс Хэтч. Ясное дело, Экклстоун сразу почувствовал в этой женщине родственную душу.



Берни Экклстоун за 11 миллионов долларов купил знаменитый французский автодром Поль Рикар вместе с близлежащей гостиницей и местным аэродромом. И теперь не нужно слишком напрягать воображение, чтобы представить себе дальнейшую судьбу Гран При Франции. Ведь срок договора FOA с автодромом Маньи-Кур истекает в 2001 году.



У Проста появилась "дочь"

В четверг 29 апреля, перед Гран При Сан-Марино в Paddock Club команды Prost-Peugeot, прошла презентация гоночной "конюшни" Формулы-3000 Gauloises Formula, являющейся, по сути, дочерней командой Prost Ф-1. Гонщиками команды стали уже попробовавший свои силы в Формуле-1 француз Стефан Сарразен и португалец Андре Коуту.

Извечный вопрос итальянской журналистики

В четверг в Имоле Мика Хаккинен согласился побеседовать с местными журналистами. В начале встречи добродушный финн подчеркнул, что подобного рода неформальное общение нравится ему куда больше, чем официальные пресс-конференции. И представители итальянской прессы сразу постарались оправдать доверие Мики. Их первый вопрос был: "Сколько Вам платят?" Несколько обескураженный Хаккинен ответил: "Все гонщики думают, что им платят недостаточно".



ALLSPORT / MICHAEL DOOPER

Ford избавляется от клиентов



ALLSPORT / MICHAEL DOOPER

Начиная с 2000 года компания Ford меняет свою политику в отношении поставки двигателей Ф-1. 30 лет блоки фирмы Cosworth поставлялись в Ф-1 всем желающим, и немало команд завоевывали чемпионские титулы на машинах с голубым овалом на обтекателях. И вот этой традиции пришел конец. Отныне клиентов у Ford не будет. Компания решила сосредоточиться на сотрудничестве со своим основным партнером — командой Джеки Стюарта. "Мы участвуем в гонках для того, чтобы выигрывать, а не просто соревноваться," — об-

яснил журналистам причины принятого решения директор европейского спортивного отделения компании Мартин Уитейкер. — Сосредоточив свои усилия на одной команде, мы получаем возможность бороться за победы в гонках и в чемпионате".

Это решение перечеркнуло надежды многих команд (прежде всего Arrows и Benetton) на получение привлекших к себе в этом году всеобщее внимание двигателей CR-1. А Minardi, единственный клиент Ford 1999 года, так и вовсе остался в подвешенном состоянии.



SUTTON

Дело в шляпе!

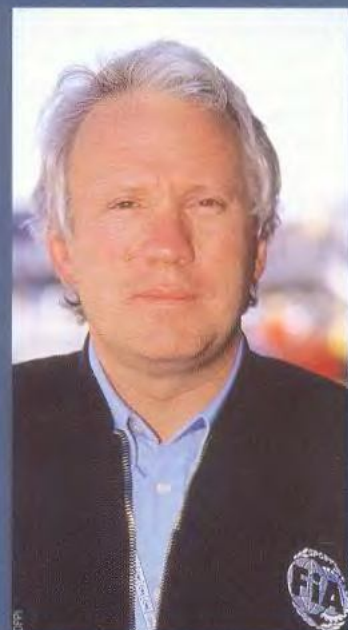
Ирландские зрители получили возможность наблюдать за ходом гонки в Имоле в прямом эфире лишь благодаря содействию Эдди Ирвайна. Местные власти едва не лишили островную телекомпанию лицензии, когда выяснилось, что за оную не получена предоплата. Времени до трансляции оставалось все меньше, а чиновники не желали уступать. Тогда ирландцы предложили сделку: фирменная кепка Ferrari с автографом Ирвайна в обмен на разрешение трансляции. По счастью, Эдди не был загружен делами Scuderia и смог помочь соотечественникам.



Эдди Джордан — посол

Эдди Джордан, прибывший в Монте-Карло на собственной яхте, получил официальный статус спортивного посла ирландского народа. Хотя, судя по размерам судна, как сказал Хилл, его скорее следовало назначить адмиралом.

Ход конем



Benetton, как видно из результатов выступлений в последнее время, переживает серьезный кризис. Положение некогда чемпионской "конюшни" таково, что она легко может скатиться в число середняков. Все это диктует необходимость срочно укреплять кадровый состав команды. И вот молодой руководитель команды Рокко Бенеттон решил сделать ход конем и пригласить на пост тим-менеджера нынешнего главу технического комитета FIA и неизменного директора гонок Ф-1 последних лет Чарли Уайтинга — человека, более чем компетентного в вопросах технического обеспечения команд. Говорят, что Бенеттон посулил Уайтингу хорошие деньги. Однако сделка вряд ли состоится. Некий руководитель одной из всдуших "конюшен" Ф-1 уже заявил, что сколько бы не предложили Уайтингу в Benetton, он даст больше, лишь бы Чарли оставался на своей теперешней должности. Ведь по долгу службы этот человек знаком со всеми секретными командами Формулы-1.

Моральная сторона этого дела, как заявил Джеки Стюарт, действительно сомнительна. Хотя юридически ничто не мешает Уайтингу принять предложение Benetton. Ведь в отличие, скажем, от специалистов по электронике, которым по контракту запрещено в течение двух лет после увольнения работать в других командах, Уайтинг — просто чиновник и волен идти, куда ему вздумается.

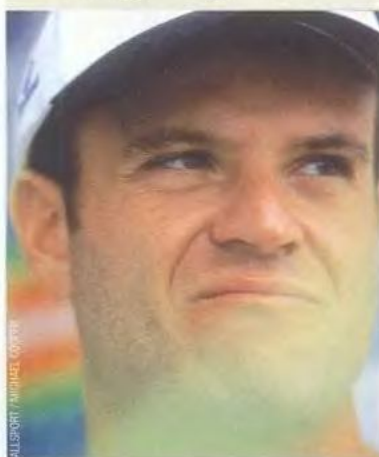
Новоселье

С большим разочарованием общественность Ф-1 восприняла в Имоле сообщение о том, что представление нового моторшоума команды BAR откладывается до Гран При Испании. По слухам, этот замок на колесах должен затмить даже передвижной дворец Рона Денниса, поразивший воображение обитателей пaddock в прошлом году. Моторшоум BAR, двухэтажный, с выдвигаемыми балконами, стоимость которого оценивается в 4 миллиона фунтов, оказался так велик, что в Англии нашлись только две компании, обладающие достаточно вместительными помещениями, чтобы его окрасить.



Зато порадовала всех в Имоле команда Benetton, представившая своим гостям необычное убежище: два автобуса были соединены крышей, образовав помещение площадью 200 квадратных метров. Торжества по поводу новоселья свелись к тому, что каждый желающий мог зайти в гости к команде, выпить стакан вина и выйти с чувством выполненного долга.

Лошадиная фамилия



Накануне Гран При Сан-Марино один из важных гостей команды Jordan позвонил своей жене и попросил ее сделать ставку на Рубенса Баррикелло. На следующий день он вновь связался с супругой, но та с обидой в голосе заявила, что ни в банке данных букмекерской конторы, ни в местных газетах она не смогла найти беговую лошадь по кличке Рубенс Баррикелло.

Honda дает отбой



Компания Honda официально объявила, что в 2000 году войдет в Ф-1 в качестве поставщика двигателя и партнера команды BAR. Ожидается, что скоро будет объявлено о подписании 5-летнего договора. Соответственно, контракт BAR с Supertec, компанией Флавио Бриаторе, расторгается за год до истечения срока. Следствием этих событий стало то, что японский автогигант решил

отказаться от планов выступить в чемпионате мира следующего года собственной "конюшню". Бригада специалистов, занимающаяся испытаниями нового автомобиля Honda, была отозвана прямо с тестов в Барселоне. Японцы намерены не только поставлять BAR двигатели, но и участвовать в разработке шасси, прежде всего в области перспективных технологий и систем управления. FIA

уже высказало резкое неодобрение решением японской компании, и президент федерации Макс Мосли уже успел слетать в Токио, чтобы прояснить положение дел.

Вопреки опасениям, контракт BAR не отразился на взаимоотношениях Honda с Jordan. Команда Эдди Джордана по-прежнему будет получать японские двигатели под маркой Mugen-Honda.

Prost активизируется



По информации, просочившейся из лагеря Prost, французская команда в настоящее время проводит испытание... активной подвески. Напомним, что подобные конструкции, целью которых являлось поддержание одинакового клиренса в течение гонки вне зависимости от нагрузки, профиля трассы и количества топлива на борту, были запрещены в 1994 году. Однако специалисты Prost нашли выход. Ведь запрещена была исключительно электроника, а конструкция, разработанная французами, чисто механическая и приводится в действие возникающими при движении автомобиля перегрузками.

Кроме того, Prost работает еще над одной новинкой, основанной на авиационных технологиях. Речь на сей раз идет о тормозах. Французы испытывают конструкцию, где тормозные накладки имеют ту же форму, что и сами тормозные диски. Таким образом, при торможении теперь будет работать весь диск. Эффективность подобной системы ограничивается только лишь возможностью человека выдержать перегрузки при нажатии на педаль тормоза.

Почти по Достоевскому

"Идиот!" — именно так, по сообщениям прессы, обозвал Михаэль Шумахер Эдди Ирвайна после того, как на одном из брифингов гонщик ирландец отказался поддержать мнение своего товарища по команде. Речь шла о новых мерах безопасности, которые Ирвайн назвал "ерундой". После чего и последовал контрвыпад немца.

Сами гонщики Ferrari не придали особого значения этому эпизоду. Эдди заявил, что пресса в последнее время вовсю раздувает слухи о каких-то трениях между гонщиками Ferrari. "Я не смею сказать, что в газетах все выдумывают, — пожимал плечами ирландец. — Ведь известно, что журналисты всегда лишут правду". Что касается Михаэля, то он вообще не понял, чего все так всполошились. "Мы спорили, — пояснял Шумахер. — Спор велся по-английски. Я считаю, что идиот — вполне употребимое в английском языке слово".

Возможно, Шумахер и прав. Ведь назвал же во всеулышание Дэвид Култхард своего приятеля Жака Вильнева "маленькой дрянью", выясняя, не его ли BAR испортил шотландцу последний круг во время квалификации в Имоле. Жак и не подумал обижаться на друга и даже, по свидетельству очевидцев, извинился.



Русские все еще идут...

Что бы ни говорили неудачники 57-го Гран При Монако, как бы ни расстраивались Баррикелло, Хаккинен или Вильнев, не было, похоже, в эти дни во всем княжестве человека несчастнее Виктора Маслова. Наш гонщик так и не сумел пробиться сквозь квалификационное сито. И то сказать — на 46 желающих стартовать в заезде Формулы-3000 на трассу смогли выйти лишь 26.

В четверг Lola Виктора врезалась в отбойник и беспомощно застыла уже на третьем круге получасовой тренировки. А в пятницу (в отличие от Ф-1 пилоты Ф-3000 в этот "ярмарочный день" отнюдь не отдыхают) Маслов хоть и уберется от аварий, но показал худшее время. "Обидно ужасно! — сказал Виктор, когда его команда Lukoil Arden паковала вещи, собираясь восвояси. — Если бы еще вчера мне удалось пройти побольше кругов, уверен, сегодня результат был бы выше. Неудобно перед командой, болельщиками, спонсорами..."



Единственным утешением Виктору может послужить лишь тот факт, что его гораздо более опытный товарищ по команде, бельгиец Марк Гуссенс, дважды, и в четверг, и в пятницу, разбивал автомобиль и в общей сложности прошел всего четыре круга. Так что на старт, разумеется, тоже не попал.

Что же касается болельщиков, то среди францужеско-итальянско-английско-немецко-испанско-японской разногласицы во время "большой прогулки" по трассе в пятницу слышна была и родная речь. А с борта одной из яхт, пришвартованных в бухте Монако, наблюдали за самым престижным в мире Гран При и наши соотечественники, уплатившие за это удовольствие самую малость — 3700 долларов.

Но, увы, — не везет нам пока в монакской рулетке. 51 год назад первый русский гонщик, Игорь Трубецкой на Ferrari (между прочим, он первым вывел автомобиль этой марки на трассу в Монте-Карло!) так и не добрался до финиша.

Принц Малик верен слову



Совладелец команды Arrows нигерийский принц Малик Адо Ибрагим продолжает воплощать в жизнь свой план: Ф-1 должна перестать быть спортом "только для белых". Принц дал слово, что приведет в мир Гран При чернокожих, и держит его. Его намерение привлечь в качестве тест-пилота темнокожего датчанина Джейсона Уатта только укрепилось после 2-го места, которое Джейсон занял в гонке Ф-3000 в Монако. Но пока Его Высочество ограничился приглашением на Гран При Монако в качестве гостя боксера Фрэнка Бруно. Тоже, надо сказать, солидная поддержка.

Дата проведения Гран При США определена

Гран При США Формулы-1 на легендарной "Старой кирпичнице" в Индианаполисе состоится 24 сентября 2000 года. Билеты поступят в продажу осенью. Ожидается присутствие около 200 тысяч зрителей, что не слишком много по сравнению с 400 тысячами посетителей знаменитой Indy 500 — культовой для Америки гонки.

10 цилиндров могут стать нормой



FIA в своем стремлении унифицировать все и вся в Ф-1 считает, что сезон 1999 года предоставляет прекрасный случай законодательно закрепить 10-цилиндровые двигатели в качестве стандарта. Уже два года как Ford отказался от 8-цилиндровой компоновки, а Ferrari отошли от традиционных 12 цилиндров, все команды эксплуатируют 10-цилиндровые блоки. Но положение вещей может измениться. Известно, что многие двигателестроители (Honda, BMW, Ferrari и Arrows) думают над 12-цилиндровой схемой, которая теоретически позволит добиться большей мощности. Все это может привести к новому витку "гонки вооружений" в Ф-1 и существенно увеличит расходы команд. Именно этого и пытается избежать Международная федерация.

100-й Гран При Рубенса Баррикелло



В Монте-Карло Рубенс Баррикелло отметил свой 100-й Гран При в карьере. Первоначально бразилец думал, что его юбилейная гонка состоялась двумя неделями раньше в Имоле. Однако выяснилось, что поскольку в Бельгии в прошлом году он не стартовал, то его 100-й Гран При приходится как раз на Монако. По этому случаю Рубенс вновь красовался в своем серебряном шлеме, предназначенном для особых случаев.

Гостеприимный Жак



В отсутствие громких успехов на трассе Жак Вильнев нашел-таки способ заставить общественность Ф-1 говорить о себе. В Имоле он снова перекрасил свои волосы в белый цвет. Возможно, канадец сделал это, чтобы его друг, блондин Мика Сало, временно заменяющий в BAR травмированного Зонту, чувствовал себя как дома в новой команде.

Флаги, которых не было



Мика Хаккинен показал лучший результат во время квалификации в Монте-Карло под желтыми флагами, которые маршалы вывесили на трассе после того, как в повороте Tabac остановился со сломанной коробкой передач Jordan Дэмона Хилла. За подобную провинность с гонщика McLaren, по идее, должны были снять время самого быстрого круга в квалификации. О том же говорилось и в протесте,

немедленно поданном Ferrari. Однако Мика остался на поул-позишн. К такому решению stewards гонки пришли после того, как выяснили, что маршалы показывали желтые флаги стационарно, а не размахивали ими, когда мимо проезжал McLaren Хаккинена. А с начала этого сезона такого сигнала, как стационарный желтый флаг, в правилах не существует. Маршалов в Монако не предупредили об этом, и

они действовали по старинке. Мика Хаккинен рискнул проигнорировать их сигналы, а Михаэль Шумахер поднял ногу с педали газа. Это и понятно: немцу было что терять, поскольку в этот момент именно он был обладателем лучшего времени в квалификации. Однако в гонке поул-позишн мало помогла Хаккинену, и шампанское на высшей ступени в Монте-Карло пил тот, кто не рискнул в квалификации.

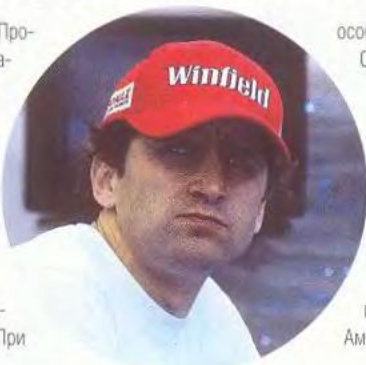
Экклстоун снова в центре внимания

Как известно, только один частный автомобиль имеет право на постоянную парковку в паaddock Ф-1 – это лимузин Берни Экклстоуна. На Гран При Монако в субботу поздно вечером Берни собрался покинуть пределы своего царства. И тут обнаружилось, что ключи от машины оказались запертыми в багажнике. Собравшаяся толпа в течение довольно долгого времени наблюдала за безуспешными попытками вскрыть багажник с помощью подручных инструментов. Все это время в центре праздного внимания собравшихся находился всемогущий хозяин Ф-1, вынужденный бессильно наблюдать за тем, как уродуют его машину. Наконец, была вызвана бригада механиков, и через 4 часа багажник открылся.



Вильнев и Занарди возвращаются в CART

Правда, всего лишь на одну гонку. Пройти это может в конце года, когда организаторы заокеанской серии проводят одну внезапечную гонку на Гавайях с участием разных знаменитостей. Сроки этой гонки совпадают с месячным запретом на проведение тестов после окончания сезона Ф-1, так что Вильнев и Занарди имеют полное право трянуть стариной и вспомнить свои победные дни в Америке. Особенно приятно это будет сделать Занарди, чьи выступления в гонках Гран При



особой радости двукратному чемпиону CART пока не приносят. Неудачи Алекса выглядят совсем уж обескураживающими на фоне успехов колумбийца Монтой, с которым Алекс "поменялся участием". Монтой, которого прочили на место в Williams, доставшееся в итоге Занарди, выступая за океаном в бывшей команде Алекса, уже выиграл 3-ю гонку на старте своего 1-го в карьере чемпионата! Такого Америка еще не видывала.



BAR хочет расстегнуться

Начиная с бразильского Гран При, молния, разделяющая цвета на бортах болида BAR, увеличилась в размерах. Таким образом дизайнеры пытаются четче разделить марки двух сигарет основного спонсора команды. А в будущем, возможно, машины BAR и вовсе расстегнутся и будут менять расцветку от гонки к гонке.

Время ушло, остались одни минусы



Воображение любителей Ф-1 несколько месяцев волновали таинственные знаки, появившиеся на борту автомобилей Arrows еще на зимних тестах: t-minus — а дальше цифры, которые отсчитывали дни до какого-то события. Какого, не знал никто. Поскольку знак красовался на месте логотипа титульного спонсора, то предполагалось, что речь идет о каком-то сногсшибательном

контракте, например — с Lamborghini. Увы, эти ожидания не сбылись. Отсчет закончился, и принц Малик раскрыл жгучую тайну. Оказывается, этот знак... не означал ничего. Предприимчивый нигериец нарисовал его просто так, чтобы привлечь к загадочному символу всеобщее внимание, и теперь предлагает его на продажу всем желающим в качестве раскрученной торговой марки.

Тулский Гран При: последние новости



Как сообщил нашему корреспонденту А. Нефёдову генеральный директор ЗАО "Русское кольцо" Р. Ткачев (на фото), не исключено, что работы на строительной площадке в городской черте Тулы начнутся уже в июне. Одновременно с появлением на ней первого бульдозера, вероятно, пройдет и официальная презентация проекта организации российского этапа Формулы-1 на родине Левши.

Но прежде чем вложить хотя бы доллар инвесторов непосредственно в строительство автодрома, российские организаторы проекта предпочитают помимо уже полученного одобрения своего начинания Международной федерацией мотоциклетного спорта заручиться и поддержкой FIA. К участию в предварительных переговорах с Максом Мосли привлечен хорошо известный в мире автоспорта британский эксперт Саймон Ван Экк. В том числе с его помощью в Туле надеются получить рекомендации касательно экспертов, которые могли бы взяться за подготовку Feasibility Study (по-нашему — бизнес-плана или инвестиционного проекта).

Ни числом, ни умением

Учитывая сложность трассы на улицах Монте-Карло, команда McLaren, в ожидании большого количества аварий, привезла в Монако сразу 5 шасси. Увы, подобная предусмотрительность не помогла команде выиграть гонку. Побеждают в Гран При не числом, а умением.

Ральф Шумахер опробовал M5



Ральф Шумахер получил первый BMW M5 из автомобилей индивидуального ряда от директора отдела "М" BMW Адольфа Проммесбергера. Ральф посетил студию, где создают автомобили M5. Вот что рассказал Ральф Шумахер на пресс-конференции после своего тест-драйва на BMW M5: "Мне очень понравился этот автомобиль, он прекрасно держит дорогу. Автомобиль снабжен двигателем V8 мощностью 400 л.с. и автоматической коробкой передач Tiptronic, эти факторы делают из "обычного" автомобиля "монстра дороги, на котором медленно ездить просто невозможно!"

Развод по британо-американо-итальянски



Даже при обилии звезд моды, эстрады, спорта и политики, наводнивших паддоки Формулы-1 в Монако, одна весьма колоритная пара привлекала к себе повышенное внимание: президент компании Supertec Флавио Бриаторе со своей новой подругой супермоделью Наоми Кэмпбелл. Несмотря на то, что его фирма после объявления о досрочном расторжении контракта на поставку двигателей с командой BAR лишилась своего лучшего клиента, итальянец не унывает. Расставание было полюбовным, во всяком случае, обошлось без скандала. "BAR и Supertec были отличными партнерами, — заявил Флавио. — Но наши стратегические планы на будущее разошлись по некоторым вопросам. К счастью, у нас отличная продукция, и целый ряд команд уже высказали заинтересованность в получении нашего двигателя". Так что Флавио смотрит в будущее с оптимизмом. Нет удачи в делах? Повезет в личной жизни.

Физикелла стал отцом



Гонщик Benetton Джанкарло Физикелла стал отцом. 27 апреля его подруга Луна родила дочь. Вес — 3,3 кг. Девочку назвали Карлоттой.

Toyota выходит на тропу войны

Разговоры о возможной покупке компанией Toyota команды Minardi получили неожиданное подтверждение. Владелец "конюшни" мировой серии CART Роджер Пенске заявил, что переговоры японцев и итальянцев сейчас в самом разгаре. Возможно, Пенске, владеющий частью дилерской сети японской фирмы на западе США, также имеет какое-то отношение к предполагаемому слиянию.

Пока же грядущее пришествие Toyota вызывает лишь раздражение у их будущих соперников. Причина заключается в том, что японцы переманивают ведущих специалистов формульных команд. Например, Ferrari потеряла одного из своих ведущих инженеров Луку Марморини, а Sauber — сразу четырех техников высокого класса. "Я не мог ничего сделать, — жаловался Петер Заубер. — Уж слишком большие деньги предложила моим парням Toyota".



Lamborghini возвращается?

Ожидается, что в скором времени Arrows объявит о своих планах сотрудничества с Lamborghini. Итальянская компания намерена выступить в качестве поставщика двигателей для английской "конюшни". Эта известнейшая марка, принадлежавшая в прошлом Chrysler, недавно была выкуплена Audi. И если американцы не проявляли особого интереса к Ф-1, то немецкая компания не скрывает своего желания дать бой своим соотечественникам из Mercedes-Benz и BMW на трассах Гран При. Что касается двигателя, который в настоящее время изготавливает для Arrows принадлежащая этой "конюшне" фирма Брайана Харта, то он будет предложен в 2000 году Minardi.

Травма Дэвида Култхарда

Несмотря на обилие аварий, иногда довольно серьезных, ни один гонщик на трассе в Монако не пострадал. Единственным пилотом, который хромал в Монте-Карло, был Дэвид Култхард. Накануне Гран При его грубо "срубили" во время благотворительного футбольного матча с участием звезд спорта.

Железное дерево



Конструкторы Ф-1 стараются не упустить ни малейшей возможности добиться преимущества над соперниками в характеристиках автомобиля. Известно, сколь важное значение в этой "войне умов" имеет более низкое положение центра тяжести. Здесь важен каждый миллиметр. Создателей болидов Ф-1 давно раздражала бесполезная доселе доска скольжения, по правилам FIA кре-

пящаяся к днищу автомобиля и состоящая большей частью из прессованной древесины. По имеющимся слухам, специалисты некоторых топ-команд думают над возможностью размещения внутри нее пластин из плотного и тяжелого материала. Вопрос только в том, пойдут ли руководители "конюшен" на нарушение закона ради получения столь незначительного преимущества.



Гран При Монако: светская хроника

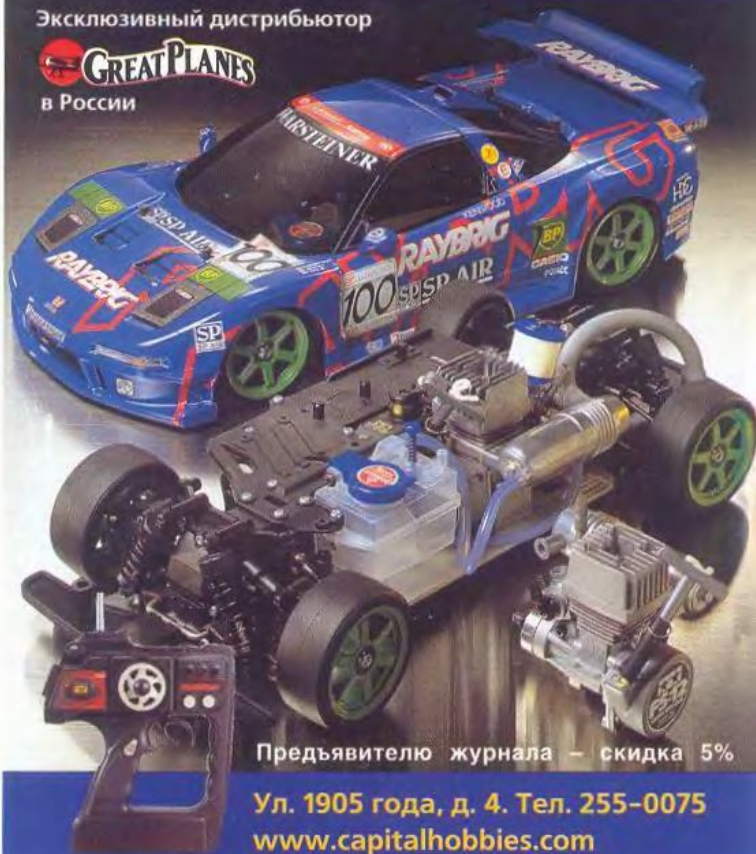
Как всегда, гонка в Монте-Карло стала хорошим поводом для многих знаменитостей покрасоваться в пaddockах "королевских гонок". Среди гостей Формулы-1 можно было увидеть звезду Голливуда Вэла Килмера под руку с мотогонщиком Максом Бьяджи, Бон Джови, впервые удостоившего своим визитом Гран При, супермодель Кейт Мосс, беседующую в боксах Ferrari, естественно, с Эдди Ирвайном, братьев Галахер из "The Oasis", Сэру Фергюсон и многих других. Принца Кентского принимал, разумеется, Джеки Стюарт (на фото). Наоми Кэмпбелл, похоже, становится завсегдатаем пaddockов. Кроме того, своим присутствием отметились Герхард Бергер и Ники Лауда, чемпион мира по ралли Томми Мякинен, боксер Фрэнк Бруно, герцогиня Йоркская, скрипачка Ванесса Мэй, модель Мелинда Мессенджер, принц Леопольд фон Байерн и, разумеется, члены королевской фамилии Монако.

магазин СТОЛИЦА ХОББИ

- Управляемые и стендовые модели самолетов, вертолетов, автомобилей и катеров
- Принадлежности для моделирования
- Обучение полетам
- Консультации

Эксклюзивный дистрибьютор

GREAT PLANES
в России



Предъявителю журнала – скидка 5%

Ул. 1905 года, д. 4. Тел. 255-0075
www.capitalhobbies.com

ПАНАВТО YAMAHA

Официальный дистрибьютор Ямаха в России

Москва, 2-я Звенигородская, 13, станция метро "Улица 1905 года"

Мотосалон: 974-6268

Сервис: 974-7968

Одежда и аксессуары: 974-1322

NOJAN

Arai

шлемы

SPIDI
одежда

SIDI
обувь

Региональные дилеры

г. Санкт Петербург: (812) 298-94-39

г. Ростов-на-Дону: (8632) 47-26-72

г. Воронеж: (0732) 49-41-68

г. Новосибирск: (3832) 52-25-48

г. Тюмень: (3452) 27-30-61

г. Екатеринбург: (3432) 37-02-70

г. Н. Новгород: (8312) 38-33-98

BMW пополняет штаты



Последние испытания двигателя BMW для Ф-1, проведенные на юге Франции, показали, что немцам еще далеко до того уровня, на котором сейчас находятся Mercedes, Ferrari и Ford. Двигатель оказался недостаточно мощным и слишком тяжелым. Все это заставило руководителей баварского концерна заняться поиском людей, которые помогли бы им за оставшийся год ликвидировать отставание от конкурентов. Первым из приглашенных специалистов стал Алан Коулл, один из ведущих инженеров фирмы Cosworth, активно участвовавший в разработке того самого двигателя Ford, который радует в этом году своими характеристиками команду Stewart.

Высокая награда



Компания Ilmor Engineering, разработчик и изготовитель двигателя, который позволил выиграть в прошлом году McLaren чемпионский титул и Кубок конструкторов, удостоена Королевской премии Великобритании в области промышленного производства. Подобной чести этот коллектив, вся слава за недавние успехи которого досталась Mercedes-Benz, удостоен за вклад в экспортный потенциал Британии.

5:2 в пользу детей

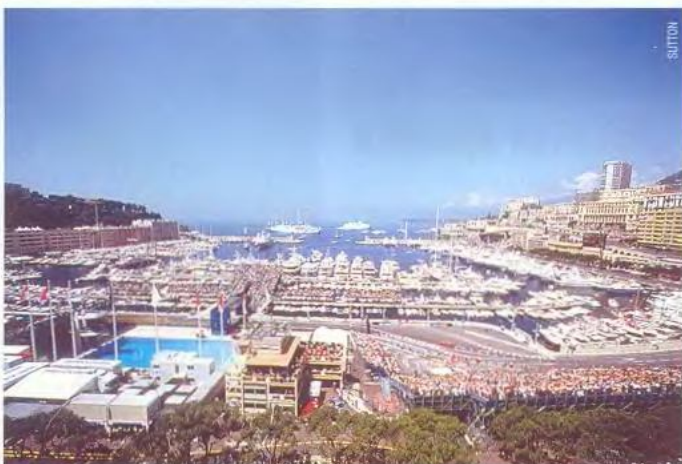


С таким результатом закончился футбольный матч команды гонщиков Ф-1 против команды "Звезды для детей", весь доход от которого пошел в благотворительный фонд "Спасите детей". Матч состоялся в Монако в четверг накануне Гран При. Команду Ф-1 вывел на поле Михаэль Шумахер. Капитаном "Звезд" стал принц Монако Альберт. Подопечные наследника престола оказались сильнее, что, впрочем, и не удивительно.

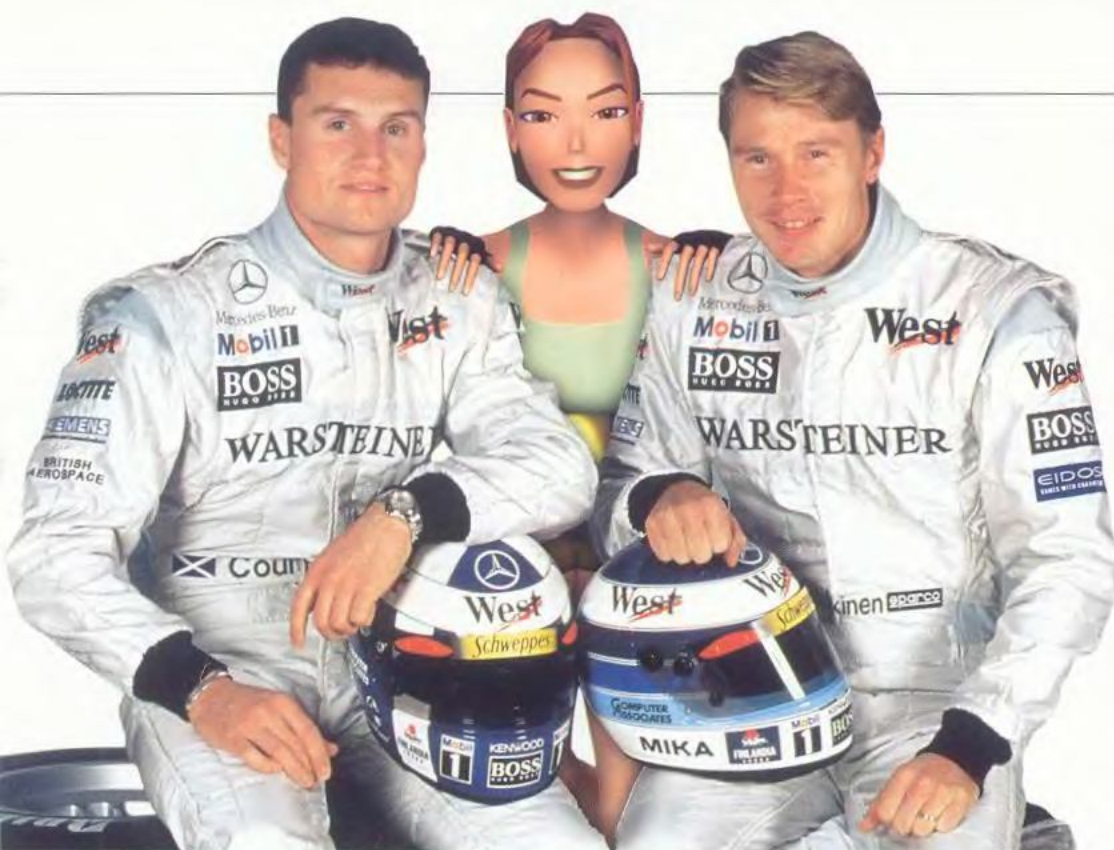
Ведь их центр цементировал Франк Райкард, ворота защищал Жан-Люк Эттори, а в атаке распоряжался Алессандро Альтобелли – люди, мягко скажем, в футболе поднаторевшие. Они то и решили исход встречи: два мяча забил Альтобелли, один – Райкард. А еще два гола звезд на счету горнолыжника Альберто Томба (один забит с пенальти, назначенный за снос Альтобелли). Но без борьбы гонщики не уступили. В команде Ф-1 высту-

пали почти все действующие пилоты (за исключением Хаккинена, Вильнева и Хилла). В воротах творил чудеса Джонни Херберт, Вурц и Физикелла имели реальные шансы забить голы, но удача отвернулась от них. Однажды мяч из пустых ворот выбил принц Альберт. Отличился, как и положено капитану, Михаэль Шумахер, забивший гол после красивейшего сольного прохода и один раз отдавший голевую передачу.

Имя Луи Широна увековечено



К столетию со дня рождения самого знаменитого из монагасков, когда-либо выходивших на старт гонок Гран При, Луи Широна, Автомобильный Клуб Монако, под юрисдикцией которого находится организация Гран При на улицах Монте-Карло, назвал первый поворот у бассейна именем великого национального автогонщика. Широн стал вторым человеком в истории Монте-Карло, чье имя за заслуги в области автоспорта было присвоено повороту легендарного кольца. До него такой чести, также посмертно, удостоился организатор гонки вокруг казино Антони Ногге, именем которого назван последний поворот трассы. Это памятное событие произошло в мае 1979 года, всего за месяц до смерти Луи Широна.



Новый спонсор McLaren

McLaren объявил в Монако о подписании спонсорского соглашения с всемирно известным разработчиком и издателем игровых программ Eidos Interactive. Логотипы этой компании, получившей статус официального партнера McLaren, появятся на комбинезонах

гонщиков. Наиболее известным продуктом Eidos Interactive стала компьютерная игра Tomb Raider, главное действующее лицо которой, Лара Крофт, отличается такой же заряженностью на победу, как Мика Хаккинен и Дэвид Култхард.

Жак музицирует



Известно, что Жак Вильнев питает слабость не только к быстрой езде, но и к современной музыке. В Барселоне в заключительный день тестов накануне Гран При гостем команды BAR стала любимая группа канадца – The Levellers. Жак показал музыкантам свой автомобиль и даже позволил им посидеть в кокпите. В ответ гости предоставили чемпиону мира возможность попробовать свои силы в составе группы в качестве солиста.



Невезучий голландец

Решение компании Honda – отказаться от планов участия в чемпионате мира Ф-1 собственной командой, больше всего ударило по Йосу Ферстаппену. Тест-пилот Honda не без основания рассчитывал стать основным гонщиком команды в сезоне 2000 года. "Жаль, что все так произошло. Испытания показали, что мы создали машину с хорошим потенциалом", – жаловался на судьбу голландца, которому никак не удастся стать летучим.

Регатцони в Интернете



Клей Регатцони открыл собственную страничку в Интернете. Бывший гонщик Гран При, парализованный по пояс в результате аварии в 1980 году, намерен таким образом способствовать общению людей, ставших инвалидами. Его адрес во всемирной сети: www.clayregazzoni.sportline.it

Дэмон репетирует



Начало сезона складывается для Дэмона Хилла не слишком удачно. В отсутствие успехов на трассах Формулы-1 чемпион мира 1996 года решил попрактиковаться в обращении с победным трофеем, завоеванным футбольным клубом Manchester United, который выиграл первенство премьер-лиги и Кубок Англии. Мало кто сомневается, что навыки в обращении с подобного рода предметами еще пригодятся гонщику Jordan.

ГРАН ПРИ САН-МАРИНО

30 апреля – 2 мая 1999 г.



19 GRAN PREMIO WARSTEINER DI SAN MARINO

Теория относительности

Время – понятие относительное, утверждал Альберт Эйнштейн. Время, показанное в гонке, – тоже. Чтобы убедиться в этом, достаточно было в воскресенье 2 мая встать на лица трех человек на пьедестале почета Гран При Сан-Марино. Оставим в стороне Михаэля Шумахера, чья первая для Ferrari после 16 лет победа в Имоле, в вочине Scuderia, на глазах 100 тысяч восторженных поклонников – достижение абсолютное и, как принято говорить, времени не подвластно. Михаэль сиял, словно красно солнышко. Уверенности, с которой немец дирижировал при исполнении гимна Ита-

лии, позавидовал бы сам Мстислав Растропович. Но взгляните на двух человек рядом с победителем. Пришедший третьим Рубенс Баррикелло всемерно выказывал свой восторг: он размахивал неизвестно откуда появившимся бразильским флагом, прыгал, скакал, один раз даже пытался встать на голову (не получилось). А занимавший вторую ступень пьедестала Дэвид Култхард был мрачнее тучи. А ведь Дэвид обошел Рубенса ни много, ни мало на целый круг! Секрет плохого настроения гонщика McLaren прост: победить в этой гонке должен был именно он. В теории.



West  представляет

Пятница, 30 апреля. Свободные заезды
11.00–12.00 13.00–14.00

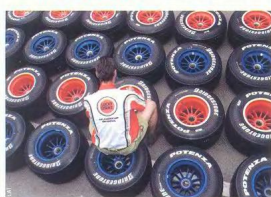
Первый постул чемпионата мира Формулы-1 1999 года гласит: команда McLaren имеет в этом сезоне все, чтобы выигрывать гонки. В пятницу пилоты "серебряных стрел" в очередной раз доказывали это теоретическое предположение практикой свободных заездов. И, сказав откровенно, аргументы их основных оппонентов поначалу выглядели не слишком убедительно. Видимой частью усилий, предпринимаемых Ferrari для того, чтобы сократить отставание от конкурентов, стало новое переднее антикрыло, установленное на машине Шумахера. Это был первый образец, изготовленный лишь накануне в единственном экземпляре, потому что Эдди Ирвайну пришлось довольствоваться старым вариантом. Новое крыло для трибуны подвезли лишь к субботе. Михаэль провел сравнительное исследование двух конструкций и нашел, что новинка приводит к небольшому улучшению в прохождении поворотов в условиях Имолы. О каких-либо новостях в McLaren не сообщалось, однако "серебряные стрелы" уверенно доминировали во время заездов и пятницу: "Все идет по плану", – теоретизировал директор Mercedes Motorsport Норберт Хауг.

Эдди Ирвайн из-за недомогания, приковавшего его на пару дней к постели во время недавних тестов в Хересе, подошел к Гран При Сан-Марино не в лучшей форме, однако сумел в первый день удержаться на 3-м месте. Что касается лидера Ferrari, то его подвела провала на последних минутах сессии: камень, вылетевший из-под колеса схватил вперед машины, застрел между суппортами тормоза и ободом правого заднего колеса. Шумахер остался 5-м.



Суббота, 1 мая. Свободные заезды
11.00–12.00

В субботу утром новые крылья "расправили" уже обе Ferrari. И хотя их отставание от McLaren уже не выглядело столь обескураживающим, как на первых двух этапах чемпионата, тренировки в этот день препарились, по существу, в первомайскую демонстрацию превосходства "серебряных стрел". Главным вопросом, который репалли гонщики во время генеральной репетиции предстоящей квалификации, был вопрос выбора резины. Несмотря на то, что единственным поставщиком шин в этом сезоне стал Bridgestone, резина продолжает оставаться в центре внимания специалистов и общественности Ф-1. Хотя следует признать, интерес этот подогревается несколькими искусственно. Японцы привезли в Имолу 2640 шин четырех видов: 2 спецификации сухой резины (мягкую и промежуточную) и 2 разновидности дождевой "обуви", отличающиеся по жесткости, но с одинаковым рисунком протектора. Причем, по свидетельству технического директора Ferrari Росса Брауна, мягкая резина (которая на самом деле впервые произведенной промежуточной) изначально по жесткости не уступала более жесткой спецификации, но позволяла достичь



при этом гораздо большей скорости. Но тогда выбор команд был бы однозначен, и никакой тактической игры, никакого разнообразия стратегий в гонке мы бы не увидели. Поэтому японцы искусственно снизили износостойкость своих мягких шин. Теперь у команд есть выбор.

Принимая выбор этот, основываясь тем, что по существующим правилам гоночной обзавы используются в гонке и в квалификации одинаковые шины. Тот, кто предпочитает в гонке пореже наезживать в боксы, рискует потерять несколько мест в квалификации. И наоборот. Так оба гонщика McLaren и Михаэль Шумахер предпочли надежность жестких шин, справедливо полагая, что смогут добиться скорости за счет других компонентов. Менее уверенные в себе или в своих машинах пилоты, а также оказавшие большинство, предпочли мягкую резину. Так что, сравнивая результаты разных гонщиков, анализируя неожиданные победы одних и провалы других, всегда следует держать в голове "резинный фактор". Времени в Ф-1, как мы уже убедились, понятие относительное.

Суббота. 1 мая. Квалификация

13.00–14.00

Борьба в квалификации была плотной. На то, что соперники испортили ему быстрый круг, жаловался даже Лука Бадоер, оказавшийся в итоге последним. Что уж говорить о скачке за полу-позиции, где Мика Хаккинен опередил Дэвида Култхарда на 2 сотых секунды! Незамысловатый отстал от "серебряных стрел" и гоношник Ferrari Михаэль оказался всего в 0,2 секунды. Пару раз лидеру Scuderia удавалось даже всунуться между двумя McLaren.

События в квалификации, которую Норберт Хаут назвал "суботним триллером", развивались следующим образом. Первым через 10 минут после начала сессии на трассу выехал, как это чаще всего и бывает, гоночник, ставший в итоге последним, — Лука Бадоер. Остальные пилоты в условиях идеальной погоды предпочитали до времени прятаться от солнца в боксах, а М. Шумахер вообще игнорировал первую половину квалификации. На промежуточном поуле тем временем красовался Хаккинен. Но вот часы (вернее, секундомеры) отсчитали



На каждом Гран При Ferrari старается удивить своих соперников какой-либо инновацией. На этот раз таким новшеством стало переднее антикрыло необычной сложной конфигурации

Возможно, именно эта ошибка Хилла в очередной раз не позволила экс-чемпиону мира опередить в квалификации своего товарища по команде Хайнца-Харальда Френтцена



Квалификация проходила в напряженной борьбе. Лидером на трассе было тем же



Гордо развевающие флаги на "малыборговской" башне Имопы стали предвестниками победы Scuderia Ferrari

42 минуты с начала сессии, и Дэвид Култхард, подогнанный Шумахером, который минутой раньше сумел всунуться между двумя McLaren, сбросил Мика с вершины строчки протокола. За 11 минут до конца заездов Михаэль снова показывает 2-е время. И тут же Хаккинен возвращается на вершину. На последнюю попытку соперники выжили дружно (Култхард пересек линию за 8 секунд до окончания клетчатого флага). Ferrari Шумахера впереди двух McLaren. Однако изменить что-либо никто из этого трио оказался не в силах. Мика видел, что Дэвид идет на поул, однако ничего не смог сделать, так как с самого начала перестроился на трассу. Однако и Култхард подстергала неудача: его последний круг был неидеальным, но в итоге от полу-позиции Хаккинен отделился 2 тысячные. Телескоп показал, что Дэвид потерял около 0,3 секунды, обогнав возвращавшийся в боксы BAR Мина Сало.

Михаэль также был разочарован результатами своего "суботника". Немцы заявили, что мог бы оказаться на поуле, но не сумел ни разу проехать круг "на 100 процентов".

"Малая полу-позиция" в виде 1-го места за спинами большой четверки досталась Жаку Вильверу. Своим в этом, возможно, сыграла новая А-модификация нещадно критикуемого в этом сезоне двигателя Supertec. Несколько дополнительных "лошадок" позволили канадскому гоношнику обойти Stewart-Ford Рубенса Баррикелло. "Прошло уже достаточно много времени с тех пор, как в последний раз делал хороший круг в квалификации", — заявил чемпион мира 1997 года.

Воскресенье. 2 мая. Warm-up 9.30–10.00



Этот день начался для McLaren с головной боли. Причем в буквальном смысле этого слова. Один из инженеров команды, Стив Халлам, был доставлен в больницу в Боломее его голова раскололась от боли. Мучения инженера были столь велики, что босс компании TAG и совладелец McLaren Мансур Охей вынужден был отправить Стива в Англию на своем личном самолете.

В то время как лидеры Ferrari и McLaren были заняты проверкой запасных автомобилей, тон в заездах задавали вторые номера команд — Дэвид Култхард и Эдди Ирвинг. Ярро Трулли едва не попал под колеса собственного автомобиля. Из-за механического сбоя он выскочил из пилотского кресла на обочину. Оставив свою машину на заднем под уклон газоне, гоношник Prost спокойно направился в боксы. В это время автомобиль нечаянно покатился прямо на ничего не подозревающего Ярро. Хорошо, что несколько подоспевших маршалов сумели остановить болла.

Педю конец сессии порадовали все Тасити Удди. На последний круг всего за несколько секунд до конца тренировки, японец уже под клетчатым флагом разбил свою машину об отбойник. Механики в боксах Arrows облетались.

NER • WARST



Воскресенье. 2 мая. Гонка

14.00

Жак Вильнев, столь блестяще проявивший себя в квалификации, в гонке не смог даже сдвинуться с места. «Я не знаю, что произошло, — жаловался Жак. — Не было ни малейших признаков возникновения каких-либо проблем. Двигатель продолжал работать, но что-то случилось с электронной системой управления коробки передач. Я не мог двинуться с места и вынужден был выключить мотор». Немногим дольше пробыл в гонке и Ярно Трулли. На первом же круге он ошибся на выходе из шиканы и не смог увернуться от столкновения с Agnelli de la Rosas.

«Гонку дразгстеров» до первого поворота выиграл Мика Хаккинен. За ним устремились Култхард, М. Шумахер и Ирвайн. Скоро стало ясно, что гонщики McLaren, несмотря на одинаковые шины, выбрали разную стратегию. Если Култхард шел в одном темпе с преследующим его Ferrari, то McLaren Хаккинена летел как стрела, из чего следовало, что Мика нацелился на два пит-стопа. Финн стремительно отрывался от преследователей, стараясь обеспечить достаточный запас. Ему позарез нужны были 20 секунд преимущества. И он почти добился своего, 8 раз за первые 15 кругов Мика устанавливал быстрое время прохождения круга в гонке. От Дэвида Култхарда в этот момент его отделяло 12 секунд, от М. Шумахера — 16, и отрыв продолжал увеличиваться. Увы, но столь напряженный ритм оказался не под силу даже не раз доказывавшему свое хладнокровие и мастерство финну. На 16-м круге, выезжая на стартовую прямую, Хаккинен переусердствовал, заехал колесом на

бордюрный камень и сильно дал газу. Одно из задних колес его машины потеряло сцепление, и Мика, пытаясь выровнять машину, влетел в стену прямо напротив боксов. «Я ошибся. Вот и все», — честно признался финн.

Теперь судьба Гран При была в руках Дэвида Култхарда. Он всел гонку. Михаэль, не отставая, следовал за ним по пятам. Казалось, все, что надо было сделать Дэвиду, это повторить ходы Мики Хаккинена из блестяще разыгранной финном бразильской партии: возможно, дольше тянуть с заездом в боксы, чтобы сделать на легкой машине необходимый запас времени и после дозаправки вернуться на трассу впереди соперника. Однако немец — не тот человек, который дважды наступает на одни и те же грабли. На 31-м круге он производит очень короткую дозаправку и возвращается в 18 секундах позади Дэвида. За нескольких следующих кругов дистанция между ними не увеличивается ни на секунду. Баки McLaren практически пусты, но и Ferrari Михаэля, чувствуется, не слишком обременена запасом топлива. Култхард заезжает в боксы на 35-м круге. Его дозаправка длится дольше, чем пит-стоп Михаэля. И McLaren возвращается на трассу позади Ferrari.

Позади, но всего в 5 секундах. А ведь Шумахера явно ждал еще один пит-стоп. Настала очередь Михаэля выжимать все из своей машины. Следующие 15 кругов он проходит в ритме квалификации, несколько раз показывает быстрое время на круге. И происходит невероятное. За 10 кругов немец отрывается на 23 секунды, заезжает в боксы, получает «плевок» в баки и

После старта первая четверка сохранила статус-кво, а вот Жаку Вильневу так и не удалось сдвинуть свой BAR с третьего ряда стартового поля. Этот инцидент как две капли воды напоминал старт Гран При Сан-Марино 1994 года, когда на той же пятой позиции стартового поля заглох Benetton Джей Джей Лехто и в него врезался Lotus Педро Лами. На сей раз гонщики были внимательнее, и столкновения удалось избежать



Армия поклонников Ferrari собирает силы



Старт Жака Вильнева на 19-м Гран При Сан-Марино эффектным назвать трудно



Дэвид Култхард опережает большую группу преследователей во главе с Михаэлем Шумахером



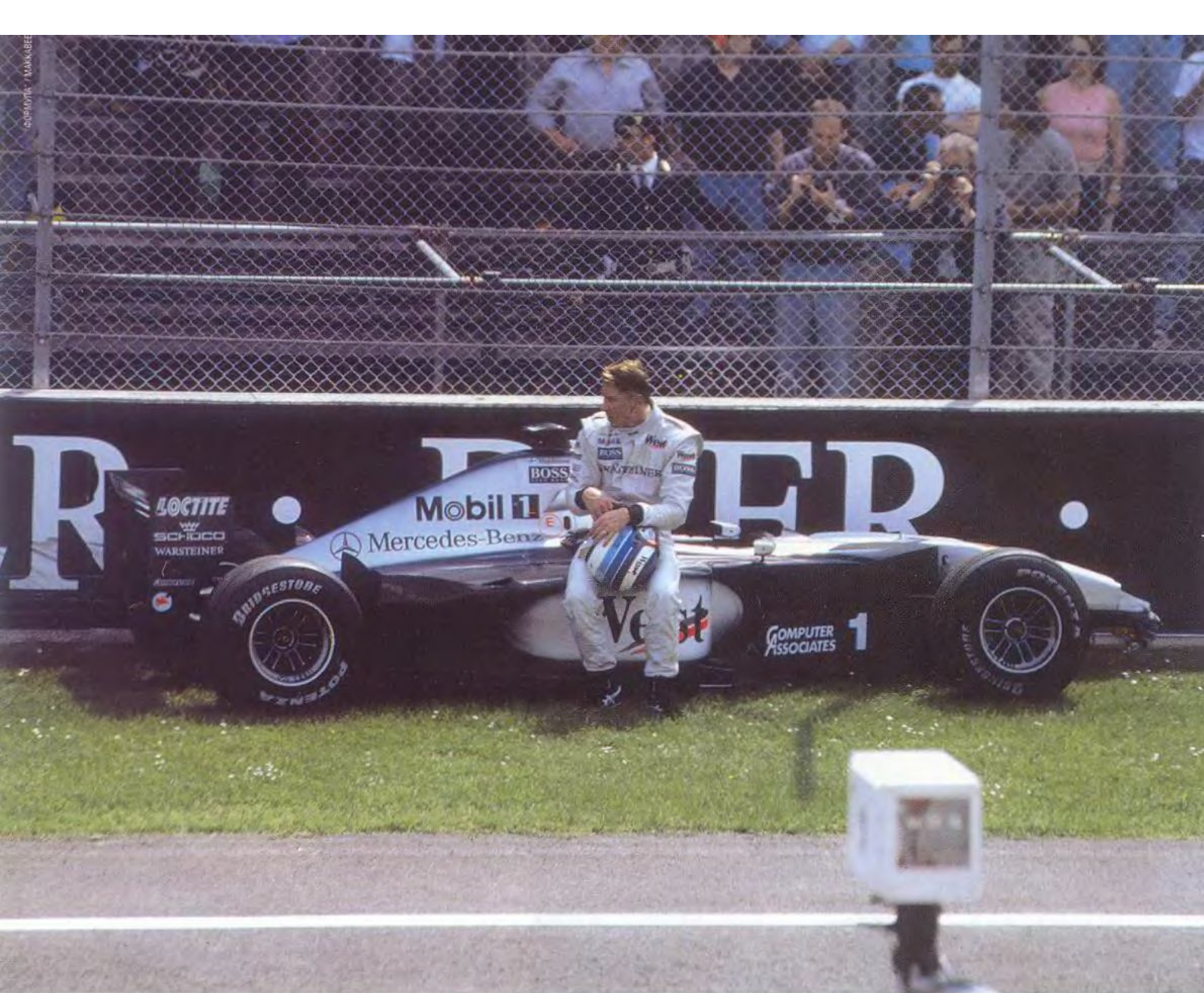
Безупречно проведенная дозаправка не помогла Дэвиду Култхарду сохранить лидерство в гонке



Для Ярно Трулли гонка после небольшого контакта с Arrows Педро де ла Росы закончилась уже на выходе из первой шиканы. Все остальное время он наблюдал за борьбой на трассе в бинокль

возвращается на трассу в 4 секундах впереди Култхарда. Дело сделано, и в боксах Ferrari механики начинают пожимать друг другу руки и обниматься. А что же Култхард? Култхард застрял за круговыми.

Сначала Дэвида придержал Педро Диниц. "Педро – прекрасный парень, но я удивлен", – пожимал плечами Култхард после гонки. А затем шотландец уперся в пару Физикеллы – Панис. Эти гонщики были настолько увлечены собственной борьбой, что на какой-то там McLaren позади и внимания не обращали. Култхард тащился за ними 4 круга, теряя на каждом из них секунды по 2. Наконец ему удалось вклиниться между Prost и Benetton. После этого шотландец долго и нутжно догонял Физикеллу, а сблизившись с ним, в одном из поворотов перетормозил, выехал на гравий и вновь оказался позади Паниса. Все началось сначала. Култхард обгоняет не слишком охотно на этот раз уступившего ему дорогу француза и со второй попытки проходит Benetton. Все это отняло массу времени. Наблюдать за беспомощными действиями своего пилота для Рона Денниса было настолько тяжело, что руководитель McLaren не выдержал и отправился на командный мостик Prost, чтобы лично выразить свое недовольство Алену Просту. После этого Рон бросился к руководству гонки, где потребовал призвать к ответу гонщиков, которые, по мнению руководителя McLaren, украли победу у его команды. "Я разочарован неспортивным поведением



Мика Хаккинен сидит у разбитого "корыта" стоимостью несколько миллионов долларов. А ведь его "серебряная рыбка" обещала так много накануне гонки

менеджеров команд", – негодовал Рон. "Это просто смешно, – в свою очередь возмущался Култхард. – Я должен был соревноваться с гонщиками, отстававшими от меня на круг. Перед Михаэлем они расступались гораздо быстрее". Внешне все так и выглядело: в то время как Култхард буквально сражался с каждым круговым, увидев Ferrari Шумахера, гонщики чуть ли не останавливались у обочины, а тот же Педро Диниц был так взволнован видом красной машины в своих зеркалах, что вообще вылетел с трассы. Негодование в стане McLaren было услышано, и после финиша технический делегат FIA Чарли Уайтинг попросил гонщика Prost объяснить свое поведение. "Михаэль приближался ко мне гораздо быстрее, чем Дэвид, – ничуть не смутившись, заявил Оливье, – и я сразу пропустил его. Дэвид был не так быстр, как я ожидал. Он потратил много времени, чтобы обойти меня. Я пропустил его после второго приказа из боксов, и он вылетел через два поворота. Я могу понять его досаду, но это не моя проблема. Я не могу все время пропускать кого-то вперед". Объяснения были приняты, и Панис не понес никакого наказания в отличие от Торы Такаги, которого за аналогичную провинность (повторное игнорирование синих флагов) наказали в гонке 10-секундным штрафом.

Впрочем, "отбыть срок" на пит-лейн неуступчивый японец так и не успел, так как выбыл из гонки, а фран-

цуз отчасти наказал себя сам, когда попытался воспользоваться ситуацией с обгоном Култхарда и прошмыгнуть вслед за McLaren вперед Benetton. Не удалось. Физикелла был начеку, и в результате столкновения Панис вынужден был ковылять в боксы. Ему удалось-таки вернуться на трассу, но за 14 кругов до финиша на его машине вышла из строя трансмиссия.

Торжество Ferrari было несколько омрачено совершенно неожиданным сходом Эдди Ирвайна, в кои-то веки пригласившего на гонку родителей. Ирландца подвел двигатель на 50-м круге. "Я почувствовал напряженность в работе мотора метров за 100 до аварии", – рассказал Эдди. Разбрызгивая масло, ирландец сумел дотянуть до обочины, а на оставленной им луже поскользнулся Jordan Френтцена. "Маршалам следовало реагировать быстрее и предупредить меня соответствующими флагами", – жаловался Хайнц-Харальд. За 4 круга до финиша гонки история повторилась. Шедший 5-м Stewart Херберта задымил у края трассы, Benetton Физикеллы проскочил опасное место, а летевший за ним следом Занарди попал в масло и выбыл из гонки.

Сход Ирвайна и Френтцена вывел на 3-е место Хилла, который после пит-стопа на 49-м круге уступил свою позицию Баррикелло. Jordan англичанина на свежих шинах был гораздо быстрее машины бразильца (на Ford Барри-



Десяток кругов в середине гонки Шумахер прошел в режиме квалификации. Его Ferrari неслась как вихрь



Неплохо стартовавшего Ральфа Шумахера на 28-м круге подвел не слишком быстрый и, как выяснилось, не такой уж и надежный двигатель Supertec



Диниц трижды по ходу гонки заезжал в боксы. Во время второго, внепланового, пит-стопа, бразильцу, испытывавшему проблемы с электронной системой переключения передач, сменили рулевое колесо



Надежды Култхарда на вторую подряд победу в Имоле были похоронены после его вылета на обочину. Шотландцу удалось вернуться на трассу, но драгоценные секунды были потеряны



Даже после своего второго пит-стопа Михаэль Шумахер вернулся на трассу лидером гонки

West  представляет



келло снова, как и в Австралии, был установлен ограничитель в 16 750 об/мин, в то время как в Бразилии, где Рубенс одно время даже лидировал, его мотор "накручивал" 17 250 оборотов). Догнать и перегнать Рубенса Дэмону, по его словам, не позволил... Михаэль Шумахер, пропуская которого, Хилл потерял необходимый темп. Тем не менее англичанин был очень доволен своим первым финишем в чемпионате после двух сходов подряд, хотя и донельзя измучен итальянской жарой.

5-м финишировал Физикелла. "Учитывая, что я стартовал с 16-го места, этот результат удовлетворяет меня на 100%", — ликовавший итальянец. Если два очка доставили столько радости гонщику некогда чемпионской "конюшине", то что говорить о Жане Алези, чей Sauber пришел к финишу 6-м. "Завоевать очки в этом году труднее, чем отыскать землянику на Северном полюсе", — заявил Петер Заубер, чья команда в Имоле отметила свой 100-й Гран При. А уж для Minardi это был вообще великий день: оба гонщика этой команды увидели клетчатый флаг! Обошедший их в итоговом протоколе Мика Сало, хотя и финишировал из-за механических проблем в боксах, был квалифицирован 7-м и тем самым принес BAR лучший в пока еще короткой истории этой амбициозной команды результат. А ведь еще накануне фини, подменявший в BAR травмированного Рикардо Зонту, признавался, что несколько нервничает, поскольку проехал до Гран При только 50 кругов на новой для него машине и еще даже не успел привыкнуть к расположению кнопок и переключателей в кокпите. Попали в итоговый протокол и не закончившие гонку Херберт и Занарди. Уже прогресс. Особенно для последнего. Хотя фатальное несчастье, как мы видели, продолжало преследовать Алессандро Занарди и в Имоле.

После гонки паддок разделился на два лагеря. В одном царило уныние британцев: McLaren и BAR тяжело переживали свои неудачи. В другом ликовали итальянцы.





В Ferrari праздновали, что называется, с размахом. Механики то и дело бегали из моторхоума фотографироваться с Большим Призом Сан-Марино в руках, насквозь промокшие в победном шампанском Жан Тодт, Лука ди Монтеземо, Рори Бирн и Росс Браун с гордостью принимали поздравления с победой и двойным лидерством в чемпионате мира, а к Шумахеру вообще нельзя было подступиться. В центре пьедестала отмечала свой успех Stewart. Джеки и Пол Стюарты просто светились от счастья, а Рубиньо целый час никак не мог расстаться со своим бразильским флагом. Видимо, устав от тягостной обстановки в McLaren, праздновать в Stewart успех Баррикелло пришла даже подружка Дэвида Култхарда Хайди Вичлински.

А Рону Деннису не оставалось ничего иного, кроме как философствовать. «Весьма необычно, что наши гонщики совершают ошибки, — рассуждал Рон. — Мика сделал одну сегодня. Лучше сейчас, чем в конце прошлого года».

Все относительно.

Владимир Макхавеев
Леонид Ситник



Пресс-конференция после гонки

Михаэль Шумахер, Дэвид Култхард, Рубенс Баррикелло



Каковы были Ваши ощущения после старта, когда гонку уверенно возглавили два McLaren?

МШ: Мне было ясно, что один из них придерживается стратегии одного пит-стопа, а второй нацелился на две дозаправки. Я не хотел отпускать Дэвида слишком далеко. Я просто ехал и ждал момента, когда надо будет рвануть по-настоящему. Вот и все: я ждал нужного момента.

Какова была Ваша собственная стратегия?

МШ: Мы изначально выбрали стратегию, которая оставляла нам две возможности, и выбор был сделан в соответствии с тем, как складывалась гонка. Естественно, ответственность за окончательное решение нес Росс Браун. Мы связывались во время гонки, но я оставил выбор за ним. Я знал, что он сможет лучше оценить ситуацию. Я знал также, что если мы выберем один пит-стоп, то, скорее всего, останемся вторыми. Стратегия с двумя дозаправками давала нам возможность оказаться впереди. Но даже в случае неудачи мы все равно сохранили бы 2-е место. Так что риск был невелик. Мы рискнули, и это сработало.

Какой стратегии придерживался Мика Хаккинен?

ДК: Мы никогда не узнаем этого! У меня нет намерения выдавать секреты своей команды. Лично я, как вы видели, заезжал в боксы один раз. Думаю, что вполне мог бы выиграть эту гонку, если бы не проблемы с обгоном крутовых. С этим здесь была просто беда — хуже, чем когда бы то ни было на моей памяти. Пара гонщиков вообще не реагировала на синие флаги, хотя, мне кажется, маршалы размахивали ими достаточно интенсивно.

На подиуме Вы выглядели расстроенным...

ДК: Я разочарован. Сегодня я обязан был выиграть. Однако не смог этого сделать по причинам, не связанным ни с машиной, ни с моим вождением. Не хочу умалять достижения Михаэля или Ferrari, но у нас было все, чтобы выиграть гонку: правильная стратегия и быстрый автомобиль. Не оказаться в этих условиях победителем — разочарование. Я должен поблагодарить Михаэля за то, что он успокоил болельщиков, осмистывавших меня во время награждения. Они все еще помнят прошлогоднюю гонку в Спа, и без жеста Миха-

эля я оказался бы не в слишком комфортной ситуации. Ведь в глазах многих болельщиков я все еще ответственен за то, что Михаэль не выиграл чемпионат в прошлом году.

Рубенс, поздравляем Вас со вторым для Stewart-Ford подиумом за 2 года!

РБ: Как я уже сказал телевидению, я хочу посвятить этот успех Айртону. Имола — место, где изменилась вся моя жизнь. После всего, через что мне пришлось пройти, начиная от проблем с автомобилем и кончая проблемами с самим собой, мне кажется, что в этом году Имола станет еще одним поворотным пунктом. Автомобиль был хорош, даже с учетом того, что мы ограничили максимальные обороты двигателя, чтобы добраться до финиша. Мне повезло, что по одному автомобилю McLaren и Ferrari выбыли из гонки. Чтобы оказаться на подиуме, нужна удача. В этом году у меня автомобиль, который позволяет мне показать, на что я способен. Неизвестно, сможем ли мы быть такими же быстрыми, как McLaren или Ferrari, но именно это является нашей целью.

САН-МАРИНО



Италия

Имола

Автодром им. Энцо и Дино Феррари

Длина круга: 4,930 км

Количество кругов: 62

Общая длина: 305,432 км

этап 3

30/4-02/5/1999



Победитель 1998 г.

Дэвид Култхард/McLaren MP4/13: 1:34'24.593

Рекорд круга в квалификации

1'23.303 (1997 г., Жак Вильнев/Williams FW19)

Рекорд круга в гонке

1'25.531 (1997 г., Хайнц-Харальд Френтцен/Williams FW19)

СВОБОДНЫЕ ЗАЕЗДЫ. ПЯТНИЦА

Солнечно. Сухо.
11.00–14.00Температура воздуха: 18–27 °C
Температура полотна: 20–30 °C

Поз. №	Пилот	Л. круг/Всего	Отст. с	Вср. км/ч
1	М. Хаккинен	1'28.467/34	–	200.617
2	Д. Култхард	1'28.605/27	0.138	200.304
3	З. Ирвайн	1'29.046/33	0.579	199.312
4	Д. Хилл	1'29.452/48	0.985	198.408
5	М. Шумахер	1'29.534/27	1.067	198.226
6	А. Занарди	1'29.614/42	1.147	198.049
7	Р. Шумахер	1'29.630/34	1.163	198.014
8	Ж. Вильнев	1'29.765/24	1.298	197.716
9	Р. Баррикелло	1'29.792/28	1.325	197.656
10	Я. Трулли	1'29.808/42	1.341	197.621
11	Ж. Алези	1'30.182/36	1.715	196.802
12	О. Панис	1'30.408/29	1.941	196.310
13	П. П. Диниц	1'30.482/32	2.015	196.149
14	М. Сало	1'30.569/23	2.102	195.961
15	А. Вурц	1'30.830/38	2.363	195.397
16	Д. Физикелла	1'30.854/20	2.387	195.346
17	Х.-Х. Френтцен	1'30.991/26	2.524	195.052
18	Д. Херберт	1'31.046/21	2.579	194.934
19	П. де ла Роса	1'31.257/35	2.790	194.483
20	Л. Бадер	1'31.547/30	3.080	193.867
21	Т. Такаги	1'31.557/15	3.090	193.846
22	М. Хене	1'33.529/14	5.062	189.759

СВОБОДНЫЕ ЗАЕЗДЫ. СУББОТА

Солнечно. Сухо.
9.00–11.00Температура воздуха: 20–27 °C
Температура полотна: 22–32 °C

Поз. №	Пилот	Л. круг/Всего	Отст. с	Вср. км/ч
1	Д. Култхард	1'26.509/32	–	205.157
2	М. Хаккинен	1'26.750/26	0.241	204.587
3	М. Шумахер	1'26.834/33	0.325	204.389
4	З. Ирвайн	1'27.193/26	0.684	203.548
5	Р. Баррикелло	1'27.429/27	0.920	202.999
6	Д. Херберт	1'27.734/28	1.225	202.293
7	Р. Шумахер	1'27.986/28	1.477	201.713
8	Х.-Х. Френтцен	1'28.196/36	1.687	201.233
9	Д. Хилл	1'28.209/39	1.700	201.203
10	А. Занарди	1'28.364/28	1.855	200.851
11	Я. Трулли	1'28.405/31	1.896	200.757
12	П. П. Диниц	1'28.447/34	1.938	200.662
13	Ж. Алези	1'28.468/29	1.959	200.614
14	А. Вурц	1'28.565/36	2.056	200.395
15	Д. Физикелла	1'28.569/25	2.060	200.386
16	М. Сало	1'28.596/27	2.087	200.325
17	Ж. Вильнев	1'28.702/19	2.193	200.085
18	О. Панис	1'28.956/27	2.447	199.514
19	Т. Такаги	1'29.300/26	2.791	198.745
20	П. де ла Роса	1'29.762/31	3.253	197.422
21	М. Хене	1'30.497/23	3.988	196.116
22	Л. Бадер	1'31.347/18	4.838	194.292

КВАЛИФИКАЦИЯ

Солнечно. Сухо.
13.00–14.00Температура воздуха: 30–32 °C
Температура полотна: 39–41 °C

Поз. №	Пилот	Л. круг/Всего	Отст. с	Вср. км/ч
1	М. Хаккинен	1'26.362/11	–	303.2
2	Д. Култхард	1'26.384/10	0.022	302.1
3	М. Шумахер	1'26.538/12	0.176	299.0
4	З. Ирвайн	1'26.993/11	0.631	298.0
5	Ж. Вильнев	1'27.313/12	0.951	291.8
6	Р. Баррикелло	1'27.409/11	1.047	297.1
7	Х.-Х. Френтцен	1'27.613/10	1.251	299.8
8	Д. Хилл	1'27.708/11	1.346	294.1
9	Р. Шумахер	1'27.770/12	1.408	290.6
10	А. Занарди	1'28.142/11	1.780	290.2
11	О. Панис	1'28.205/12	1.843	295.0
12	Д. Херберт	1'28.246/11	1.884	294.9
13	Ж. Алези	1'28.253/12	1.891	295.6
14	Я. Трулли	1'28.403/6	2.041	290.2
15	П. П. Диниц	1'28.599/12	2.237	293.0
16	Д. Физикелла	1'28.750/12	2.388	293.0
17	А. Вурц	1'28.765/11	2.403	289.9
18	П. де ла Роса	1'29.293/11	2.931	293.0
19	М. Сало	1'29.451/7	3.089	289.6
20	Т. Такаги	1'29.656/12	3.294	290.9
21	М. Хене	1'30.035/12	3.673	289.4
22	Л. Бадер	1'30.945/12	4.583	289.2
107%		1'32.407	6.045	7.000

СТАРТ



ФИНИШ



ПОДИУМ



WARM-UP

Солнечно. Сухо.
9.30-10.00

Температура воздуха: 21 °C
Температура полотна: 24-25 °C

Поз.	№	Пилот	Л. круг/Всего	Отст. с	V ср. км/ч
1	2	Д. Култхард	1'28.642/13	-	200.221
2	4	З. Ирвайн	1'28.749/15	0.107	199.979
3	1	М. Хаккинен	1'28.838/12	0.196	199.779
4	3	М. Шумахер	1'29.084/14	0.442	199.227
5	17	Д. Херберт	1'29.573/14	0.931	198.140
6	7	Д. Хилл	1'29.596/16	0.954	198.089
7	19	Я. Трулли	1'29.615/10	0.973	198.047
8	8	Х.-Х. Френтцен	1'29.683/18	1.041	197.897
9	12	П. П. Диниц	1'29.703/14	1.061	197.852
10	22	Ж. Вильнев	1'29.779/9	1.137	197.685
11	23	М. Сало	1'30.014/10	1.372	197.169
12	10	А. Вурц	1'30.023/15	1.381	197.149
13	18	О. Панис	1'30.036/13	1.394	197.121
14	11	Ж. Алези	1'30.145/15	1.503	196.882
15	16	Р. Баррикелло	1'30.191/12	1.549	196.782
16	9	Д. Физикелла	1'30.303/15	1.661	196.538
17	6	Р. Шумахер	1'30.410/11	1.768	196.305
18	14	П. де ла Роса	1'30.806/11	2.164	195.449
19	15	Т. Такаги	1'30.904/12	2.262	195.238
20	5	А. Занарди	1'30.967/15	2.325	195.103
21	21	М. Хене	1'32.096/16	3.454	192.711
22	20	Л. Бадер	1'32.545/14	3.903	191.776

ГОНКА

Солнечно. Сухо.
14.00

Температура воздуха: 21-32 °C
Температура полотна: 40 °C

Поз.	№	Пилот	Время	Отст. с	Л. круг/№	V ср. км/ч
1	3	М. Шумахер	1:33'44.792	-	1'28.547/45	295.8
2	2	Д. Култхард	1:33'49.057	4.265	1'29.199/52	293.3
3	16	Р. Баррикелло	1:33'46.721	1 круг	1'30.564/21	286.0
4	7	Д. Хилл	1:33'47.629	1 круг	1'30.140/37	288.2
5	9	Д. Физикелла	1:34'27.002	1 круг	1'30.977/33	290.2
6	11	Ж. Алези	1:34'33.056	1 круг	1'30.442/39	292.7
7	23	М. Сало	1:32'08.096	НФ	1'31.007/44	280.6
8	20	Л. Бадер	1:33'53.344	3 круга	1'32.851/35	285.4
9	21	М. Хене	1:34'16.112	3 круга	1'33.175/38	283.0
10	17	Д. Херберт	1:29'37.619	НФ	1'31.238/24	285.3
11	5	А. Занарди	1:29'45.043	НФ	1'30.254/55	282.1
НК	12	П. П. Диниц	1:19'53.188	НФ	1'30.908/24	288.3
НК	18	О. Панис	1:15'55.648	НФ	1'30.081/28	289.2
НК	4	З. Ирвайн	1:09'57.831	НФ	1'29.726/45	290.0
НК	8	Х.-Х. Френтцен	1:10'27.090	НФ	1'30.229/46	292.5
НК	15	Т. Такаги	46'16.071	НФ	1'31.587/29	290.2
НК	6	Р. Шумахер	42'52.208	НФ	1'30.737/22	286.1
НК	1	М. Хаккинен	25'25.912	НФ	1'29.145/15	292.8
НК	14	П. де ла Роса	8'00.812	НФ	1'33.328/3	267.7
НК	10	А. Вурц	8'01.536	НФ	1'33.337/3	265.5
НК	22	Ж. Вильнев	-	НФ	-	-
НК	19	Я. Трулли	-	НФ	-	-

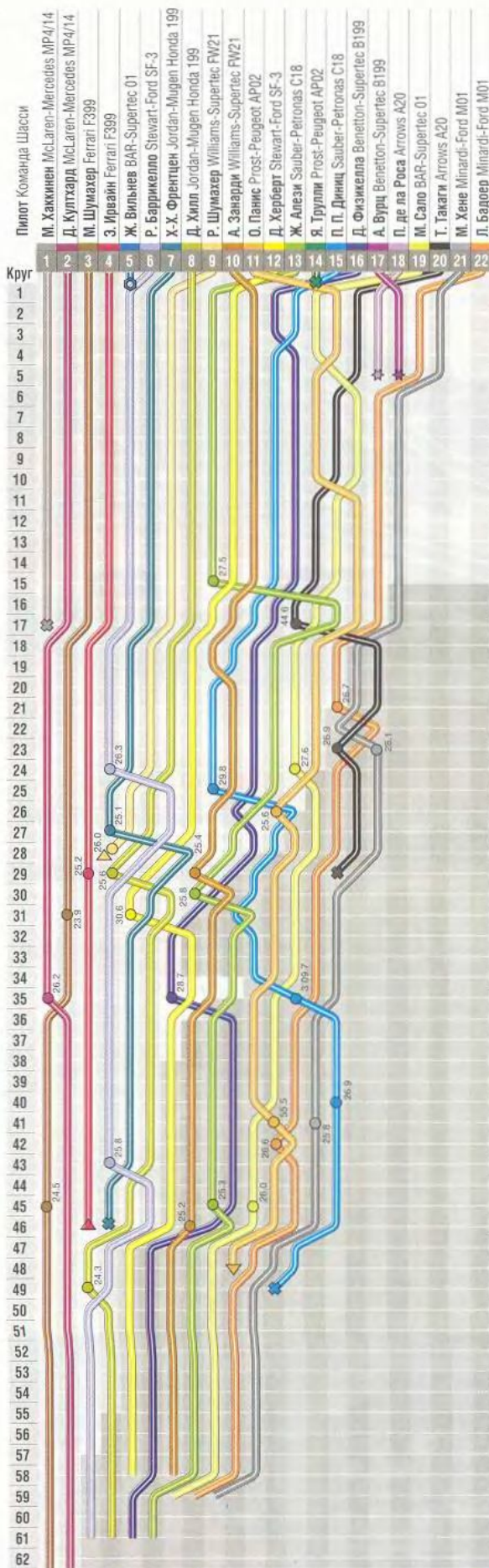
НК - не классифицирован, НФ - не финишировал, НС - не стартовал, ДК - дисквалифицирован

ЧЕМПИОНАТ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ

Поз.	№	Пилот	Очки
1	3	Михаэль Шумахер	16
2	4	Эдди Ирвайн	12
3	1	Мика Хаккинен	10
4	8	Хайнц-Харальд Френтцен	10
5	6	Ральф Шумахер	7
6	2	Дэвид Култхард	6
7	16	Рубенс Баррикелло	6
8	9	Джанкарло Физикелла	5
9	7	Дэмон Хилл	3
10	14	Педро де ла Роса	1
10	18	Оливье Панис	1
10	11	Жан Алези	1

КУБОК КОНСТРУКТОРОВ

Поз.	Команда	Очки
1	Ferrari	28
2	McLaren-Mercedes	16
3	Jordan-Mugen-Honda	13
4	Williams-Supertec	7
5	Stewart-Ford	6
6	Benetton-Supertec	5
7	Arrows	1
7	Prost-Peugeot	1
7	Sauber-Petronas	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	1.7	1.0	0.8	0.5	1.2	0.7
2	2.2	2.1	1.6	0.6	1.4	0.7
3	2.9	2.5	2.8	1.1	1.6	0.9
4	3.2	3.0	3.6	1.7	1.8	1.0
5	4.2	3.0	4.4	2.0	2.1	1.1
6	4.7	3.1	5.3	2.6	2.8	1.3
7	5.4	3.3	6.0	2.9	3.2	1.4
8	6.5	3.3	6.4	3.5	3.9	1.4
9	7.4	3.6	6.7	3.9	4.1	1.6
10	8.3	3.5	7.1	4.7	4.6	1.3
11	8.9	4.0	7.2	5.1	4.8	2.1
12	9.3	4.5	7.5	5.4	5.4	2.7
13	9.7	4.7	7.9	5.9	5.8	2.9
14	12.0	3.2	8.4	6.4	5.9	3.1
15	12.9	3.1	8.5	7.0	6.8	2.5
16	13.4	3.5	8.7	7.8	7.0	2.3
17	12.4	3.9	9.0	8.1	7.0	2.7
18	3.7	9.7	8.2	7.0	3.2	2.7
19	4.1	9.2	8.4	7.0	3.6	2.4
20	3.6	9.1	8.8	7.1	4.3	1.7
21	4.0	9.5	9.0	7.4	4.5	1.7
22	3.6	10.6	8.9	7.5	4.5	2.0
23	3.3	13.0	8.2	7.3	4.4	2.2
24	3.3	15.9	n	6.7	3.8	2.1
25	3.4	16.6	15.7	3.3	2.8	9.0
26	3.4	17.4	16.5	3.2	3.1	8.8
27	3.3	18.1	n	4.6	2.4	8.5
28	3.0	19.0	n	2.7	8.6	3.4
29	2.5	n	n	8.8	3.7	1.8
30	1.1	41.7	15.2	3.1	1.8	6.3
31	n	42.5	15.6	n	1.0	5.3
32	19.3	25.1	15.5	6.7	4.9	8.9
33	18.6	27.0	15.8	6.1	5.3	9.1
34	18.3	28.2	16.8	5.9	5.6	9.2
35	18.8	27.8	17.3	6.4	5.1	n
36	5.2	22.6	18.0	6.7	4.5	25.6
37	6.8	22.3	18.3	7.2	3.3	27.6
38	9.2	20.5	19.4	7.1	2.9	28.9
39	13.0	18.2	19.9	6.7	2.4	31.0
40	15.6	16.8	21.0	6.9	1.4	32.7
41	19.1	15.1	22.0	5.7	1.4	34.5
42	20.1	16.0	22.6	5.5	1.2	36.0
43	20.6	17.4	n	4.0	1.7	37.5
44	21.8	17.4	29.0	4.7	13.8	22.1
45	23.5	16.8	29.6	6.4	13.7	22.8
46	4.7	16.4	29.2	7.9	13.9	23.3
47	5.6	57.1	11.4	23.3	11.5	9.7
48	6.6	57.5	11.1	24.6	10.5	8.0
49	7.1	n	10.6	25.1	9.8	7.2
50	6.6	111.5	7.6	17.3	9.2	6.4
51	5.8	115.2	4.8	18.6	8.5	5.7
52	5.3	118.2	3.0	19.9	8.3	4.9
53	5.1	120.9	2.9	19.9	8.0	4.1
54	4.9	122.0	1.9	20.9	8.0	3.3
55	5.7	122.0	2.0	21.5	7.9	2.2
56	5.3	123.0	2.9	21.3	7.5	1.6
57	4.7	125.0	2.3	22.6	6.9	1.2
58	4.4	127.2	1.4	23.7	6.2	1.2
59	4.3	127.2	1.4	34.4	5.0	n
60	4.3	128.4	0.8	34.4	5.0	139.0
61	3.6	129.8	0.6	37.6	5.1	139.0
62	4.2	130.2	0.9	39.3	6.0	139.0

● - пит-стоп ■ - штраф ✱ - вылет ▲ - двигатель ● - акселератор ▼ - тормоза ⊕ - коробка передач
▽ - трансмиссия ⊞ - гидравлика ⊞ - подвеска ☆ - столкновение ⚡ - прокол ⚡ - масло ⚡ - электроника

ГРАН ПРИ МОНАКО

14 – 16 мая 1999 г.

West  представляет

Это милое Монте-Карло очень похоже на
хорошенький разбойничий вертеп.

А. П. Чехов



СТАРИННОЕ СРЕДСТВО РАЗБОЙНИКА ГРИМАЛЬДИ

Ночь была безлунной, и все четыре башни генуэзского замка, надежно охранявшего вход в небольшую удобную бухту, уже окутал чернильный мрак, когда в ворота постучались: "Пустите бедных монахов, именем святого Франциска!" Заспанная стража открыла и тут же была разоружена и перебита. Руководил этой бандитской операцией некий Франсуа Гримальди, личность весьма темного происхождения. С этого момента, как гласит легенда, началась история княжества Монако.

Семь веков спустя, 9 мая 1999 года, Ренье III отмечал полувековую юбилей своего восшествия на престол. Нынешний Гримальди сделал для княжества, пожалуй, не меньше, чем его далекий предок – лже-монах и разбойник – превратив свое государство из пользующейся сомнительной репутацией столицы рулетки в своего рода мировой элитный салон.

Казино дает теперь лишь 4 процента доходов, остальные собирают с туристов! Короли и богачи, аристократы и нувориши со всего света, их жены и любовницы, друзья и просто хорошие знакомые съезжаются сюда на своих роскошных лимузинах, яхтах и самолетах по крайней мере раз в год – в дни проведения Большого Приза.

Пока поднимались в Beau Rivage, ей-богу, утешень! Недаром, видать, именно там открылся кардиологический центр – проносясь мимо гоночные автомобили смотрятся на его фоне весьма... м-м-м... необычно. Встретились на моем пути и другие любопытные детали, пока в пятницу вечером я вместе с тысячами других желающих путешествовал по трассе будущего Гран При. Толпы зевак перед подъездом "Отеля де Пари" ("Кто это?" "Да это же Сара Фергюсон!" "А, которая развелась с принцем?" "Смотрите, Франк Бруно!" "Он про футболиста?" "Нет, это боксер". "О-о-о! Его Высочество принц Майкл Кентский!" "Мелинда Мессенджер сегодня выглядит усталой..."), почтительным глумом встречающих актера Вэла Килмера и не замечающих двух экзотических по рапсу, замечательных в своем недавнем прошлом пилотов Ари Ватанена и Бьерна Валльдегарда. Или уродливо длинный белый "Линкольн", похожий на деревенского щеголя, мучительно пытающийся развернуться в шпильке Loews.

Но главное, о чем думалось постоянно – боже, разве здесь можно ездить на гоночном автомобиле? На обычной-то малолитражке придется потопать, а каково на "формуле" с ее большой базой, гигантским радиусом поворота, невероятно жесткой подвеской, двигателем, не приученным работать на низких оборотах, необычайно чувствительной коробкой передач, чуткой и нежной аэродинамикой? А ведь я видел собственными глазами не далее как вчера – по этим узеньким улочкам мчались автомобили со средней скоростью в 150 км/ч!



Шпилька у ресторана "Луи" – один из самых медленных поворотов Формулы-1

"Будем жестче!"

Четверг, 13 мая. Свободные заезды, 11.00–12.00 13.00–14.00

На протяжении 70-летней своей истории трасса в Монако почти не изменялась. Так что все ее особенности давно и хорошо известны инженерам команд. Все прекрасно знают, ключ к успеху – настройка машины на максимальную прижимающую силу. Однако скорости здесь не так высоки – 260, от силы 290 км/ч, и то в одном единственном месте, в туннеле. А потому, во-первых, необходимо добиться максимального сцепления колес с дорогой не за счет аэродинамики, менее эффективной на таких скоростях, а за счет шин и подвески. И, во-вторых, оптимизировать поведение машины в медленных поворотах, чтобы обеспечить максимальное сцепление на выходе из них. При этом расход топлива и износ шин здесь не так велик.

Все это вместе взятое заставило инженеров Bridgestone подумать над совершенно особенной резиной. В Монако всем командам предложили шины из сверхмягкой смеси. Эти-то покрышки и спутали карты.

О том, что творится что-то неладное, стало ясно уже в первые полчаса тренировки. Большинство пилотов никак не могли добиться стабильного улучшения своих результатов. За первым быстрым кругом следовал обычно более медленный, а потом вообще провал. И после первого часа на лицах персонала McLaren явно читалась растерянность – более чем двухсекундное отставание от Эдди Ирвайна, 11-е место Мики Хаккинена и 14-е – Дэвида Култхарда. Почти все пилоты жаловались на недостаточную поворачиваемость своих машин – "формула" поровила поехать дальше по прямой, не желая поворачивать, когда это требовалось. "Чертовски трудно управлять машиной", – хмурил брови Алекс Занарди, показавший 13-е время. "В перерыве мы кое-что попытались изменить в настройке, – признал-

ся Джонни Херберт, – но, честно говоря, ничего так и не добились". "Автомобиль очень нервный на выходе из поворотов", – жаловался Джанкарло Физикелла. "А когда я нажимаю на "газ", – добавил его коллега по Benetton Александр Вурц, – тут же сносит задние колеса, что свидетельствует уже об избыточной поворачиваемости". И действительно, оба Benetton не раз чиркали задними покрышками о стальные отбойники на выходе из поворотов. Как, впрочем, и многие другие машины.

Зато на общем не слишком радостном фоне выделялись лица пилотов Ferrari. "Все идет просто здорово, – усталый, но довольный Ирвайн свою первую позицию утром сменил после перерыва на четвертую, зато на полторы секунды улучшил время. Мне даже пожаловаться не на что. Недостаточная поворачиваемость? Да, была, конечно. Но мы ее убрали, изменяя настройку, и скорость все время росла".

А Михаэля Шумахера не смогла расстроить даже разбитая из-за поломки рычага передней подвески машина. "Что и говорить, когда крутишь руль, а поворачивается только одно колесо, немного страшновато, – улыбался двукратный чемпион мира, установивший лучшее время. – Главное, однако, что с самого начала наша настройка была верной".

Подвел же итог дня главный инженер Bridgestone Йосихико Ичикава: "Стало ясно, что сверхмягкая смесь оборачивается огромной недостаточной поворачиваемостью и может привести к интенсивному износу передних шин. Все пилоты испытали также покрышки из обычной, мягкой смеси и обнаружили, что именно они позволяют гораздо лучше сбалансировать автомобиль".

Итак, все решили, что необходимы более жесткие шины, чем ожидалось.



Benetton привез в Монако новые антикрылья и модифицированную подвеску



Из-за поломки подвески и замены двигателя большую часть суботних тренировок Култхард провел у кромки трассы



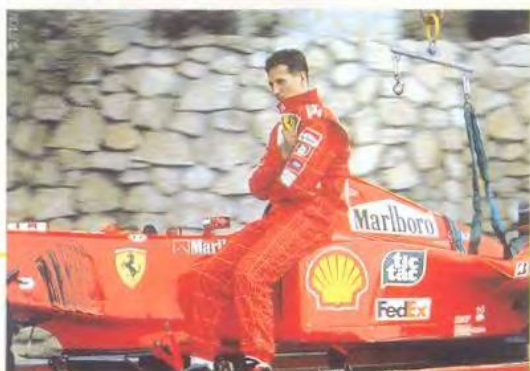
Новый руль, несколько измененная аэродинамика и специальные задние антикрылья – все это подготовили к Монако в Ferrari



Как ни отворачивался Густав Брюннер (в центре), но многочисленные аварии и поломки Minardi сделали команду одним из главных героев Гран При



В поисках максимальной прижимающей силы инженеры McLaren спроектировали такое сверхсложное многоуровневое заднее антикрыло

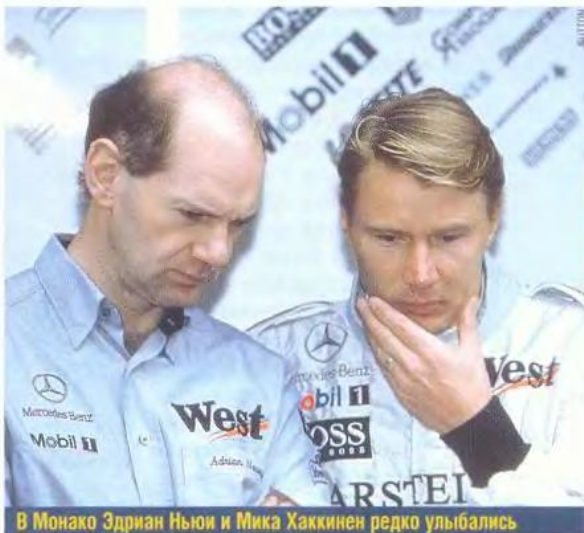


Тренировки в четверг начались для Михаэля Шумахера с аварии

McLaren на грани нервного срыва

Суббота. 15 мая. Свободные звезды. 9.00–9.45 10.15–11.00

В субботу на смену прохладной облачной погоде выглянуло солнце, стало довольно жарко. А обстановка в боксах McLaren до предела накалилась: второй день подряд пилоты чемпионской «конюшни» проигрывали. И проигрывали много! «Я постоянно терял время на участке вокруг бассейна», – качал головой чемпион мира. А Култхард и вовсе ходил мрачнее тучи: сначала сломалась



В Монако Эдриан Ньюи и Мика Хаккинен редко улыбались

лась задняя подвеска, потом пришлось менять двигатель, так что шотландец прошел по трассе всего девять кругов.

И вновь большинство пилотов явно не могли нащупать верные настройки машин, и вновь, как в четверг, главным бичом участников оказалась недостаточная поворачиваемость. Совсем немногие, как Ральф Шумахер или Жак Вильнев, остались довольны результатами и поведением своих автомобилей. Большинство же, включая показавшего четвертое время Рубенса Баррикелло и пятого по итогам тренировки Хайнца-Харальда Френтцена, говорили, что предстоит еще куча работы. «Управляемость в сквере у Казино оставляет желать лучшего», – заметил бразилец. «Я вовсе не на 100 процентов удовлетворен своим Jordan, – вторил ему немец. – Он по-прежнему не слишком охотно поворачивает». Многие пилоты вылетали с трассы, не в силах справиться со своими норовистыми «боевыми конями» в первом повороте, Sainte Devote, или последнем, Antony Noghes. Вконец расстроенный Жан Алези вообще отказался говорить с журналистами.

Лишь обстановка в Ferrari оставалась самой радужной: оба пилота быстрее гонщиков McLaren. «Машина становится все лучше и лучше, – удовлетворенно заметил Шумахер, – надеюсь, к квалификации она будет в лучшем виде».

Правда, боевой свой автомобиль Михаэль разбил. Раз за разом целенаправленно пытаясь нащупать предел его возможностей в Sainte Devote, экс-чемпион, в конце концов, вонзил Ferrari в баррикаду из отработанных шин, закрывавших отбойник. А потом долго стоял в повороте, с сосредоточенным интересом наблюдая, как – в миллиметрах, сантиметрах или почти полуметре от стального профиля – выходят из Sainte Devote его соперники.

Хороша была картинка, ничего не скажешь, – орлиный взгляд из-под нахмуренных бровей, каменная челюсть и, как показалось, блуждающая временами довольная улыбка.

Пиррова победа

Суббота. 15 мая. Квалификация. 13.00–14.00

За последние полтора года, пожалуй, и не вспомнишь, чтобы в боксах лучшей команды чемпионата бушевала такая радость. Весьма упитанный представитель Mercedes-Benz Норберт Хауг прыгал как ребенок. Даже обычно холодно-невозмутимый шеф команды Рон Деннис выкрикивал нечто победительное и бессвязное, потрясая кулаками. Через 48 и 63 секунды после истечения времени квалификации серебристо-черные машины под номерами 1 и 2 пересекли финишную черту соответственно с лучшим и третьим временем дня.

Только в этот момент стало ясно, насколько нервными выдались для чемпионской «конюшни» эти двое с половиной суток. Ибо в течение предыдущего часа все попытки пилотов McLaren побить наконец Ferrari заканчивались ничем. Да, английские машины показывали большую скорость на прямой (206 и 204 км/ч за 65 метров до входа в серию «бассейновых» поворотов против 201,8 и 201,1 у Ferrari). Но вот с прохождением поворотов явно испытывали проблемы: на первом и третьем секторах лучшим был Шумахер, на втором – Ирвайн.

Первым же на трассу выехал Вильнев. И первый сюрприз – время канадца на полторы секунды хуже утреннего его результата. Марк Хене, Педро Паоло Диниц, Тораносукэ Такаги, Мика Сало, Занарди, Баррикелло – все проиграли своему утреннему графику! И это означало, что большинство команд так и не нашли нужные настройки подвески и аэродинамики в сочетании с шинами и продолжают эксперименты уже, так сказать, в боевых условиях.

Хаккинену удалось улучшить утреннее время, но лишь на ничтожные пять сотых – очень мало! К тому же первая попытка Шумахера стала для финна настоящим нокдауном – на 0,717 секунды быстрее! Мика 13 сотых отщипывает у немца, но тот наносит следующий удар, еще чувствительнее предыдущего – 1'20.611, отыграв больше полсекунды. А чемпион в следующей попытке не сумел улучшить даже собственное достижение. В этот момент

второй пилот McLaren, Култхард, проигрывал даже Ярно Трулли. Показалось, что на победных амбициях английской «конюшни», по крайней мере здесь, в Монте-Карло, можно ставить крест.

Но сильные коллективы, как и сильных спортсменов, отличает прежде всего психологическая устойчивость в стрессовых ситуациях. Инженеры и механики под руководством и при самом деятельном участии Эдриана Ньюи дважды меняли характеристики подвески, Хаккинен же с Култхардом рискнули и – выиграли.

Но пока невероятно довольный Мика, в 14-й раз в своей карьере пилота Ф-1 добившийся права стартовать первым (у Джека Брэбэма, Грэма Хилла, Йохена Ридта, Эмерсона Фиттипальди и

других чемпионов показатели хуже), улыбался в пресс-центре, рассказывая о такой волнующей квалификации и потрясающих ее последних минутах, невольно вспоминались третья и четвертая попытки Шумахера. Сначала Михаэлю помешал Оливье Панис, а потом – сломавшийся мотор Jordan Хилла. Демон остановился на набережной, и судьи вывесили желтые флаги, не дав Шумахеру войти в Табас на нужной скорости. Мика же на своем последнем и лучшем круге, когда мчался мимо дымившегося Jordan, приподнял руку: вижу, мол, приспособил.

И двойственное чувство от победы McLaren осталось – а ну как скорость Ferrari в действительности еще выше? Ко всему прочему, бросались в глаза цифры: Хаккинен выиграл у Шумахера лишь 0,064 секунды, а Култхард у Ирвайна и того меньше – 0,055 секунды. Так что верный своему правилу при любом удобном случае оказывать на соперника максимально возможное психологическое давление, старший Шумахер обронил: «Запасная машина, на которой я выступал сегодня из-за того, что утром разбил боевую, разумеется, не так хороша. Но в целом я очень доволен своим Ferrari все эти дни. И чувствую необыкновенную уверенность перед завтрашней гонкой». Вряд ли Хаккинена и Култхарда ждала спокойная ночь.



Сара Фергюсон в объятиях ликующего Рона Денниса





Трибуны Гран При Монако вмещают всего 20 000 зрителей. Зато все окна, выходящие на трассу, во время гонки сдаются за баснословные деньги

Над всем Лазурным берегом безоблачное небо

Воскресенье, 16 мая. Разминка. 9.30–10.00

Облака, висевшие над скалой с прилепившимся к ней княжеским замком ранним утром, рассеялись, и солнце быстро разогрело трассу – к полдесятому температура асфальта достигла $+30^{\circ}$.

Пока простые смертные, отстояв многокилометровые очереди в своих автобусах и автомобилях, добирались до мест на трибунах, склонах горы, балконах, парапетах, крышах, у щелок многочисленных заборов и прочая и прочая, их собратья из числа тех, кому посчастливилось родиться богатыми и знаменитыми, потягивались в постелях безумно дорогих гостиничных номеров, разбуженные раздражающе громким зудом моторов – одно из многих неудобств, с которыми приходится мириться самым дорогим гостям Большого Приза, и от которого не спасают никакие миллионы.

Совсем еще недавно, в начале 90-х, утренняя разминка была весьма показательной, ибо как бы подводила итог двухдневной работы команд. Кто будет быстрее в воскресенье утром, тот и после обеда скорее всего не оплошает. Но обязательная дозаправка вкупе с необходимостью выбора одинаковых шин для квалифи-

кации и гонки привели к тому, что всю важность результатов этих получасовых заездов могут оценить лишь сами пилоты и их инженеры. Ведь никто из посторонних не знает наверняка, сколько топлива заливают в баки и какие покрышки устанавливают. Вот почему и теперь ни Хаккинен, ни Култхард скорее всего не придали значения своему очередному, уже третьему за три дня поражению. Ведь финн уступил ирландцу всего мгновение – 0,009 секунды, еще две тысячных проиграл шотландцу. У пилотов McLaren не было ни малейших проблем этим солнечным утром. «Мы все потеряли только в самом конце, когда наши последние круги пошли наспарку из-за редкой толкучки на трассе», – со спокойной улыбкой объяснил Мика.

Хилл, показавший пятое время и как будто совсем оправившийся от очень неприятной аварии в четверг; ставший в итоге шестым младший Шумахер, Джонни Херберт – все они остались довольны самими собой и своими автомобилями и, как пилоты McLaren, ни секунды не подозревали, что для них судьба уже приготовила самые неприятные сюрпризы.



“Что и говорить, – признался после гонки Хаккинен. – Это был не самый лучший старт в моей жизни”

Невозможное возможно

Воскресенье. 16 мая. Гонка. 14.30

“В Формуле-1 вообще трудно обгонять, но в Монако обогнать соперника, если он этого не хочет, просто невозможно”, – заметил еще в четверг Шумахер-младший. Как не поверить Ральфу, который, подобно многим другим пилотам Ф-1, не желаям делиться с собственным государством своими доходами, живет как раз в Монако и ездит на трассу из дома на мотороллере? Правда, он ни разу еще здесь не выигрывал. А вот что сказал в четверг Ален Прост, четырежды получавший Большой Приз из рук Ренье III: “Перед стартом в Монако все немного нервничают, ведь так трудно знать наперед, что тебя ждет. Потому что на этой трассе возможно все!”

И вот даже самых важных и богатых, самых известных и знаменитых, с более или менее умным видом разгуливающих между пахнущими разогретой резиной и маслом машин, под белы

ручки выprovодили с трассы, и на два часа она наконец превратилась в арену одного из самых трудных состязаний в мире.

Какой это был старт! Как жаль, что под забралом шлема невозможно разглядеть выражения лиц пилотов – можно лишь вообразить на минуту сжатые зубы и выпяченную челюсть Шумахера, когда он не отвернул и не сбросил “газ”, отчаяние Мики, сорвавшего колеса в букс на первых метрах и потом беспомощно наблюдавшего, как Ferrari выходит вперед. Финн, правда, в первое мгновение еще попытался помешать сопернику, приняв влево, но, видимо, здравый смысл возобладал над инстинктом – Хаккинен сначала выровнял траекторию, а потом резко, с дымом изпод всех четырех колес, нажал на тормоза, пропуская Михаэля.

“Я увидел, что колеса McLaren сорвались в букс, и тут же поравнялся с Микой, – рассказывал потом Шумахер. – Ему хватило



Лидеры проходят первый поворот



Педро Паоло Диниц (слева) в Монако выглядел отнюдь не слабее своего гораздо более опытного товарища по команде Жана Алези



Столкновение Дэмона Хилла и Ральфа Шумахера закончилось для экс-чемпиона весьма плачевно



Поначалу Хаккинен довольно спорно уходил от Ирвайна. Но вскоре Ferrari стал неумолимо приближаться



Трудные выходные в Монако закончились для Ральфа Шумахера аварией

ловкости не слишком приближаться ко мне, иначе мы бы столкнулись в первом же повороте..." "Это невозможно!" – хотелось крикнуть, ибо тот же красивейший маневр повторил в отношении Култхарда Ирвайн, и оба Ferrari разом обошли каждый своего серебристо-черного соперника.

"Это невозможно!" – под таким девизом проходила вся эта гонка. Вот Хилл с безоглядностью самоубийцы атакует Williams Шумахера таким образом и в таком месте, где делать это нельзя – на входе в "эску" при выходе на набережную, по внутренней траектории, когда между соперником и отбойником меньше двух метров. Ну невозможно, чтобы экс-чемпион мира вновь, в который уже раз, наступал на одни и те же любимые грабли! И через четверть часа Дэмон уже глубокомысленно вещал: "Авария была моей ошибкой. Я просто был слишком амбициозен. Стартуя 17-м, мне поневоле пришлось выбирать агрессивную тактику, и всего после двух кругов я решил попробовать обогнать..." "Он хотел обойти меня в тормозной зоне перед "эской" после выхода из туннеля. Но ведь это невозможно", – отозвался через час Ральф, которого столкновение отбросило далеко назад, но не выбило из борьбы. Только на 47-м круге Williams под номером 6 окончательно сошел со сцены, – дважды подряд показав превосходное время, Ральф поспешил и потерял машину в шпильке Loews.

Это невозможно! Уже на 23-м круге из 78 Трулли заезжает в боксы на плановую, судя по всему, дозаправку и смену шин. Но ведь всем хорошо известно: в Монако никто не останавливается дважды – слишком дорого обходится потеря нескольких мест. Сразу вспомнились слова Физикеллы, сказанные накануне: "Девятая позиция на старте отнюдь меня не печалит. Ведь мы-то ставим на надежность и выбрали покрышки потверже. А вот трое пилотов передо мной предпочли сверхмягкие шины. И для них гонка будет очень трудной".

Так кто же остальные двое? Неужели это пилоты Ferrari?

Если это так, то события, происходившие в лидирующей группе на первой трети дистанции, поначалу казавшиеся невероятными, невозможными, получали логическое объяснение. Ибо Ferrari Шумахера неуклонно уходил от McLaren чемпиона мира: 5-й круг – 3,4 секунды, 10-й – 6,2, 15-й – 8,5, 20-й – 13,8. А вот Ирвайн вскоре стал отрываться от своей серебристо-черной тени, Култхарда, и приближаться к Хаккинену.

Однако круг шел за кругом, а в боксах Scuderia и не помышляли о дозаправке. Лишь когда Ирвайн пару кругов прошел,



буквально уткнув нос своего Ferrari в заднее антикрыло McLaren и явно теряя время, первый из "алых жеребцов" юркнул в пит-лейн. Шумахер же выжидал еще пять невероятно долгих кругов, прежде чем устремиться на "переобувку". Да и то, сделал это, когда стало ясно – Хаккинен ему уже не соперник.

На 39-м круге Мика мчался по крутому и длинному спуску (телекамеры предательски скрадывают его крутизну), ведущему от сквера перед казино к крутому правому виражу Mirabeau. А есть в этом повороте одна очень интересная и необычная для трасс Формулы-1 черта. На самом входе асфальт буквально сходится горкой – именно так, а не плавным "горбом" – словно крыша дома. Раллисты, более привычные к дорогам общего пользования, называют такие места "минусами". А на телеэкране горку эту можно обнаружить только по резкому изменению поведения "формулы".

В этом-то месте McLaren финна вдрут, вместо того, чтобы, перевалив через хитрый "минус", нырнуть в Mirabeau, поехал дальше, прямо на зону выбега, ведущую к гостинице "Метрополь". Наверное в этом месте только что произошла какая-то авария, – рас-

сказывал потом Мика, – и на асфальте осталась масляная лужица. Я почувствовал, что задние колеса скользят, и мгновенно понял – поворачивать нельзя. Если бы я вошел в Mirabeau, непременно потерял бы задние колеса и ударился об отбойник. Поэтому и решил проехать вперед и как можно быстрее вернуться на трассу."

Незаметная с виду масляная лужица обошлась чемпиону мира в 16 секунд. И этим царским подарком тут же воспользовался Ирвайн, после дозаправки финна вышедший на 2-е место. Собственно говоря, интрига гонки на этом себя исчерпала, потому как двумя кругами раньше тихонько заехал в боксы другой McLaren.

Примерно с 13-го круга за машиной Култхарда стелился временами сизый дымок, свидетельствуя о том, что где-то подтекает и, попадая на раскаленные детали, горит масло. Круг проходил за крутом – дымок не только не пропадал, но даже усиливался. Беспристрастная электроника показала, что в системе смазки коробки передач падает давление масла (Дэвид почувствовал это по затрудненному переключению), и в конце концов, скрепя сердце, инженеры McLaren посоветовали шотландцу прекратить борьбу.



Неисправность тормозов свела на нет все усилия Мики Сало



Эвакуация разбитых машин проходит в Монако в считанные секунды



McLaren чемпиона мира шел по трассе крайне нестабильно



Путь в паддок Гран При Монако весьма сложен, а местами даже небезопасен, ибо проходит по самому берегу бухты



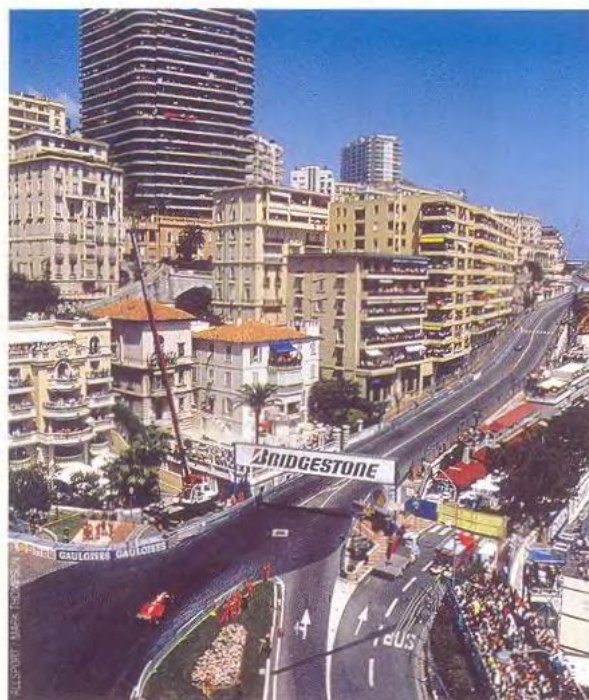
Самое быстрое место трассы – туннель. Здесь скорость может достигать 260–290 км/ч



Тактика Алена Проста с двумя дозаправками себя не оправдала



Самый неудобный и опасный пит-лейн Формулы-1 – так отзываются о Монако механики



Правда вскоре, словно бы специально для того, чтобы потешить заскучавшую было публику (фанатов Ferrari, несмотря на близость итальянской границы и многочисленных земляков Шумахера, все четыре дня оккупировавших бары Монте-Карло и Ниццы, здесь не так уж много), механики Scuderia в полном противопожарном облачении заняли боевые позиции... И разошлись! Через несколько минут снова вышли. И опять, подчиняясь приказу начальства, скрылись в боксах.

Телеоператоры суматошно забегали вокруг, диктор на трех языках попытался завести болельщиков – Ferrari планирует вторую остановку! Но отставание Хаккинена было к тому времени столь велико (41 секунду финн проигрывал лидеру, 21 – Ирвайну), что лишь необычайно редкое стечение обстоятельств могло помочь чемпиону мира.

Ничего подобного не случилось, скорее наоборот – внимательно наблюдая за графиком хода McLaren по дистанции, можно было заключить, что машина чем-то серьезно больна. Время круга колебалось на одну, две и даже три секунды! 60-й круг – 1'23.540, 61-й – 1'25.270, 62-й – 1'23.040, 63-й – 1'24.151, 64-й – 1'23.770. На 67-м Мика установил рекорд дня – 1'22.259, а 69-й проехал на 2,5 секунды медленнее! Стало совершенно очевидно, что основная забота пилота McLaren – добраться до финиша, по возможности сохранив место на пьедестале почета. Через полчаса совершенно убитый Хаккинен объяснил свои трудности так: "Управляемость машины была очень нестабильной. Невероятно тяжело было крутить руль – похоже, какая-то беда приключилась с передней подвеской. Или антикрылом. Или шинами... не знаю".

Бок о бок два алых Ferrari совершали круг почета. С балконов дорогих отелей и с самых престижных трибун благосклонно взирали на них завсегдатаи Гран При Монако, сверкая драгоценностями, благоухая дымом дорогих сигар. Подавляющее большинство из них забудет об автогонках до следующего мая, когда снова придет пора принять участие в этом модном и престижном мероприятии. "А Сара там будет?" "А принц Майкл?" "О да, конечно, мы с Фрэнком планируем на следующий год..." "На этом балконе так неудобно! Муж клятвою обещал мне, что мы отправимся на яхте".

Обычная жизнь потихоньку возвращалась на улицы Монако, Монте-Карло, Ла-Кондамина. Жан Тодт обещал своим подчиненным гулянку до утра, огромные грузовики, в чьих



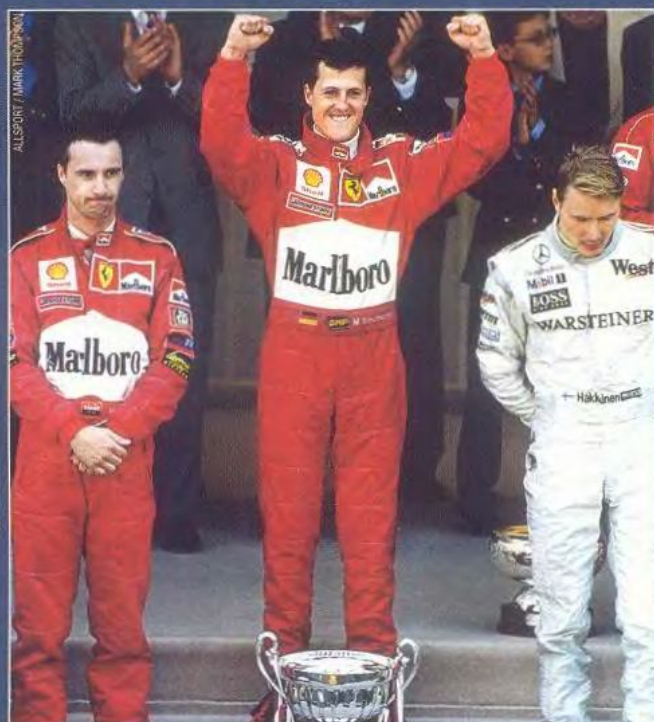
бездонных утробах уже отдыхали гоночные машины, медленно и неуклюже пробирались к автострате на Марсель, в ресторане Stars and Bars, расположенном у входа в пaddock, столы были расписаны на два часа вперед. А в пресс-центре три сотни журналистов сосредоточенно шелестели клавиатурой компьютеров, объясняя завтрашним читателям и сегодняшним зрителям, как невозможное стало возможным.

Впервые за полтора года McLaren проиграл вчистую. Проиграл, потому что плохо подготовился к конкретной гонке. Проиг-

рал, потому что инженерам Ferrari удалось наконец выйти на уровень лидера. И наконец потому, что за рулем алтой машины сидит выдающийся пилот, который крепко помнит победное средство, сделавшее семь веков назад обычного разбойника Франсуа Гримальди владетельным князем. Любая крепость может пасть – необходимо лишь тщательно подготовить осаду и выбрать момент, когда противник расслаблен и менее всего ожидает удара. А там все решит отвага и удача.

Александр Мельник

Пресс-конференция после гонки



Михаэль, поздравляем с победой в Монако, четвертой в Вашей карьере! Расскажите, как велико было "окно", в течение которого Вы могли сделать пит-стоп? Насколько гибкой могла быть Ваша стратегия в отношении времени заезда в боксы?

МШ: Хороший вопрос! (Смех в зале.) Ясно, что имея два автомобиля на трассе, команда должна согласовывать время заезда машин в боксы и использовать различные стратегии. Я не знаю, что и когда делалось в команде: я не могу видеть этого. Вам все это видно гораздо лучше. Но, если честно, то большого пространства для маневра не было. По крайней мере, у меня.

Михаэль Шумахер, Эдди Ирвайн, Мика Хаккинен

После Имолы было много разговоров по поводу синих флагов.

А как с этим обстояло дело в Монако?

МШ: Мои поздравления гонщикам! В этот уик-энд они сработали просто прекрасно. По крайней мере, в отношении меня. Я не знаю, как обстояли дела у других, но меня все пропускали при первой возможности. Все было по-честному.

Эдди, Ваша стратегия на гонку включала в себя два пит-стопа.

Это то, что Вы планировали с самого начала?

ЭИ: Перед гонкой мы должны были предусмотреть несколько вариантов развития событий, чтобы найти наиболее подходящий план действия. И здесь мы разыграли нашу козырную карту – Росса Брауна. Он фантастически успешно справился со всеми проблемами. Как и в Имоле, наш план сработал и сегодня. Сначала Мика попал в "пробку", а мне удалось проскочить круговых очень быстро. Это помогло сократить отставание. А как только я приблизился к нему, то увидел, что еду гораздо быстрее. В действительности я был быстрее Мики на протяжении всей гонки, но в Монако невозможно обгонять, особенно если впереди McLaren. Поэтому мы вынуждены были обгонять за счет стратегии, что и было сделано.

Не поколебалась ли после двух последних гонок Ваша уверенность в возможности сохранения титула чемпиона мира?

МХ: На данном этапе очки, которые я набрал в этой гонке, чрезвычайно важны. Дорожить нужно каждым очком, как я понял в прошлом году. Теперь нас ждут очень интенсивные тесты. Мы отыщем резервы скорости и сохраним способность бороться на высшем уровне.

Вы планируете хорошенько отпраздновать победу сегодня?

МШ: Мне бы хотелось повеселиться. И конечно, будет праздник. Посмотрел бы я, кто смог бы удержать ребят сегодня! Но жизнь продолжается, и уже к среде машины должны быть готовы к выезду на трассу. Досадно, что мы не можем дать ребятам достаточно времени, чтобы хорошенько отметить успех. Они хорошо поработали для победы здесь и в Имоле, не имея возможности отпраздновать как следует. Быть может, мы немного сдержим себя, чтобы устроить действительно грандиозное торжество в конце сезона.

МОНАКО



Монте-Карло

Длина круга: 3,366 км

Количество кругов: 78

Общая длина: 262,626 км



этап 4
13-16/5/1999

Победитель 1998 г.

Мика Хаккинен/McLaren MP4/13: 1:51'23.595

Рекорд круга в квалификации

1'18.216 (1997 г., Хайнц-Харальд Френтцен/Williams FW19)

Рекорд круга в гонке

1'22.259 (1999 г., Мика Хаккинен/McLaren MP4/14)

СВОБОДНЫЕ ЗАЕЗДЫ. ЧЕТВЕРГ

Облачно. Сухо.

Температура воздуха: 18–22 °C

11.00–14.00

Температура полотна: 24–27 °C

Поз. №	Пилот	Л. круг/Всего	Отст. с	Вср. км/ч
1	3 М. Шумахер	1'22.718/32	—	146.536
2	1 М. Хаккинен	1'22.854/37	0.136	146.295
3	18 О. Панис	1'23.318/40	0.600	145.481
4	4 З. Ирвайн	1'23.396/41	0.678	145.345
5	9 Д. Физикелла	1'23.458/30	0.740	145.237
6	2 Д. Култхард	1'23.503/37	0.785	145.158
7	16 Р. Баррикелло	1'23.545/32	0.827	145.085
8	23 М. Сало	1'23.793/32	1.075	144.656
9	22 Ж. Вильнев	1'23.862/35	1.144	144.537
10	17 Д. Херберт	1'23.865/31	1.147	144.532
11	7 Д. Хилл	1'23.874/48	1.156	144.516
12	19 Я. Трулли	1'23.958/25	1.240	144.372
13	5 А. Занарди	1'24.065/53	1.347	144.188
14	10 А. Вурц	1'24.263/35	1.545	143.849
15	11 Ж. Алези	1'24.492/49	1.774	143.459
16	6 Р. Шумахер	1'24.906/10	2.188	142.760
17	12 П. П. Диниц	1'25.094/41	2.376	142.444
18	14 П. де ла Роса	1'26.148/44	3.430	140.702
19	8 Х.-Х. Френтцен	1'26.336/12	3.618	140.395
20	15 Т. Такаги	1'27.618/23	4.900	138.341
21	21 М. Хене	1'27.667/48	4.949	138.264
22	20 Л. Бадер	1'28.316/26	5.598	137.248

СВОБОДНЫЕ ЗАЕЗДЫ. СУББОТА

Солнечно. Сухо.

9.00–11.00

Температура воздуха: 19–21 °C

Температура полотна: 21–25 °C

Поз. №	Пилот	Л. круг/Всего	Отст. с	Вср. км/ч
1	3 М. Шумахер	1'21.249/28	—	149.185
2	4 З. Ирвайн	1'21.521/30	0.272	148.688
3	1 М. Хаккинен	1'21.919/26	0.670	147.965
4	16 Р. Баррикелло	1'21.974/29	0.725	147.866
5	8 Х.-Х. Френтцен	1'22.166/38	0.917	147.520
6	22 Ж. Вильнев	1'22.252/29	1.003	147.366
7	6 Р. Шумахер	1'22.372/32	1.123	147.151
8	9 Д. Физикелла	1'22.599/34	1.350	146.747
9	5 А. Занарди	1'22.654/33	1.405	146.649
10	17 Д. Херберт	1'22.971/34	1.722	146.089
11	10 А. Вурц	1'23.123/32	1.874	145.822
12	11 Ж. Алези	1'23.145/31	1.896	145.783
13	2 Д. Култхард	1'23.160/9	1.911	145.757
14	19 Я. Трулли	1'23.384/31	2.135	145.366
15	12 П. П. Диниц	1'23.641/37	2.392	144.919
16	18 О. Панис	1'23.751/31	2.502	144.729
17	7 Д. Хилл	1'23.929/24	2.680	144.422
18	15 Т. Такаги	1'24.143/34	2.894	144.054
19	14 П. де ла Роса	1'24.380/31	3.131	143.650
20	20 Л. Бадер	1'24.588/29	3.339	143.296
21	21 М. Хене	1'24.818/32	3.569	142.908
22	23 М. Сало	1'24.917/16	3.668	142.741

КВАЛИФИКАЦИЯ

Солнечно. Сухо.

13.00–14.00

Температура воздуха: 23–24 °C

Температура полотна: 33–38 °C

Поз. №	Пилот	Л. круг/Всего	Отст. с	Отст. %	Вср. км/ч
1	1 М. Хаккинен	1'20.547/12	—	—	150.486
2	3 М. Шумахер	1'20.611/11	0.064	0.079	150.366
3	2 Д. Култхард	1'20.956/12	0.409	0.507	149.725
4	4 З. Ирвайн	1'21.011/12	0.464	0.576	149.624
5	16 Р. Баррикелло	1'21.530/12	0.983	1.220	148.671
6	8 Х.-Х. Френтцен	1'21.556/12	1.009	1.252	148.624
7	19 Я. Трулли	1'21.769/11	1.222	1.517	148.237
8	22 Ж. Вильнев	1'21.827/12	1.280	1.589	148.132
9	9 Д. Физикелла	1'21.938/11	1.391	1.726	147.931
10	10 А. Вурц	1'21.968/12	1.421	1.764	147.877
11	5 А. Занарди	1'22.152/12	1.605	1.992	147.546
12	23 М. Сало	1'22.241/12	1.694	2.103	147.386
13	17 Д. Херберт	1'22.248/12	1.701	2.111	147.373
14	11 Ж. Алези	1'22.354/12	1.807	2.243	147.184
15	12 П. П. Диниц	1'22.659/12	2.112	2.622	146.641
16	6 Р. Шумахер	1'22.719/11	2.172	2.696	146.534
17	7 Д. Хилл	1'22.832/12	2.285	2.836	146.334
18	18 О. Панис	1'22.946/16	2.369	2.941	146.186
19	15 Т. Такаги	1'23.290/11	2.743	3.405	145.530
20	20 Л. Бадер	1'23.765/12	3.218	3.995	144.704
21	14 П. де ла Роса	1'24.260/12	3.713	4.609	143.854
22	21 М. Хене	1'24.914/11	4.367	5.421	142.746
	107%	1'26.185	5.638	7.000	

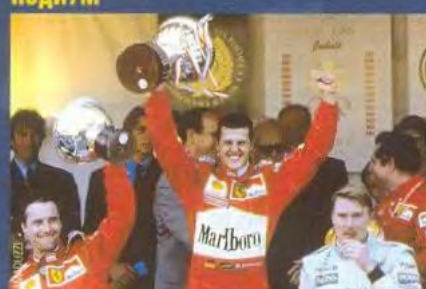
СТАРТ



ФИНИШ



ПОДИУМ



WARM-UP

Солнечно, Сухо,
10.00-10.30

Температура воздуха: 22 °C
Температура полотна: 24-26 °C

Поз.	№	Пилот	Л. круг/Всего	Отст., с	V ср., км/ч
1	3	М. Шумахер	1'23.792/14	—	144.658
2	4	Э. Ирвайн	1'24.259/14	0.467	143.856
3	1	М. Хаккинен	1'24.268/12	0.476	143.841
4	2	Д. Култхард	1'24.270/15	0.478	143.837
5	7	Д. Хилл	1'24.764/15	0.972	142.999
6	6	Р. Шумахер	1'24.780/18	0.988	142.972
7	8	Х.-Х. Френтцен	1'25.389/16	1.597	141.952
8	16	Р. Баррикелло	1'25.408/15	1.616	141.921
9	17	Д. Херберт	1'25.485/14	1.693	141.793
10	10	А. Вурц	1'25.579/15	1.787	141.637
11	19	Я. Трулли	1'25.793/15	2.001	141.284
12	11	Ж. Алези	1'26.002/14	2.210	140.940
13	12	П. П. Диниц	1'26.070/16	2.278	140.829
14	9	Д. Физикелла	1'26.260/14	2.468	140.519
15	18	О. Панис	1'26.510/14	2.718	140.113
16	22	Ж. Вильнев	1'26.669/10	2.877	139.856
17	5	А. Занарди	1'27.722/12	3.930	138.177
18	23	М. Сало	1'27.880/12	4.088	137.928
19	14	П. де ла Роса	1'27.962/11	4.170	137.800
20	20	Л. Бадер	1'29.359/11	5.566	135.647
21	21	М. Хене	1'30.881/8	7.089	133.374
22	15	Т. Такаги	1'38.064/3	14.272	123.604

ГОНКА

Солнечно, Сухо,
14.30

Температура воздуха: 23-25 °C
Температура полотна: 37-42 °C

Поз.	№	Пилот	Время	Отст., с	Л. круг/№	V max, км/ч
1	3	М. Шумахер	1:49'31.812	—	1'22.288	282.8
2	4	Э. Ирвайн	1:50'02.288	30.476	1'22.572	281.1
3	1	М. Хаккинен	1:50'09.295	37.483	1'22.259	286.7
4	8	Х.-Х. Френтцен	1:50'25.821	54.009	1'22.471	280.3
5	9	Д. Физикелла	1:49'32.705	1 круг	1'23.473	276.9
6	10	А. Вурц	1:49'47.799	1 круг	1'23.236	277.3
7	19	Я. Трулли	1:50'05.845	1 круг	1'23.646	280.6
8	5	А. Занарди	1:49'49.514	2 круга	1'23.294	279.4
9	16	Р. Баррикелло	1:40'57.711	НФ	1'23.583	280.7
НК	6	Р. Шумахер	1:18'39.706	НФ	1'22.837	278.4
НК	11	Ж. Алези	1:12'39.935	НФ	1'23.417	277.3
НК	12	П. П. Диниц	1:10'17.884	НФ	1'22.637	278.0
НК	18	О. Панис	58'19.531	НФ	1'24.480	278.2
НК	2	Д. Култхард	51'04.063	НФ	1'22.883	288.3
НК	23	М. Сало	52'10.908	НФ	1'24.787	279.5
НК	15	Т. Такаги	53'01.863	НФ	1'26.482	276.0
НК	22	Ж. Вильнев	45'43.711	НФ	1'23.537	278.7
НК	17	Д. Херберт	46'18.632	НФ	1'24.919	279.2
НК	14	П. де ла Роса	44'51.758	НФ	1'26.914	277.3
НК	21	М. Хене	35'53.524	НФ	1'26.864	269.5
НК	20	Л. Бадер	15'14.013	НФ	1'28.691	268.1
НК	7	Д. Хилл	4'41.990	НФ	1'28.848	282.0

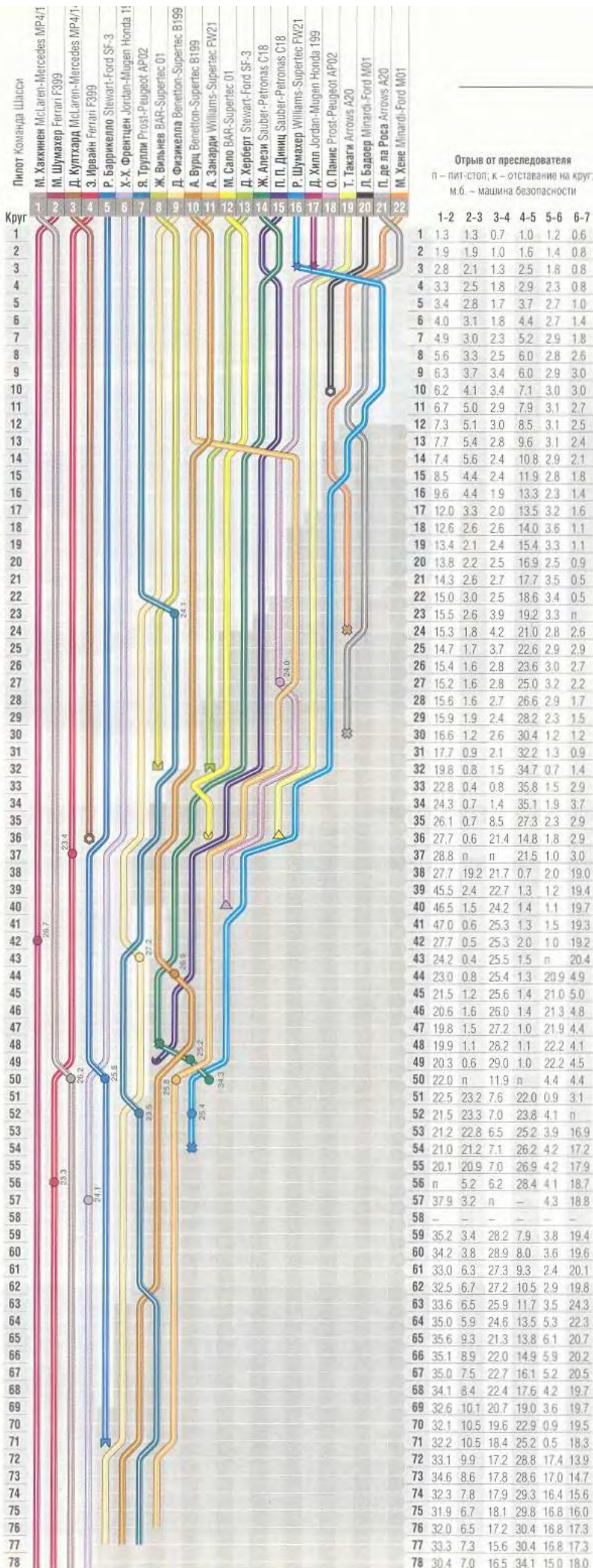
НК — не классифицирован, НФ — не финишировал, НС — не стартовал, ДК — дисквалифицирован

ЧЕМПИОНАТ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ

Поз.	№	Пилот	Очки
1	3	Михаэль Шумахер	26
2	4	Эдди Ирвайн	18
3	1	Мика Хаккинен	14
4	8	Хайнц-Харальд Френтцен	13
5	6	Ральф Шумахер	7
6	9	Джанкарло Физикелла	7
7	2	Дэвид Култхард	6
8	16	Рубенс Баррикелло	6
9	7	Дэмон Хилл	3
10	14	Педро де ла Роса	1
10	18	Оливье Панис	1
10	11	Жан Алези	1
10	10	Александр Вурц	1

КУБОК КОНСТРУКТОРОВ

Поз.	Команда	Очки
1	Ferrari	44
2	McLaren-Mercedes	20
3	Jordan-Mugen Honda	16
4	Benetton-Supertec	8
5	Williams-Supertec	7
6	Stewart-Ford	6
7	Arrows	1
7	Prost-Peugeot	1
7	Sauber-Petronas	1

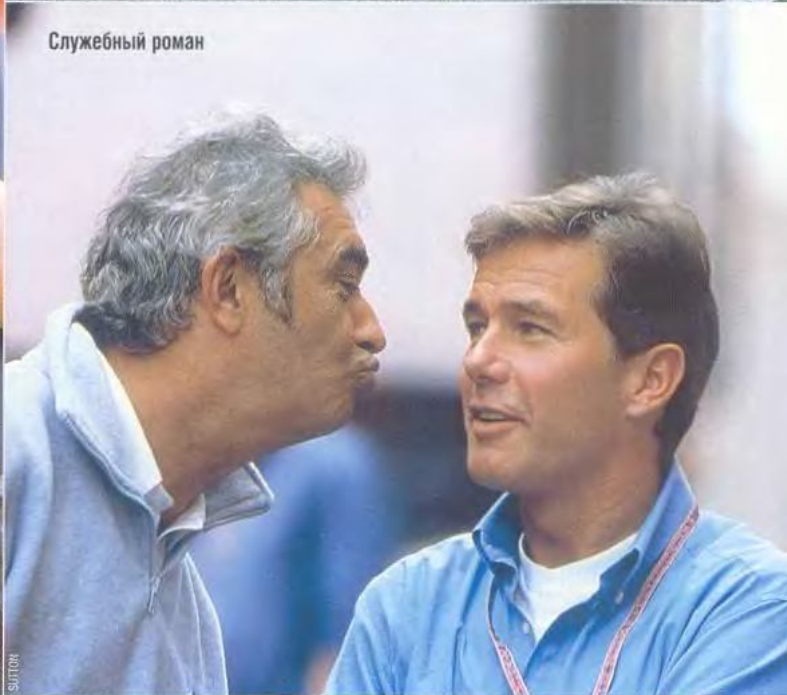




В Монако женщины дышат полной грудью



Секретные тренировки старта Ferrari принесли свои плоды в Монако



Служебный роман



Рабьини Формулы-1



- Перед посторонними, Бруно,
зови меня Ваше Высочество



Ральф завидует выдающимся
чертам старшего брата



Минздрав предупреждает...

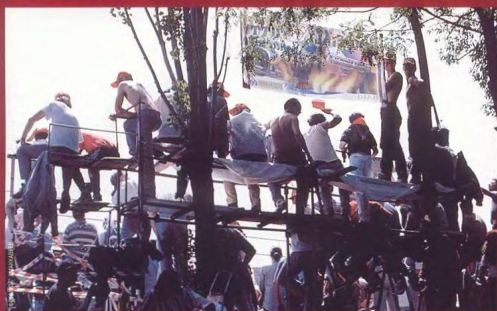


Результаты warm-up

Команда Jordan: одни грызут ногти, другие облизываются...



[illegible]



Грант. Дески уличных торговцев предлагали купить у них шляпки, флаги, шарфы, да все что угодно, включая вино "1948 Грант Сан-Марино" с логотипом Грант Шуммера на этикетке. На расстоянии полки граи были бы очень хороши с омлетом Soudet, торгующим дождиками. Стоявший за прилавком усталый итальянец, смуглый без дна, изредка бросая токсичные взгляды на небо. Солнце припекало все сильнее, и надежды на дождь не было никакой. Феррарийский бог не любил этого итальянца.

Перед входом на автодром тянулась длинная очередь билетных автоматов, продающих билеты, цены на которые колебались от 70 000 – 100 000 ир (около 40–50 долларов) за билет, дающий право на вход на автодром, до 500 000 (300 долларов) за место на центральной трибуне напротив стартовой прямой и боксов. Пробравшись сквозь толпу, я оказался на площади перед широким мостом, ведущим через мутную реку, отделяющую автодром от города. И первый, кого я здесь увидел, был Симоне: "У нас билеты на трибуну, которая находится в Variante Bassa, напротив телецентра, — хвастает итальянец, — но пока нет гонок, мы хотим просто погулять вдоль трассы".

Вообще говоря, прогулка по автодрому — штука довольно интересная. Всегда полезно понаблюдать за жизнью людей в чужой стране. Именно за жизнью, поскольку многие любители Формулы-1 за три дня пребывания на автодроме успевают написать довольно прочный быт. На трассе рано режут моторы во время утренней тренировки, а всего в нескольких десятках метров от накаляющегося то ли от жары, то ли от напряжения асфальта, под раскисшими крошками деревьев старинного парка Имола, заключенного внутри гоночной трассы, мирно спят утомленные болельщики. Чуть дальше семейная пара, приехавшая на гонки с прицепным вагончиком — трейлером, заперлась стиркой.

Но, конечно, большинство зрителей те несколько часов в день, когда на трассе режут моторы машин Формулы-1, не столько следят за своими кумирами. Кто-то занимает места на шикарных трибунах, другие, из числа тех болельщиков, которые купили только входные билеты, взбираются на кроны деревьев или принесенные с собой лестницы. Их менее нахальные собратья просто стоят плотными строем вдоль трассы, причем в наиболее интересных поворотах болельщики располагаются в три-четыре ряда.

Между серией заездов большинство посетителей Гран При стремится либо спрятаться подальше от палящего солнца, либо посидеть в импровизированных закуских. В эти минуты на огромной площади подымаются трибуны, что невольно боксов, жонглирует клоуном. Кто-то рассматривает выставленные на всеобщее обозрение музейные гоночные болды McLaren и Williams или совершенно натуральный "Большой Приз Португалии", ангажированный из музея Williams и выставленный тут же на площади под стеклянным колпаком. Наиболее разгоревшиеся болельщики, воссоздав из дубовых стоек, опирающихся на землю, Пирамиду, разлагают это транспорт совершенно противоположной посылке сидят они на самом тепле, где температура приближается к 35 °C. Кто-то прохладится в тени под трибунами. Другие отправляются к выходу из пиджака, надеясь своими глазами увидеть кого-нибудь из пилотов или даже взять автограф. Но позволить себе прохладиться и поглотить могут только те, у кого есть билет на трибуну. Остальные просто боясь помянуть свои нежные места под солнцем, — их тут же замнут другие.

Вообще говоря, даже приезжим из России странно было видеть такое количество серьезных, озлобленных лиц вокруг. Удивило, при таком скоплении народа, отсутствие излучения злорадства, даже некоторая деловитость в поведении людей. Для десятков тысяч приехавших сюда болельщиков ежегодное посещение Гран При — обычное дело, неотъемлемая часть их образа жизни.

Однако Микаэль Шуммер подлил людям на трибунах Имолы праздник, о котором они мечтали. И тут началось! Наступил революционный штурм! Не успев еще победитель вернуться в закрытый парк, а на пит-лейн механики всех команд начали лихорадочно разбирать "баррикады" своих командных машин. О опрокинутых на много быть и речи. Еще несколько секунд — и на трассу выйдет многотысячная толпа. В Stewart и Magneti нанесли замесы с закусками, за что едва не пополнились командными компьютерами, которые проданные болельщики весьма настойчиво пытались разобрать на сувениры. Имущество удалось спасти, сувениров никому не досталось, но поклонники Soudet и без того были бесмерно счастливы. Их "гарцующие жеребцы" победили, победили на родной земле — в стране Грант!

Владимир Маккаев





Взгляд из боксов

Они действительно почти никогда не видят ни гонок, ни квалификаций, ни тренировок. Вообще ничего, кроме проезжающих по пит-лейн ревущих болидов, своих боксов и бегущих по экрану цифр электронного секундомера. Во время гоночного уик-энда рабочий день начинается для них примерно в 7:30 утра и заканчивается поздним вечером. После каждой серии заездов они дотошно и кропотливо перебирают машины, и те несколько часов, что гонщики и другой обслуживающий персонал прохлаждаются в паддоке, становятся для механиков настоящим адом. Проведя всего полтора часа рядом с этими парнями, я проникся к ним глубоким уважением.

Имола, боксы команды Arrows, 1 мая, суббота, 12:30. Перерыв между заездами. Заглянув в гараж Arrows, я испытал шок. Автомобилей там не было. До квалификации осталось полчаса, а вместо машин посреди боксов стоят на подпорках два каких-то огрызка. А по углам над каждым узлом склонились несколько механиков. С тех пор как завершились утренние свободные тренировки, им некогда даже поднять голову. Технический директор Arrows Майк Куглан ходит от одной группы механиков к другой, молча наблюдая за их работой и спокойно дожидаясь бутерброд. Парни — профессионалы, они сами знают, что и как надо делать. Однако заметно, что некоторые

из них нервничают, поглядывая на начальника, а вернее — на его бутерброд. "Иногда мы не успеваем даже позавтракать в гостинице, и приходится что-то перехватывать буквально на бегу, — признается один из механиков Arrows. — Работать здесь могут только фанатично преданные гонкам люди".

В эти же минуты позади боксов, где стройными рядами стоят командные автобусы, по паддоку растекаются мыльные реки. Механики, отвечающие за подготовку резины, уже заканчивают драить гоночные шины, использовавшиеся в свободных заездах, и выставляют их сушиться на солнце. Высушенные покрышки они упаковывают в термочехлы и грузят на тележки. Через двадцать минут резина должна стоять в боксах.

13:00. Квалификация. К этой минуте все уже готово к заездам, хотя всем понятно, что гонщики, скорее всего, не выйдут на трассу еще, по крайней мере, минут десять-пятнадцать. Но что-то уже неумовимо изменилось. Просто рабочая обстановка сменилась атмосферой напряженного ожидания. Тора Такаги и Педро де ла Роса заняли свои места в кокпитах, а механики еще продолжают возиться с машиной. Они опустят обтекатель на моторный отсек только за считанные секунды до того, как машина выйдет на трассу. Наконец, с "капитанского" мостика поступает соответствующая команда, и механики начинают готовить

Многие мечтают об этой работе, но на самом деле мы почти никогда не видим гонок Гран При...

Дэвид Крэктри, механик

машину Такаги. С колес снимают термические чехлы, но чтобы резина не остыла за те несколько секунд, что машина еще стоит в боксах, чехлы кладут на шины сверху. Из боковых воздухозаборников вынимают куллеры (переносные вентиляторы) и укладывают их на подвесные полки над автомобилем, домкраты опускаются, с кокпита убирают переносной монитор. Все делается без суеты, но очень быстро. Движения механиков доведены до автоматизма.

В течение следующих нескольких секунд в боксах стоит невообразимый рев работающего на малых



оборотах двигателя. Затем главный механик, координирующий работу всей бригады, последний раз окидывает взглядом машину, делает движение рукой, означающее, что термочехлы пора сдернуть с шин, снимает ногу с символически придерживаемого им переднего антикрыла и отходит в сторону. В следующее мгновение Тора выезжает на пит-лейн, и боксы пустеют. Через секунду ту же операцию повторяют и со второй машиной.

Мониторы ставят на пол, чтобы по бегущим секундам и по засечкам на отрезках дистанции следить за Такаги и де ла Росой. Телевизионную картинку смотреть бесполезно, их машины все равно вряд ли покажут, пока на трассе лидеры. Некоторые механики



и подружка Торы склоняются над монитором, остальные уже готовятся к возвращению японца в боксы. Несколько минут, и машину Такаги уже вкатывают в гараж. И вновь все доведено до автоматизма. Обтекатель снимают, подключают компьютер и подкачивают небольшое заправочное устройство, не имеющее ничего общего с тем "монстром", что используется в гонках. Куллеры вставляют в воздухозаборники, устанавливают на кокпит монитор. Представитель Bridgestone несколько секунд измеряет температуру резины, после чего механики меняют колеса и с помощью отвертки немного изменяют угол атаки переднего антикрыла. Такаги тем временем изучает распечатку телеметрии. Пара минут — и все начинается сначала. Нечасто даже посмотреть на трассу.

14:00. Зазезды закончены, представитель Bridgestone неторопливо пакует свой чемоданчик и направляется к выходу. На минуту в боксы заглядывает комиссар со специальным датчиком, чтобы проверить, какой комплект резины использовался на машине Такаги. Напряжение спадает, через несколько минут механики смогут немного перевести дух, и может быть, даже пообедать. Час пролетел как одна минута, но никто из них даже не взглянул на трассу или на кадры прямой трансляции. Для них квалификация — ряд сухих цифр. И они не очень радуют. Такаги показал только 20-е время, опередив лишь две Minardi. Но у механиков еще есть возможность что-то исправить, сделать машину быстрее. Главное — не опускать руки: в их распоряжении еще целые сутки до гонки. До гонки, которую они снова не увидят, потому что находятся от нее слишком близко.

Владимир Маккавеев

"Добро пожаловать" или "Посторонним вход воспрещен"



FIA мало что могла сделать с "фальшивомонетчиками". Уровень подпольного печатного дела во все времена шел на шаг впереди легального. Одно время организаторы использовали голографические наклейки на аккредитациях, но и это не помогло. Спасти ситуацию удалось лишь в середине 90-х годов, когда к обычной аккредитационной карточке добавились магнитная. А у входа в паддок и зоны VIP появились специальные автоматические турникеты, своего рода магнитные секьюрити. Правда, у новинки был один небольшой минус, проявлявшийся во время дождевых гонок. Попадавшая в считывающие устройства вода искажала сигнал, и не всегда можно было попасть в паддок и зону VIP даже по легальной магнитной карточке. В этом году контактные турникеты (раньше карточку надо было вставлять одной стороной в карман считывающего устройства) заменили на бесконтактные, с герметично закрытыми считывающими устройствами. Теперь карточку достаточно просто поднести вплотную к турникету, чтобы он сработал. Причем каждая карточка имеет свой персональный код, и компьютер строго считает число входов и выходов ее обладателя из закрытой зоны. Это обезопасило паддок от тех гостей, которые передавали свои аккредитации через забор и по одному пропуску проводили внутрь нескольких человек.

От силовых же прорывов организаторы спасаются по старинке. Широкое секьюрити по два-три раза

вручную проверяет ваши пропуска, прежде чем вы попадете к последнему магнитному КПП, на котором несколько девушек-контролеров помогут вам разобраться с электронными турникетами.

Как правило, на каждом Гран При существует более десятка различного рода пропусков: от полных организаторских, с которыми вы можете пойти куда угодно (обладателей таких привилегий, во главе с Берни Экклстоуном, на автодроме можно пересчитать по пальцам), до гостевых приглашений, с которыми вас пустят только в паддок или в Paddock Club пригласившей вас команды.

Несмотря на обилие гостей, особенно в дни гонок, в паддоке Формулы-1 всегда царит идеальный порядок. Здесь всегда готовы принять тех, кого приглашали, но непрощенных гостей не жалуют. "Добро пожаловать" и "Посторонним вход воспрещен" — таковы принципы закулисного мира Формулы-1.

Владимир Маккавеев

Вспоминаю, как в детстве родители водили меня в цирк. С каким интересом смотрел я на ширму, простой кусок брезента с надписью "Посторонним вход воспрещен", за которым скрывался какой-то удивительный мир. Как волновали меня доносившиеся оттуда звуки: вздохи слона, далекий рык хищников, грохот каких-то таинственных металлических снарядов. Какими глазами провожал я выходящих оттуда людей: силача с огромными плечами и маленькой головой, усатого дрессировщика с улыбкой на лице и кнутом в руках, прекрасную танцовщицу... Мечта каждого, кто попадает на гонки Гран При, — прорваться в паддок, за кулисы "большого цирка" Формулы-1. На какие только уловки не идут особо фанатичные болельщики и просто аферисты, чтобы попасть в этот закрытый мир. От наивных просьб (сущие дети!) до подделки аккредитаций и даже попыток прорваться силой. И сколько существуют гонки Гран При, столько их организаторы в меру своих сил ведут борьбу с "нелегалами". Раньше

СОБАЧЬЯ ЖИЗНЬ В МОНАКО

СЕРДИТЫЙ РАЛЬФ

Спору нет, это был не самый лучший момент для разговора с младшим Шумахером. Только что он уступил своему коллеге по команде — впервые в сезоне — пять мест на старте, а позавчера немца оштрафовали на 750 долларов за превышение скорости в боксах (на 2,3 км/ч). А ведь он так спешил только потому, что на самой первой утренней тренировке в четверг здорово разбил машину — масло каким-то необъяснимым образом попало на задние шины, и Ральф не удержал Williams...

Наверное поэтому, в то время как 25-летний гонщик отдыхал, поминутно прикладываясь к бутылке со своим питьем, его серые глаза смотрели столь настороженно и даже чуть пренебрежительно.

- Чем отличается шасси Williams от Jordan, на котором вы выступали раньше?
- А-а... Это было так давно. Разве можно сравнивать?
- Ну а чем отличаются эти команды?

— Я так часто отвечал на этот вопрос, что просто язык отмотал. Неужели не понятно — я выбрал Williams потому, что считаю его гораздо более перспективным для себя.

— В прошлом году вы, помнится, в Монако заняли на старте 16-е место. Сегодня — тот же результат. Может быть, трасса для вас просто несчастливая? (Только тут Ральф немного оживился, даже на какое-то время позабыл о своей бутылке.)

— Нет, дело не в невезении. Результаты здесь всегда столь плотные, что малейшая помеха — вроде той, с желтыми флагами на последней минуте квалификации — может стоить многих мест на старте. К тому же нам никак не удастся достичь желаемого уровня механического сцепления колес с дорогой.

Утомленный столь долгой речью, Ральф снова припал к своей бутылке, всем своим видом показывая, что ему сейчас не до разговоров.

ЖАН НАЧИНАЕТ ЖАЛЕТЬ

Похоже, Жан Алези уже понял, что ошибся, решив остаться в Sauber еще на сезон.

Во всяком случае, его кислая мина на протяжении всех тренировочных и квалификационных заездов говорила именно об этом. Наконец, в субботу он возмущился.

— Сегодня у меня не было никаких проблем, а машина просто не едет быстро! Характеристики покрытия трассы постоянно меняются, у нас же как не было сцепления, так его и нет. В четверг творилось вообще черте что — если я пытался тормозить действительно резко, машина становилась опасно нервной и начинала вертеться,

как собачонка. А чем позже я тормозил, тем больше была недостаточная поворачиваемость на выходе из медленных поворотов.

Педро и я все-таки ожидали лучшей машины в этом году... Необходимо работать сразу над очень многими вещами. Главная же проблема в том, что задние колеса здорово прыгают при торможении. К тому же я столкнулся с огромной недостаточной поворачиваемостью, которая делает машину очень медленной. Так было и в Имоле, а с тех пор я не провел ни одного теста. Некоторые модификации планируются, но пока их у нас нет.

В гонке у француза появились новые проблемы:

— Задние колеса блокируются из-за того, что коробка медленно понижает передачи, невозможно действительно от души нажимать на "газ".

И все было бы понятно, — плохая попалась Жану машина, и все тут — да вот в гонке обнаружили некоторые любопытные вещи. Долгое время результат Диница на третьем секторе был лучшим, да и отодвинул его потом один лишь Френтцен. И вообще лучший круг бразильца всего на 0,378 секунды хуже рекорда Хаккинена. Алези же по этому показателю уступил своему товарищу почти секунду. Вот почему Петер Заубер после финиша выглядел весьма задумчивым.

— Жан шел восьмым, Педро — девятым сразу за ним: добиться такого с седьмого ряда стартового поля само по себе показывает, на что способен C18. Ума не приложу, почему нам никак не удастся реализовать его потенциал в субботу?



KEVIN MAZUR

ЧТО НАМ ДЕЛАТЬ С ЭТИМ СТУЛОМ, АЛЕКС?

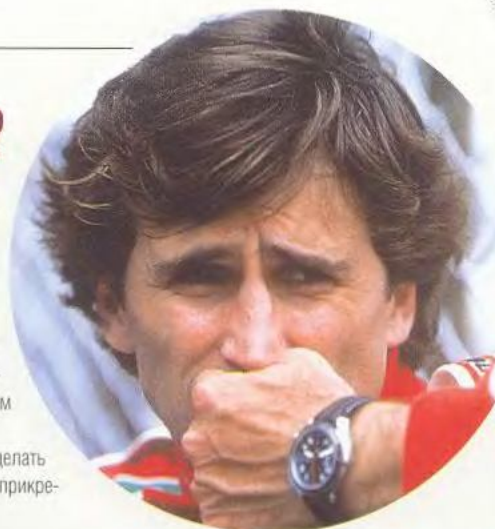
Когда Алекс Занарди выбрался из кокпита своего Williams после финиша, на нем буквально не было лица. Но не только от усталости — от гнева!

— С этой машиной в самом деле срочно нужно что-то делать! Кого могут удовлетворить такие результаты? А сегодня был просто черный день, — хотя кому-то мои проблемы могут даже показаться смешными. В самом начале гонки подо мной сломалось сиденье, и я до самого финиша чувствовал себя как в скользкой ванне! Из-за этого я несколько раз ошибся и часто мазал повороты, потому что не чувствовал педали тормоза. Иногда я вообще до педалей не доставал!

Главный конструктор Williams Патрик Хед, который все три дня выглядел крайне озабоченным и, похоже, ни разу не улыбнулся, попытался оправдаться.

— Конечно, нас такие результаты удовлетворить не могут. Мы вернемся на завод и сейчас же начнем напряженно работать над улучшением нашей машины. Надеемся, что достигнем цели уже к испанскому Гран При.

Любопытно, что собирается за две недели сделать один из опытейших инженеров Ф-1? Намертво прикрепить сиденье пилота к полу?



ALLSPORT / MICHAEL COOPER



Ф-1 — СОБАЧЬЯ РАБОТА

Когда гонщики, чьи машины оказались разбиты на первых же кругах утренних субботних тренировок в Монте-Карло, в сердцах произносят "Дерьмо!", то в их устах это не просто эмоциональное восклицание. В Монако, как и по всему Лазурному берегу, собак почти такое же несметное количество, как в Москве. Поэтому, прохаживаясь по улицам, считать ворон здесь не рекомендуется, — если вы хотите сохранить в чистоте вашу обувь. Более того, — с полпервого дня в пятницу трасса открыта для движения, так что несколько часов по ней циркулирует огромное количество народа. И, разумеется, многие со своими четвероногими любимцами — от карманных собачонок до громадных волкодавов. Неудивительно, что пилоты жалуются на грязь на трассе, а во время первых утренних субботних тренировок так часты аварии.

При такой любви местных жителей к братьям нашим меньшим как-то перестает удивляться, что в пaddock Ф-1 во время Гран При прогуливаются полицейские с овчарками и ротвейлерами. Тем более что в Монако такая охрана — вовсе не лишняя предосторожность. Вот что сказал об этом менеджер команды BAR Грег Филд: "Нет в Ф-1 другой гонки, где бы болельщики могли так тесно общаться с членами своих любимых "клубов". Любимый может прогуляться по пит-лейн, постоять у стен боксов, спросить у механиков, как дела в команде. Но такая близость, приятная для зрителей во всех отношениях, несет и некоторую опасность. Необходимо зорко следить за всем оборудованием — от пелльниц до антикрыльев — ведь здесь так много охотников за сувенирами!"



зубр

Беда крупных автомобильных фирм, желающих попробовать себя в автоспорте, состоит в том, что им нельзя терять свое лицо. Человеческая психология – штука сложная, ценности и предпочтения человека зачастую определяются не сознанием, а подсознанием. Увидев сегодня пожар мотора известной фирмы на стартовой прямой, купит ли человек завтра седан с той же эмблемой на капоте? Вопрос спорный. Но спорт (да еще автомобильный) – штука не менее сложная, чем человеческая психология. Никто не может гарантировать победы дебилам. И тогда на помощь гигантским корпорациям приходят небольшие частные фирмы, на долю которых и выпадают все напасти первых опытов. Такая фирма, словно зубр, проламывается сквозь бурелом проблем, расчищая дорогу к триумфу идущим следом. Когда-то таким "зубром" для Mercedes стали Петер Заубер. Но сначала надо было еще суметь обратить на себя внимание гиганта.



В 1988 г. надпись Mercedes вовсе не выделялась среди логотипов других спонсоров и партнеров Sauber



Чемпионат мира спортпрототипов группы С был той вершиной, к покорению которой стремился Петер Заубер

Первая машина Петера Заубера была вроде бы вполне заурядным спортпрототипом. Единственное зеркало заднего вида на длинной стойке, неказистый кузов, двигатель Ford Cosworth SCA. Однако прототипу Sauber C1 была суждена долгая жизнь. После того, как сам Петер Заубер выиграл на нем в 1970 году чемпионат Швейцарии, C1 был в строю еще чуть ли не десятилетие. На счету машины — еще одна победа в этом чемпионате (1974 год, Фридрих Хюрцелер). Да и в 1979 году C1, завершая свою долгую спортивную карьеру, выступил неплохо: Каспар Кунц стал на нем третьим призером швейцарского первенства.

Если на C1 Петер Заубер последний раз вышел на старт в качестве гонщика, то Sauber C2 стал, как тогда казалось, последним спортивным автомобилем, который он сделал в качестве главного конструктора. Приглашенный на эту роль Ги Буассан создал несколько достаточно сложных конструкций с двухлитровыми моторами Ford Cosworth и BMW. Разрабатывать C4 — первую машину Заубера с алюминиевым монококом — Буассану помогал Эди Висс — конструктор, уже работавший в формульных командах McLaren и Techno. Марка Sauber постепенно становилась известной за пределами Швейцарии, «засвечивалась» на международных трассах.

Большая победа в 1981 году на 1000-километровой гонке на Нюрбургринге, одержанная экипажем Ханса-Йоахима Штука и Нельсона Пике, была для Петера Заубера этапной. Их машина BMW M1 (которую Заубер сконструировал по заказу фирмы BMW, потрянув стариной, сам) с мощным 6-цилиндровым 3,5-литровым двигателем, была уже по технической сложности сопоставима с монстрами спортпрототипами новой группы С.

Пожалуй, именно с этого момента фабрика по производству спортивных автомобилей становится гоночной командой, обладающей собственной производственной базой. Sauber начинает выставлять машины в соревнованиях от своего имени. Первый спортпрототип SHS C6 был создан группой из трех конструкторов, из которой в дальнейшем выделился Лео Ризз, работающий главным дизайнером Sauber по сей день. Шло формирование коллектива команды и подбор надежных партнеров. В числе последних через несколько лет оказывается могущественный Mercedes.

В Штутгарте нашли верный ход, используя команду Петера Заубера в качестве передового отряда. Если Sauber проигрывает, то Mercedes тут вроде бы совсем и ни при чем. Но Sauber не проиграл. И наступил момент, когда спортпрототипы Sauber перекрасили в серебристый цвет. Хроника их побед впечатляет. 1988 год — пять побед в чемпионате мира в классе спортпрототипов (четыре из них одержаны экипажем в составе Йохена Массы и Жан-Луи Шлессера). 1989 год — восемь побед (пять из них завоевали Массе и Шлессер), командная победа в чемпионате и личный титул, завоеванный Жан-Луи Шлессером, будущим конструктором легендарных багги для ралли-рейдов.

1990 год приносит новые успехи: те же восемь побед на этапах первенства. Шлессер вместе со своим новым партнером Мауро Балди — снова чемпион мира. А Йохена Массу направили передавать опыт молодым пилотам из Mercedes Junior Team. По одной победе в гонках он одержал в паре с юными Михаэлем Шумахером и Карлом Вендлингером.

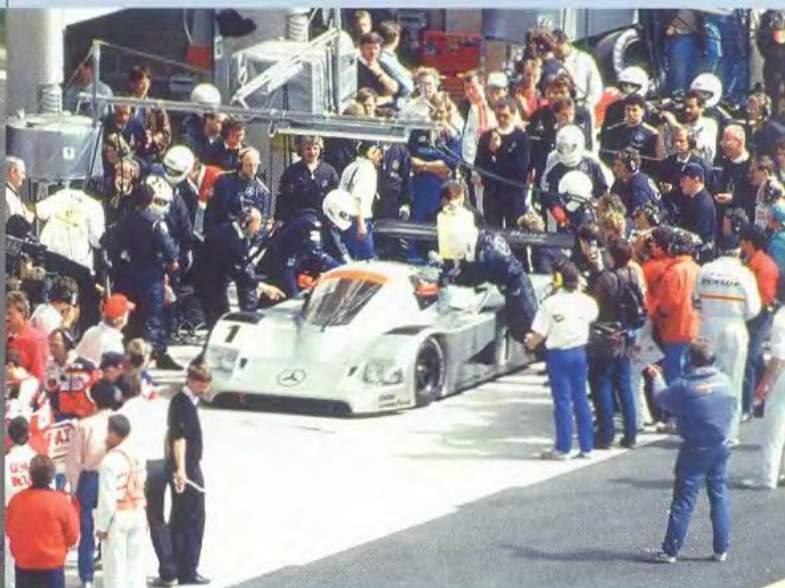
Машины 1991–1992 годов, которые по «зауберовской» классификации должны были

■ Для человека его положения удивительным выглядит тот факт, что Заубер никогда и не мечтал выступать в Формуле-1. Не в том смысле, что не смел и надеяться, а совершенно напротив — чемпионат мира никогда не интересовал спокойного и вежливого швейцарца. Все остальные тим-менеджеры начинали свою карьеру в «младших» Формулах. Поэтому Формула-1 естественным образом являлась для них тем Эверестом, к которому надо было стремиться. Петер начинал со спортпрототипов. Он также прошел всю лестницу, снизу доверху. Но в его представлении рядом с Эверестом всегда была своя K2 — пик с этим далеко не столь романтичным названием, как известно, официально все-таки выше овеянной легендами Джомолунгмы. Такой K2 для нашего героя был чемпионат мира прототипов группы С. Попав туда, выигрывая там гонки и титулы, Заубер был счастлив. И если бы это первенство не пало жертвой спортивных чиновников, если бы оставался другой выход и Mercedes не пожелал бы переключиться на Ф-1, то мы никогда бы не увидели такое диво, как швейцарские болиды на стартах Гран При.

■ Легендарная трагедия в Ле-Мане, произошедшая в 18:30 вечера 11 июня 1955-го, когда взлетевший Mercedes Пьера Левага адским вихрем пронесся по трибунам, унес более восьми десятков жизней, привела не только к долгим десятилетиям отсутствия «серебряных стрел» на гоночных трассах. Она заставила также содрогнуться многие европейские правительства: парламенты в Париже, Бонне, Мадриде и Берне запрещают проведение всех (!) автомобильных гонок на территории своих стран. Естественно, стоило схлынуть первой волне общественного негодования и ужаса, все возвращается на круги своя: всего годом позже Франция, Германия и Испания как ни в чем не бывало проводят у себя Гран При Формулы-1, не говоря уже о десятках гонок местного значения. Но только не Швейцария! Как всегда, эта страна сохранила «нейтралитет». Это может показаться невероятным, но до сих пор единственным разрешенным в этой горной Конфедерации типом автомобильных соревнований является скоростной подъем, где зрители могут видеть машины лишь



Несколько лет подряд пилоты Заубера выводили на трассы Mercedes-Benz номер 1 в мире



С 1991 года конкуренция в чемпионате мира резко возросла. Добиваться побед стало значительно труднее

в закрытых парках у подножия, до старта, и на вершине, после финиша. В 1955 году Петеру Зауберу было 12 лет. В этом возрасте каждый мальчишка мечтает, что при хороших оценках и примерном поведении папа сводит его в выходные посмотреть гонки. А так как наш герой отличался изрядным прилежанием, отец водил его смотреть на гоночные машины почти каждое воскресенье. И это были, как вы уже догадались, замечательно красивые, хотя и достаточно примитивные с технической точки зрения спортпрототипы, ожидающие своей очереди для скоростного подъема...

■ Заубер с отличием закончил университет, женился и вполне мог бы начать праведную жизнь добропорядочного швейцарского бюргера, наведываясь по выходным в соседний с его родным Хинвилем Берн, чтобы выполнить обязательную "культурную программу" по посещению многочисленных пивных. Но Петер по-прежнему ездил дышать запахом бензина, масла и горелой резины в паддоки горных гонок. А по вечерам из подвала родительского дома доносился лягз, визг и стук, смущавший, чего греха таить, степенное семейство. Оттуда же, через разобранную по этому случаю кирпичную стену, появился на свет и названный в честь жены Кристины (в благодарность за терпение) C1. То, что раньше было скромным "жуком" Volkswagen, получило стараниями Петера трубчатое шасси, форсированный двигатель Ford Cosworth SCA объемом всего один литр, но мощностью 115 "лошадей", подвеску от Brabham Формулы-3 и невообразимый по "красоте и элегантности" кузов, прозванный друзьями Заубера "сырной головкой". Так началась Швейцарская Легенда! Записавшись за рулем C1 в чемпионат Швейцарии, Петер Заубер выиграл в конце сезона титул! Однако в последней гонке лишь чудо спасло его от страшной аварии. Терпению Кристины пришел конец, и любящая супруга твердо заявила: можешь строить какие угодно машины, но сам ты ездить на них больше не будешь. Петеру пришлось подчиниться, тем более, что именно в роли конструктора он, похоже, нашел свое призвание.

называться C12 и C13, носили "мерседесовские" номера C292 и C293. Их ждала менее яркая судьба, чем предшественников. Сначала резко возросла конкуренция, а затем (с подачи FIA) чемпионат был прекращен. Mercedes решает переориентироваться на Формулу-1. Штутгартской фирме не хотелось прекращать успешное сотрудничество с командой Петера Заубера. Схема взаимодействия была выбрана прежняя: сначала Sauber выходит на разведку и закрепляется на плацдарме. А потом уже подтягиваются основные силы под серебристыми знаменами.

Переход в другой вид автоспорта таил в себе множество вопросов и трудностей. В-первых, Лео Ризз никогда не делал "формул". Во-вторых, 12-цилиндровый "оппозитник" Mercedes, применявшийся на последних спортпрототипах, для Формулы-1 не годился. В-третьих, участие в Формуле-1 подразумевало активный поиск спонсоров, а времени на него уже не оставалось.

Проблемы были по мере возможности разрешены. О поставке моторов Петер Заубер договорился с фирмой Ilmor. Mercedes был готов приобрести часть акций их фабрики. Однако до выяснения вопроса о конкурентоспособности швейцарской команды мотор, устанавливаемый на ее машинах, назывался не Mercedes и даже не Ilmor, а... Sauber. Эскизный проект болида был заказан самому Харви Постлгуэйту. Но что касается спонсоров, то их практически не нашлось. Однако Mercedes обещал полное финансирование, и машины Заубера вышли на дебютную гонку, фактически не имея рекламных наклеек.

К этому времени из гонщиков бывшей Mercedes Junior Team Петер Заубер мог рассчитывать только на Карла Вендингера. Пару

ему составил талантливый финн Юрки Ярви Лехто. 29 октября 1992 года история команды Sauber F-1 началась: болид C12 ("в целях маскировки" участия фирмы Mercedes решили продолжать прежнюю, "зауберовскую" классификацию) сделал первый тестовый круг на автодроме в Барселоне.

На первой же гонке – Гран При ЮАР 14 марта 1993 года – Лехто завоевал очки для своей новой команды, приехав к финишу пятым. Вообще дебют команды Sauber произвел самое благоприятное впечатление, но никого особенно не удивил. Участие компании Mercedes было секретом полишинеля. Размеры поддержки тогда представлялись гигантскими (что не слишком-то соответствовало истине), а перекрашивание черных машин в серебристый цвет – делом ближайшего будущего. В тот момент еще никто не представлял, что в Штутгарте вовсе не собирались делать безоговорочную ставку на Sauber и прорабатывали другие варианты. Однако Петер Заубер, очевидно, более осведомленный о настроениях своих покровителей, тем не менее, занялся поисками иных источников финансирования. В сезоне 1994 года девственная чернота болидов Sauber была нарушена, – на них появилась надпись Broker. Так назывался экономический журнал, с которым Заубер подписал спонсорский контракт. Однако выбор оказался неудачным, – как потом выяснилось, Broker сам находился на грани банкротства и никаких денег Зауберу не заплатил.

Этот сезон вообще стал для команды переломным. В том числе и в прямом смысле этого слова – переломанными оказались многие надежды. И надежды немалые. Mercedes наконец-то разрешил ставить на мотор Ilmor свою трехлучевую звезду (купив пакет акций



После запрещения чемпионата группы C Mercedes решил побороться за мировое первенство в другом классе. И в 1993 году немцы начали обкатывать на швейцарских болидах свою "концепцию"



Выбрав спонсором журнал Broker, Заубер надеялся, что будет рекламировать интеллектуальный "товар"

фирмы Иллиена и Моргана у General Motors). Приглашение в компанию Вендлингеру Хайнца-Харальда Френтцена для большинства болельщиков было непонятным. Но Френтцен сумел показать себя в первой же гонке, а уже во второй – завоевал очки. Еще более здорово начал сезон Вендлингер, успевший до Гран При Монако набрать четыре очка. Но болид C13 все же оправдал свой несчастливый номер. Авария Вендлингера в Монако положила конец надеждам команды на успешное выступление в сезоне. Слишком велик был шок от этого трагического происшествия у Петра Заубера, который всегда гордился, что на его машинах ни один пилот не погиб и ни один не получил серьезных увечий.

Реакция Заубера на происшедшее во многом говорит о его человеческих качествах. Во-первых, он снял с Гран При свою команду (Williams и Simtek в Имоле, где погибли их пилоты, этого не сделали). Во-вторых, объявил, что, пока Вендлингер находится в коме и его жизни угрожает опасность, Sauber будет участвовать в гонках одной машиной. И, наконец, в-третьих, Заубер сказал, что место для Вендлингера всегда сохраняется и после выздоровления Карл сможет ездить в его команде столько, сколько захочет.

Тонку в Барселоне Френтцен провел в одиночестве, а потом, когда состояние здоровья Вендлингера уже не внушало опасений, в помощь ему ангажировали Андреа де Чезариса. Итальянец завершал свою спортивную карьеру и ничем не напоминал "человека-аварию", каким прослыл в молодости. Увы, и скорости он показывал весьма скромные. Ни де Чезарис, ни вернувшийся в конце сезона Лехто так и не смогли ничем порадовать Петра Заубера. А впереди было еще возвращение Вендлингера...

В этих-то условиях и сформировалась система работы команды, которой Sauber верен и по сей день. Система работы на одного гонщика с минимальным вниманием к потребностям второго пилота и минимальными надеждами на какую-то отдачу от него. Делая в 1994 году ставку на Френтцена, Петер Заубер иного выхода, в общем-то, не имел. Но была еще одна причина, заставлявшая его уделять особое внимание подготовке машины Френтцена – чисто человеческая благодарность. Хайнц-Харальд после гибели Айртоня Сенны получил от Фрэнка Уильямса конфиденциальное предложение занять место бразильца в болиде Williams. И... отказался после аварии Вендлингера. Исповедуя в жестком и прагматичном мире Формулы-1 патриархальные принципы приоритета человеческой порядочности, Заубер поневоле вызывал у окружающих его людей желание поступать так же.

В спортивном отношении сезон выдался неровным. Мотор Ilmor-Mercedes постоянно подводил гонщиков, и немало очков из-за него недосчитался Френтцен. К середине лета стало ясно, что Mercedes ищет другого партнера, и Петер Заубер в нескольких интервью заявил о желании бросить гонки. Причем не только Формулу-1. Разочарование Заубера было столь велико, что он планировал вообще закрыть фабрику и впредь не иметь к автоспорту никакого отношения.

Но и он сам, и его команда уже имели в Формуле-1 определенный авторитет. Поэтому довольно скоро нашлся новый партнер, нуждавшийся в "зубре", – фирма Ford. Четвертьвековой юбилей команды (счет шел с момента дебюта первой машины Заубера) был одновременно презентацией нового альянса Sauber-Ford. В последний момент нашлся и

■ Первые серьезные успехи пришли с появлением в 1976 году модели C5, которая под управлением некоторых энтузиастов все чаще показывалась на европейских трассах. Более того, Марк Зурер решился выйти на ней в 1978 году на старт Ле-Мана и даже долгое время лидировал в 2-литровом классе, пока выхлопные трубы не расплавились под жарким дыханием 300-сильного мотора BMW Формулы-2. И тут судьба преподнесла Зауберу подарок. Баварская компания всерьез вознамерилась построить прототип на базе своего скоростного купе M1, но не хотела, опасаясь за свой имидж, делать этого самостоятельно. Работу предложили маленькой швейцарской фирме. Ушедшего Ги Буассана Петер решил заменить сам. Это была последняя (на сегодняшний день) машина, спроектированная лично Заубером, но она удалась на славу. Великолепное шасси и прекрасная аэродинамика в придачу к 470 силам движка, спроектированного другим швейцарцем, Хайнри Мадером, сделали чудо. Уже в свой дебютный сезон в 1981 году BMW M1 выиграла наипрестижнейшие гонки ADAC 1000 км – Rennep. Причем за ее рулем сидели такие звезды, как Ханс-Йоахим Штук и... Нельсон Пике, ставший в тот год чемпионом мира Формулы-1!

■ Окрыленный успехом, Заубер принимает два важнейших решения: выступать в чемпионате мира группы C и пригласить в качестве главного конструктора уставшего от административных проволочек в огромных K5 Mercedes и BMW Лео Ризза. Их первое детище, C6 (впервые в истории команды созданный с использованием аэродинамической трубы), страдал в 1982 году от вибраций мотора Ford Cosworth. Зато Петер до сих пор показывает посетителям своего кабинета постер, который Porsche выпустил после своей оглушительной победы в Ле-Мане в 1983 году. Тогда сверхмощные "956-е" заняли все места в первой десятке, кроме одного, 9-го... На нем приехал C7 частной швейцарской фирмы. Надпись на постере – Nobody is perfect (Никто не совершенен) – Заубер до сих пор воспринимает, как величайший комплимент в своей жизни.

Трудно переоценить ту роль, которую сыграл в становлении Sauber в Ф-1 Хайнц-Харальд Френтцен. Ради интересов команды этот гонщик, по существу, пожертвовал личной карьерой. Если бы в 1994 году немец принял предложение Williams, его судьба в Гран При могла бы сложиться совершенно иначе





Френтцен и Mercedes-Benz – с двумя этими “немцами” связывал свои надежды в Ф-1 Петер Заубер. Так получилась, что по разным причинам и тот, и другой покинули команду



На смену Mercedes пришел Ford. Американцы также нуждались в команде, которая смогла бы довести до ума их агрегаты

генеральный спонсор: на Женевском автосалоне публика увидела сверкающий лаком C14, украшенный изображением бодающихся бычков – эмблемой концерна Red Bull, выпускающего пиво и тонизирующие напитки.

C14 был первым формульным болидом, от начала до конца разработанным Лео Риззом (C12 и C13 были сделаны на основе эскизного проекта Харви Постлутзайта). С самого начала сезона всплыли различные проблемы. Постоянно подводили амортизаторы, не лучшей оказалась и аэродинамика. После первых гонок очертания носового обтекателя были изменены: Sauber получил приподнятый нос а la Benetton, тогда еще не ставший обычным атрибутом формульного болида. Но кроме прочего болид оказался перегружен, и с этим справиться было невозможно. Да и 8-цилиндровый Ford Zetec-R был не очень мощным (два года назад Шумахер выиграл чемпионат не с этим мотором, в 1995 году объем цилиндров был снижен с 3,5 до 3 литров).

Тем не менее, Френтцен в Монце завоевал первое в истории команды призовое место. Заменявший в ходе сезона Карла Вендлингера Жан-Кристоф Буйон в Монце приехал шестым, несмотря на то, что стартовал из боксов последним, на запасной машине, которую не успели приготовить к старту. В Эшториле его подвиг повторил Френтцен: мотор у него заглох в начале прогрессивного круга, стартовал Ханси последний, а финишировал шестым.

Жан-Кристоф Буйон достоин того, чтобы сказать про него несколько слов. Очень талантливый пилот, Буйон, тем не менее, в команде не прижился: ему постоянно давали понять, что он лишь временно заменяет Вендлингера. Это проявилось и в том, что кокпит машины, рассчитанный на Вендлингера, переделывать

для Буйона не стали. Небольшого роста француз просто-таки тонул в глубоком кокпите. Тогда же родилась шутка: “Если вы видите на трассе болид без пилота, значит, это Sauber, которым управляет Буйон”. Два года спустя, когда на старт выйдет “малыш” Норберто Фонтана, зрители увидят еще один Sauber “без пилота”.

Финиш сезона мог закончиться на мажорной ноте: по ходу последней гонки Френтцен вышел на 2-е место, вслед за Дэмоном Хиллом, но Ford Zetec-R V8 напоследок подвел его.

К 1996 году Ford подготовил принципиально иной, 10-цилиндровый движок. Радоваться бы Петеру Зауберу, но вскоре выяснилось, что гонщикам Заубера предоставлена почетная возможность излечить новорожденное творение фордовских мотористов от “детских болезней”. А плодами его работы воспользуется команда Stewart. Заубер стал для американцев уже даже не “зубром”, а “мулом” для отработки нового агрегата.

Все команды готовились к сезону в Эшториле, а Sauber уединился в Барселоне, тщательно скрывая от журналистов тестовые результаты. Причина секретности оказалась простой: гордиться было нечем. Борьба с недостатками машины продолжилась на гонках. Сразу показал себя во всей красе новый Ford: мотор внезапно переставал набирать обороты, падало давление в пневмоприводе клапанов... Когда с недостатками мотора справились, на свет божий вылезли проблемы шасси.

Правда, в ходе сезона у Френтцена была возможность впервые в жизни (и в истории команды) победить. В сумасшедшей гонке в Монако ему помешал это сделать Эдди Ирвайн, сломавший машине немца переднее антикрыло.

Хайнц-Харальд Френтцен получил еще одно предложение от Фрэнка Уильямса и на

■ Петер продолжал развивать свой бизнес, и двигатель для следующей модели он заказывает у... Mercedes. В 1986 году Майк Такуэлл и Анри Пескарولو выигрывают знаменитую “Тысячу Нюрбурга”, и в Штутгарте решаются. После 33 лет отсутствия на гоночных трассах (помните ту трагедию в Ле-Мане), Mercedes-Benz возвращается в автоспорт! А его официальным представителем становится Sauber. В 88-м C9 выигрывает первые гонки, а в 89-м Петер получает официальное разрешение перекрасить машины. Новые “серебряные стрелы” выигрывают восемь гонок, чемпионат и делают дубль в Ле-Мане! В 1990 году Жан-Луи Шлессер и Мауро Балди вновь, опережая Jaguar команды TWR Тома Уокиншоу, выигрывают очередные восемь гонок и титул. Дополнить успех победой в Ле-Мане помешала колючая прокладка, остановившая лидировавший C11 за пару часов до финиша. Однако в 1991 году на сцену выходит Peugeot 905B Жана Тодта (как все-таки тесен мир), и новый Sauber C291 уже явно не справляется с конкуренцией.



■ В 1992 году боссы немецкой компании решили, что спортпрототипы умирают, рекламной отдачи от них мало, так что и деньги попусту тратить нечего. Вот Формула-1 – это да! В помощь Лео Риззу отправляют Харви Постлутзайта, а из Штутгарта обещают чудо-мотор и кучу денег. Но в середине года, в самый разгар работы над машиной, немцы вновь меняют решение. Простой факс извещает Заубера об окончании проекта. Харви уходит, спонсоры и мотор так и не появляются.

В лице пивоваренной
компании Red Bull Петер
Заубер нашел солидного и
надежного партнера. Красный
бык на носу болидов Sauber
как нельзя больше
соответствует характеру
швейцарской команды





Жан Алези и Петер Заубер: эти два человека нужны друг другу. Петер может дать Жану ту точку опоры, приложив к которой свои недюжинные силы, француз вполне способен перевернуть неудачно складывающуюся карьеру



Главные лица Sauber: руководитель команды Петер Заубер, технический директор Лео Ризз, ведущий моторист Осаму Гото



этот раз не раздумывал. На прощание он завоевал на Сузуке 53-е очко команде Sauber в день рождения Петера Заубера, которому исполнилось... 53 года.

Однако Заубер был озабочен не празднованиями, а поиском новых поставщиков мотора. Решение пришло неожиданное и перспективное – сотрудничество с Ferrari. Не обошлось без скандала: пресс-служба швейцарской команды поторопилась обнародовать сведения об еще не подписанном соглашении. В Маранелло обиделись и заявили, что никакой поставки моторов не будет. Но в итоге контракт был подписан. А для возмещения "морального ущерба" Ferrari получила право посадить во вторую машину своего протеже. Выбор пал на Николу Ларини, немало поработавшему в должности тест-пилота Scuderia. Поскольку Петер Заубер по-прежнему собирался делать ставку на одного пилота (на этот раз – Джонни Херберта), кандидатура второго особого значения не имела.

Договор с Ferrari не означал, что Sauber закичивается на итальянских моторах. Амбициозный проект Sauber Petronas Engineering Group, под который ангажировали известного японского моториста Осаму Гото, предусматривал налаживание производства собственных двигателей. Сейчас (из-за финансовых трудностей малайзийской компании Petronas) проект приостановлен, и дело ограничивается переименованием Ferrari в Petronas...

Предсезонная подготовка была фактически сорвана. Вначале долго шли переговоры по поводу поставки моторов Ferrari, потом выяснилось, что движок Ferrari 046/1 не вписывается в уже спроектированную машину. В довершение нервозности Sauber C16 не прошел с первого раза обязательного краш-теста FIA.

Должность второго пилота команды весь год переходила из рук в руки. Не слишком быстрого Ларини сменил Джанни Морбиделли, который, в свою очередь, попал в тяжелую аварию на тестах, сломал руку и пропустил несколько Гран При. Петер Заубер пытался пригласить ему на смену Александра Вурца. Но у австрийца к этому моменту уже был подписан секретный контракт на 1998 год с командой Benetton. Пришлось сажать в кокпит тест-пилота Норберто Фонтану. Потом Морбиделли вернулся, попал в аварию еще раз, и сезон заканчивал Фонтана.

А Джонни Херберт привыкал к роли первого пилота. Привыкал, чтобы... на следующий год вновь оказаться вторым – в 1998 году пришел Жан Алези. Француз может сыграть в Sauber такую же роль, какую в Ferrari сыграл Шумахер. То есть мобилизовать команду на какие-то достижения, сделав свой авторитет гарантией того, что они действительно реальны. Но Жану предстоит серьезная работа. Интеллигентный Петер Заубер никогда не устанавливал в команде жесткие дисциплинарные требования, и иногда это мешает делу.

В начале прошлого сезона Sauber был объективно не слабее, чем Benetton и Williams и существенно сильнее, чем Jordan. Но просчеты и нерасторопность команды часто сводили на нет все усилия Жана. И все-таки одно призовое место, в Бельгии, он своему патрону принес. Хочется верить, что это только начало.

Хочется верить, что швейцарская добросовестность и швейцарская надежность помогут этой команде преодолеть все трудности. Пожелаем Петеру Зауберу удачи! Человек, называющий свои автомобили в честь любимой женщины, достоин этого.

Евгений Юданов

■ Собранные по крохам со спонсоров деньги, скромный мотор Ilmor, верность команде Карла Вендлингера и твердость Джей Джей Лехто, подкрепленная результатами первых тестов в сентябре 1992 года – вот с чего пришлось начинать в Ф-1 Петеру Зауберу. Предсезонные испытания, когда машина, несмотря на отсутствие электроники и активной подвески, начала регулярно вклиниваться в результаты сильнейших команд, были замечены и в Штутгарте. "Вспомнив" об уплаченной Постлутзиту зарплате, немецкие боссы "просят" Заубера написать на болиде Concept by Mercedes-Benz (концепция Mercedes-Benz). А стоит Лехто и Вендлингеру получить в дебютном для команды 1993 году заветные очки, как эта надпись моментально превращается в Powered by Mercedes-Benz (двигатель Mercedes-Benz).

Так начался путь Sauber в Ф-1 – путь, на котором команду ждали взлеты и падения, преданность и предательство, потери и обретения. Но что бы ни происходило вокруг, Петер Заубер оставался верен себе. Не он выбрал эту дорогу. Эта дорога выбрала его.

Артём Бунин





Не раз и не два в своей истории команда Sauber попадала в сложные ситуации. Выбраться из них помогали не столько техника или деньги спонсоров, сколько человеческие качества ее руководителя. Всякий раз команда "выезжала" на честном слове Петера Заубера



Команда **Sauber Formel 1** основана в 1970 г. в Формуле-1 с 1993 г.

Дебют в Гран При заводского автомобиля:

Последний Гран При до 1999 г.:

Руководители:

Штаб-квартира:

Количество Гран При:

Общее число стартов машин в гонках:

Гран При ЮАР '93 – Джей Джей Лехто (5-й); Карл Вендлингер (сход)

Гран При Японии '98 – Жан Алези (7-й); Джонни Херберт (10-й)

Петер Заубер с 1970 г.

Хинвил, Швейцария, с 1970 г.

97

192

Пилоты, наиболее успешно выступавшие за Sauber

Пилот	Старты: 192	Очки: 79	Победы: 0	Поул-позиции: 0	Быстрейшие круги в гонках: 0
Хайнц-Харальд Френтцен	48(1)	29	–	–	–
Жан Алези	16	9	–	–	–
Джонни Херберт	49	20	–	–	–
Карл Вендлингер	23(1)	11	–	–	–
Джей Джей Лехто	18	5	–	–	–
Андреа де Чезарис	9	1	–	–	–
Жан-Кристоф Буйон	11	3	–	–	–
Никола Ларини	5	1	–	–	–

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

Выступления команды Sauber в Формуле-1 в 1993–1998 гг.

Год	ГП	СТ	О	ПП	БК	1	2	3	4	5	6	Место в Кубке конструкторов	Лидерство в гонках: круги/км	Гонщики / место в чемпионате мира	Титульные спонсоры
1993	16	32	12	–	–	–	–	–	2	2	2	6	–	Карл Вендлингер/11 Джей Джей Лехто/13	Lighthouse, Liqui Moly
1994	15	29	12	–	–	–	–	–	2	1	4	8	–	Карл Вендлингер/18 Андреа де Чезарис/18 Джей Джей Лехто/24 Хайнц-Харальд Френтцен/13	Tissot
1995	17	34	18	–	–	–	–	1	1	3	5	7	–	Карл Вендлингер/– Жан-Кристоф Буйон/16 Хайнц-Харальд Френтцен/9	Red Bull, Petronas
1996	16	32	11	–	–	–	–	1	2	–	1	7	–	Джонни Херберт/14 Хайнц-Харальд Френтцен/12	Red Bull, Petronas
1997	17	33	16	–	–	–	–	1	2	2	2	7	–	Джонни Херберт/10 Никола Ларини/19 Джанни Морбиделли/– Норберто Фонтана/–	Red Bull, Petronas
1998	16	32	10	–	–	–	–	1	–	2	2	6	–	Жан Алези/11 Джонни Херберт/15	Red Bull, Petronas
Всего:	97	192	79	–	–	–	–	4	9	10	16		–		

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

Шасси SAUBER 1993–1998



модель C12	год 1993		
Гран При	16	Поул-позиции	–
Старты	32	Быстрейшие круги	–
Очки	12	Победы	–
Конструктор Л. Ризз			
Мотор Ilmor 2175A V10		Шины Goodyear	



модель C15	год 1996		
Гран При	16	Поул-позиции	–
Старты	32	Быстрейшие круги	–
Очки	11	Победы	–
Конструктор Л. Ризз			
Мотор Ford Zetec-R V10		Шины Goodyear	



модель C13	год 1994		
Гран При	15	Поул-позиции	–
Старты	29	Быстрейшие круги	–
Очки	12	Победы	–
Конструктор Л. Ризз			
Мотор Mercedes-Benz V10		Шины Goodyear	



модель C16	год 1997		
Гран При	17	Поул-позиции	–
Старты	33	Быстрейшие круги	–
Очки	16	Победы	–
Конструктор Л. Ризз			
Мотор Petronas V10		Шины Goodyear	



модель C14	год 1995		
Гран При	17	Поул-позиции	–
Старты	34	Быстрейшие круги	–
Очки	18	Победы	–
Конструктор Л. Ризз			
Мотор Ford Zetec-R V8		Шины Goodyear	



модель C17	год 1998		
Гран При	16	Поул-позиции	–
Старты	32	Быстрейшие круги	–
Очки	10	Победы	–
Конструктор Л. Ризз			
Мотор Petronas V10		Шины Goodyear	

100 Гран При Петера Заубера

Гоночный уик-энд для всех начинается по-разному. Командные автобусы подкатывают к автодрому во вторник, механики, как правило, приезжают на трассу в среду, а в четверг здесь появляются гонщики, журналисты и избранные гости команд. Заезды еще не начались, и в паддоке царит спокойная, убаюкивающая атмосфера. Четверг для обитателей "большого цирка" — единственная возможность пообщаться в спокойной обстановке, обсудить планы на будущее, поделиться воспоминаниями. Именно в четверг на автодром съезжаются и герои прошлых лет. В паддоке Имолы можно было встретить весь цвет итальянского автоспорта последнего десятилетия. Гвидо Форти, Джанни Морбиделли, Иван Капелли приехали на гонку: кто по делам, а кто — просто пообщаться со старыми друзьями. Непрерывно курсировал по паддоку вместе со своим младшим сыном Томом чемпион мира 1979 года южноафриканец Джоди Шектер, намеревающийся, по слухам, в скором будущем пристроить одного из своих отпрысков в команду Формулы-1.

Но в центре внимания в этот день, несомненно, был Петер Заубер. В Имоле швейцарская команда проводила сотый Гран При в своей истории, и по этому поводу в командном Paddock Club был организован праздничный банкет. Здесь можно было запросто пообщаться с Петером и его пилотами, получить автограф или сфотографироваться на память. Правда, сразу следует оговориться — двери были открыты только для обладателей специальных приглашений, большинство из которых были лично знакомы с герром Заубером. Вход сюда был заказан даже журналистам.

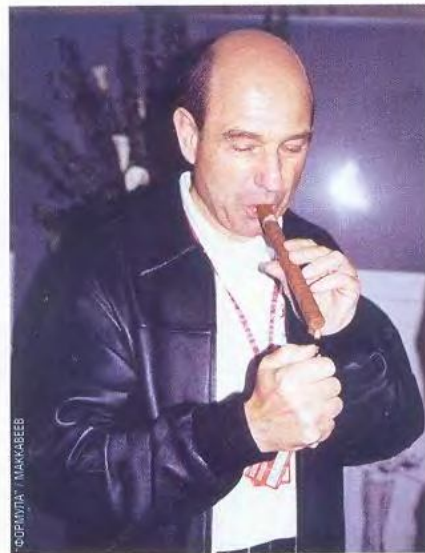
На вечеринке присутствовали все те, с чьими именами связаны основные этапы истории Sauber в первых ста гонках в "королевской Формуле". Норберт Хауг и Марио Иллиен вспоминали пору совместного дебюта Sauber и Mercedes в Формуле-1. Поздравить Заубера пришли все его бывшие и нынешние пилоты: Джонни Херберт, Жан Алези, Педро Паоло Диниц. Чуть припозднился, но все же появился перед гостями Хайнц-Харальд Френтцен. И, разумеется, Петер, присутствовавший на вечере вместе с супругой Кристиной, не забыл пригласить в Имолу австрийца Карла Вендлингера с женой Софи.

Торжественная часть, как таковая, была предельно короткой: демонстрация небольшого фильма об истории команды и официальные поздравления Петеру и Кристине, чьим именем названы все машины швейцарской команды. В остальном все было как-то по-простому, даже по-домашнему. Был лишь один человек, который казался явно взволнованным и даже, из-за своей природной скромности, скованным в этой обстановке. Этим человеком был сам Петер Заубер... Два часа он постоянно улыбался своим гостям, но в глазах швейцарца чувствовалось какое-то напряжение. Сотый Гран При для любой команды — значительная веха. И очень немногие "конюшны" Больших Призов доживают до этого юбилея. Потому не было ничего удивительного в том, что Петер Заубер во время торжественной церемонии в Имоле был взволнован. "Спасибо всем, — подвел итог до слез растроганный Петер. — Надеюсь, воскресная гонка будет удачной для нас, как и все последующие".

То ли по привычке, то ли — чтобы скрыть свои чувства, швейцарец закурил свою традиционную огромную сигару и отошел в сторону.

Когда через три дня, уже после гонки, я вновь увидел Петера в паддоке, он был спокоен, и его глаза светились неподдельным счастьем. В Имоле Sauber завоевал первое очко в чемпионате 1999 года и 80-е в своей истории. Это и стало лучшим подарком для Петера.

Владимир Маккавеев



ОДИН НА ОДИН С Ф-1

призрак красной машины



Для того, чтобы стать суперзвездой, у Жана Алези было все. Природный талант. Абсолютное бесстрашие. Потрясающий вкус к жизни и обаяние. Но, увы, — он опоздал родиться. В той Формуле-1, в которой пришлось выживать Алези, ценность всех вышеперечисленных качеств уже сходилась на нет. Было и еще одно обстоятельство: в Больших Призах конца восьмидесятых — начала девяностых бал правили два ненасытных суперхищника, Ален Прост и Айртон Сenna, боевой взаимный азарт которых уничтожил не одно поколение потенциальных чемпионов. Эту пару невозможно было ни обойти и ни объехать. Сколько амбициозных пилотов вынуждены были, уперевшись в этот железобетонный "потолок", жить на коленях! К тому же в очереди за славой, которую за спинами Сенны и Проста выстраивала судьба, стоял еще один, не самый простой для преодоления барьер по имени Найджел Мэнселл.

Но однажды Алези все-таки представился шанс обойти судьбу на выраже. Увы, Жан этим шансом не воспользовался. Ему помешал призрак. Призрак красной машины, который преследовал его всю жизнь.

Автогонимое детство второго сына в семье швейцарского эмигранта Франка Алези и его французско-женны Марселя, получившего при рождении имя Джованни (Жаном он стал гораздо позже, в 1981 году, когда начал свою карьеру картингиста), складывалось отнюдь не безоблачно. Отец, сам большой поклонник автогонок, всю жизнь выступавший в разряде на исплохом для любителей уровне, дал ему денег для покупки карта и разрешил выступать в гонках. Но при одном нерешенном условии — все остальное Жан должен был делать сам. В том числе оплачивать дальнейшие расходы на гонки, зарабатывая деньги слесарным ремеслом в гаражах отца. "С 1981 года я привык заботиться о себе сам. Это была отличная школа", — вспоминает Жан.

Пять лет провел Жан в картинге, Кубке Renault 5 turbo, затем в Формуле Renault turbo. Все приходилось делать самому, в том числе настраивать машины. Как вспоминает один из известных французских пилотов Фабьен Жирар, соревновавшийся с Алези еще в юные времена: "Молодой прихотливый талант, потрясающая скорость и абсолютное бесстрашие сразу же бросались в глаза. Подводило одно — недостаток опыта и отсутствие рядом кого-то более старшего, способного поправить ошибки и подсказать направление, в котором нужно работать. Но уже тогда он был таким же, как сегодня — очень темпераментным. Сражения с ним, даже несмотря на то, что мы были приятелями, всегда оказывались предельно жаркими и очень трудными, потому что он признавал только одну тактику — атака с начала и до конца. Были ли его дей-

ствия по отношению к соперникам опасными? Нет, нет и еще раз нет. Ни-ког-да! Жан всегда был предельно жестким, но и абсолютно корректным гонщиком".

Агрессивный и упрямый, Алези, тем не менее, уже тогда был одним из самых надежных пилотов. Темпераментным, но на финише он бывал гораздо чаще своих более хладнокровных с виду коллег. Эта черта характеризует его и сегодня. "Не считать, сколько раз за гонку я выхожу из себя, но это не значит, что я теряю контроль над собой и машиной, — улыбаясь, говорит Жан. — Я просто рычу испух что-нибудь злое и не всегда привычное и слыжмо русское колесо так, словно это плуток. Но это не заставит меня загореться, пока положенного нии, рывка роль, врезаться в обочина. Хотя, если честно, иногда очень хочется".

В 1986 году Алези дебютировал во французской Формуле-3. Впервые в жизни попал в настоящую команду: он тут же приехал в чемпионате вторым, пропустив вперед лишь более опытного Янника Дамаса. Рядом позже, выиграв 7 гонок из 15, стал уже первым. В 1988-м шагнул выше, в международную Формулу-3000, которую в следующем году выиграл. Яркий талант француза не мог не обратить на себя внимание менеджеров команд Формулы-1. Поэтому в 89-м Жан выступал, так сказать, на два фронта: кроме Ф-3000 (где Алези гонялся за командой Эдди Двордана), он провел восемь гонок за Tyrrell. К "дворданке Кен" его сослал лично Эдди Двордан.

Прошло все это было в глубокой тайне от самого Жана, ведь его дебют в Ф-1 должен был состояться во Франции. "Одного этого было бы достаточно, чтобы свести Жана с



Среди созвездия талантов, открытых Эдди Дворданом, одной из самых ярких звезд вылезает Жан Алези. Именно из команды Jordan Ф-3000 в 1989 году француз шагнул в Формулу-1

В 1990 году на скромном Tyrrell Жан Алези на равных боролся с грандами Больших Призов. Два 2-х места в Финляндии и Монако стали лучшей рекомендацией молодому гонщику



Уже через год после своего дебюта в Ф-1 Алези чувствовал себя в "больших гонках" довольно уверенно. Даже накануне своего второго в жизни домашнего Гран При в 1990 году он не выглядел слишком взволнованным. Жан был молод, талантлив и смотрел в будущее со спокойным сознанием своих крепнущих сил



ОДИН НА ОДИН С Ф-1

ума», — качает головой его старший брат Жозеф, и понапе вы-
полняющий обязанности менеджера при младшем. «Уже не
помню, как нам удалось посадить Жана в самолет до Лондона,
так и не сказав ему, зачем мы туда летим», — вспоминает Джор-
дан. — Конечно, он начал сообщать, чем тут пахнет только в
тот момент, когда мы вошли в кабинет мистера Тиррелла и
Кен, внимательно посмотрев на моего протеже, сказал: «Зна-
чит так, сынок. Запомни — это будет очень тяжело, и ты не дол-
жен расстраиваться, если не сумеешь пройти квалификацию».
Надо ли напоминать, что в Гран При Франции 1989 года
Жан Алзи финишировал четвертым!

А потом в его жизни была фантастическая гонка-карусель
в Финиксе. Гонка, в которой он сражался на равных с самим
Айртоном Сеньей. Гонка, о которой сам Сенья всегда вспоми-
нал со сверкающими глазами. Именно после этой гонки у Але-
зи и появился тот самый шанс войти в число великих чемпи-
онов. В 1990 году Алзи уже был полноправным членом семьи
гонщиков Гран При. И в середине сезона — во многом бла-
годаря той самой безумной гонке в Финиксе — он получил пред-
ложение подписать контракт на несколько лет с Williams.
Предложение, которое отверг.

«Я с детства до безумия был влюблен в Ferrari. Помню, как
одинжды меня, совсем еще солидного парня, даже взял с со-
бой на разлн, в которых участвовал мой отец, — как-то вспо-
минал Жан. — На его машине что-то сломалось, и до финиша
он не добрался. Когда мы вернулись домой, я помню, заста-
тил настоящую истерику. «Как ты мог проиграть», — рыдал я, —
весь у тебя же была КРАСНАЯ машина!»

Приоритет этой самой «красной машины» и пересек карьеру,
которая вполне могла стать карьерой великого чемпиона.
С Франком у Жана был уже подписан так называемый пред-
контракт, когда глаз на француза повесил спортивный дирек-
тор Ferrari Чезаре Фьюрио. Жан ко всем сил пытался быть де-

ловым человеком и далеко не сразу дал согласие Фьюрио. Его
приятель и советчик трехкратный чемпион мира бразилец
Нельсон Пике, натура прагматичная, настоятельно советовал,
спрятан гордость в карман, принимать любое предложение от
Уильямса. Но нужно было ждать, потому что судьба Алзи в
английской команде полностью зависела от того, какой ответ
на объяснения Уильямса и Хеса даст Айртон Сенья. Алзи не
захотел ждать. Он пришел и потребовал: «Скажите мне честно,
вы хотите видеть в команде меня как Жана Алзи или меня как
запасной вариант на случай отказа Сеньи?» Франк пытался
обрулить гордого франко-швейцарца. Но Жан остался глух к
словам мудрого англичанина. Тем более что другой его со-
ветчик, Алзи Прост, который к тому моменту уже превратил-
ся в близкого друга, в ответ на вопрос — куда идти? — сказал
примерно следующее: «Решать в любом случае тебе. Можно
послушаться разума, а можно — сердца».

Жан послушался сердца. «Я лучше, чем кто бы то ни был,
отдаю себе отчет, что, наберясь я тогда терпения и смири гор-
дость, выиграю бы с Williams, скорее всего, не один чемпионат.
Но я выбрал Ferrari. И ни о чем не жалею».

Вопрос ожиданиям, его карьера в Scuderia, переживав-
шей тяжелый латинский кризис, была сложным мучением.
91-й, 92-й, 93-й, 94-й, 95-й — пять лет неблагодарной, черной,
до кровавых мозолей работы. И пять лет мучительного ожи-
дания: завтра, в крайнем случае, послезавтра нам непременно
повесит, мы научим эту машину побеждать! Победить ему до-
велось только однажды. На Гран При Канады в Монреале в
1995 году. Но пролив судьбы произошло это как раз в тот мо-
мент, когда только слезному и глухому не было ясно, что в Sc-
uderia у Жана Алзи больше нет будущего. Новый спортивный
директор Ferrari Жан Тодт рассудил, что для такой взрыво-
опасной команды, как итальянская, Алзи с его вулканическим
темпераментом не подходит.

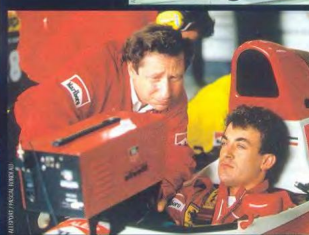
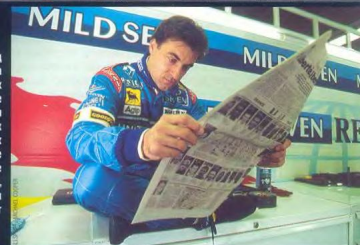
Одним из редких светлых моментов за годы
выступления в Ferrari стала для Алзи его
параллельная победа в Гран При.
Произошло это в 1993 году в Канаде, под
самым концом карьеры француз в Scuderia. Во
время круга почта у Жана кончилась бензин, и
до пьедестала его подвез гонщик, который в
следующем году займет место Алзи за рулем
красной машины — Михаэль Шумахер



В 1991 году мечта Алзи сбылась — он занял место в красной машине своих снов. Увы,
пять лет выступления в любимой команде не принесли Жану ничего. Ничего, кроме
грандиозной популярности среди болельщиков и репутации одного из лучших пилотов
современной Ф-1. И еще одно: именно в Scuderia судьба свела его с Герхардом Бергером.
И с 1993 года австриец следует за французом на трассах Больших Призов словно тень



К сожалению, переход
в чемпионский Benetton
не принес Алзи особых
дивидендов. Он так и не
смог почувствовать себя
здесь своим. О многих
новостях, инсайтах
к нему самое
непосредственное
отношение.
Жан узнавал
только из газет



Приход Жана Тодта на пост
спортивного директора Ferrari
не укрепил положение Жана
Алзи в Scuderia. Тезки и
соотечественники не смогли
ужиться в одной команде



Жан Алези и Герхард Бергер прошли вместе непростой путь в Ф-1. Эта пара явила собой достаточно редкий для Больших Призов пример, когда два весьма амбициозных гонщика, выступавшие в одних командах, сумели не только сохранить нормальные человеческие взаимоотношения, но даже стать друзьями. Может быть, невзгоды делить действительно легче, чем победы?

АЛЕЗИ: ПАУЛ МАТТИ



Алези является самым опытным из гонщиков, принимающих ныне участие в чемпионате мира. Во время Гран При Люксембурга в 1998 году Жан отметил свой 150-й старт в Больших Призах



Жан знает, что всегда может обсудить свои проблемы на семейном совете вместе с братом и отцом. В свое время отец сыграл немаловажную роль в становлении Жана как гонщика. А его старший брат Жозеф и до сих пор исполняет обязанности менеджера при младшем



Переход в Sauber знаменует собой новый этап в жизни Жана Алези. Будем надеяться, что призраки красной машины, преследовавшие Жана всю жизнь, наконец оставят его

Это была трагедия. 1995 год, несмотря на долгожданную победу, стал, наверное, самым черным в жизни Жана. Переход в Benetton казался спасением. Но таковым не стал. Попад в команду, построенную как оболочка для Шумахера, Алези промучился два года и готов был навсегда оставить Формулу-1. Но тут вмешался Герхард Бергер. Долговязого австрийца и темпераментного социалиста к тому времени связывали несколько лет сотрудничества и не всегда простых отношений, которые переросли постепенно в дружбу.

Возвращение Бергера из McLaren в Ferrari в 1993 году Жан поначалу воспринял в штыки. Но Бергер быстро приручил своего вспыльчивого напарника. Вернее, процесс приручения был взаимным.

«Мы сходились к одной точке, но с диаметрально противоположных сторон», — вспоминает Жан. — Бергер — близкий друг Алберто, я — близкий друг Алена. Представляете, какой «конфеткой» мы были для прессы? Нас начали атаковать и исподволь готовить к конфанку еще осенью 92-го, когда стало ясно, что Бергер переходит из McLaren в Ferrari. К тому же в Италии его возвращение обставили как приход мессии, спасителя Scuderia. Мне это понравится не могло. Но мы с Бергером часто инстинктивно приняли правильное решение. В Ассенисе, после последней гонки сезона мы встретились в баре и обо всем честно поговорили. Я высказал пожелание, что этот парень мне не враг. И что он так же хорошо, как и я, понимает: поодиноким нам в Ferrari не выжить. И мы дали друг другу слово — быть задним».

Алези и Бергер не договаривались становиться друзьями. Но получилось именно так.

«Когда я сказал, что возвращаюсь в Ferrari, знали бы вы, сколько разных ужасов мне наговорили про Жана! — Бергер,

вспомнил, всегда смеется. — Я же решил ничего не принимать на веру. Сказал себе: встретимся, поработаем — как-нибудь разберемся. Жизнь показала, как был прав я, и как ошибались все эти «доброжелатели». Конечно, наши отношения далеко не сразу стали безоблачными — таковыми они, если хотите знать, не были никогда! Мы часто ссорились, потому что, несмотря на то, что, оставшись непримиримыми соперниками, но в конфликтах каждый из нас чувствовал виноватым прежде всего себя и первым шел на мировую».

Любопытно, но Жан Алези однажды признался, что точно знает, когда они с Бергером Бергером по-настоящему стали друзьями. Описание этого случая происходит на ночной кошмар с «красным призраком».

«Это было в Монце в 93-м», — вспоминает Жан. — Субботняя квалификация уже заканчивалась, мне удалось отличный круг, и я медленно возвращался в боксы, приветствуя тифозит. Бергер же, как выжилистый, успел до падения флага уйти еще на один быстрый круг. Я увидел его в зеркалах заднего вида на выходе из поворота Аскапи — и принял влево, не жеста мешая. Но и он принял влево! Я начал выворачивать руль направо — и он направо!»

Расстояние между партнерами стремительно уменьшалось, и выбор у Бергера на самом деле был несложен. Либо столкновение с автомобилем Алези («Если бы я сидел в машине Жана, то летел бы прямоком до Милана!»), либо — с бетоном отбойника. Бергер выбрал отбойник. Алези не мог видеть, что из развалин Ferrari Бергер вылезал как-то самостоятельно и лишь потом упал. Шок. Все, что видел француз — это алый бонд его напарника, прямиком летящий в стену. Добравшись до боксов, Жан вылез из машины и в свою очередь чуть не упал — не держали колени. Ему сказа-

ли, что Бергера отнесли в медцентр Монцы. Тодт клял монед и с Алези за спиной пошел к медикам.

Далее снова вспоминает Жан: «Внутри нас не пустыни и о состоянии Бергера ничего не сообщали. Я сказал — не уйду, пока не узнаю, что с ним. Сел на лавочку, жду. Вдруг открылась дверь, и из нее выходит Бергер собственной персоной. Живой и непереломный! Я увидел его — и мне дино закатилось сделать этому типу по фляжонному. В этот момент Бергер волнул голову, мы встретились глазами — и я понял, что он испытывает то же самое желание! Мы обнялись и расцеловались».

Бергеру Бергеру тоже пришлось однажды сидеть на лавочке в ожидании известий о состоянии своего товарища по команде, когда весной страшного 94-го на тестах в Мидлсборо Жан вошел в аварию, едва не стоившую ему жизни. Машина захлестла на бордюр, и залуюю часть полетела в воздух, — вспоминает Жан. — Помню, успел подумать — до отбойника далеко, поймаю и сумею вернуться на асфальт. Очнулся я уже в госпитале».

Удар на скорости «тод двести» привнес чуть ли не в лоб. Алези без сознания, закованного в гипсовый воротник, увезли в госпитал, потом переправили во Францию. Непрохирург доктор Силант из парижской клиники «Ле Тин Сальваторе» сказал, казалось, невозможное. Спас жизнь. Снова опасность парализа. «У Жана не работала левая рука, да и часть тела с этой стороны потеряла чувствительность», — Бергер не любит этих воспоминаний.

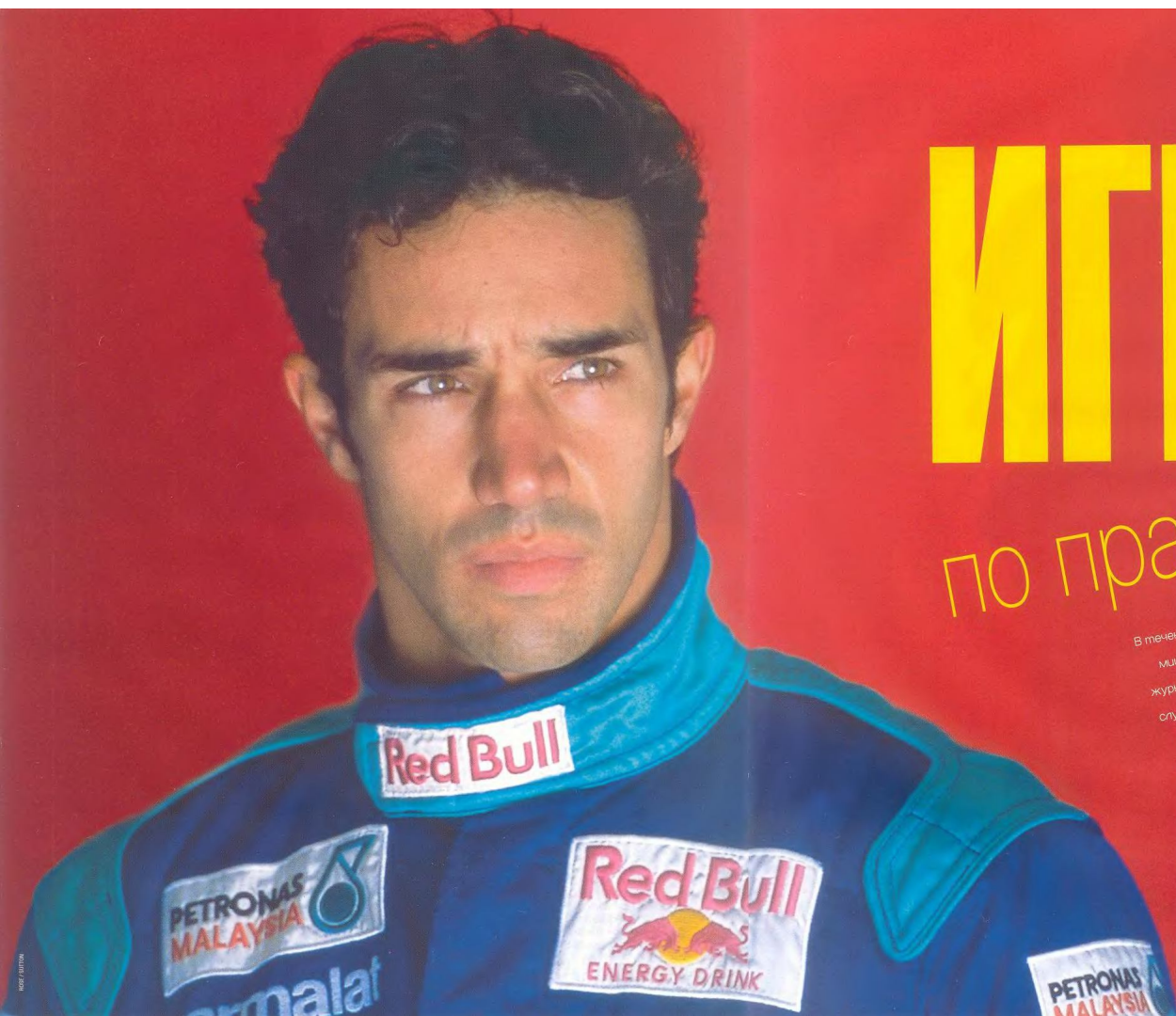
Вот почему австриец, в конце 1997 года принявший решение уйти из гонок, так близко к сердцу принимал и принимает все, что происходит с Алези. И если его собственная оставша казалась ему счастливою юрною шатом, то уход из Формулы-1 Алези Бергер воспринимал как предательство. Он вмешался и стал посредником при заключении контракта француз с Sauber. Это место Бергер, вообще-то, готовил для себя, поэтому обустроено и

продумано там было все до мельчайших подробностей. Осталась одна трудность. Нужно было убедить Петра Заубера и его ближайшего советника Фрица Кайзера, что Алези — тот парень, на которого стоит делать ставку!

«У меня вызывало дикое бесновство то, чем занимался последние несколько месяцев в Benetton Фан Бениторе — экс-менеджер команды. — Прим. авт., — рассказывал Бергер в интервью известному обозревателю английского журнала Авторити Найджелу Робертс. — Сначала он, воспользовавшись моей болельщицей, принял колоссальные усилия, чтобы вышвырнуть меня из команды. Потом, когда Жан заявил, что в Benetton не останется, Бениторе начал перекрывать ему кислород. Ходил по подвалам и рассказывал — тому же Эдди Джордану, например, — что Алези конченный гонщик, что он уже ничего не может, да к тому же с головной у него не все в порядке. Помню, когда я впервые заговорил с Кайзером о кандидатуре Жана, Фриц так осторожно спросил — а он вообще-то в своем уме? Пришлось перейти на басы (Кайзер — давний деловой партнер еще отца Бергера Йохана. — Прим. авт.). В прошлом году, когда Жан стал вторым на квалификации в Шиниберге, а потом третьим в Спа, я напомнил Фрицу о том разговоре. Мы долго смеялись».

Трудно представить, что Жан Алези, при его огненном темпераменте, все-таки обретет спокойствие в степенной швейцарской команде. Но можно надеяться, что француз найдет там то душевное равновесие, которого ему не хватало, и что красный призрак, преследовавший его всю жизнь, наконец оставит Жана. Теперь этот призрак волеи в сына другого человека.

Ольга Ланде
«Эксперт» — специально для «Формулы-1»



ИГРА

по правилам

В течение нескольких лет Педро Паоло Динчи был мишенью для постоянных нападок со стороны журналистов и любителей Формулы-1. В лучшем случае его высмеивали. А в общем-то — просто трепали. И, честно говоря, прошедшее время здесь применено лишь в надежде, что в этом году молодому бразильцу удастся-таки переломить несправедливое отношение к себе.

Прекрасные манеры, не менее прекрасный английский, приятная внешность, отсутствие стремления сыграть на публику, простота и искренность в общении – все это с полным правом можно отнести к активу бразильца. В пассиве же по сути лишь одно – большие деньги Parmalat, что идут впереди него и пробивают дорогу. Как следствие, Педро получил крепкую, как скала, репутацию “рент-а-драйвера”, отнимающего, как считается, места в Формуле-1 у гораздо более талантливых, но менее обеспеченных гонщиков.

“Я думаю, мой имидж, созданный усилиями прессы, неверен, – считает сам Педро. – Приносить в команду спонсорские деньги для пилота-новичка совершенно естественно. Во всяком случае, на данный момент. Почти все забывают, что это было нормально даже в отношении Шумахера, за право которого сестра в Jordan Mercedes заплатил кучу денег”.

Казалось бы, гонщик прав – в нынешней Формуле-1 это входит в правила игры. По пальцам можно пересчитать пилотов, которым в самом начале карьеры не пришлось “подкупать” владельцев команд не только своими возможностями за рулем автомобиля, но и финансовыми возможностями своих спонсоров. За место для Михаэля Шумахера в призовом Jordan на Гран При Бельгии 1991 года Mercedes действительно отвалил 250 тысяч фунтов стерлингов. А самым известным “рент-а-драйвером”, возможно, был не кто иной, как трехкратный чемпион мира Ники Лауда, в 1971 году оплативший свое место в March банковским займом. И лишь в 1973-м несомненный талант австрийца нашел достойную оплату в BRM.

И все же именно к Диницу репутация “денежного мешка” в кокпите прицепилась накрепко. Ведь в случае с тем же Шумахером все понимали, что спонсоры платят за несомненный талант, которому не хватает лишь “немного” денег, чтобы по-настоящему раскрыться. Что касается бразильца, то на протяжении нескольких лет в его сторону летело прямо противоположное: деньги есть – остальное не обязательно.

В 1995-м именно его спонсорский контракт лег в основу бюджета итальянской Forti, новичка сезона, взамен подарившего Диницу дебют в Формуле-1. Деньги же послужили причиной зачисления Педро Паоло на год в ряды Ligier в момент, когда команда отчаянно нуждалась в финансах. О таланте, по всей видимости, речи не шло. Действительно, выделяться – сначала на фоне опытного соотечественника Роберто Морено, а затем, во французской команде, на фоне Оливье Паниса – бразилец не смог. Да и обращали внимание в

основном на его промахи – Диниц по первости был столь неопытен, что мог выбить соперника с трассы чуть ли не на прогревочном круге. Насмешки вызвала даже чудовищно медленная машина, которой управлял тогда бразилец. По паддоку ходил каламбур известного остролиста Мартина Брандла, игравшего созвучием слов Forti и forty (40 – англ.): “Forti приходится так часто обгонять, что кажется – на трассе их действительно не меньше сорока!”

Затем без конца обсуждали пожар, случившийся на Гран При Аргентины в 1996-м, когда едва отпущенная с дозаправки Ligier разгорелась так, что стюарды были вынуждены остановить гонку. Видеозапись драматического происшествия стала чуть ли не самым популярным эпизодом Гран При и обошла, кажется, все новостные программы мира.

При этом с какой-то детской жесткостью было проявлено почти полное равнодушие по отношению к пилоту, который на протяжении довольно долгого времени не мог позабыть пережитого ужаса: “Было очень страшно. И мне повезло, что я так легко отделался.

Хуже всего мне пришлось в момент взрыва, после того, как машину развернуло, и ничего, кроме пламени, я уже больше не видел. Я по-настоящему испугался и подумал: “Это серьезно!” В тот момент я не отдавал себе отчета в том, снял руль или нет, отстегнул ли ремни безопасности. Через секунду я был уже вне кокпита”.

Однако в пике неудач, насмешкам и откровенному недоброжелательству продвижение Диница по иерархической лестнице продолжалось: в 1997-м Педро Паоло вновь оказался под крылом своего экс-шефа Тома Уокиншоу, который в свое время подписывал с ним контракт в Ligier и прекрасно знал все достоинства и недостатки пилота, а в нынешнем сезоне именно его выбрал Петер Заубер. Последний при этом довольно твердо заявил, что берет бразильца, учитывая прежде всего его достоинства как гонщика. Почти все восприняли это заявление, как дань приличиям. А зря! Заубер не тот человек, который станет откровенно лукавить перед кем бы то ни было. И в любом случае, как бы не нуждалась его команда в деньгах, бездарность в кокпите его машины нужна Петеру при нынешних настроениях в Ф-1 еще меньше.

Да, у Диница есть талант, это несомненно, как несомненно и другое – таланта немного и он не столь уж ярок. И, разумеется, не стоит достоинства Диница взвешивать на весах, калиброванных под Шумахера. В 1995 году в Формулу-1 Диниц пришел ниоткуда – больших успехов, по причине слишком малого опыта, ни в британ-

Можно убежать от проблем, от критики прессы, от нападок недругов. Но от себя убежать нельзя. Однажды решив попробовать свои силы в Ф-1 Педро Паоло Диниц продолжает упорно двигаться к своей цели: стать равным среди первых гонщиков планеты



На своем пути Диниц уже прошел огонь (Гран При Аргентины 1996 года) и холодную воду критики. Возможно, когда-нибудь дело дойдет и до медных труб

ской Формуле-3, ни в европейском чемпионате Формулы-3000 у него не было. Машина Гвидо Форти была трудноуправляема, и приличный результат на ней не показал бы даже Айртон Сenna. Кстати, о Сenna. Призрак этого великого гонщика невольно возникает рядом с каждым бразильцем, пробующим себя в Ф-1. Вспомните, как сложно пришлось в 1994 году Рубенсу Баррикелло, когда после Гран При Сан-Марино он остался чуть ли не единственной надеждой соотечественников. "К счастью, постепенно фанаты начали понимать, что не только бразильский гонщик может выигрывать Гран При, — говорит Диниц, — Только сейчас они оценили, что Формула-1 — большой спорт. Наконец-то до всех дошло, что 5-е или 6-е место на тех машинах, что у нас в распоряжении — прекрасный результат".

Рикардо Россет, Педро Паоло Диниц и Рубенс Баррикелло — три бразильца, выступавших в Ф-1, три очень разных гонщика. Рубенс, чей талант с самого начала не вызывал никаких сомнений, судя по всему, наконец-то нашел "свою" команду. Уровень мастерства Рикардо не позволил ему, несмотря на финансовую поддержку спонсоров, закрепиться в чемпионате мира. Какая судьба ждет в Больших Призах Педро?

Действительно, пока лучшее, на что оказался способен Диниц — два 5-х места на Гран При Люксембурга '97 и Гран При Бельгии '98. Но кто, как не он, в 1997-м заставил так собраться явно слегка расслабившегося после завоеванного чемпионского звания Дэмона Хилла и, возможно, косвенно подарил нам всем незабываемую, почти победную гонку англичанина на Хунгароринге? А в прошлом году бразилец заставил говорить о себе, как о реальной силе, когда примерно с середины сезона стал на равных соперничать со своим партнером по команде Микой Салло, являющимся, по всеобщему мнению, чуть ли не звездой первой величины.





Уверенность, с которой Диниц справлялся с финишем, даже спровоцировала некоторую напряженность в Arrows, разрядка которой наступила лишь после того, как стало известно о новом контракте бразильца с Sauber.

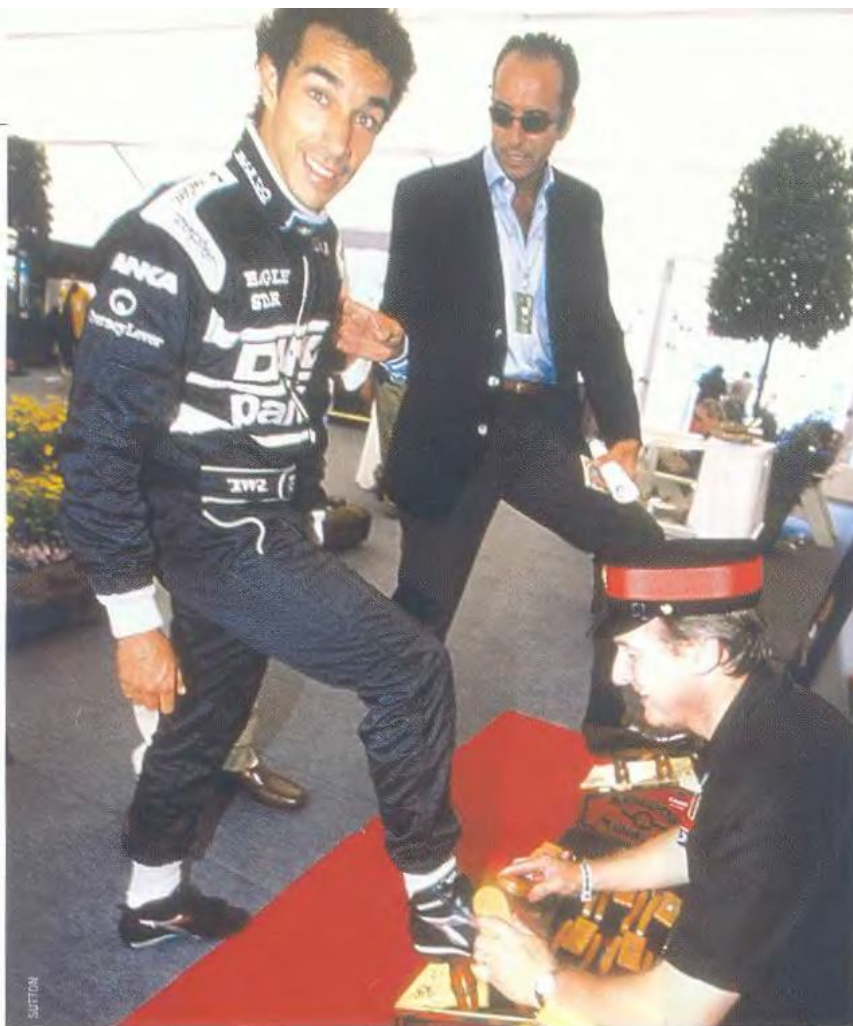
Сейчас Педро Паоло живет в самом престижном квартале Монако в нескольких минутах ходьбы от вертолетного порта, в апартаментах с видом на залив, где раскочиваются на воде сногшибательные яхты. Но эта "сладкая" жизнь – мечта многих – для Диница не самоцель. Он мог бы получить все это и без того, чтобы рисковать своей вполне обеспеченной жизнью на автогоночных трассах мира, да еще и чуть ли не под всеобщее улюлюканье. И не нужны были бы многие часы, недели и месяцы нескончаемых тренировок, постоянные тесты, круглогодичные разъезды, цель которых отнюдь не развлечение. Педро Паоло Диниц вырос в весьма и весьма состоятельной семье, владеющей огромной сетью магазинов Raio de Açúcar с огромным оборотом продуктов итальянской фирмы Parmalat, которая традиционно поддерживала в Формуле бразильских пилотов (вспомните, рек-

Апартаменты в Монте-Карло, яхта под окнами, роскошный Wiesmann ручной сборки в гараже и прочие "элементы сладкой жизни". А еще тяжкий труд на тестах, изматывающие тренировки и риск, постоянный смертельный риск. Зачем все это симпатичному юноше, сыну состоятельных родителей? Возможно, именно последние "элементы" и придают его жизни особую сладость

лама какой фирмы крупными буквами значилась на бортах болида Нельсона Пике).

"Если говорить абстрактно, – делится своими мыслями Педро Паоло, – то не думаю, что необходимость приносить команде деньги очень вдохновляет гонщиков. Если вы спросите меня, хорошо ли, что в Бразилии молодые ребята клячат на дорогах деньги, я отвечу – нет. Но такова жизнь и я не могу ее из-





Босоное детство – это сказано не про Диница. Ему никогда не приходилось подрабатывать уличным чистильщиком обуви, чтобы добыть денег на новую резину для картинга. Многие считают, что бразилец пришел в автоспорт на все готовенькое. Однако этим "готовеньким" надо было еще суметь воспользоваться. Педро сумел

В конце концов, Педро Паоло Диниц смог оказаться сильнее своих слабостей. Это многого стоит. Ведь в отсутствие яркого дарования ему нечего противопоставить миру, кроме своего характера. И денег – добавит недоброжелатель

менить. Приходится мириться с необходимостью в начале карьеры платить за место в команде. Так диктует бизнес. Если у команды нет денег – платит пилот. Неприятности начинаются, когда постоянно говорят, что я до сих пор в Формуле-1 только потому, что могу оплатить себе это удовольствие. Подобная точка зрения для меня неприемлема. Переубедить всех могу лишь я сам своими реальными результатами. Но с годами это перестало злить меня. Гонки стали моей работой. И работаю я изо всех сил. Мне все это нравится и потому мне легко".

По идее, после ужасающего старта своей карьеры, Диниц должен был уйти в никуда. Но... Этого почему-то не произошло. Хотя поступить так наверняка было бы легче. "Богатенький папенькин сынок вернулся домой!" – таким заголовком не суждено было появиться.

"Я знаю, – продолжает Диниц, – что есть люди, которые не испытывают добрых чувств по тому поводу, что я до сих пор в Формуле-1, что я год от года улучшаю свои результаты, что я достаточно быстр, но теперь меня не волнует, что они говорят или еще скажут: я-то прекрасно знаю, что как гонщик значительно вырос".

Переход в Sauber, добротную команду, крепкого середнячка Формулы-1 – огромный шаг вперед не только для Диница, но и для Parmalat, который уже был готов покинуть Формулу-1. И очень хочется надеяться, что Жан Алези и Педро найдут в швейцарской команде общий язык. Пока что бразилец весьма

скромен в оценках своих перспектив на равных соперничать с французом. Его философия сводится к тому, что: "Жан – прекрасный парень. А ведь так важно, когда партнеры по команде хорошо понимают друг друга, а значит, могут плодотворно сотрудничать – ведь когда они начинают соперничать друг с другом, командного прогресса не жди. Я предпочитаю быть 5-м или 6-м на стартовой решетке и иметь Жана впереди себя, чем 16–17-м, будучи впереди него".

И в заключение, еще одна деталь. Диниц покинул Arrows, проехав в команде всего один год из положенных двух. Он имел право сделать это, ибо в контракте такая возможность оговорена. Но Том Уокиншоу и принц Малик никак не хотят смириться с этой потерей. Я сомневаюсь, что они сильно нуждаются в Динице, как в пилоте – найти гонщика на освободившееся место труда не представляет, здесь в дело опять вступают пресловутые деньги – и Arrows требует 9 миллионов отступных, причем даже после отказа в иске специальной комиссии FIA по контрактным делам, не желает остановиться. Таковы правила игры. И изменить их не в силах никто.

Лина Халина
"СЭ" специально для "Формулы-1"



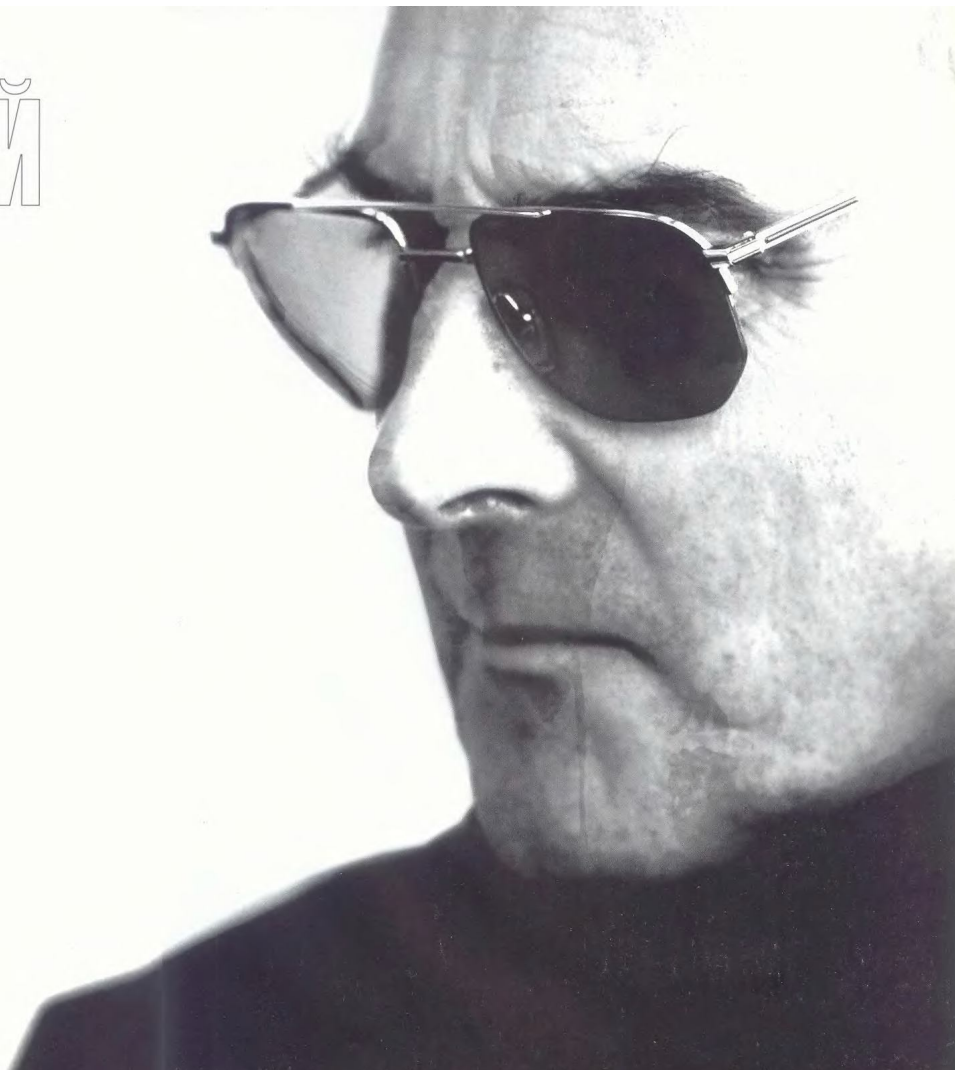


ОДИН НА ОДИН С Ф-1

НЕЗАМЕТНЫЙ ДОКТОР

ПИ

"И разумеется, громче всех кричат те, кто вообще ничего не понимают!" — с удивительным для этого мягкого человека раздражением Постлтуэйт сбросил газету со столика. Еще дома, в Англии, знающие люди предупреждали Харви, что с итальянцами он хлебнет горя: если дела идут хорошо — ты их кумир, стоит же чему-нибудь не западиться — на тебя сразу вешают всех собак. Но обвинить его в смерти Вильнева... Как может какой-то неуч-журналист, разбирающийся в сопротивлении материалов как свинья в апельсинах, сравнивать прочность листового алюминия и сотового?! Ведь даже в начале 80-х годов XX века наука еще не может с абсолютной точностью описать все силы, действующие на автомобиль при столкновении на таких огромных скоростях. Кому и знать это лучше, чем ему, Харви Постлтуэйту?







9 января 1977 года, Аргентина, Wolf WR01

26-летний выпускник Бирмингемского университета с двумя учеными степенями – бакалавр инженерной механики и доктор в области исследования автомобильных столкновений, так торжественно и немного непонятно звучали его научные “титлы” – откровенно скучал на своем рабочем месте. В исследовательском центре крупнейшего химического концерна ICI в Ранкорне, графство Чешир, его приняли с распростертыми объятиями. И платят весьма прилично. Но всю жизнь заниматься цистернами, перегонными колоннами и прочей ерундой? Скучно! Ведь он любил автомобили и мечтал сам сконструировать машину, которая войдет в историю – как его любимый Morgan, к примеру. Харви даже стартовал в любительских гонках на спортпрототипе U2. И после этого попасть в лапы к химикам...

Однажды вечером (случилось это в 1970 году) на глаза Харви попала Daily Telegraph с объявлением: “Динамично развивающейся фирме March требуется чертежник-конструктор. Желателен опыт в области автогонок”. Постлтуэйт рискнул и отправил документы, а вскоре из Бичестера пришел ответ: “Вы нам подходите”. Позднее Харви узнал, что на это место подано было 250 заявок.

Наконец-то началась настоящая жизнь! Нет, конечно, его не вызывали к начальству и не умоляли – доктор, постройте нам машину, которая бы выиграла чемпионат мира (хотя в самых тайных мечтах Харви не раз представлял себе эту сцену). Формулой-1 в March занимался Робин Херд, а Постлтуэйт был лишь одним из тех, кто работал над машинами Ф-2 и Ф-3.

Но буквально каждый месяц, каждый день работы здесь давал Харви бесценный опыт. Он все больше проникался мыслью о первостепенном значении для гоночного автомобиля аэродинамики кузова и точной работы подвески.

С некоторым даже удивлением Харви обнаружил, что совсем не тщеславен. Его вовсе не тяготило подчиненное положение и полная безвестность. Зато сознание, что в успехах March в европейском чемпионате Ф-2, английском и итальянском первенстве Формулы-3 есть и доля его труда, приносило Постлтуэйту огромное удовлетворение.

Особенно он гордился аэродинамикой March 732 BMW, над которой трудился зимой 1972–1973 годов. Музыка звучала для Харви слова Жан-Пьера Жарье и Витторио

Брамбиллы, которые громили соперников на трассах Ф-2 с самого начала сезона: “Машина очень хороша в поворотах, превосходно разгоняется и тормозит”.

Особенным контрастом выглядели успехи этого автомобиля по сравнению с провалом March 731 в Формуле-1. И нужно сказать, такого нетщеславного Постлтуэйта тепшила эта мысль! И, наконец, в мае 1973 года случилось то, о чем Харви давно мечтал – к нему обратился лорд Александр Хескет: “Мистер Постлтуэйт, я хочу выиграть чемпионат мира...”

О, как давно, оказывается, у Харви чесались руки! Хескет купил у March модель 731, и уже в августе – два месяца заняли испытания в аэродинамической трубе института MIRA – на машине появился новый носовой обтекатель, заднее антикрыло сдвинулось вперед, изменилась геометрия задней подвески, а боковины кокпита укоротились и поменяли форму, чтобы повысить эффективность радиаторов. Триумф был полным – в то время как пять гонщиков March вместе не наскребли ни одного очка, Джеймс Хант, в одиночку защищавший цвета Хескета, получил их 14 и закончил сезон на второй ступеньке пьедестала почета в американском Уоткинс-Глен.

А доктор Пи, так теперь его называли в команде, уже трудился над машиной нового сезона. Девизом его стала простота конструкции. Постлтуэйт не стал увлекаться модными в то время техническими решениями типа подвески с прогрессивной характеристикой или вынесенными из колес тормозами, взяв за основу хорошо зарекомендовавшую себя в прошедшем сезоне модель 731, и продолжал линию на постепенное совершенствование March. Единственное, чем удивил Харви своих коллег, это резиновые блоки в качестве упругого элемента вместо пружин подвески. Но ожидаемого эффекта новинка не дала, и от нее быстро отказались.

В этом сезоне пришла первая победа, – Хант выиграл Международный трофей Daily Express в Сильверстоуне. Но гонка эта не входила в зачет чемпионата мира. А когда 22 июня 1975 года Хант принес Хескету первый Гран При, победив в Нидерландах, финансовое здоровье команды, увы, было уже подорвано. Hesketh 308C продали канадскому миллионеру Вальтеру Вольфу, спонсору команды Фрэнка Уильямса, и стали называть Williams FW05. Вместе с автомобилями, будто в придачу, к Вольфу перешел и доктор Пи.



Ferrari 126C2, последний автомобиль Жили Вильнева

Те, кто не был знаком с обстановкой в команде, недоумевали – почему достаточно быстрые еще год назад машины под новым именем словно бы отказываются ехать. Пять раз Williams не сумел пройти квалификацию. Опустил руки, ничего не добившись, и ушел из команды такой мастер, как Жаки Икс. Секрет был прост, – Харви Постлтуэйт занялся совсем новым автомобилем.

Wolf WR1 предстал перед публикой в ноябре 1976 года черным красавцем с алыми кленовыми листьями канадских флагов. И вновь детище доктора Пи отличалось простотой, отсутствием модных изысков, только теперь к числу его достоинств добавилась надежность. За 22 старта в чемпионате мира Wolf ни разу не сошел с трассы из-за неисправности шасси.

Главное же, автомобиль этот вошел-таки в историю – как единственная новая “формула” новой команды, которая выиграла первую же свою гонку. 9 января 1977 года в Аргентине отличился Джоди Шектер.

Одержав еще две победы, южноафриканец стал вице-чемпионом мира, а доктор Харви Постлтуэйт стал полноправным членом избранного кружка инженеров-чародеев, кому удавалось построить машины Формулы-1, добившиеся побед. Его творения объезжали Lotus, McLaren, Brabham, Tyrrell, на равных боролись с Ferrari. Однако широкой публике Харви оставался практически неизвестен.

Винной тому – скромность. И скромность характера, и конструкторская. Он не стремился выдумать что-то особенное, поэтому в сознании любителей Ф-1 его имя не ассоциировалось ни с “автомобилем-крыло”, ни с “гоночным пылесосом”, ни с “шестиколесной формулой” или любой другой инженерной диковиной 70–80 годов. Легкая, прочная, надежная, хорошо обтекаемая, с отличными характеристиками управления – такой должна была быть успешная гоночная машина в представлении доктора Пи.

Увы, несмотря на блестящее начало, карьера богача Вольфа в Ф-1 оказалась несколько не успешней его предшественника аристократа Хескета. И удивительный анабасис Постлтуэйта продолжался – в 1979 году вместе со всем имуществом обанкротившейся Wolf Racing он оказался в команде Fittipaldi.

Но лишь на два года – летом 1981-го Харви получил

приглашение, от которого не смог отказаться. “Доктор, сделайте для нас чемпионский автомобиль”, – попросил не кто иной, как сам Энцо Феррари.

К тому времени успехи Scuderia 70-х годов остались позади – в турбозеру Ferrari вошла с неплохими моторами, но очень посредственным шасси. Английские конструкторы, посмеиваясь, называли их автомобили “средними веками” аэродинамики. Клепанные листовые панели кузова и массивные рокерные рычаги подвески были вчерашним днем. Коммендаторе не привык, чтобы над его машинами смеялись, и решил купить конструктора, дабы преподать своим землякам урок “современной британской школы”. Так доктор Пи стал первым иностранцем, возглавившим конструкторский штаб знаменитой “конюшни”.

Впрочем, в Маранелло ему придумали новые прозвища. Неудобнопроизносимую фамилию итальянцы переназначили в Харрави Позелайтвайта. А хозяева близлежащих магазинчиков, не мудрствуя лукаво, называли англичанина мистер Томпсон, по девичьей фамилии жены Харви Черри.

“Все, что нужно доктору Пи, – это сделать хотя бы наполовину такое хорошее шасси, как он может. И тогда мы уже не догоним Ferrari”, – говорили коллеги Харви, конструкторы британских команд, осенью 1981 года. Так оно и случилось – в следующие два сезона спроектированные Постлтуэйтом 126C2 и 126C3 выигрывали Кубок конструкторов. И быть бы “мистеру Томпсону” знаменитым на всю Италию “Иль Индженере”, если бы не роковая случайность.

8 мая 1982 года во время квалификационных заездов в Зольдере Ferrari, которым управлял Жак Вильнев, врезался в March, взлетел высоко в воздух и рухнул вниз, погребя под собой любимца всей Формулы-1.

Монокок машины, впервые в практике Ferrari изготовленный по всем канонам “британской школы” из листового алюминия, буквально разорвало ударом. И нашлись такие, кто говорил, что подобная конструкция слишком хлипкая для гоночных “формул”. Испытания, проведенные во Фьорано, показали, что это далеко не так, что с конструктивной точки зрения в смерти пилота автомобиль несколько не виноват, что подобные аварии – невероятная случайность, которая может произойти раз в десять лет, не чаще.





Самое известное творение Постлтуэйта —
“вздернутый носик” Tyrrell 019

Но тень недоверия все-таки осталась. А 7 августа лидер чемпионата мира Дидье Пирони разбился на тренировке Гран При Германии.

Монокок Ferrari развалился точно так же. К счастью, гонщик, хоть и с тяжелыми травмами, остался жив.

Да, в Италии доктор Пи хлебнул горя. Громоздкая структура Scuderia с множеством начальников мешала работать, постоянно находился кто-то, кто своей помощью (“Но ведь я хотел как лучше, синьор инженер!”) портил все дело. Так блестящий дебют 126С3, когда два Ferrari заняли первый ряд на старте британского Гран При 1983 года, загубил бывший главный конструктор Мауро Форгьери, по собственной инициативе установивший слишком маленькие задние антикрылья. Машинам не хватало прижимающей силы, в поворотах задние колеса сносило, шины изнашивались. Только 3-е и 5-е места на финише.

Харви изо всех сил сражался с бестолковщиной и волюнтаризмом в Маранелло. Но в 1987 году Энцо Феррари пригласил в команду Джона Барнарда, посчитав, что творец чемпионских McLaren сумеет то, чего не смог Постлтуэйт. И доктор Пи отправился восвояси.

Летом 1988-го Харви уже работал у Кена Тиррелла. И вот что любопытно — время от времени удивлял мир Формулы-1 каким-либо оригинальным решением. Такого за Постлтуэйтом раньше не наблюдалось!

В сезоне-89 под носовым обтекателем Tyrrell 018 пряталась невиданная подвеска с одним-единственным амортизатором. Через год на модели 019 увидел свет знаменитый “вздернутый носик”. Передняя часть машины была сконструирована таким образом, чтобы увеличить количество воздуха, попадающее под автомобиль. Вместе с диффузором в задней части днища машины такая конструкция создавала эффект позабытой было “трубки Вентури”. Таким образом удалось возродить знаменитый граунд-эффект, остроумно обойдя запрет FIA. Вскоре новинка появилась на всех автомобилях Ф-1, а потом и вообще практически на всех “формулах”.

Но технические изыски не приносили успеха бедной “конюшне” Тиррелла. Постлтуэйт поддался на уговоры Mercedes-Benz и на сезон-91 подписал контракт с Петером Заубером. Но выяснилось, что немцы передумали фи-

нансировать создание машины Формулы-1, и Харви оказался у разбитого корыта.

Двухлетнее возвращение в Маранелло также не принесло доктору Пи ничего хорошего — “старого хозяина” здесь уже не было, но неразбериха, только усиленная несколькими сезонами правления Барнарда, осталась. И мистер Томпсон вновь вернулся к “дядюшке Кену”.

Похоже, так уж написано было на роду у этого тихого, скромного человека — все время идти к вершине и каждый раз останавливаться буквально в шаге от нее. Чтобы, не дай бог, не навлечь на себя оглушительную славу, чтобы не оказаться в лучах юпитеров и на первых страницах газет.

Когда хозяйство Тиррелла купил Крейг Поллок, места в новой гоночно-табачной лавочке под вывеской BAR для 54-летнего конструктора не нашлось. Но доктора Пи не забыли: его тут же пригласили японцы. Первые тесты новой Honda Формулы-1 — совершенствованием построенного итальянской фирмой Dallara шасси и занимался Постлтуэйт, — так напугали хозяев остальных команд, что они дружно стали искать в ней каких-то запрещенных решений. Доктор Пи улыбался и продолжал работать — машина должна быть прежде всего простой и надежной, а для этого нужны тесты, тесты, тесты.

13 апреля доктор Пи был на трассе Каталунья Монтмело, наблюдая за испытаниями Honda, как вдруг почувствовал себя плохо. Вернувшись в гостиницу в Барселоне, он вызвал врача — болело сердце. “Скорая” доставила Харви в больницу, и ночью он умер — инфаркт.

Люди, знавшие Постлтуэйта и работавшие с ним, выразили свое сожаление. “Он вывел нас из ниоткуда и сделал лидерами”, — сказал о своем старом друге лорд Хескет. “Он построил абсолютно новый автомобиль в рекордно короткий срок. Мы страшно опечалены”, — отозвалась Honda. Еще несколько дней телеграфные агентства и неутомимый вездесущий интернет рассылали по всему миру информацию о неожиданной безвременной кончине 55-летнего конструктора, путая порой названия созданных им автомобилей и перевирая подробности его жизни. И такой незаметный при жизни доктор Пи тихо и незаметно ушел из жизни навсегда.

Александр Мельник





ИНТЕРВЬЮ Ф-1

Петер Заубер

"В этом году мы рассчитываем занять 5-е место"
На вопросы журнала "Формула-1" отвечает руководитель команды Sauber

Какие цели Вы ставите перед командой в 1999 году?

В этом году, укрепив кадровый состав команды и увеличив бюджет, мы рассчитываем занять 5-е место в чемпионате конструкторов.

Как Вам удалось получить в свое распоряжение двигатель Ferrari 1998 года?

Исходным пунктом стали дружеские отношения, сложившиеся между мной и спортивным директором Ferrari Жаном Тодтом.

Чего не хватает сегодня команде, чтобы выигрывать гонки?

Как и все команды в Ф-1, мы работаем напряженно и эффективно, однако нам следует увеличить штат и найти дополнительные источники финансирования.

Какой год в Ф-1 наиболее запомнился Вам?

Если оглянуться назад, то самым лучшим был 1993 год – наш первый сезон в Ф-1.

В чем секрет технического превосходства McLaren в этом сезоне?

В течение многих лет McLaren принадлежит к числу команд с превосходной инфраструктурой и организацией.

В одном из интервью Вы заявили, что Алеси не будет иметь никаких привилегий по сравнению с Диницем. Значит ли это, что у Жана действительно не будет статуса 1-го пилота?

Да, это так.

Зиди Джордан называет свою команду ирландской. Диего Спатори носит хит, как символ того, что его команда является шотландской. В чем проявляется швейцарский дух Вашей команды?

Мы не говорим об этом и не выставляем этого напоказ – мы так живем.

Почему Вы в качестве места для презентации автомобиля 1999 года выбрали музей?

Это не какой-то музей. Это музей Жана Тингли. Тот, кто знает, какой неподдельный интерес питал этот художник к Формуле-1, тот поймет, что лучшего места для нашей презентации найти почти невозможно.

Говорят, что Вы никогда особенно не стремились в Ф-1 и попали в этот спорт чуть ли не волей случая?

Я никогда не говорил ничего подобного. В течение более чем 20 лет мы выпускали на трассы спортивные автомобили и прототипы. Следующий шаг – начать выступать в чемпионате мира Формулы-1 – мы предпринимали не в одиночку. Мы рассчитывали на поддержку нашего партнера – Mercedes-Benz.

Есть ли будущее в Ф-1 у таких команд, как Ваша, или вскоре в чемпионате мира будут участвовать исключительно гиганты, вроде Mercedes, Ford и Honda?

Такое вполне может случиться. Тем не менее, мы пытаемся договориться о сотрудничестве с каким-либо крупным производителем автомобилей.



ЛЕО РИЦЦИ

Если бы можно было выбрать, какой технический регламент из действовавших в течение последних 15 лет Вы бы предпочли?

Регламент 1997 года, со ступенчатым днищем и широкой колеей.

Каковы основные особенности C18, отличающие ее от предыдущей модели?

Семиступенчатая коробка передач, торсионы в передней и задней подвеске, продольные роковые рычаги и демпфер внутри монокока.

Предоставили ли Вам Ferrari все необходимые данные о двигателе, когда Вы приступили к работе над C18, или впоследствии пришлось подогнать шасси под мотор?

У нас были все необходимые данные, однако шасси все равно пришлось строить вокруг двигателя.



ЖАН АЛЕЗИ

Есть ли у Вас друзья среди гонщиков Ф-1?

Разумеется, у меня много друзей. И мне даже стыдно, что я из-за этой работы не могу найти времени, чтобы пообщаться с ними. В настоящий момент мои очень хорошим другом является Педро.

Есть ли у Вас сокровенная мечта?

Я реалист.

Чем Вы занимались, если бы в Вашей жизни не было автогонок?

Я любил вино и свою винокурню.

Это правда, что моторист команды Sauber Осаму Гото – Ваш тест?

Вовсе нет! Гото – очень распространенная фамилия в Японии.



ПЕДРО ДИНИЦ

Чувствуете ли Вы какую-то разницу в отношении персонала к Вам и к Жану Алези?

Нет, у нас одинаковый статус. Залаской автомобиль готовится для того гонщика, который показал лучший результат в квалификации.

Кого Вы считаете лучшим гонщиком из тех, с кем Вам довелось выступать в одной команде? Димона Хилла.

Чем Вы собираетесь заниматься после окончания карьеры гонщика?

Я думаю, еще рано говорить об этом.

Кого Вы считаете лучшим гонщиком современной Ф-1?

Я все еще полагаю, что в Микаэле Шумахере есть что-то особенное.

экспресс-интервью команды Sauber



Гран При Монако, Монте-Карло, 24 мая 1955 года, 81-й круг гонки.
Авария Альберто Аскари
В квалификации Аскари был великолепен. Альберто удалось показать одно время со ставшим на "поул" Фанкио на Mercedes W196. Правда, в гонке дела пошли не столь блестяще. Несмотря на все усилия, двукратный чемпион мира отставал от лидеров: Фанкио и Мосса. Аскари наконец возглавил гонку. Но его лидерство не продлилось и круга: в порту Lancia D50 Альберто Аскари пробил ограждение и упал в заливе. Машина почти сразу затонула, но Аскари удалось выбраться из кокапита, и итальянец отделался переломом носа.

МОНАКО '55



Гран При Германии, Нюрбургринг, 1 августа 1976 года, 2-й круг гонки.
Авария Ники Лауды
Несмотря на то, что чемпионат только перевалил за экватор, Ники Лауда уже практически обеспечил себе чемпионский титул. Пять побед в десяти гонках сделали австрийца безоговорочным лидером чемпионата. Авария на Нюрбургринге перевернула не только ход чемпионата, но и всю жизнь Лауды. На втором круге Ники потерял свою Ferrari в одном из скоростных виражей еще мокрой от недавнего дождя трассы. Машина ударилась об отбойник и вспыхнула как факел. Только проворство Артура Мерцля и Бретта Лангера, которые вытащили Лауду из огня, спасли Ники жизнь.

ГЕРМАНИЯ '76

Гран При Японии, Сузука, 22 октября 1989 года, 47-й круг гонки.
Столкновение Айтона Сенны и Айртона Сенны
Гонка в Японии была последней надеждой для Сенны в чемпионате мира 1989 года. Только победа оставляла ему возможность побороться с Простом за титул в Австралии. Айртон легко выиграл квалификацию, "привез" Алену 1,730 секунды, но на старт проиграл и потом всю гонку пытался вернуть себе лидерство. В конце 47-го круга он приблизился к Просту на дистанцию для атаки и подлез внутри последней "зак" Селю Тителле. Увидев маневр бразильца, Прост вывернул руль влево, и два McLarens столкнулись. При помощи marshals Сенна смог снова тронуться с места и даже закончить гонку первым, но был дисквалифицирован за срез шиканы, постороннюю помощь и т. д. А Прост, бросивший свою машину на обочине, стал чемпионом мира.



ЯПОНИЯ '89

Гран При Японии, Сузука, 21 октября 1990 года, старт гонки.
Столкновение Айртон Сенны и Алена Проста
Через год после первой аварии Проста и Сенны их дуэль получила скандальное продолжение. Уже в первом вираже Сенна вернул должок Просту, протаранив его Ferrari на входе в поворот. За день до этого Айртон выиграл квалификацию, но организаторы отказались перенести полу-позишн на левую, более чистую сторону трассы. Накануне ночью Сенна, по его собственному признанию, решил для себя судьбу гонки, а днем в воскресенье выполнил свое решение в жизни. Прост выиграл старт, но лучше бы он этого не делал. Бразилец в первом повороте вытолкнул француз с трассы и стал чемпионом.



ЯПОНИЯ '90

Гран При Сан-Марино, Имола, 1 мая 1994 года, 7-й круг гонки.
Гибель Айртон Сенны
Уже на первом круге на трассу выехала машина безопасности. Педро Лами протаранил на старте заглохший в третьем ряду Benetton Лехто, и прямая была буквально усыпана обломками. Пейс-кар освободил путь гонщикам в конце пятого круга, а через несколько минут бело-синий Williams Айртон Сенна сорвался с траектории в повороте Tamburino и на скорости 220 км/ч врезался в стену. Эта авария оборвала, быть может, самую блестящую карьеру в истории мирового автоспорта, а вместе с ней и жизнь трехкратного чемпиона мира Айртон Сенны.



САН-МАРИНО '94

Гран При Австралии, Аделаида, 13 ноября 1994 года, 36-й круг гонки.
Столкновение Михаэля Шумахера и Даниэля Хилла
После последней гонки претенденты на титул, Хилла и Шумахера, разделило всего одно очко. Очко в пользу Шумахера. Это очко и решило судьбу титула. Хилл со старта преследовал Михаэля, но вплотную приблизиться к Benetton немца англичанину не удавалось. В начале 36-го круга Шумахер допустил ошибку. Наскочив левым колесом на поребрик, Шумми, пытаясь выровнять машину, дернул руль вправо. Benetton не развернуло, но избежать столкновения с отбойником Михаэлле не удалось. Ударившись задним правым колесом, Benetton со сложной подвеской полетел в следующем повороте. Вспомогательный руль вправо и ударил боковым подносом в левое переднее колесо Williams. Шумахер на своем Benetton взлетел в воздух и прожился уже чемпионом мира: Хилл с надломленной подвеской полетел в боксы.



АВСТРАЛИЯ '94

Гран При Барна, Херес, 26 октября 1997 года, 46-й круг гонки.
Столкновение Михаэля Шумахера и Жюль Вильнева
В квалификации Вильнев и Шумахер показали, вплоть до тысячных долей секунды, абсолютно одинаковое время. Хотя Вильнев и стоял на полу-позишн, старт остался за немцем. Всю гонку с переменным успехом они играли в догонялки, но после пит-стопа Вильнев поехал заметно быстрее, и его Williams вплотную уперся в задний спойлер Ferrari Михаэля. Жак воспользовался первой же возможностью для атаки. На торможении он ушел внутри поворота Dry Sack с намерением пройти Шумми. Но Михаэль в отчаянной попытке удержать свою позицию вывернул руль вправо, ведь след из обода дала его чемпионка. Попережни Аделаиду не получилось. Немца протаранило. Колесо его Ferrari ударило в бок Williams, и Шумахер оказался на обочине. Вильнев же, несмотря на явную разбалансировку машины, сумел закончить гонку и стать чемпионом мира.



ЕВРОПА '97

10 самых знаменитых аварий чемпионатов

аварий мира Ф-1



ИТАЛИЯ '61

Гран При Италии, Монца, 10 сентября 1961 года, 2-й круг гонки.
Гибель Вольфганга фон Трипса
Перед гонкой в Монце граф фон Трипс уверенно лидировал в чемпионате и при благоприятном исходе уже в Италии, за этап до конца чемпионата, мог стать чемпионом мира. Однако вместо радости победы, которую ждали тысячи болельщиков Ferrari, красная машина фон Трипса принесла на трибуны смерть. Всего через несколько минут после старта на прямой перед Parabolica Ferrari Вольфганга столкнулась с Lotus Джима Кларка и улетела в толпу зрителей. Эта авария стала самой страшной страницей в истории гонки Формулы-1. Она унесла 15 жизней, в том числе и жизнь самого фон Трипса.

Гран При Италии, Монца, 10 сентября 1978 года, старт гонки.
Авария, приведшая к гибели Ронни Петерсона
Кто-то винит в этой аварии стартера Джинни Рестелли, кто-то — молодого пилота Агоны Риккардо Патресе, который врезался в McLaren Джимса Ханта. На старте гонки в Монце, перед знаменитым "бутылочным горлышком", которым заканчивается стартовая прямая, почти полковника машины полела в массовый завал. Авария выглядела жутко, но к серьезным последствиям вроде бы не привела. Серьезней всех пострадал Витторио Брамбилла, в голову которому полело оторвавшееся колесо его собственного автомобиля. У шведов Ронни Петерсона было несколько переломов, но Ронни даже не потерял сознания. Однако удар спровоцировал закупорку сосудов жировыми клетками, и на следующее утро Петерсон умер в больнице от жировой эмболии.



ИТАЛИЯ '78



БЕЛЬГИЯ '82

Гран При Бельгии, Зольдер, 8 мая 1982 года, квалификационные заезды.
Гибель Жюль Вильнева

Жюль Вильнев выкатил из боксов за несколько минут до конца квалификационных заездов. Красная Ferrari неслась по трассе, когда неожиданно ее путь пересек медленно возвращающийся в боксы Марс Йохена Массе. Жюль хотел обогнать. Попытка уступила. В итоге в совершенно безобидной ситуации машины не покили друг друга, и машина Вильнева, касаясь передним колесом из заднего колеса Массе, задела в воздух и закружилась на траве. Автомобиль был полностью разрушен, при ударе срезало даже крепления ремней безопасности, и Жюль выбросило из обломков кокапита. Через несколько часов Вильнев скончался.

ISSN 1560-3571



9 771560 357002 >

