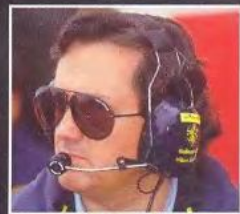


Ф¹

ПОСЛЕДНИЙ РОМАНТИК

Его влюбленность в Формулу-1 кому-то кажется старомодной, а кому-то — смешной. После ухода Кена Тиррелла он остался совсем один



июль '99

Тема:

McLAREN — FERRARI

Противостояние
продолжается...

Джанкарло Минарди:

15 ЛЕТ БОРЬБЫ

MO
FURNITURE

Telefonica

BRM
BRIDG



Зарегистрировано в
Государственном Комитете
Российской Федерации по печати
Свидетельство № 017167

Учредитель и издатель:
ООО "Авто-Зетер"
Издательский дом
"Автопанорама"
121352, Москва,
ул. Давыдовская, д. 12, стр. 7
Тел.: (095) 445-3290, 445-3600,
445-4238, 449-0394
Факс: (095) 449-0709

Генеральный директор
В. Котляров
Главный редактор
Л. Ситник
Исполнительный директор
С. Косоруков
Дизайн и верстка
В. Крутицкий
Г. Карачкин
А. Иванов
Раскрасное обеспечение
В. Устинов
Консультант
В. Безуладников
Юридическое обеспечение
Ю. Растегин

По вопросам рекламы и
распространения издания
обращаться:

Тел.: (095) 449-0395
Подписка производится:
в любом почтовом отделении
РФ, СНГ и стран Балтии
на 2-е полугодие 1999 г.
по объединенному каталогу
ФСПП, индекс 29608;
по каталогу "Роспечать" "Газеты
и журналы", индекс 79180;
в отделениях Сбербанка РФ
г. Москвы на бланках
ЗАО "Регон-связь".

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

E-mail:
formula@autorpanorama.mtu-net.ru

Представительство
в Санкт-Петербурге:

Тел./факс: (812) 274-8958

Адрес: Санкт-Петербург,
ул. Харьсонская, 8

Отпечатано в Финляндии
FORSSAN KIRJAPAINO OY

Подписано в печать 25.06.1999 г.

Тираж 75000 экз.

Цена свободная

Редакция не несет ответственности
за содержание рекламных
материалов

Мнение редакции
не всегда совпадает
с мнением авторов статей

Перепечатка без разрешения
редакции запрещена



© 1999 "Формула-1"

СОДЕРЖАНИЕ

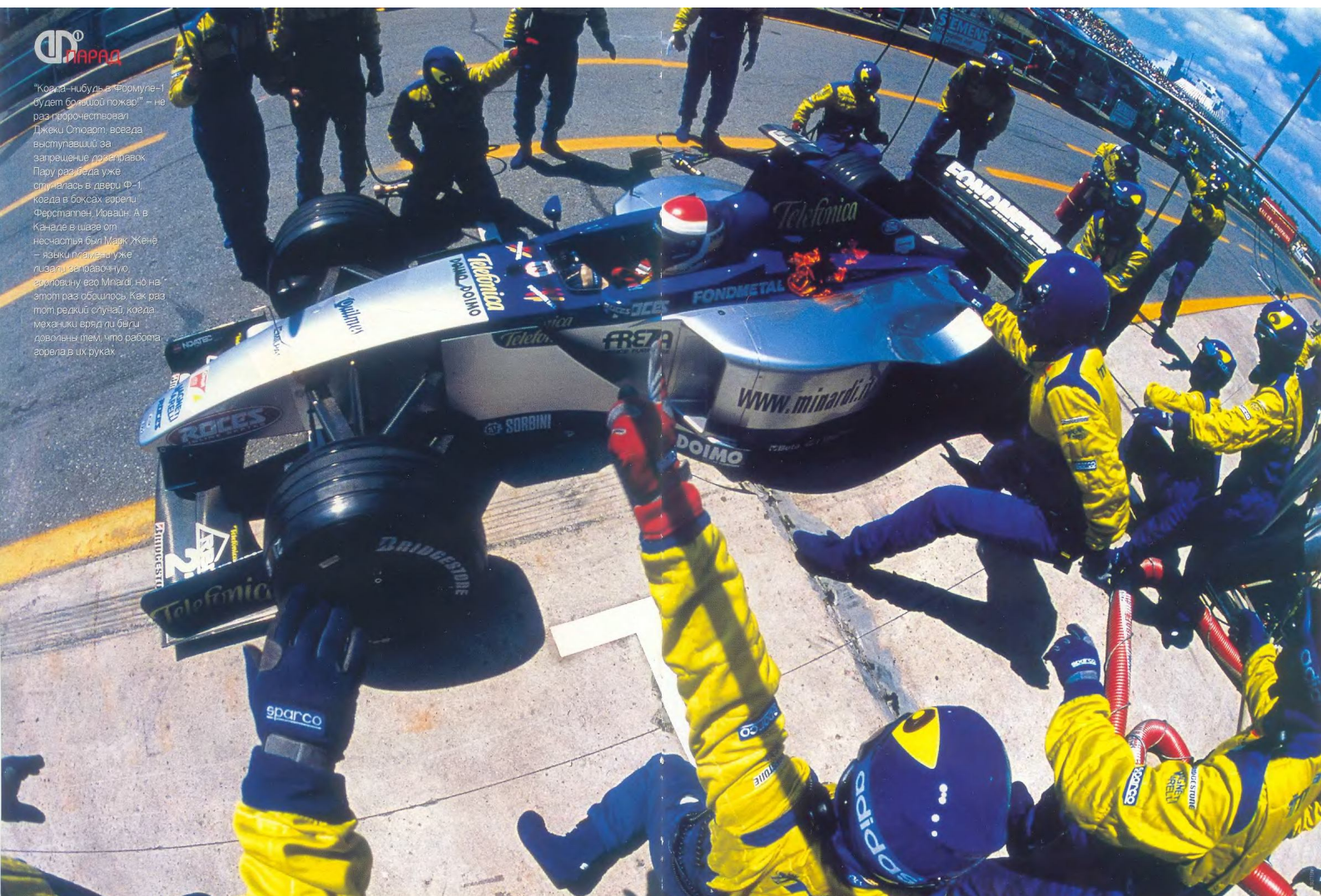
- 4 Парад**
10 Новости Ф-1
Гран При
22 Испания
На пороге опасного лета
32 Канада
Остров невезения
44 Калейдоскоп
46 Любовь с сорок первого взгляда?
Как известно, испанцы – народ горячий. Тем удивительней
холодность, которую проявляли они до сих пор к "королеве
автоспорта".
47 Кризис жанра
"Самый секретный физик" команды Williams заговорил...
Команда
48 Жестокий роман
Немного печальная история давней и, судя по всему,
безнадёжной любви Джанкарло Минарди
56 Статистика
Один на один с Ф-1
58 Комплекс полноценности
Вклад Луки Бадоера в историю Формулы-1 пока не слишком
велик. Но посмотрите на выражение лица этого человека...
64 Интеллектуал Больших Призов
Марк Жене: инженер, бакалавр, гонщик Гран При –
сочетанием подобных качеств Формула-1 не баловала нас
давно...
Интервью Ф-1
68 Джанкарло Минарди
70 Густав Брюннер
72 Лука Бадоер
74 Марк Жене
Тема
76 10 самых знаменитых боссов Ф-1
Техника Ф-1
78 Лицом к лицу
Формула-1 – это война моторов. Каким же техническим
арсеналом располагают McLaren и Ferrari накануне
решающих битв?
История Ф-1
86 Фанхию против Мосса
Противостояние двух великих гонщиков составило главную
интригу гонок Гран При 1956–1957 годов
94 Лучшая гонка Маэстро
Хуан Мануэль Фанхио одержал начало великих побед. Но
эту гонку он называл лучшей сам...
96 Арендуй и властвуй!
Если автомобиль для Вас – роскошь, возьмите его напрокат!



Приближается время, когда гонщики, чьи контракты заканчиваются в этом году, начинают задумываться о своем будущем. Среди прочих — Эдди Ирвайн. Накануне Гран При Канады он выступил с целым рядом заявлений с целью привлечь внимание к своей и без того достаточно яркой персоне. Досталось от него многим. Дэвида Култхарда Эдди назвал "гонщиком, чей авторитет падает от гонки к гонке", Жана Алези — "человеком, который нужен Феррари меньше всего", Микку Хаккинена — просто "слабым пилотом". Не избежал критики и Михаэль Шумахер. Эдди назвал его "гонщиком на без недостатков". Да-да... Стоит задуматься...

DN⁹ ПАРАД

"Когда-нибудь в Формуле-1
будет большой пожар" — не
раз пророчествовал
Джеки Стюарт, всегда
выступавший за
запрещение азартных
игр. Перу разбеда уже
случилась в гонимой Ф-1
когда в боксах горели
Феррари, Уильямс, А в
Канаде в шасси от
несчастия был Марк Жене
— явки плачено уже
лишь на правую
дверь, но на
этот раз обошлось. Как раз
тот редкий случай, когда
механики ездят ли были
довольны тем, что работа
завелась в их руках.



Нет — нет, Мика Хаккинен еще не на Луне. Космические технологии, используемые в McLaren, еще не достигли таких высот. Хотя в прошлом году команда сумела отправить финна на седьмое небо. «Формула-1» — командный спорт, но иногда случаются моменты, когда один человек остается один. Например, когда он разбивает свою машину, как это, правда, произошло Хаккинен на тренировках в Канаде. Жара... Раскаленно ездил по трассе безопасности... И пейзаж вокруг действительно напоминает Луну.



Сглазили



Гонщики McLaren-Mercedes Мика Хаккинен и Дэвид Култхард вместе с пилотом Jordan немцем Хайнцем-Харальдом Френтценом в качестве почетных гостей "Баварии" присутствовали на финальном матче Лиги чемпионов по футболу. На 89-й минуте встречи при счете 1:0 в пользу "Баварии" трио пилотов Формулы-1 начало в интервью немецкому телевидению поздравлять баварцев с "великой победой". В этот момент "Манчестер Юнайтед" забивает два мяча и завоевывает Кубок. Вот уж сглазили, так сглазили.

Лукойл вышел на старт



На третьем этапе международного чемпионата Формулы-3000, предшествовавшем розыгрышу Гран При Испании в Барселоне, на старт наконец пробился один из гонщиков российской команды Lukoil Arden. Бельгиец Марк Гуссенс показал в квалификации 18-е время и получил право участвовать в гонке. Он отлично стартовал и выиграл несколько мест, но угодил в аварию на первом круге и выбыл из гонки. Второй пилот Lukoil Arden — россиянин Виктор Маслов в Испании так и не сумел пройти квалификацию.



Регламент Формулы-1 должен измениться



Именно к этой мысли склоняется президент FIA Макс Мосли, в некоторых интервью признавший, что в погоне за безопасностью гонок, федерация, возможно, зашла слишком далеко. Последние изменения в правилах привели к уменьшению количества обгонов и снижению зрелищности гонок. "Я не думаю, что обгоны должны быть легкими, — заявил Мосли, — но при нынешних правилах это действительно стало несколько затруднительным делом. На мой взгляд, хозяева команд сами должны дать рекомендации по поводу возможных изменений технического регламента". Не исключено, что на позицию Мосли оказала влияние критика со стороны Берни Экклстоуна, который заявил, что не разделяет взгляды президента FIA на необходимость введения шин с канавками в Ф-1. Планировалось, что в ближайшее

время владельцы команд во главе с Максом Мосли и Берни Экклстоуном соберутся на специальную закрытую конференцию для выработки программы по дальнейшему изменению технического регламента. Основных предложений два: вернуться к кликам, против чего категорически возражает Мосли, или запретить антикрылья, что не устраивает хозяев команд, так как ведет к сокращению рекламной площади на автомобилях. Планируемое совещание — последний шанс успеть с новшествами к сезону 2000 года, ибо на руководство в свою очередь оказывают давление конструкторы, которым уже пора приступать к строительству автомобилей следующего года. Если боссы сумеют договориться до 23 июня, когда в Париже состоится очередное заседание Всемирного совета по автоспорту, то этот шанс будет реализован.

Баррикелло дисквалифицировали



Результат Рубенса Баррикелло, финишировавшего на "Каталунье" 8-м, был исключен из итоговых протоколов Гран При Испании. Это случилось после того, как во время технического осмотра Stewart бразильца судьи обнаружили, что один из болтов крепления деревянной доски скольжения к днищу машины значительно больше допустимого размера. По мнению судей, в случае, если бы этот болт вывернулся из гнезда, он мог представлять значительную опасность для едущих сзади машин. Пристальное внимание к этим болтам было, вероятнее всего, спровоцировано протестом McLaren, который английская команда подала перед гонкой в Испании в отношении Ferrari. Итальянцы успели до старта установить новые крепежные болты, а вот Stewart попал "под облаву". Вполне вероятно, что использование более тяжелых болтов позволяет регулировать развесовку машины по осям или чуть снижать положение центра тяжести. Но выгода, получаемая от этого настолько мала, что умышленное нарушение регламента со стороны Stewart выглядит весьма сомнительным. Тем не менее, в ближайшее время FIA обещает обратить особое внимание на размеры болтов крепления доски скольжения.

В BAR меняют местами слагаемые



После неудачного начала сезона в структуре команды BAR произошли значительные кадровые перестановки. Крейг Поллок теперь именуется президентом и исполнительным директором компании. В команде также появилось целых четыре должности вице-президента: Рик Горн отвечает за гоночное отделение, Эдриан Рейнард возглавляет конструкторский отдел, Нейл Уодли и Том Мозер осуществляют руководство соответственно финан-

совым и маркетинговым отделами. Одновременно были проведены и назначения иного рода — на должности козлов отпущения. Из команды были уволены два старших механика и менеджер Грег Филд, на которых и была возложена основная вина за провальный старт команды в Ф-1. Хочется верить, что перестановки в вице-президентском квартете окажутся более эффективными, чем похожая реорганизация в известной басне Крылова.

Плотный финиш в Канаде



На Гран При Канады в Монреале впервые в истории гонок Ф-1 пилотов к финишу полной дистанции гонки привел пейс-кар, благодаря чему был зафиксирован один из самых плотных финишей в истории чемпионатов мира Формулы-1: финишировавший 6-м Педро Паоло Диниц отстал от победителя Мики Хаккинена всего на 3,710 секунды — рекорд чемпионатов мира. Однако по абсолютной плотности результатов гонке на острове Нотр-Дам до рекорда далеко. В 1971 году на финише гонки в Монне занявший пятое место Хоуден Генли уступил финишировавшему первым Питеру Гетину всего 0,616 секунды.

Берни выпускает акции



27 мая Администрация Формулы-1 (FOA) в третий раз за несколько последних лет сменила название. Теперь эта организация называется FOM Ltd. — Formula One Management Limited. Одновременно было официально объявлено о начале продажи еврооблигаций Formula One Holdings. В FOM помимо FOM входят финансовое управление Ф-1 (FOFinance), управление мировыми перевозками Ф-1 (FOWT), управление грузоперевозками (FOFright) и управление связи (FOC). Таким образом Эклстоун попытается создать структуру, обладающую всей полнотой власти в Ф-1 и следовательно — максимально привлекающую для потенциальных акционеров. По совету финансовых экспертов, Берни Эклстоун в последний момент почти на треть сократил общую сумму эмиссии: 1,4 вместо 2 миллиардов долларов. На что пойдут вырученные средства — неизвестно. Возможно, Эклстоун вложит их в другие виды спорта, например — в футбол или теннис. Но скорее всего Берни попытается сосредоточить в своих руках все доходные предприятия вокруг гонок Ф-1. Следующей его покупкой, согласно этой логике, должна стать Paddy McNally's Allsport Management — базирующаяся в Швейцарии фирма, в ведении которой находятся паб-клубы для особо важных гостей Гран При и реклама на автодромах.

Но пока что Эклстоун ограничился покупкой 60-метровой яхты с портом приписки в Греции и постоянным экипажем из 20 человек. Говорят, что в ближайших его планах — приобретение одного из греческих островов. Таким образом Берни намерен сэкономить на портовых сборах.

Юбилей Джеки Стюарта



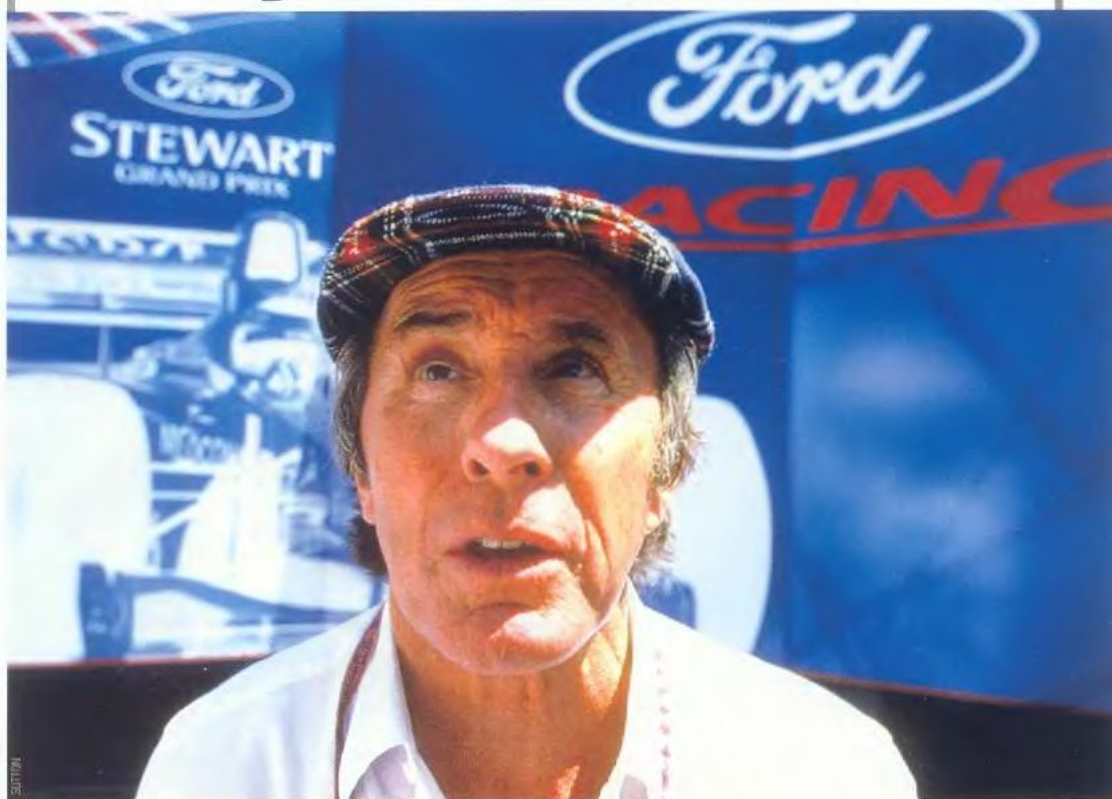
11 июня за два дня до Гран При Канады в моторхоуме своей команды в Монреале на искусственном острове Нотр-Дам трехкратный чемпион мира шотландец Джеки Стюарт отметил свое 60-летие. К сожалению, во время воскресной гонки только Джонни Херберт смог порадовать своего патрона подарком к юбилею, завоевав свои первые два очка в этом сезоне. Главная же надежда Лету-чегу Шотландца бразилец Рубенс Баррикелло так и не смог закончить гонку.

Уайтинг отказался



Технический делегат FIA Чарли Уайтинг окончательно отверг предложение руководства Benetton и Sauber стать менеджером этих команд. Директор и неизменный стартер гонок Гран При последних лет сделал это несмотря на значительное количество нулей, которые, вероятно, стояли в конце суммы в предложенных ему контрактах. Как отмечают в кулуарах Формулы-1, Чарли поступил в высшей степени порядочно. Дело в том, что в своем сегодняшнем качестве Уайтинг имеет доступ практически ко всем секретам команд Формулы-1. Как правило, у всех комиссаров FIA в контрактах имеется пункт, запрещающий им иметь деловые контакты с командами в течение двух лет после увольнения из федерации. Однако из-за особого доверия к Уайтингу, как раз в его контракте такой оговорки не было.

Ford купил Stewart



В четверг перед гонкой в Монреале было объявлено о покупке команды Stewart американским автомобильным концерном Ford, поставившим шотландской "конюшине" свои моторы. "Расширение участия Ford в Формуле-1 — прекрасная новость. Сегодня для того, чтобы побеждать в Ф-1, команде необходима серьезная финансовая и техническая поддержка, — заявил Джеки Стюарт. — Если бы мы не сделали этого сегодня, то не смогли бы выйти на уровень борьбы за победу в чемпионате еще лет десять".

"Цель, к которой мы стремимся, — победы в гонках. Благодаря

этому приобретению и вливанию наших технических ресурсов, я верю, что Stewart-Ford будет выступать более успешно", — отметил технический директор и вице-президент Ford Нейл Ресслер.

Обозреватели расходятся как в оценке суммы сделки (называемые цифры колеблются от 10 до 150 млн долларов), так и в оценке последствий, которые она должна иметь для Джеки Стюарта. Одни считают, что шотландец сделал себе неплохой подарок к 60-летию, продав американцам и без того фактически принадлежащую им команду за круглую сумму. Другим же кажется, что если бы в Ford бы-

ли довольны тем, как обстоят дела с машинами, несущими голубой овал по трассам Ф-1, то не стали бы предпринимать столь резких шагов. К тому же, по слухам, руководство американской компании уже практически решило продвигать свою команду в Ф-1 под маркой Jaguar. Что касается Джеки и Пола Стюартов, хотя никаких заявлений о грядущих перестановках в руководстве "конюшине" не последовало, многие считают, что отныне их дни в команде сочтены. Впрочем, вряд ли Джеки будет так уж жалеть, если его выпроводят "на заслуженный отдых". Уж больно солидную прибавку получил он к пенсии.



Бриаторе хочет судиться

По неофициальным данным, Флавио Бриаторе собирается подать в суд на компанию Honda, обвиняя японцев в переманивании клиентов. Речь идет о соглашении между японской компанией и BAR на поставку двигателей. Но как заявил в одном из интервью Крейг Поллок, все это по меньшей мере глупо, поскольку Honda никак не влияла на решение руководства BAR отказаться со следующего сезона от использования моторов Supertec. Кроме того, Бриаторе и так получит солидные отступные от команды за прерванный контракт, которые не намного меньше той суммы, которую Флавио должен был выручить за поставку двигателей для BAR.



Jordan остается с Mugen-Honda

Руководство команды Jordan сообщило о продлении контракта с Mugen-Honda еще на два года. Японская фирма, являющаяся дочерним отделением корпорации Honda, обещает, что Jordan будет иметь равный с BAR статус. Однако следует учесть, что двигатели для ирландской команды будут готовить к гонкам специалисты Mugen-Honda, в то время как с моторами, предназначенными для BAR, будут работать инженеры головной компании. Кроме того, если Honda решится на создание 12-цилиндрового двигателя, то его, видимо, будет получать только BAR, в то время как Jordan продолжит использовать дальнейшие модификации V10. Работа над мотором этой схемы в Mugen-Honda продолжается. Уже во Франции должна дебютировать в квалификации новая, более мощная версия, которая на гонках, скорее всего, будет использоваться только с середины-конца июля.

Малика хотят убить

Один из совладельцев команды Arrows нигерийский принц Малик Адо Ибрагим своей активностью и многочисленными заявлениями добился повышенного внимания к своей персоне. Правда, результаты этого внимания иногда оказываются несколько неожиданными. Так, незадолго до Гран При Испании Его Высочество получил письмо с угрозами физической расправы.

Жену Уильямса ограбили



Супруга Фрэнка Уильямса, являющегося одним из самых состоятельных людей Объединенного Королевства, в конце мая подверглась нападению бандитов буквально на пороге собственного дома в Южном Кенсингтоне. Двое грабителей отобрали у леди Уильямс драгоценности на сумму в 100 тысяч фунтов стерлингов и машину BMW. К счастью, сама леди Вирджиния не пострадала.



Toyota и Sauber



Возможно, в конце этого года технический директор Sauber Лео Ризз покинет команду. Ходят слухи, что конструктора швейцарской "конюшни" обхаживают "скауты" из Toyota, уже переманившие у Петера Заубера четырех высококлассных специалистов. Однако эти потери — цветочки, по сравнению с тем, что готовит японский автогигант для команды, попавшей в сферу его влияния.

Дитрих Матершитц, владелец компании Red Bull и держатель 51% акций Sauber, подтвердил, что ведет с японцами переговоры о продаже своего пакета акций. Сделка, сумма которой оценивается в 40 млн долларов, позволит бизнесмену многократно окупить вложения в команду Петера Заубера, которые он сделал в 1994 году. И это после 5 лет глобальной рекламы, в результате которой производство его энергетического напитка достигло 300 млн банок в год. Правда, есть и одно "но". Передав Матершитцу контрольный пакет акций, Заубер оставил за собой право решающего голоса в принципиальных вопросах. А без этого права Toyota не сможет чувствовать себя хозяйкой положения.

Впрочем, японцы могут пробиться в Формулу-1 и собственными силами. Ведь после отказа их земляков из компании Honda от участия в Формуле-1 собственной командой, зарезервированное для них место среди "конюшен" "большого цирка" останется свободным. Однако расходы в этом случае могут быть гораздо большими.

Гран При Японии может переехать



Возможно, в ближайшее время Гран При Японии сменит прописку, и гонки Формулы-1 будут проводиться не на Сузуке, а на новой трассе Мотеги. Оба автодрома принадлежат компании Honda, однако для проведения гонок Гран При в Мотеги японскому концерну придется изрядно потратиться на строительство дополнительных трибун для зрителей.

Нюрбургринг остается



FIA продлила до 2004 года лицензию немецкого автодрома Нюрбургринг на проведение гонок Формулы-1. Скорее всего, в ближайшие годы в Германии как и сейчас будет разыгрываться по два Гран При, хотя в последнее время ходили слухи, что родина Шумахера может лишиться одного из своих этапов в связи с широким наступлением азиатских стран на Формулу-1.

Зандвоорт хочет вернуться



Владельцы трассы Зандвоорт, на которой в 1950-1985 годах 35 раз разыгрывался Гран При Голландии, надеются вернуть Формулу-1 на свой автодром. В Зандвоорте, который за несколько последних лет был значительно реконструирован, уже побывали технический делегат FIA Чарли Уайтинг и президент федерации Макс Мосли. Оба, несмотря на некоторые замечания, выразили удовлетворение ходом работ. Возможно, уже в ближайшее время Зандвоорт получит лицензию FIA, и Формула-1 сможет вернуться в страну тюльпанов.

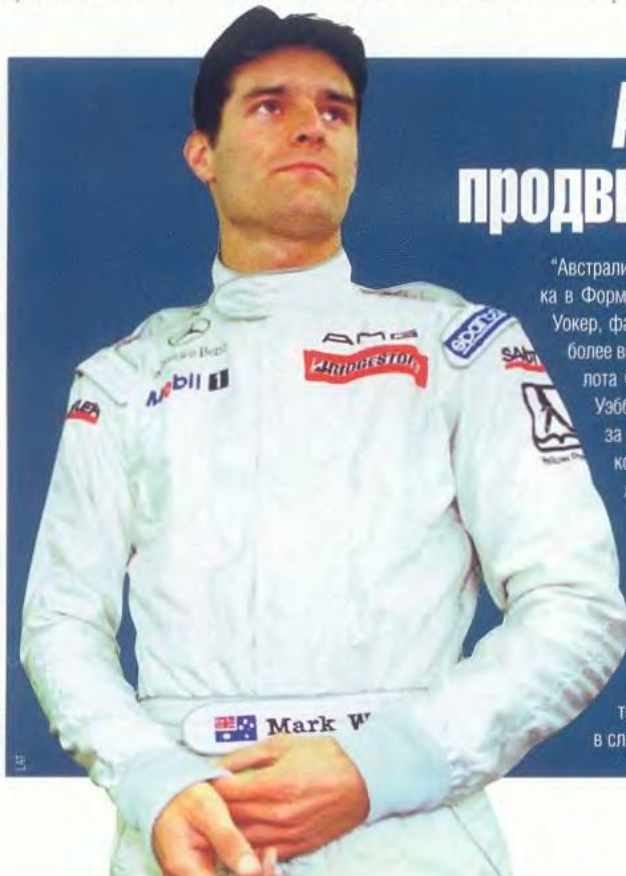
Williams-BMW: мобилизация!



Победа BMW в 24-часовой гонке в Ле-Мане станет, скорее всего, достойным завершением программы участия баварского концерна в гонках на выносливость. Williams и BMW в ближайшее время намерены полностью сконцентрироваться на создании автомобиля и мотора Ф-1 для будущего сезона. 25 специалистов

Williams во главе с бывшим гоночным инженером Дэмоном Хиллом Джоном Расселом, принимавшие самое активное участие в разработке победного BMW V12 LMR, намерены присоединиться к команде Ф-1 уже во Франции. Кроме того, Williams по окончании сезона намерен прекратить свое участие в совместном с Renault проек-

те в кузовном чемпионате BTCC, который они выиграли в 1997 году. Спортивные руководители обеих фирм намерены мобилизовать все ресурсы, чтобы уже в ближайшие годы выиграть чемпионат мира. Напомним, что Williams свой последний титул завоевал в 1997 году, а BMW не побеждал в чемпионате с 1983 года.



Австралийцы продвигают своего

"Австралийцы мечтают увидеть своего соотечественника в Формуле-1", — с таким заявлением выступил Рон Уокер, фактический хозяин Гран При Австралии. Наиболее вероятным кандидатом на место призового пилота Ф-1 австралийцы считают 22-летнего Марка Уэббера, выступающего сейчас в кузовных гонках за Mercedes. Уокер даже создал на Зеленом континенте специальный фонд, который позволит получить от австралийских инвесторов средства, необходимые для продвижения Уэббера в Формулу-1. Между тем, пока суть да дело, Марк уже имел встречу с самим Берни Экклстоуном, и предполагается, что в 2000 году Уэббер займет место тест-пилота одной из команд Формулы-1. Хотя не исключен вариант развития событий, при котором Марк выйдет на старт Гран При уже в следующем сезоне.

Вероятные кандидаты в команды Ф-1 на сезон 2000 года

McLaren

Мика Хаккинен



Дэвид Култхард
Эдди Ирвайн



Ferrari

Михаэль Шумахер



Эдди Ирвайн
Педро Паоло Диниц
Оливье Панис
Дэвид Култхард
Ярно Трулли
Лука Бадер
Рубенс Баррикелло
Жан Алези



Williams

Ральф Шумахер



Алессандро Занарди



Jordan

Хайнц-Харальд Френтцен



Эдди Ирвайн
Дэвид Култхард
Жан Алези
Шиндзи Накано



Benetton

Джанкарло Физикелла



Александр Вурц



Sauber

Педро Паоло Диниц



Жан Алези



Arrows

Оливье Панис



Тораносукэ Такаги
Педро де ла Роса



Stewart

Рубенс Баррикелло



Джонни Херберт
Жан Алези



Prost

Ярно Трулли



Оливье Панис
Стефан Сарразен



Minardi

Лука Бадер



Марк Жене



BAR

Жак Вильнев



Рикардо Зонта
Мика Сало



Сезон трансфертов начался

Не прошло еще и половины гонок 50-го чемпионата мира, а по пaddockам уже вовсю поползли слухи по поводу возможных перестановок в командах, которые ждут нас в следующем году. Сезон трансфертов стартовал.

Наибольший интерес конечно представляют возможные перестановки в рядах лидеров. Однако руководство McLaren упорно заявляет о том, что не намерено расставаться ни с Микой Хаккиненом, что впрочем вполне объяснимо, ни с Дэвидом Култхардом, положение в команде которого, по словам Рона Дениса, "никогда еще не было столь прочным". Тем не менее некоторые обозреватели продолжают упорно сватать вторым номером в McLaren Эдди Ирвайна, позиции которого в Ferrari после некоторого охлаждения в отношениях с Михаэлем Шумахером уже не так крепки как раньше. Возможно, по окончании этого сезона Эдди, контракт которого с итальянской командой истекает 29 июля, покинет Ferrari, хотя ярким сторонником сохранения Эдди в Scuderia является Авокатто Джанни Анжели. В качестве вероятного прибежища Ирвайна следует рассматривать, скорее всего, Jordan. Хотя не исключено его появление в Williams или Sauber, в качестве возможной замены не оправдавшего возлагавшихся на него надежд Сандро Занарди или Жана Алези, который, скорее всего, покинет команду Петера Заубера. Что же касается места, которое может освободиться в Scuderia, то в качестве претендентов на него называют чуть ли не полпелотона: от Рубенса Баррикелло и Педро Паоло Диница (FIAT собирается расширять свою активность на южноамериканском рынке) до Оливье Паниса. Последний сейчас заметно уступает своему партнеру по Prost Ярно Трулли, и в конце сезона, скорее всего, покинет французскую команду, где его место займет перспективный Стефан Сарразен. Однако наиболее вероятным вариантом трудоустройства Паниса на 2000 год выглядит Arrows, руководитель которого Том Уокиншоу уже вел переговоры с французом. Совершенно очевидно, что Джанкарло Физикелла сохранит свое место в Benetton, будущее же Александра Вурца пока до конца не ясно. Для Алекса, который в этом году выступает заметно скромнее Физико, все будет зависеть от того, как он проведет несколько следующих гонок. Как, впрочем, и для многих других гонщиков.

Юбилейный круг Шумахера



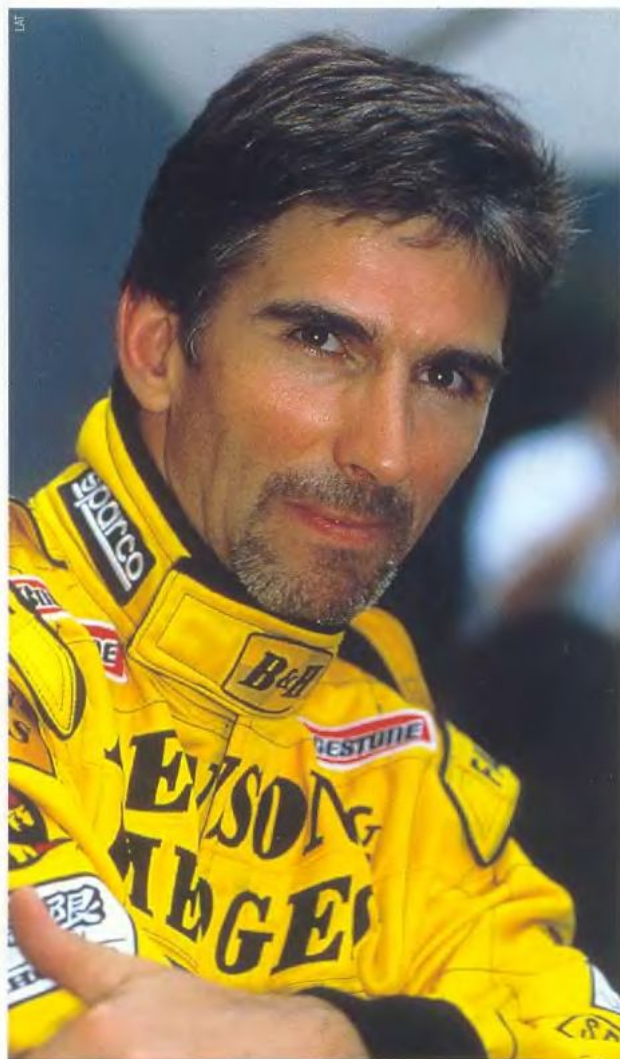
Во время Гран При Канады Михаэль Шумахер отмерил свой юбилейный 2000-й круг лидирования в гонках Формулы-1. Впервые Шумахер возглавил гонку чемпионата мира в Бельгии в 1992 году, когда одержал свою первую победу в Гран При. К сожалению, канадский юбилей оказался для немца испорчен неожиданной аварией в середине дистанции. То обстоятельство, что Михаэль вплоть до самого схода не уступил лидерства в гонке, вряд ли послужило ему достаточным утешением.

Уотсон предлагает замочить трассу



Многие из самых интересных гонок прошлого проходили в дождь. Почему бы искусственно не создать подобные условия для всех Гран При, — примерно таков смысл заявления, сделанного вице-чемпионом мира 1982 года англичанином Джоном Уотсоном. Уотсон предлагает поливать трассы водой перед стартом, чтобы по мере высыхания полотна условия гонки менялись. По его мнению, Ф-1 в результате станет более зрелищной и увеличится количество обгонов. Что Уотсон думает об увеличении количества аварий, которые в дождь также весьма живописны, осталось неизвестным.

Хилл уходит



Чемпион мира 1996 года и вице-чемпион 1994 и 1995 годов англичанин Дэмон Хилл заявил о своем уходе из Формулы-1. "После долгих размышлений я решил не продолжать выступления в Формуле-1 по завершении сезона 1999 года, — говорится в заявлении Дэмона, опубликованном 16 июня 1999 года. — Несмотря на поздний старт в Формуле-1, в 32 года, я очень горжусь тем, что выиграл 22 Гран При и титул чемпиона мира. Формула-1 дали мне очень много, и у меня останутся фантастические воспоминания о проведенных здесь годах. Я смог удовлетворить свои амбиции и считаю себя очень счастливым человеком. Я хотел бы поблагодарить всех, кто работал со мной, от поваров до руководителей команд. Особое спасибо моей жене Джорджин, которой пришлось тяжелее всех. И моим верным болельщикам — вы были совершенно бесподобны. Огромное спасибо вам всем. Мы им показали!"

Заявление Хилла вызвало массу откликов по всему миру. Большинство наблюдателей поздравляют Дэмона с окончанием карьеры, выражают сожаления по поводу его отставки, но признают ее своевременность. Однако не все восприняли заявление Хилла благодушно. Берни Экклстоун, видимо, расстроенный уходом одного из самых популярных гонщиков, сказал, что терпеть не может пилотов, которые заявляют о своих намерениях покинуть гонки за полгода до завершения сезона, а потом гоняются "сидя на чемоданах". Берни считает, что если уж ты решил уйти, так уходи. Впрочем, закончит ли Хилл этот сезон в Jordan, еще не ясно. Как дал понять в нескольких интервью Эдди Джордан, он совсем не против возможной замены Дэмона уже по ходу сезона.

Peugeot колеблется

Ходят слухи, что в скором времени неудовлетворенная результатами, показываемыми в Формуле-1 командой Prost, компания Peugeot может прикрыть программу своего участия в гонках Гран При. Решение об этом может быть принято несмотря на неоднократные заявления французских моторостроителей, что они останутся с Аленом Простом до победного конца. Двигатель Peugeot является одним из самых мощных в Ф-1, и вместе с тем, — одним из самых тяжелых. В следующем году французы обещали разработать полностью новый V10, который должен стать на 20% легче предшественника. Теперь эти планы — под большим вопросом.

В случае ухода Peugeot партнером Prost может стать, например, Renault. В ближайшее время руководство этой компании должно решить, стоит ли вкладывать 100 миллионов долларов в разработку нового двигателя для Ф-1.



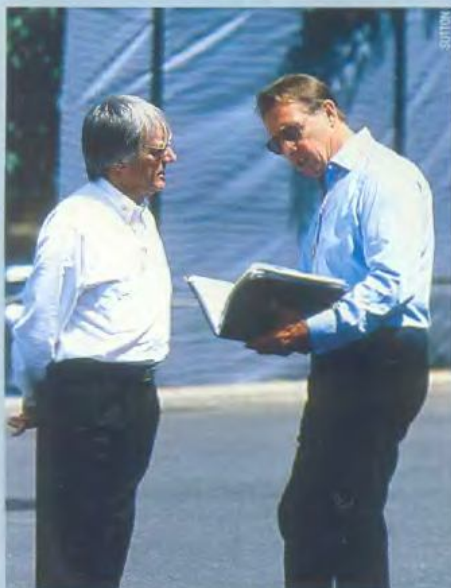
Benetton в Америке



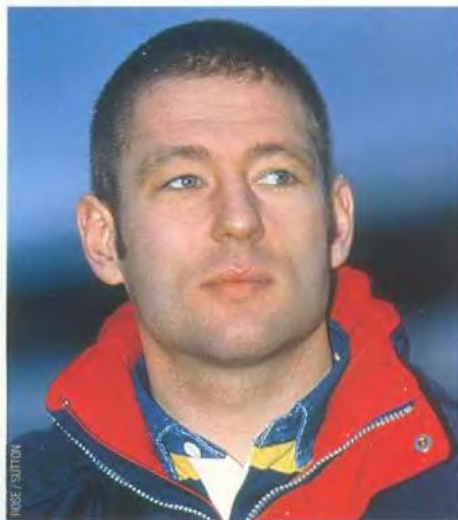
В рамках кампании в поддержку Гран При США 2000 года в Индианаполисе гонщики команды Benetton Джанкарло Физикелла и Александр Вурц накануне канадского этапа побывали в Нью-Йорке. Среди достопримечательностей, на фоне которых позировали фотографам пилоты, была, разумеется, и знаменитая статуя свободы.

Берни торгуется с RTL

RTL — одна из ведущих телекомпаний, транслирующих Формулу-1 на территории Европы, в ближайшее время может лишиться прав на показ гонок чемпионата мира. В этом году у компании заканчивается контракт с FOM, а сумма нового трехлетнего соглашения, которое было предложено Берни Экклстоуну — 200 миллионов немецких марок, кажется руководству компании чересчур завышенной. RTL готова заплатить за трансляции только 160 миллионов.



Ферстаппен — тест-пилот BAR?



Ходят слухи, что Йос Ферстаппен, оставшийся не у дел после прекращения испытательной программы Honda, может быть призван под разноцветные знамена BAR. Произойдет это, если компания Honda, которая будет поставлять этой команде двигатели в следующем году, понадобится опытный пилот для испытания нового V10 или секретного V12. Нынешний тест-пилот BAR Патрик Лемарье не обладает для такой работы ни достаточным опытом, ни даже суперлицензией гонщика Ф-1 (из-за чего, кстати, на место временно выбывшего Зонты пришлось взять Микку Сало).

Экклстоун лег под нож



В середине июня руководителю FOM Берни Экклстоуну в Лондонском госпитале была сделана операция на сердце. 68-летнему Серому Кардиналу Формулы-1 было проведено шунтирование коронарной артерии. Оперировавший Экклстоуна доктор Джон Райт заявил, что операция, которую он назвал "рутинной", прошла отлично и полного восстановления пациента следует ожидать через пару недель.

Мало кто знал о том, что у Берни Экклстоуна проблемы с сердцем. Возможно, этим и объясняется отсутствие хозяина "большого пирка" на несевропейских гонках в последнее время. В 1986 году аналогичная операция была проведена прежнему президенту FIA Жану-Мари Балестру. Тогда ему было 65, и он до сих пор жив, здоров и вполне бодр.

Трассу в Монако хотят перестроить

Из-за большого количества автомобильных пробок в дни проведения Гран При, руководство Автомобильного клуба Монако намерено направить в FIA письмо с просьбой разрешить реконструкцию самого знаменитого гоночного кольца Европы, проходящего по улочкам карликового княжества. Чтобы разгрузить движение, руководство АКМ планирует изменить конфигурацию трассы и использовать для гонок часть набережной, связывающей Монако с Ниццей.

Дженкинс — в Prost



Бывший технический директор Stewart Алан Дженкинс приглашен на аналогичную должность в команду Алена Проста. Бернард Дюдо, занимавший во французской команде этот пост, переведен в отдел, который занимается разработкой автомобиля будущего сезона.

День рождения Жана Алези



В Канаде свой 35-й день рождения отпраздновал гонщик Sauber Жан Алези. Увы, гонка сложилась для него крайне неудачно. Ушатом холодной воды стала для именинника авария на первом круге.

Дэвид Култхард попал в историю



Произошло это на традиционном фестивале исторических автомобилей в Гудвуде (Великобритания), где гонщик McLaren получил возможность проехаться на непобедимой "серебряной стреле" Mercedes-Benz W196.

Lotus возвращается?



Дэвид Хант, владеющий правами на использование названия Lotus в Формуле-1, не устает повторять, что полон решимости вернуть славное имя в гонки Гран При. Правда, в этих своих усилиях он не может пока опереться на поддержку компании Lotus Cars, являющейся дочерним предприятием малайзийской компании Proton. Но все может измениться, если одним из совладельцев Proton станет нефтяная компания Petronas, чей интерес к "королевским гонкам" известен благодаря спонсорству команды Sauber и попыткам создать собственный двигатель Ф-1. Речь идет о покупке 27% акций за 265 миллионов долларов. Правда, переговоры об этом длятся уже 8 месяцев и все еще далеки от завершения.

Ты нужен Эдди Джордану!



Команда Jordan совместно с компанией Hewlett-Packard организовала конкурс на лучшего специалиста, умеющего работать с системами автоматизированного проектирования. "Нам нужны конструкторы с опытом работы в промышленности, — заявил главный конструктор команды Майк Гаскойн. — Победитель конкурса будет иметь возможность получить у нас работу. Может быть, таким образом нам удастся найти следующего гения Ф-1".

Подробнее об условиях конкурса можно узнать в Интернете по адресу www.jordangp.com/hpdesignchallenge99.



Слухи носятся в воздухе

Слухи о возвращении Goodyear в Формулу-1 продолжают витать в воздухе. На этот раз их происхождение связывается с переговорами, которые американцы ведут с японской компанией Sumitomo Rubber Industries. Готовится сделка, в результате которой Goodyear должен установить контроль над фирмой Dunlop, в настоящее время принадлежащей японцам. Именно под этой маркой американские шинники и намерены через год или два взять реванш у Bridgestone. По слухам, переговоры близки к успешному завершению.

ALLSPORT



Стальные нервы

Третье место Рубенса Баррикелло в Сан-Марино принесло 20 000 фунтов стерлингов одному из механиков команды Stewart. Этот человек в начале года поставил 100 фунтов на то, что бразилец окажется на пьедестале еще до этапа в Великобритании. Ставка была принята как 200:1. Причем после того как Баррикелло уже в Австралии квалифицировался 4-м, букмекеры предложили смельчаку 10 000 фунтов отступных. Но тот отказался. Стальные нервы!



Успех Жака Вильнева

В отсутствие повода поговорить о спортивных победах Жака Вильнева несколько последних недель пресса с интересом следит за развитием отношений канадца с австралийской красавицей Данни Миноуг. Молодые люди познакомились в Испании на вечеринке, устроенной командой BAR.

Регби интереснее



Том Уокиншоу планирует выкупить дополнительное количество акций принадлежащей ему регбийной команды "Глочестер". В настоящее время Том владеет 73% акций, но намерен прибрать к своим рукам почти все – 98%. Деньги, которые клуб получит за счет этой операции, пойдут на покупку новых игроков. При этом не секрет, что команда Arrows, совладельцем и руководителем которой выступает Уокиншоу, также нуждается в дополнительном финансировании. Но, видимо, регби шотландца в настоящий момент интересует больше.



Среди многочисленных гостей, посетивших пaddock во время Гран При Испании, можно было увидеть и знаменитого французского футболиста Эрика Кантона.

ГРАН ПРИ ИСПАНИИ

28 – 30 мая 1999 г.

West  представляет

Бой быков без соперничества ничего не стоит. Но соперничество, когда оно происходит между двумя великими матадорами, смертельно.

Э. Хемингуэй. "Опасное лето"



НА ПОРОГЕ ОПАСНОГО ЛЕТА

Жарко! Сидеть на покрытом чахлой травкой пыльным склоне холма на редкость неудобно. Вид пожилого продавца "колы", устало бредущего меж загорелых спин зрителей – в пластмассовом ведре с грязной водой, в которую давно превратился лед, плещутся несколько жестянок, рубашка мокрая от пота, губы механически и безнадежно повторяют: "Баночку "колы", сеньор! Смешная цена в такую жару", – вызывает сочувствие, но не желание расстаться с несколькими сотнями песет. И, странное дело, прихотливо извивающаяся полоса серого асфальта, что отделена от всех нас стальной сеткой и высокими двойными отбойниками, в струящемся от зноя воздухе вдруг начинает казаться круглой ареной для боя быков. Сейчас президент корриды даст команду, и в желтый песчаный круг в сопровождении многочисленных помощников выйдут матадоры...



Сильный ветер и слабые автомобили

Пятница, 28 мая. Свободные заезды. 11:00–12:00, 13:00–14:00

Пожалуй, нет в календаре чемпионата мира другого автодрома, который бы команды знали так же хорошо, как каталонскую трассу. Кольцо близ деревни Монтмело, в 22 километрах к северу от Барселоны, – обычное место зимних тестов, да и в ходе сезона здесь очень часто проводят испытания. Особенности “Каталуньи”, таким образом, изучены досконально. И все сошлись на том, что безусловным фаворитом пятого этапа будет McLaren – и преимущество в мощности на его стороне, и “гений аэродинамики”, Эдриан Ньюн, работает там же.

Вот почему результаты первых двух часов тренировок оказались громом среди ясного неба. Мика Хаккинен только четвертый, а Дэвид Култхард – седьмой! И обе Ferrari опередили чемпионскую “конюшину”. Что это, неужели монашеские трудности английской команды продолжают?

Ответ серебристо-черных прозвучал довольно неожиданно и, признаться, не слишком убедительно. “Вы посмотрите, какой ветер и пылица! – скупно улыбнулся менеджер McLaren Рон Деннис уже после первого часа заездов. – В таких условиях нет смысла слишком напрягаться”.

Ветер, действительно, был на редкость сильным, порывистым. Он опрокинул металлическую вышку, где, по счастью, не было в этот момент телеоператора. А за 20 минут до финиша заездов над трассой даже появился красный флаг, – сорвало часть рекламного щита, и судьи на несколько минут остановили тренировку.

Зрителям – а их в пятницу собралось 25 000 – приходилось несладко: порывы ветра то и дело швыряли в лицо пригоршни пыли и песка. Пилот, надежно укрытый прочным углепластиком кокпита и шлемом, конечно, таких проблем не испытывает. Но после заездов лица большинства гонщиков были озабочены. Действительно, “формулы” с узкой колесей стали чрезвычайно чувствительны к порывам ветра, склонны к внезапной потере сцепления с дорогой. Передние шины с четырьмя, вместо трех, канавками, еще усугубили проблему. Так что даже установивший лучшее время Ирвайн, то и дело перемежавший свою речь шутками, по-серьезному, вспомнил: “Утром, на входе в Banc de Sabadell ветер вдруг как дунул под корму машины! В одно мгновение я потерял сцепление колес с дорогой и вылетел с трассы. Так что мое лучшее время еще ни о чем не говорит”.

У меня же, признаюсь, при виде того, с каким трудом на выходе из поворотов ловили задние колеса своих машин Михаэль Шумахер и Дэмон Хилл, поневоле становилось тревожно на душе – слишком сильный ветер, слишком велики скорости, слишком нестабильны машины. И вновь вспоминался Хемингуэй: “Я не помню другого такого ветреного лета в Испании, и все отмечали, что никогда еще не было так много тяжелых увечий на арене, как в этот сезон”.

Поживем – увидим

Суббота, 29 мая. Свободные заезды. 9.00–9.45, 10.15–11.00

Субботнее утро все поставило с ног на голову. Вчерашний именинник Ирвайн – только 17-й; сам себе проиграл треть секунды и пожимает плечами: “Да я же на вчерашних шинах ездил. Подумашь!” А Култхард на две с лишним секунды свое время улучшил и сдержанно улыбнулся: “Думаю, к сегодняшним условиям мы настройку машины приспособили гораздо лучше. Конечно, нам здорово помогло отсутствие ветра. Но, похоже, именно наш автомобиль особенно чувствителен к всевозможным возмущениям воздушного потока”.

Действительно, ветра практически не было, флаги над автодромом, еще вчера бодро трещащие, теперь лишь лениво колыхались. Солнце не успело разогреть трассу сквозь не слишком плотные облака.

Но как ни странно, все так же заносило задние колеса Ferrari и Jordan экс-чемпионов мира, и вновь вылетел с трассы Ирвайн – только на этот раз в Repsol. Пришлось поволноваться и поклонникам Култхарда. Дэвида, как и в Монако, подвела подвеска. На входе в последний перед финишем поворот New Holland у McLaren сломалась правая задняя толкающая штанга.

Описав весьма живописный пируэт, шотландец все же удержал машину и довел ее до боксов, где потом инженеры команды долго вертели в руках дефектную деталь. После всего этого отличные секунды других гонщиков, отставших от Култхарда не более чем на 1,2 секунды, казались не слишком убедительными. “Сегодняшняя “Каталунья” оказалась трассой, на которой чрезвычайно сложно верно настроить машину, – подвел итог руководитель команды McLaren Рон Деннис. – Нам придется подождать до обеда – тогда и увидим, кто сколько топлива заливал сегодня утром”.





Сильнейший ветер в пятницу не только очень мешал пилотам, но и рвал в клочья рекламные плакаты и даже опрокинул телевизионную вышку



"Не могу вам сказать, насколько быстра сегодня моя машина, - сказал Дэмон Хилл, показав в пятницу шестое время. - Слишком уж сильный ветер"



"По каким-то совершенно загадочным причинам мой Ferrari ведет себя в Испании намного лучше, чем на тестах неделю назад, - признался Эдди Ирвайн. - У меня, правда, есть кое-какие соображения по этому поводу. Но я вам о них, ясное дело, не скажу"



Жан Алези, вылетев с трассы в пятницу, разбил новое, как раз появившееся в Испании днище своей машины



"Мы провели много времени, оптимизируя настройку автомобиля на случай столь же ветреной и жаркой гонки", - сказал в пятницу чемпион мира

Испытание жарой

Суббота, 29 мая. Квалификация, 13:00-14:00

Нечасто такое приходится слышать - финиш первой квалификационной попытки Михаэля Шумахера журналисты в пресс-центре встретили... издевательским смехом! Экс-чемпион не сумел улучшить время Алези. Но постепенно шутки уступили место недоумению. Потому как фамилия француза оставалась первой еще почти полчаса. Остальные же лидеры квалификации, выезжая вновь и вновь, не могли улучшить даже собственное время.

А дело было в том, что за два часа, прошедшие после утренних тренировок, серые клочковатые облака постепенно разбежались, и с белесого неба полился обжигающий жар. На дисплеях компьютеров желтая и малиновая кривые температуры воздуха и асфальта трассы бодро ползли вверх, остановившись, в конце концов, на цифрах 27 и 41 градус.

В боксах McLaren, как впрочем, и во всех других, закипела работа. Срочно меняли настройки автомобилей. Не у всех это получалось хорошо. "На каждое изменение машина реагирует самым непостижимым образом", - жаловался Алессандро Занарди.

Но вот Шумахер, потом Култхард, Ирвайн, а за семь минут до конца и Хаккинен ценой невероятных усилий улучшили время Алези. "Наши инженеры проделали великую работу, чтобы, наконец, сбалансировать автомобиль так, как я хочу, - говорил через несколько минут усталый, но как показалось, в глубине души все-таки не слишком довольный финн. - Утром Дэвид был намного быстрее меня. И вот когда понимаешь, как здорово иметь товарищем по команде такого парня, как он. Мы работали вместе и вместе нашли нужные настройки, которые позволили мне выиграть полупозишн".

И все же читалась в глазах Мики и Дэвида тревога. Они сделали все, что могли. Трасса как нельзя лучше подходит McLaren. И все же Ferrari совсем близко. Причем "жеребцы из Маранелло" уступали им в максимальной скорости очень много, 307-308 км/ч против 314-319 (пилоты Minardi меньше проигрывали Ferrari). А это означало, что Шумахер и Ирвайн быстрее проходят повороты - тревожный симптом! "Не самая гладкая наша квалификация, - ледяной взгляд Денниса был, как всегда, непроницаем, но слова выдавали все ту же тревогу, - потому как нам так и не удалось использовать весь потенциал машины".

"А что, если пойдет дождь?!"

Воскресенье, 30 мая. Warm-up. 9:30-10:00

Почти сутки только и разговоров, кто какие выбрал шины. Ведь тот, кто предпочел быстрые мягкие покрышки, может столкнуться с их повышенным износом в гонке. Вот почему Жан Алези вовсе не прыгал от счастья после своего пятого времени в субботу. А показав на разминке четвертый результат, заметил: "Я доволен машиной, но думаю, что на старте нам придется нелегко".

Пилоты же Ferrari все пытались свести к нулю свое и без того небольшое отставание. Шумахер попробовал передние антикрылья разной конфигурации, а Ирвайн испытал новый стабилизатор поперечной устойчивости в подвеске. Но в результате оба уступили больше чем накануне. Однако нужно было видеть, какой жадный интерес зажегся в глазах Хаккинена, когда при нем один из журналистов спросил Ирвайна, сколько остановок в боксах позволяют сделать мягкие и средние шины. Хитрый Эдди немедленно нашелся: "Это неважно. И те, и другие хороши всего для одной остановки". Мика тут же с сожалением отвернулся, - заливает парень.

А по мере того как небо все больше затягивалось серыми облаками, и на трассе становилось душно, как в бане, у гонщиков еще прибавилось забот: а что, если пойдет дождь, как это было в четверг; во время заездов Формулы-3000? И вся ювелирная работа по настройке машин - коту под хвост.



Хакинен со старта уходит вперед. Куптхард блокирует Ferrari, а Вильнев, воспользовавшись суматохой, выходит на третье место

Жак Вильнев загадывает загадки

Воскресенье, 30 мая. Гонка. 14:00

Удивительно, как паддок Формулы-1, если присмотреться к нему в воскресный полдень, напоминает муравейник. С каждой прошедшей минутой людей здесь становится все больше, движутся они все быстрее и хлопотливей – деловитые механики, запыхавшиеся журналисты, совершенно отрешенные гонщики, важные гости, с каждым шагом все больше теряющие свою спесь и становящиеся похожими на растерянно-восторженных мальчиков и девочек: «Смотри-ка, милая, вот тот самый Шумахер, нам про него рассказывал мсье Тодт. Через полчаса у него старт, пожалуйста, не приставай к нему со своими глупостями!»

Все быстрее снуют разноцветные муравьи, все меньше времени до старта. И даже если самые осведомленные знатоки рассказали вам, что гонка ожидается рядовая, что фавориты известны, а аутсайдеры обречены, глядя на эту суету, вы неизбежно почувствуете на себе предстартовую лихорадку. Своего апогея она достигает после того, как, пройдя круг прогрева, машины замирают на стартовой прямой: пять секунд, четыре, три...

Дождь не пошел, – как и накануне, облака постепенно растапливали в белесом небе, и солнце медленно прогрело трассу с утренних 23 до 36 градусов. Но нечто неожиданное все же произошло. Едва лишь погасли красные сигналы стартового светофора, пилоты McLaren, наученные горьким опытом Монако, рванули вперед и вправо, стремясь прижать красные итальянские машины к

правой обочине и не дать им выйти на оперативный простор. Маневр с блеском удался, а облегчило его еще и то обстоятельство, что если машина Хакинена набирала скорость быстрее автомобиля Куптхарда, то Ирвайн чуть тормозил своего товарища по команде. И внезапно слева от этой четверки появился двуликий Reynard Жака Вильнева, – с шестого места на старте канадец провалился на третье! Можно спорить, насколько великолепный старт двух Ferrari в Монако определил дальнейший ход гонки, но в том, что первые триста метров в Монтмело решили судьбу Гран При Испании – сомнений никаких.

«На самом деле стартовал-то я здорово, – оправдывался через два часа Шумахер. – Но тут же оказался заблокированным между Эдди и Дэвидом, – мне просто некуда было податься. Чтобы не врезаться в них, я затормозил. Это дало шанс Вильневу меня обогнать – так оно и случилось. Я еще мог обойти его в повороте Seat, на первом же круге, но для этого нужно было сильно рисковать. И я сказал себе: «Не делай этого. Подожди немного».

Мудрый Михаэль оказался совершенно прав. Даже несмотря на то, что на протяжении бесконечно долгих 24 кругов так ни разу и не получил возможности, не слишком рискуя, обойти Вильнева. А ведь оба McLaren уходили тем временем все дальше и перед первой дозаправкой опережали Ferrari двукратного чемпиона мира почти на полминуты! В этот момент показалось, что



Для Марка Жене и Оливье Паниса старт не задался. Француз все же ушел на дистанцию, но утечка масла из коробки передач окончательно вывела из строя его Prost



“Машина была действительно хороша, – с сожалением говорил после гонки Вильнев. – И я легко сдерживал атаки Михаэля вплоть до остановки в боксах”



Преимущество Мики Хаккинена обозначилось с первых же метров гонки



Несчастья обрушились на Вильнева: сломалось крепление заднего антикрыла и механики долго не могли оторвать дефектную деталь. А потом вышла из строя первая передача



За исключением небольшой заминки во время первой остановки Култхарда механики McLaren справились со своей работой безукоризненно



Самой напряженной в конце гонки оказалась борьба за шестое место Трулли, Баррикелло и Хилла

игра сделана, что свести на нет такое отставание Шумахеру не по силам в любом случае. Но на 24-м круге, как выяснилось, настоящая гонка еще только начиналась!

Сначала оба Ferrari опередили на пит-стопе Жака Вильнева (“Все мои ребята так старались, но Михаэлю все же удалось обогнать меня именно в боксах!”). А потом Шумахер вдруг полетел, будто на крыльях. Одна, полторы, почти две секунды на круге лучше Хаккинена, а McLaren Култхарда, потерявший на первой дозаправке не менее четырех лишних секунд, и вовсе движется медленно, как во сне!

Но что же происходит? Может быть, ветер? Действительно, на некоторое время в середине гонки ветер несколько усилился. И Шумахер решил попытаться “загнать” пилотов McLaren. Авось на раскаленной и пыльной трассе кто-нибудь из двоих занервничает, и превысит возможности своей машины...

Неравная битва самого быстрого гонщика против двух самых быстрых автомобилей (как раз тогда McLaren № 1 показал 320,7 км/ч в конце стартовой прямой) продолжалась до 45-го круга, когда во второй раз в боксы заехал Култхард. Вылетев оттуда, шотландец понесся с удвоенной энергией, как будто в бак вместо бензина ему залили живую воду.

Разумеется, чудес в автогонках не бывает. И любое, самое неожиданное или кажущееся невероятным происшествие, имеет прозаическое объяснение – чаще всего технического свойства. “Со старта все шло хорошо, – через полчаса объяснил Култхард рваный ритм, в котором шел по трассе его McLaren, – за исключением небольшой излишней поворачиваемости. Чтобы устранить в дальнейшем этот неприятный снос задних колес, я по радио распорядился чуть изменить давление во втором комплекте шин. К несчастью, мы перестарались, – появилась недостаточная поворачиваемость, мне пришлось бороться со сносом передних колес. Однако третий оказался что надо, и мне удалось уехать от Михаэля”.

... Много позже я встретил знакомого финского журналиста. “Скучноватая получилась гонка, не правда ли?” – спросил меня Эрkki. И я сразу вспомнил лицо Хаккинена на пресс-конференции... Установив свое лучшее время аж на седьмом круге, в дальнейшем чемпион мира, как казалось со стороны, спокойно контролировал гонку. Излишне не рискуя, – ведь за его спиной еще был товарищ по команде. “Как вы говорите, легкая гонка? – Я уверен, что легко не бывает никогда, даже если временами это так и выглядит”.

Еще пили шампанское под серебристым шатром McLaren специально приглашенные дорогие гости, еще мылся в душе довольный и усталый победитель, а паддок Гран При Испании начинал расплываться на глазах, как замок, построенный на пляже праздными руками отдыхающих, оплывает от ленивых морских волн. Механики сворачивали тенты, грузовики, тяжело отдуваясь дизельными выхлопами, один за другим вываливались из общего строя, трибуны и склоны окружавших трассу холмов стремительно пустели. Служители убирали мусор, подметали асфальт. И вновь эта трасса напомнила посыпанную песком круглую арену, на которой, словно капли крови убитых быков, темнели лужицы выплеснувшегося из



разбитых коробок передач масла, а полосы безопасности бороздили колес вылетающих с трассы машин – так чертят песок туши несчастных животных.

“Я с нетерпением жду Канады”, – сказал напоследок Хаккинен. Между тем гонка в Испании ясно дала понять – даже на самой выгодной для McLaren и самой проигрышной для Ferrari трассе пилотам английских машин приходится призывать на помощь все свое искусство, чтобы остаться впереди. А что бы было, не будь “тормоза-замедлителя” в лице Вильнева? И снова вспомнился старик Хэм, знаток корриды: “Если один из боя в бой делает то, чего никто, кроме него, сделать не может, и это не трюк, но опаснейшая игра, возможная лишь благодаря железным нервам, выдержке, смелости и искусству, а другой попытается сравняться с ним или даже превзойти его, – тогда стоит нервам соперника сдать хоть на миг, и такая попытка окончится тяжелым ранением или смертью”.

Похоже, Формулу-1 ожидает опасное лето.

Александр Мельник



Пресс-конференция после гонки

Поздравляем с победой, Мика! Были какие-либо трудности во время гонки?

МХ: На протяжении всей гонки необходимо соблюдать предельную концентрацию, особенно когда ты лидируешь. Я имел большое преимущество над Дэвидом и Михаэлем, и это мешало сосредоточиться. Я также должен был соблюдать осторожность при обгоне круговых и внимательно следить за масляными пятнами на трассе, чтобы не повторилась та же ситуация, что и в Монако, когда я съехал с траектории и потерял место. Подобные неприятности могут случиться во время гонки в любую минуту, а когда ты лидируешь, нужно быть внимательным вдвойне. Во всем остальном, однако, это была фантастическая гонка!

Михаэль, как близко к пределу возможностей вы вели свою машину?

МШ: Я всегда на пределе.

А в отношении скорости?

МШ: То же...

Дэвид, круговые здесь были столь же неуступчивы, как и в Имоле?

ДК: Ничего общего с тем кошмаром, что происходил в Имоле. Правда, я на целый круг застрял за Дэмоном Хиллом, но едва я начал злиться, он пропустил меня. Все это не слишком согласуется с договоренностью, к которой пришли все гонщики, но причина такого поведения стала ясна, когда я увидел, что Хилл боролся еще с кем-то. Михаэль все еще мог достать меня в конце гонки, а это не слишком приятная ситуация.

Михаэль, у Вас был шанс достать Дэвида?

МШ: Я был всего в 15 секундах от Дэвида и мог догнать его ко второму пит-стопу. К несчастью, я направился в боксы одновременно с кем-то из гонщиков Agrows, а он двигался в боксы очень медленно. Все это отняло у меня необходимое для того, чтобы обогнать Дэвида, время. Несмотря на это мы провели хорошую гонку, и я набрал очень полезные четыре очка.

Мика Хаккинен, Дэвид Култхард, Михаэль Шумахер



Михаэль, после гонки Вы долго рассматривали в закрытом парке заднюю часть McLaren. Что Вы искали?

МХ (перебивая Михаэля): Он хотел насладиться красотой нашей машины. И я не удивлен!

МШ: Конечно, у этих ребят хороший автомобиль, и всегда хочется найти что-нибудь интересное. Что-нибудь интересное всегда находится. Я всего лишь взглянул на некоторые детали...

Мика, следующая гонка будет проходить в Канаде, где автодром очень похож на трассу в Мельбурне. Как Вы расцениваете свои шансы там?

МХ: Наш автомобиль еще не достиг оптимума. Еще много предстоит сделать, чтобы он стал быстрее. Инженеры работают очень напряженно, детально изучая информацию с тестов и гонок, и есть еще многое, за счет чего характеристики как шасси, так и двигателя, можно улучшить. Я надеюсь, инженеры решат все проблемы, и хотя это займет некоторое время, улучшение произойдет. Давайте посмотрим, как будут развиваться события и насколько быстры мы будем в конце года. Многое изменится, это я вам обещаю.

ИСПАНИЯ

Барселона
Автодром Каталунья Монтмело
Длина круга: 4,728 км
Количество кругов: 65
Общая длина: 307,196 км

этап 5
28-30/5/1999



Победитель 1998 г.:

Мика Хаккинен/McLaren MP4/13: 1:33'37.621

Рекорд круга в квалификации:

1'16.525 (1997 г., Жак Вильнев/Williams FW19)

Рекорд круга в гонке:

1'22.242 (1997 г., Джанкарло Физикелла/Jordan 197)

СВОБОДНЫЕ ЗАЕЗДЫ. ПЯТНИЦА

Солнечно. Сухо.
11.00–14.00

Температура воздуха: 29–30 °C
Температура полотна: 33–35 °C

Поз. №	Пилот	Л. круг/Всего	Отст. с	Вср. км/ч
1 4	Э. Ирвайн	1'23.577/25	—	203.654
2 8	Х.-Х. Френтцен	1'23.790/27	0.213	203.136
3 3	М. Шумахер	1'23.895/36	0.318	202.882
4 1	М. Хаккинен	1'23.982/22	0.405	202.672
5 5	А. Занарди	1'24.312/41	0.735	201.878
6 7	Д. Хилл	1'24.318/30	0.741	201.864
7 2	Д. Култхард	1'24.339/32	0.762	201.814
8 16	Р. Баррикелло	1'24.347/26	0.770	201.794
9 22	Ж. Вильнев	1'24.458/34	0.881	201.529
10 6	Р. Шумахер	1'24.559/29	0.982	201.289
11 11	Ж. Алези	1'24.571/15	0.994	201.260
12 12	П. П. Диниц	1'24.823/22	1.246	200.662
13 19	Я. Трулли	1'24.957/38	1.380	200.346
14 18	О. Панис	1'25.140/40	1.563	199.915
15 9	Д. Физикелла	1'25.448/32	1.871	199.194
16 17	Д. Херберт	1'25.667/27	2.090	198.685
17 10	А. Вурц	1'25.901/32	2.324	198.144
18 23	М. Сало	1'25.990/12	2.413	197.939
19 14	П. де ла Роса	1'26.595/36	3.018	196.556
20 15	Т. Такаги	1'27.296/42	3.719	194.978
21 20	Л. Бадер	1'27.314/25	3.737	194.937
22 21	М. Жене	1'27.506/27	3.929	194.510

СВОБОДНЫЕ ЗАЕЗДЫ. СУББОТА

Солнечно. Сухо.
9.00–11.00

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

Поз. №	Пилот	Л. круг/Всего	Отст. с	Вср. км/ч
1 2	Д. Култхард	1'22.138/19	—	207.221
2 3	М. Шумахер	1'22.212/26	0.074	207.035
3 1	М. Хаккинен	1'22.257/24	0.119	206.922
4 8	Х.-Х. Френтцен	1'22.836/30	0.698	205.475
5 11	Ж. Алези	1'22.917/26	0.779	205.275
6 22	Ж. Вильнев	1'23.074/15	0.936	204.887
7 16	Р. Баррикелло	1'23.106/27	0.968	204.808
8 7	Д. Хилл	1'23.125/24	0.987	204.761
9 17	Д. Херберт	1'23.136/29	0.998	204.734
10 23	М. Сало	1'23.196/22	1.058	204.586
11 6	Р. Шумахер	1'23.208/27	1.070	204.557
12 12	П. П. Диниц	1'23.272/33	1.134	204.400
13 9	Д. Физикелла	1'23.346/26	1.208	204.218
14 19	Я. Трулли	1'23.493/30	1.355	203.859
15 5	А. Занарди	1'23.574/30	1.436	203.661
16 10	А. Вурц	1'23.633/26	1.495	203.517
17 4	Э. Ирвайн	1'23.839/17	1.701	203.017
18 18	О. Панис	1'23.911/28	1.773	202.843
19 14	П. де ла Роса	1'25.042/31	2.904	200.145
20 21	М. Жене	1'25.663/29	3.525	198.694
21 15	Т. Такаги	1'25.948/22	3.810	198.036
22 20	Л. Бадер	1'26.535/18	4.397	196.692

КВАЛИФИКАЦИЯ

Солнечно. Сухо.
13.00–14.00

Температура воздуха: 27 °C
Температура полотна: 33–41 °C

Поз. №	Пилот	Л. круг/Всего	Отст. с	Отст. %	Вср. км/ч
1 1	М. Хаккинен	1'22.088/11	—	—	207.348
2 4	Э. Ирвайн	1'22.219/12	0.131	0.159	207.017
3 2	Д. Култхард	1'22.244/11	0.156	0.190	206.954
4 3	М. Шумахер	1'22.227/11	0.189	0.230	206.871
5 11	Ж. Алези	1'22.388/9	0.300	0.365	206.593
6 22	Ж. Вильнев	1'22.703/11	0.615	0.749	205.806
7 16	Р. Баррикелло	1'22.920/11	0.832	1.013	205.267
8 8	Х.-Х. Френтцен	1'22.938/11	0.850	1.035	205.223
9 19	Я. Трулли	1'23.194/12	1.106	1.347	204.591
10 6	Р. Шумахер	1'23.303/12	1.215	1.480	204.323
11 7	Д. Хилл	1'23.317/12	1.229	1.497	204.289
12 12	П. П. Диниц	1'23.331/12	1.243	1.514	204.255
13 9	Д. Физикелла	1'23.333/12	1.245	1.516	204.250
14 17	Д. Херберт	1'23.505/11	1.417	1.726	203.829
15 18	О. Панис	1'23.559/12	1.471	1.791	203.697
16 23	М. Сало	1'23.683/12	1.595	1.943	203.396
17 5	А. Занарди	1'23.703/12	1.615	1.967	203.347
18 10	А. Вурц	1'23.824/11	1.736	2.114	203.054
19 14	П. де ла Роса	1'24.619/12	2.531	3.083	201.146
20 15	Т. Такаги	1'25.280/11	3.192	3.888	199.587
21 21	М. Жене	1'25.672/11	3.584	4.366	198.674
22 20	Л. Бадер	1'25.833/12	3.745	4.562	198.301
107%		1'27.834	5.746	7.000	

СТАРТ



ФИНИШ



ПОДИУМ



WARM-UP

Солнечно. Сухо.
9.30-10.00

Температура воздуха: 21-23 °C
Температура полотна: 23-26 °C

Поз.	№	Пилот	Л. круг/Всего	Отст., с	В ср. км/ч
1	1	М. Хаккинен	1'24.031/13	-	202.553
2	2	Д. Култхард	1'24.328/14	0.297	201.840
3	3	М. Шумахер	1'24.431/13	0.400	201.594
4	11	Ж. Алези	1'24.452/9	0.421	201.544
5	4	З. Ирвайн	1'24.745/13	0.714	200.847
6	7	Д. Хилл	1'24.784/15	0.753	200.754
7	19	Я. Трулли	1'24.816/16	0.785	200.679
8	8	Х.-Х. Френтцен	1'24.897/17	0.866	200.487
9	6	Р. Шумахер	1'24.958/16	0.927	200.343
10	12	П. П. Диниц	1'25.057/16	1.026	200.110
11	22	Ж. Вильнев	1'25.297/9	1.266	199.547
12	17	Д. Херберт	1'25.479/19	1.448	199.122
13	18	О. Панис	1'25.594/14	1.563	198.855
14	9	Д. Физикелла	1'25.734/13	1.703	198.530
15	16	Р. Баррикелло	1'25.797/14	1.766	198.384
16	5	А. Занарди	1'25.870/17	1.839	198.215
17	14	П. де ла Роса	1'25.955/11	1.924	198.019
18	10	А. Вурц	1'26.099/13	2.068	197.688
19	23	М. Сало	1'26.228/7	2.197	197.392
20	21	М. Жене	1'26.963/11	2.932	195.724
21	20	Л. Бадер	1'27.597/15	3.566	194.308
22	15	Т. Такаги	1'27.836/10	3.805	193.779

ГОНКА

Солнечно. Сухо.
14.00

Температура воздуха: 30 °C
Температура полотна: 36 °C

Поз.	№	Пилот	Время	Отст., с	Л. круг/№	В ср. км/ч
1	1	М. Хаккинен	1:34'13.665	-	1'25.209/7	195.608
2	2	Д. Култхард	1:34'19.903	6.238	1'25.487/8	195.393
3	3	М. Шумахер	1:34'24.510	10.845	1'24.982/29	195.234
4	4	З. Ирвайн	1:34'43.847	30.182	1'25.343/40	194.569
5	6	Р. Шумахер	1:35'40.873	1'27.208	1'26.520/35	192.637
6	19	Я. Трулли	1:34'24.028	1 круг	1'26.505/25	192.245
7	7	Д. Хилл	1:34'25.044	1 круг	1'26.348/47	192.211
ДК	16	Р. Баррикелло	1:34'26.916	1 круг	1'26.006/40	192.147
8	23	М. Сало	1:35'21.065	1 круг	1'27.004/58	190.329
9	9	Д. Физикелла	1:35'22.704	1 круг	1'27.098/59	190.274
10	10	А. Вурц	1:35'29.548	1 круг	1'27.029/35	190.047
11	14	П. де ла Роса	1:34'41.268	2 круга	1'27.409/33	188.666
12	15	Т. Такаги	1:34'38.929	3 круга	1'29.184/7	185.746
НК	20	Л. Бадер	1:16'27.807	НФ	1'29.632/39	185.403
НК	22	Ж. Вильнев	58'38.276	НФ	1'26.675/9	193.386
НК	12	П. П. Диниц	58'54.533	НФ	1'26.315/20	192.496
НК	17	Д. Херберт	59'29.425	НФ	1'27.442/17	190.614
НК	8	Х.-Х. Френтцен	51'34.456	НФ	1'26.894/35	192.370
НК	11	Ж. Алези	39'48.894	НФ	1'26.542/24	192.187
НК	5	А. Занарди	35'31.319	НФ	1'27.248/19	191.455
НК	18	О. Панис	37'30.846	НФ	1'27.175/20	181.288
НК	21	М. Жене	-	НФ	-	-

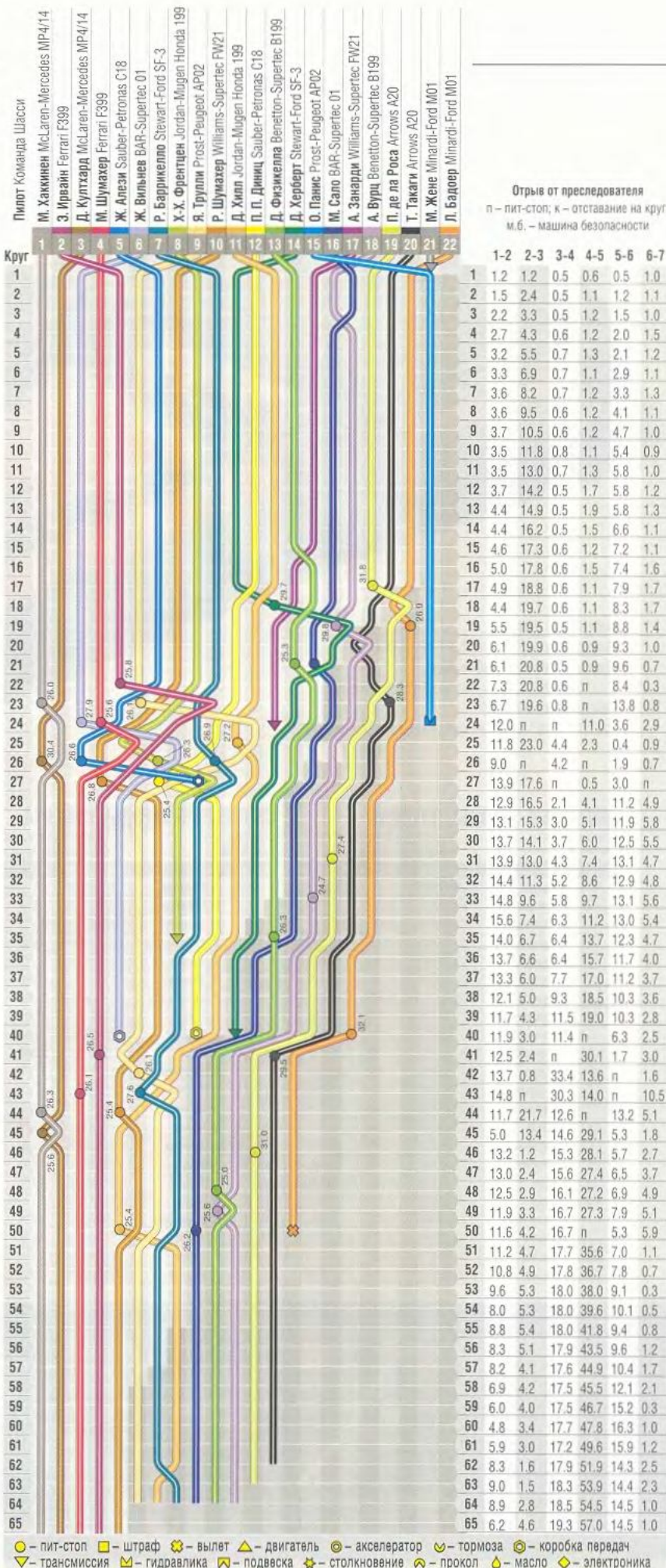
НК - не классифицирован. НФ - не финишировал, НС - не стартовал, ДК - дисквалифицирован

ЧЕМПИОНАТ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ

Поз.	№	Пилот	Очки
1	3	Михаэль Шумахер	30
2	1	Мика Хаккинен	24
3	4	Эдди Ирвайн	21
4	8	Хайнц-Харальд Френтцен	13
5	2	Дэвид Култхард	12
6	6	Ральф Шумахер	7
7	9	Джанкарло Физикелла	7
8	16	Рубенс Баррикелло	6
9	7	Дэмон Хилл	3
10	14	Педро де ла Роса	1
11	18	Оливье Панис	1
12	11	Жан Алези	1
13	10	Александр Вурц	1
14	19	Ярно Трулли	1

КУБОК КОНСТРУКТОРОВ

Поз.	Команда	Очки
1	Ferrari	51
2	McLaren-Mercedes	36
3	Jordan-Mugen Honda	16
4	Williams-Supertec	9
5	Benetton-Supertec	8
6	Stewart-Ford	6
7	Prost-Peugeot	2
8	Arrows	1
8	Sauber-Petronas	1



ГРАН ПРИ КАНАДЫ

11–13 июня 1999 г.

West  представляет

Во всем виноваты воскресенья.

Не будь воскресений,

не было бы и понедельников.

Габриэль Гарсия Маркес, "Недобрый час"

Я не знаю, кого из множества гонщиков, которым не удалось добраться до финиша в Канаде, мама родила в понедельник, но, как известно, именно в этот день Бог создал Землю. Видимо, поэтому бороться с такими вещами, как невезение, в этом мире достаточно сложно. С другой стороны, жить без таких понятий, как удача, наверное, было бы совсем скучно.

А накануне Гран При Канады только и разговоров было, что о скучных гонках в Формуле-1. Боссы команд во всю рассуждали об организации чрезвычайного совещания, имеющего целью спасти гонки Гран При от "тихой смерти". Берни Экклстоун неожиданно обвинил своего друга и ставленника президента FIA Макса Мосли в том, что последние нововведения Федерации снижают зрелищность гонок. Подлила масла в огонь и пресса. Несколько растерявшийся Мосли назвал эту кампанию истерией.

Больше других негодовал почему-то Эдди Ирвайн: "Кому нужны такие гонки, как в Испании! Во время тестов мы все изъездили эту трассу вдоль и поперек — отсюда и результаты!"

В Барселоне была ужасно скучная гонка, — вторил Ирвайну его товарищ Эдди Дженард накануне канадской гонки, — но в ближайшее воскресенье вы станете свидетелями чертовски интересных событий!"

Как показали итоги выступления его команды на острове Богоматери, омываемом водами реки Святого Лаврентия, зря Эдди поминал лукавого.

Бес в ребро

Пятница. Свободные звезды. 11.00–12.00, 13.00–14.00

Приключения в Канаде начались еще накануне Гран При. На рабочих, проводивших на 10-метровом мосту над трассой последние приготовления перед гонкой, нахал грузовик. Три человека были доставлены в ближайший госпиталь с многочисленными переломами, ушибами и посмоленными ребрами.

Несмотря на такое начало, первый день тренировок прошел относительно спокойно. Гонщики Ferrari работали по двум разным программам: Эдди Ирвайн пробыл различные настройки, а Михаэль Шумахер просто наматывал круги, оценивая сделанную его товарищем работу. Их соперники из McLaren не торопились показывать боксы: трасса в первый день была грязной, и водеры "серьезных стрел" ждали, когда трассу хорошо помыют и "натрут" резиной другие гонщики. Вель здешняя трасса на протяжении целого года используется не для спортивных мероприятий, а для движения обычного транспорта. Но несмотря на все предосторожности Мика Хаккинен все-таки вылетел в первый час тренировок после всего лишь 6 кругов. "Я немного ошибся, и это стоило мне результата", — так думал, или, по крайней мере, говорил вслух Хаккинен, оставшийся 7-м. Репно чемпионовкой "конюшня" поддержал лишь Дэвид Култара, показавший 2-е время. Он уступил Эдди Ирвайну самую малость. Но все же уступил. При этом сослаться шотландцу было не на что. Проблем он не испытывал никаких. Кроме, разумеется, тех, с которыми сталкиваются в этом году все: общая неустойчивость автомобиля спецификации 1999 года.

Остров невезения

Впрочем, были гонимые, которые придумывали себе особые трудности. Так Ральф Шумахер, должно быть от скуки, установил новый рекорд скорости... на пит-лейн: его Williams вместо дозволенных 80 км/час разогнался до 145! Штраф за это также был рекордным – 11 500 долларов. Причем ввиду того, что нарушение было повторным, Шумахер-младший должен был заплатить двойную сумму. Спасли его лишь результаты расследования, показавшие, что ограничитель скорости на его машине почему-то был установлен на 140 км/ч. "Чертовщина какая-то!" – пожимали плечами механики Williams.

Самый же серьезный инцидент в этот день был связан с Педро Диницем, Sauber которого жутковато, оторвавшись от земли всеми четырьмя колесами, вылетел с трассы и разбился об отбойники, из-за чего даже приостановили сессию. "Отказали передние тормоза, – объяснил причину аварии бразилец, весь уик-энд впоследствии жаловавшийся на боли в шее. – Это было достаточно страшно".

Ferrari говорит Б

Суббота, 29 мая. Свободные заезды. 9.00–9.45, 10.15–11.00

В субботу Ferrari впервые поставили на свои машины долгожданную новую спецификацию двигателя – 048B, которую спортивный директор итальянской команды Жан Тодт называл "промежуточной эволюцией". Промежуточность этой версии объяснялась, вероятно, тем, что этот двигатель предназначен пока только для квалификации, но не для гонки. Двигатель стал на 6 кг легче, на 16 л.с. мощнее и имеет чуть более низкое положение центра тяжести. Михаэль с новой модификацией за спиной был быстрее всех на утренней тренировке, а вот Ирвайн остался 4-м, пропустив вперед Култхарда и Хаккинена, тем самым подтвердив заявление лидера своей команды, что новый двигатель не сыграет решающей роли в предстоящей квалификации.

Сессия прошла без особых проблем. Сгоревший двигатель Бадера да вылет Хаккинена, повредившего диффузор и заднее антикрыло, – вот и все приключения. Однако скучать обитателям пaddock было некогда: прибывшие ранним утром в боксы механики обнаружили, что ночью неизвестные злоумышленники взломали гаражи пяти команд и похитили из них различное оборудование. McLaren, например, лишился пяти компьютеров. И лишь когда выяснилось, что местные люди-дикари позарились на совершенно новые компьютеры, которые не содержали никакой ценной информации, руководство команды вздохнуло с облегчением.

Понедельник начинается в субботу

Суббота, 29 мая. Квалификация. 13.00–14.00

Как обычно, в сухую и ясную погоду никто не торопился выехать на трассу первым. Только на 13-й (дернул же черт) минуте к восторгу заскучавшей было публики из боксов вырвался местный кумир Жак Вильнев. А на 26-й минуте первую серьезную заявку на лучшую позицию в завтрашнем старте сделал Дэвид Култхард, опередив красовавшегося в тот момент на верхней строчке Паниса сразу на 2,5 секунды. Спустя минуту, 3 тысячные от его времени отщипнул Хаккинен. Михаэль Шумахер, проявив выдержку, показался на людях лишь через полчаса после начала сессии, зато сразу установил время, которому суждено будет стать победным.

Его брат, проявив еще большую выдержку в боксах, на трассе оказался гораздо менее удачлив в своей первой попытке: он вылетел в последнем повороте и разбил машину. На этом злоключения Ральфа не закончились. Едва ему удалось добраться до запасной машины и вырваться на трассу – последовало совершенно непонятное столкновение с автомобилем Зонты и вынужденный заезд в боксы. Слава богу, повреждения оказались не слишком велики, и Шумахер-младший успел-таки проехать быстрый круг, оказавшись в итоге... 13-м.

А в это время результат Михаэля безуспешно атаковали Ирвайн, Култхард и Хаккинен. Мика Хаккинен, обладающий неслухом манерой решать все в самой последней попытке, и на этот раз был близок к цели на последних секундах сессии. Его результат оказался всего на ничтожные 0.029 секунды хуже времени Шумахера, и Михаэль, контролировавший своего соперника позади, поднял ногу с педали газа: 6-го подряд "поула" у лидера McLaren не получилось. А вот Ирвайну удалось потеснить с 3-й строчки протокола Дэвида Култхарда. А если бы не последняя попытка, то несдобровать бы и Хаккинену.

Почетнейшее место сразу вслед за большой четверкой занял Рубенс Баррикелло. Сразу за ним разместились Хайнц-Харальд Френтцен (Jordan), в очередной раз оказавшийся быстрее своего напарника Дэмона Хилла, Джанкарло Физикелла (Benetton) – лучший из компании, оснащенной двигателями Supertec, и Жан Алези (Sauber).

Жан был очень доволен своим 8-м местом на стартовой решетке. Sauber был быстр, но выглядел не слишком устойчивым, словно ехал по льду, и нужна была молниеносная реакция Алези, чтобы удержать машину на трассе. Но на последнем круге даже его мастерство оказалось бессильным: автомобиль уда-

Авария Педро Паоло Диница во время свободных заездов в пятницу





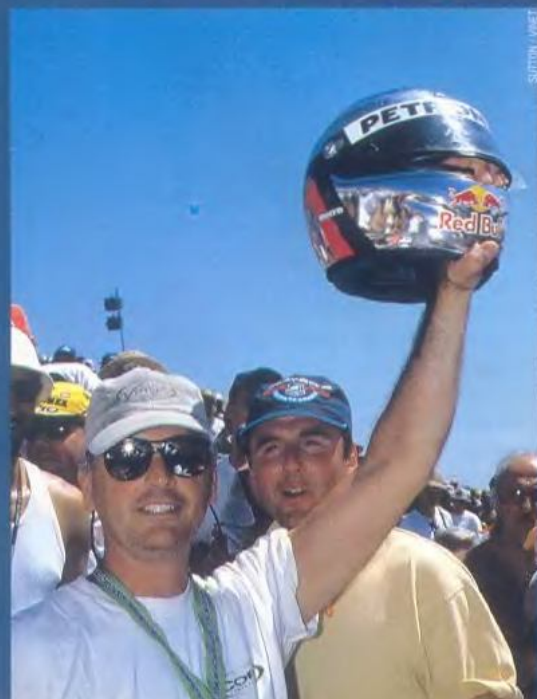
Во время тренировок Мика Хаккинен не раз совершал экскурсии за пределы трассы



Эвакуация разбитых автомобилей в Канаде была организована на высоком уровне. Williams Ральфа Шумахера во время квалификации убрали с трассы за считанные секунды



Двигатель Ferrari в Канаде стал еще мощнее, еще легче, еще компактнее



Ценный сувенир в виде шлема Жана Алези достался вот этому зрителю

рился о бордюрный камень, разбил днище, и Жан вынужден был остановиться на обочине из-за сильной вибрации. Впрочем, расстроенным он не выглядел. Франко-канадцы столь горячо приветствовали с трибун итало-француза, что тот в благодарность даже швырнул в толпу свой шлем. "Последний раз, когда я остановился подобным образом, в 1995 году, я выиграл гонку, и я чувствовал, что должен подарить что-нибудь зрителям". Сообщений о пострадавших от летающего шлема не последовало, так что все остались довольны "жертвоприношением" Жана. Разве что представители команды неуверенно высказали пожелание получить обратно радиосистему.

А что же любимец публики Вильнев? Жак очень старался отличиться перед глазами соотечественников на автодроме, носящем имя его отца. Увы, только 16-е место. Хуже всего, что никто в команде не имел ни малейшего представления о причинах этого провала. Автомобиль медленный, и все тут. Но ведь еще две недели назад, в Испании, BAR выглядел вполне прилично, а что касается квалификации – то и вовсе здорово. Жак стартовал на "Каталунье" 5-м, ехал 3-м и уверенно претендовал на очки перед, увы, традиционным для этой команды сходом. И вдруг – 16-е место в домашней гонке! В чем же дело?

Ответ прост. Цинники, которых предостаточно в пaddockах Формулы-1, утверждают, что в этом году команда Крейга Поллока стремится скорее произвести впечатление, чем добиться результата. На всех предыдущих этапах, например, BAR выбирала более мягкую резину, что весьма помогало в квалификации, да и в гонке оказывалось не лишним, особенно в свете того, что добраться до финиша шансов все равно было не много.

Но Канада была первой гонкой, где на мягких шинах были все.

Bridgestone доигрался

Воскресенье. Warm-up. 8.00–9.00

Перед каждым этапом пресс-релизы Bridgestone многозначительно сообщают, что японская компания привезла на очередную гонку 2640 шин. Эта цифра должна, видимо, приводить в ужас и вызывать горячее сочувствие к тяготам компании, которая вынуждена в этом году в одиночку снабжать резиной весь paddock. И в знак признания заслуг Bridgestone "проблема" шин продолжает оставаться в центре внимания прессы и специалистов. Отсутствие конкуренции в этом году привело к тому, что вместо того, чтобы разрабатывать новую смесь чуть ли не для каждой гонки, как это делалось в прошлом сезоне, шинники ограничиваются тем, что на основании тестов или испытаний на специальных барабанах, имитирующих условия того или иного автодрома, выбирают две из четырех неизменных спецификаций. В Канаду японцы привезли мягкую и промежуточную резину. И тут выяснилось, что мягкие шины, будучи быстрее, позволяют проехать всю гонку с тем же единственным пит-стопом, что и более медленные промежуточные. И даже стоявшая в эти дни в Канаде жара не повлияла на выносливость мягкой резины. "Единственное, что страдает здесь от жары, это мы сами", – не то жаловался, не то ликовал Жан Тодт.





Мирная лужайка рядом с трассой во время гонки приобрела вид настоящего кладбища – кладбища разбитых автомобилей

Стена чемпионов

Воскресенье. Гонка. 13.00

К полудню жара над автодромом стояла, как в преисподней. Вместе с температурой росло и число зрителей, достигнув цифры 104 000 человек, купивших билеты, плюс еще около 20 000, проникших на остров только им ведомыми путями. Зрители охлаждали себя, кто как мог: прошедшие по билетам люди и безбилетные «дикари» купались в ледяных водах реки Святого Лаврентия, плескались в фонтанах и устраивали заплывы в Олимпийском гребном канале рядом с трассой. Даже девушки, несущие таблички с номерами гонщиков, вышли на стартовое поле с бутылочкой воды каждая. Гонщикам в их амуниции на раскаленной сковороде трассы приходилось несладко. То ли им напекло головы, то ли так подействовал на пилотов вид бурных вод рядом с трассой, но в круге первом канадского пекла события развивались весьма бурно.

Как это часто случается, стоящий на поул-позиции гонщик стартовал не лучшим образом. На этот раз этим гонщиком был Михаэль Шумахер. И чтобы не пропустить дышавшего ему в спину Хаккинена, немец срезал путь прямо перед носом его McLaren. Впрочем, судя по тому, как уверенно действовал Михаэль, подобный маневр, вполне возможно, планировался им заранее. В результате заблокированный Хаккинен попал под довольно серьезную атаку отлично стартовавшего Ирвайна. Однако затереть матерого финна слаженной паре гонщиков Ferrari не удалось, и лидирующая тройка вошла в первый поворот, сохранив статус-кво. А вот зазевавшегося Култхарда, все внимание которого было сосредоточено на заднем антикрыле Ирвайна, сумел по внешней траектории обойти Физикелла.

За спинами лидеров развивались не менее драматические события: разогнавшийся было Ярно Трулли в плотном окружении не справился со скоростью своего автомобиля, и его Prost

понесло поперек трассы. Непосредственными жертвами этого инцидента стали Жан Алези и Рубенс Баррикелло, чьи машины Ярно вынес на обочину. У Алези установилась какая-то мистическая связь с гонщиком Prost: в прошлом году Трулли сталкивался с ним в Канаде дважды – на старте и на рестарте – и в конце концов умудрился даже приземлиться на его машину сверху. Жан был более, чем разочарован: «Я не знаю и знать не хочу, что случилось с Трулли, но на каждом старте он выделяет что-то подобное. Есть люди, чья работа – судить подобных гонщиков, и для них настало время произнести суровое слово».

Алези выбыл. Что касается Баррикелло, то ему удалось добраться до боксов, где ему наскоро заклепили разбитый обтекатель липкой лентой. После этого бразилец вернулся в гонку, но только для того, чтобы на 15-м круге заехать в гараж окончательно: неисправность системы управления привела к тому, что его Stewart все время уводило влево. Еще одной жертвой инцидента, спровоцированного Трулли, стал Александр Вурц, которого кто-то зацепил в суматохе, вынудив австрийца вести свой Benetton в боксы. Впрочем, повреждение полуоси, по мнению австрийского гонщика, вряд ли было напрямую связано со столкновением. На время, пока убирали обломки, на трассе появился пейс-кар.

Едва машина безопасности освободила в конце 2-го круга путь гонщикам, Култхард поставил на место Benetton Физикеллы, вернув себе 4-ю позицию в гонке. И тут же на выходе из последнего перед стартовой прямой поворота, прямо напротив боксов влетел в стену Рикардо Зонта. Бразилец проводил свою первую после долгого перерыва гонку и, возможно, еще не привык тормозить правой ногой (именно таким образом были переделаны с учетом недавней травмы левой ноги Рикардо педа-



Далеко не для всех стартовая прямая в Канаде стала финишной



Лидирующий Михаэль Шумахер блокирует McLaren Хаккинена. Benetton Физикеллы обходит "серебряную стрелу" Култхарда



Prost Ярно Трулли пронесся по трассе смерчем, сметая все на своем пути



Канадская гонка не прибавила Трулли популярности ни среди зрителей, ни среди пилотов



Если Prost в Канаде и сумел оказаться на высоте, то только таким образом



ли управления в кокпите его болида). Гонщик BAR, который является победителем международного чемпионата в классе "Гран Туризм", стал первым из титулованных особ, чьи амбиции в этой гонке разбились о злополучную стену. Рассыпавшийся автомобиль бразильца заставил руководство гонки вновь выпустить пейс-кар, сдерживавший гонщиков до 7-го круга.

Следующим чемпионом, ставшим жертвой роковой стены, на 15-м круге был Дэмон Хилл. "Я ошибся, — рассказал Хилл, — потерял контроль над машиной. Я и хотел бы пожаловаться на стену, да не могу". Правда, опытному англичанину удалось увести свой полуразбитый Jordan с опасного места, и услуг машины безопасности не потребовалось. Кто бы мог подумать, что следующим чемпионом, которому Дэмон освободил место возле злосчастной стены, окажется сам Михаэль Шумахер.

До 30-го круга лидер Ferrari вел борьбу с Хаккиненом, пытаясь оторваться от финна, мертвой хваткой висевшего у него на хвосте. Поначалу все складывалось по его сценарию: за первые 28 кругов Михаэль 10 раз записывал на свой счет быстрее время прохождения круга. Хаккинен ответил тем же лишь 4 раза. Ценой неимоверных усилий Михаэлю удалось отодвинуть соперника за пределы 4 секунд. Все ждали развязки, которая должна была наступить после серии пит-стопов. Но все решилось раньше и совершенно неожиданным образом: на 30-м круге все в том же последнем перед прямой старта-финиша S-образном повороте Михаэль Шумахер нерасчетливо заехал на поребрик, передние колеса его машины потеряли сцепление с дорогой, ее занесло, и лидер Ferrari, гонки и чемпионата в том же статусе врезался в несчастную стену. Судя по жестам, с которыми Михаэль выбирался из разбитой машины, вряд ли это мгновение показалось ему чудным.

На трибунах, где стяги Ferrari давно затмили канадские флаги, воцарилась сцена почти как в пушкинском "Толгунове": народ безмолвствовал. Поклонники таланта немецкого гонщика составляли в Канаде, как и в любой другой стране мира, подавляющее большинство. Одетые в красные майки, рубашки, бейсболки и пр. люди растерянно смотрели друг на друга. Они прибыли сюда из разных стран, но одному не нужно было слов, чтобы понять другого: они недоумевали, как такое могло случиться. Они не могли в это поверить. Поднятые краном в воздух обломки Ferrari плыли в знойном мареве словно чудовищный мираж. Казалось, еще немного и трибуны начнут пустеть, как во время футбольного матча, когда команда хозяев проигрывает с разгромным счетом.

"Я съехал с траектории, попал на грязную часть трассы и закончил гонку возле стены, — объяснял происшествие Михаэль. — Это только моя ошибка. Обычно я совершаю одну большую ошибку в году. Я надеюсь, что это она и была".

Не успели болельщики оправиться после обрушившегося на них удара, как их ждало еще одно разочарование: на 35-м круге в стену чемпионов на полном ходу влетел местный любитель Жак Вильнев. Его авария была, пожалуй, самой эффектной. Другие чемпионы перед столкновением "упирались" всеми



Считается, что трасса в Канаде щадит шины. Чего не скажешь о гонщиках

четырьмя колесами. А Жак решил испытать прочность пресловутой стены ударом в лоб.

Стена выдержала. Жак тоже. Чего не скажешь о его автомобиле, усеянном обломками трассы. И "большой цирк" снова зажег огни машины безопасности. Большинство гонщиков поспешили воспользоваться случаем, чтобы провести смену шин и дозаправку (благо, и время пришло). Среди прочих были и Дэвид Култхард с Алессандро Занарди. Однако момент для своих остановок они выбрали явно неудачный. Дэвид, вынужденный круг ждать, пока обслужат лидера команды, направился в боксы, когда автомобиль безопасности уже пристраивался к нему, как к временному лидеру (шедший 2-м Ирвайн к тому времени уже тоже побывал на пит-лейн). И когда Дэвид намеревался после дозаправки вернуться на трассу, гоночный караван с пейс-каром во главе как раз проезжал мимо. Покидать пит-лейн в этот момент запрещается, о чем извещал красный огонь светофора на выезде. Однако гонщик McLaren проигнорировал запрещающий сигнал и присоединился к гонке на своем "законном" месте вслед за Ирвайном. За что и был наказан впоследствии 10-секундной штрафной стоянкой.

Такое же наказание за аналогичный проступок понес и Алессандро Занарди. Однако итальянец, поднаторевший в подобного рода тактических уловках в гонках серии CART, пошел на нарушение правил вполне сознательно. Проскочив перед носом пейс-кара и нагнав колонну с другой стороны, он, таким образом, сэкономил круг. За вычетом приблизительно 30 секунд, потерянных на штрафной стоянке, получаем 50 отыгранных у соперников секунд. Они, однако, не помогли изобретателю Алексу, когда он вылетел с трассы на 51-м круге.

На 40-м круге гонка возобновилась. Мика лидировал. Но Эдди Ирвайн находился от него совсем близко, — их разделяли всего два отстававших на круг автомобиля. Однако завя-

зать борьбу с Хаккиненем Ирвайну помешал Дэвид Култхард. Сразу после рестарта он словно бы ухватил ирландца "за хвост" и с ходу попытался пройти его. Дэвиду почти удалось это. В первом повороте он опережал Эдди. Однако упорный ирландец к следующему изгибу трассы постарался выдвинуть соперника с более выгодной внутренней траектории. Не менее упорный шотландец не пожелал без боя уступать законно завоеванную позицию и встретил Ferrari передним колесом. В результате вылетели оба.

"Мне удалось обогнать Эдди на полкорпуса, и я был несколько удивлен, когда он объехал мою машину по внешней траектории и повернул прямо на меня, — поделился впечатлением Култхард. — Он не мог ожидать, что я растворюсь в воздухе. Мы столкнулись, потому что мне просто некуда было деваться".

Вылетели оба, но Ирвайн оказался более удачливым и вернулся на трассу первым. Правда, ему пришлось пропустить целый поезд соперников. Дэвиду повезло меньше. Он вынужден был приводить свою машину в порядок в боксах: "Мне казалось, что я повредил подвеску, потому что машина цапала асфальт на прямой". Потом для Култхарда настал черед 10-секундного штрафа. В результате — финиш на 7-м месте. Однако дело было сделано. Лидерству Мики Хаккинена уже ничто не угрожало.

Что касается Эдди, то заботу о том, чтобы публика не скучала, в дальнейшем взял на себя именно он. На 47-м круге единственная оставшаяся на трассе Ferrari обходит машины Занарди и Диница. После чего последовала красивейшая схватка со Stewart Херберта, исход которой решился в повороте перед пресловутой стеной. Оба гонщика разогнались на прямой, в конце которой Ирвайн решился на обгон. "Джонни явно был готов тормозить на 40 метров позже обычного. Но я был готов ждать 41," — хвалился Эдди. Скорость, которую он развил в результате, явно превышала его возможности удержаться на трас-



Дэвид Култхард уступив одно место на старте, вынужден был несколько кругов атаковать Физикеллу, чтобы вернуть себе 4-ю позицию



Четырежды автомобиль безопасности вмешивался в борьбу гонщиков на трассе



Дэмон Хилл стал первым из чемпионов мира, оставивших свой автомобиль у злополучной стены



Следующим гонщиком, "припарковавшим" свою машину у стены, стал Михаэль Шумахер



Еще один удар. На этот раз по болельщикам Жака Вильнева



Эдди Ирвайну и Дэвиду Култхарду не хватило места на трассе

се. Однако чести присоединиться к благородной компании разбившихся у стены Эдди, срезав опасный угол, предпочел прогулку по траве. Его примеру вынужден был последовать и Херберт.

Следующей жертвой разошедшегося Ирвайна стал Ральф Шумахер, не сумевший оказать значительного сопротивления гонщику Ferrari. Большого Эдди добиться не удалось. Его погоня за Френтценом и Физикеллой, во время которой он впервые в своей карьере установил быстрое время круга в гонке, не увенчалась успехом. И это еще хорошо, что судьи не решились наказать гонщика за срезанный при обгоне Херберта поворот. Куда большую жесткость проявили они по отношению к Бадюеру и Панису, которые, увлекшись борьбой друг с другом, позабыли о пытавшихся пройти их на круг Физикелле и Френтцене. Особенно упорен был Панис, раздраженный крайне неудачным стартом: его двигатель был заглушен в первом повороте системой, которая как раз предназначена для предотвращения внезапной остановки двигателя. Гонщики Prost и Minardi вовсе резвились на трассе, не стесняясь занимать ее целиком. На прямой перед последним поворотом они шли рядом колесо в колесо, нервы не выдержали у Паниса и он уступил Бадюеру траекторию. Физикелла пытался было сунуться вперед притормозившего Prost, но тот своими маневрами сбил его с толку, и гонщик Benetton чуть было не отправил свою машину в стену. В результате вперед спокойно вырвался Jordan Френтцена, которого очнувшийся Панис пропустил почему-то незамедлительно. А ведь Физикелла и Френтцен в этот момент вели борьбу ни много, ни мало за 2-е место. 10-секундные штрафы Панису и Бадюеру стали показательным уроком: отныне так будет со всеми гонщиками, которые и в дальнейшем намерены игнорировать синие флаги.

"Я потерял не только место, — негодовал Физикелла, — я потерял настрой, потому что очень рассердился!"

Драматическая борьба за 2-е место между Физикеллой и Френтценом стала достойным украшением гонки





Но, сердись – не сердись, а Френтцен был уже впереди. И быть бы немцу на второй ступени пьедестала, если бы не лопнувший за три с половиной круга до конца гонки тормозной диск. Выпустив клубы черного дыма из-под правого переднего колеса, Jordan пролетел полосу безопасности и на большой скорости врезался в стену из покрышек. Потрясение от удара было столь велико, что немец долго не мог покинуть кокпит. Оперативно прибывший к месту аварии профессор Уоткинс засвидетельствовал, что Френтцен был в полном сознании, и первое из чувств, вернувшихся к гонщику, по словам профессора, было чувство юмора. Учитывая силу удара, Френтцен отделался легко: ушибы левой ноги и правого плеча, причиной которых стали ремни безопасности, не представляли угрозы для здоровья. Тем не менее, гонщик вынужден был воспользоваться посторонней помощью, чтобы эвакуироваться из опасной зоны.

Пока профессор Уоткинс расспрашивал застрявшего в кокпите Френтцена о самочувствии, на трассе в четвертый раз показался пейс-кар. В результате мы стали свидетелями самого плотного финиша в Ф-1 за многие годы. Первым заветную черту пересек Мика Хаккинен – единственный чемпион, избежавший стены. Странно, что при таком обилии событий, финну, чтобы выиграть эту гонку, оказалось достаточно просто проехать всю дистанцию без приключений. Скучно!

Леонид Ситник

Пресс-конференция после гонки

Мика, это Ваша первая победа и всего лишь второй финиш в Канаде. Каковы Ваши ощущения?

МХ: Это... невероятно! Великолепная гонка. Я был доволен тем, как разворачиваются события, даже когда Михаэль лидировал. Я чувствовал себя очень уверенно в автомобиле и мог бы поехать быстрее, если бы захотел. Но особых причин торопиться не было, а риск был велик. Затем я увидел, что Михаэль сошел. Я не знал, что с ним случилось, но для меня все складывалось отлично. Это гонки – и я в них участвую. Я выиграл, и это отличное чувство!

Когда Вы увидели, что Михаэль врезался в стену, не вспомнился ли Вам аналогичный случай, произошедший с Вами в Имоле?

МХ: Да, действительно. Еще перед Барселонной я говорил, что наш автомобиль трудноуправляем. Теперь он стал лучше, теперь это гораздо более устойчивая машина. С ней можно идти до конца и оставаться на пределе значительно дольше. Для других людей все, конечно, выглядит иначе: теперь проблемы у них.

Джанкарло, это Ваш третий пьедестал в трех гонках в Канаде. Как Вы провели этот день?

ДФ: Да, мне здесь везет. Я действительно доволен сегодняшним результатом. Я планировал взять несколько очков, а вместо этого оказался на 2-й ступени пьедестала! Это великолепно! Вначале тяжелый автомобиль было сложно вести из-за недостаточной поворачиваемости. Но с полупустыми баками стало легче. Когда я не без помощи Паниса и Бадера уступил 2-е место Френтцену, то был крайне раздосадован: ведь они оба отставали на круг. Но Хайнц-Харальд вылетел, и я вернул себе утраченную позицию. Отличный результат для меня.

Мика Хаккинен, Джанкарло Физикелла, Эдди Ирвайн



Эдди, Ваш день сегодня оказался насыщен событиями. Прокомментируйте Ваше столкновение с Култхардом!

ЭИ: В самом начале гонки я берег тормоза и старался ехать так быстро, как только возможно, но не слишком насиловать машину. Когда же я начал прибавлять в скорости, показался автомобиль безопасности. Во время рестарта впереди меня оказалось двое крутовых, и один из них вошел в первый поворот очень плохо, набросав мне грязи под колеса. Когда я поворачивал налево, меня понесло в отбойники, так что я вынужден был ловить машину. Это и позволило Култхарду поравняться со мной в первом повороте. Но он зашел слишком широко, и в следующем пово-

роде я уже опережал его. Он зацепил мое заднее колесо, и мы вылетели. После этого и началось веселье!

Далее последовал довольно спорный эпизод с Джонни Хербертом. Вы помните его?

ЭИ: Всегда хорошо, когда в Ф-1 есть нечто спорное. Джонни был гораздо медленнее меня, когда я стал проходить его по внутренней траектории. Мы оба тормозили на пределе, к тому же я оказался на грязной части трассы. Я мог бы попытаться повернуть, но это грозило потерей контроля над машиной, так что я поехал прямо. Я не знаю, что случилось с Джонни, но он, видимо, также потерял много времени.

КАНАДА



этап 6 11-13/6/1999

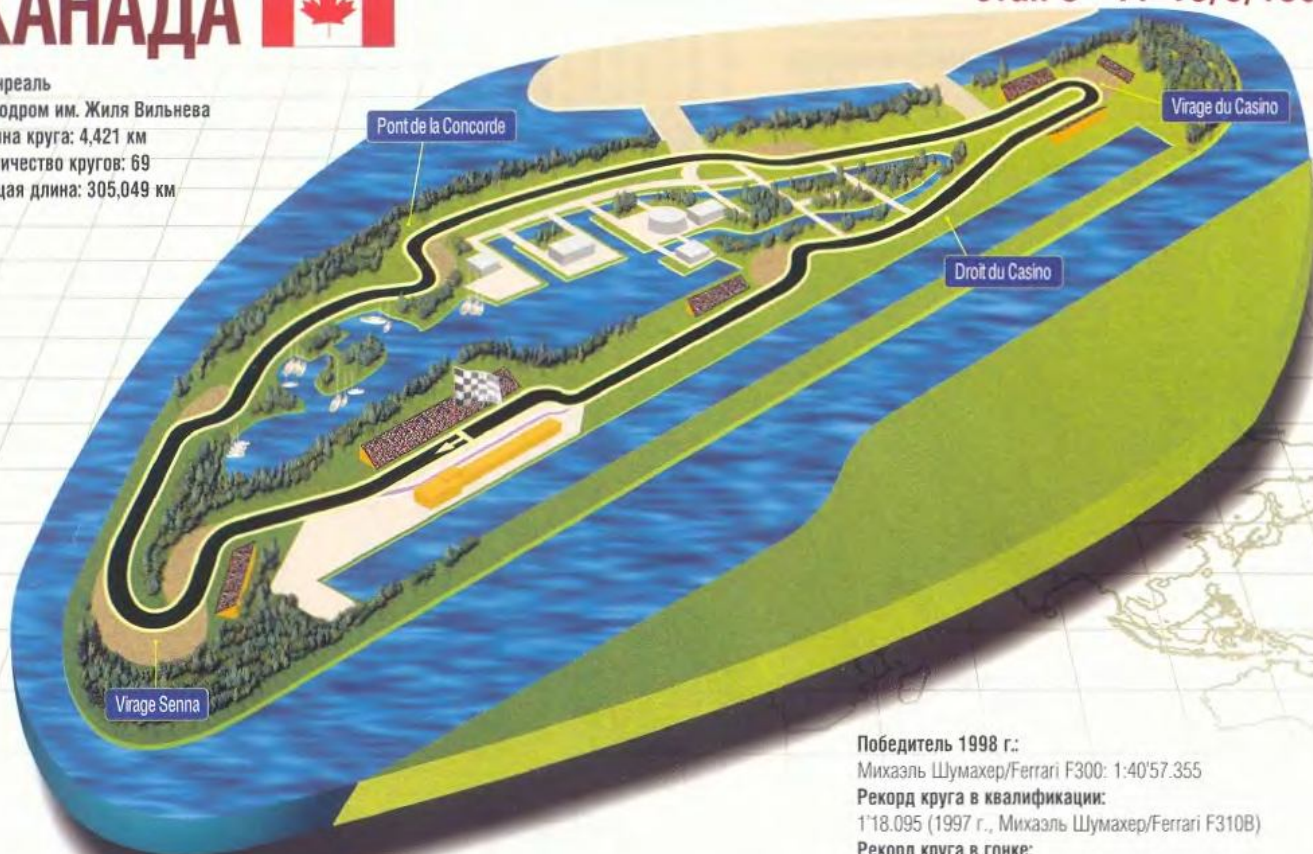
Монреаль

Автодром им. Жюль Вильнева

Длина круга: 4,421 км

Количество кругов: 69

Общая длина: 305,049 км



Победитель 1998 г.:

Михаэль Шумахер/Ferrari F300: 1:40'57.355

Рекорд круга в квалификации:

1'18.095 (1997 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F310B)

Рекорд круга в гонке:

1'19.379 (1998 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F300)

СВОБОДНЫЕ ЗАЕЗДЫ. ПЯТНИЦА

Солнечно. Сухо.
11.00-14.00Температура воздуха: 27-30 °C
Температура полотна: 39-43 °C

Поз. №	Пилот	Л. круг/Всего	Отст. с	Вср. км/ч
1 4	З. Ирвайн	1'20.576/35	—	197.522
2 2	Д. Култхард	1'20.664/36	0.088	197.307
3 3	М. Шумахер	1'21.276/35	0.700	195.821
4 11	Ж. Алези	1'21.510/37	0.934	195.259
5 9	Д. Физикелла	1'21.724/27	1.148	194.748
6 23	Р. Зонта	1'21.810/31	1.234	194.543
7 1	М. Хаккинен	1'21.950/19	1.374	194.211
8 8	Х.-Х. Френтцен	1'22.002/35	1.426	194.087
9 22	Ж. Вильнев	1'22.021/40	1.445	194.042
10 16	Р. Баррикелло	1'22.167/28	1.591	193.698
11 19	Я. Трулли	1'22.454/41	1.878	193.023
12 6	Р. Шумахер	1'22.506/22	1.930	192.902
13 10	А. Вурц	1'22.649/31	2.073	192.568
14 7	Д. Хилл	1'22.734/36	2.158	192.370
15 18	О. Панис	1'22.892/18	2.316	192.004
16 17	Д. Херберт	1'23.177/40	2.601	191.346
17 20	Л. Бадер	1'23.778/30	3.202	189.973
18 5	А. Занарди	1'23.824/20	3.248	189.869
19 21	М. Жене	1'23.826/47	3.250	189.864
20 14	П. де ла Роса	1'23.996/46	3.420	189.480
21 15	Т. Такаги	1'24.131/35	3.555	189.176
22 12	П. П. Диниц	1'24.462/5	3.886	188.435

СВОБОДНЫЕ ЗАЕЗДЫ. СУББОТА

Солнечно. Сухо.
9.00-11.00Температура воздуха: 24-29 °C
Температура полотна: 30-39 °C

Поз. №	Пилот	Л. круг/Всего	Отст. с	Вср. км/ч
1 3	М. Шумахер	1'19.281/33	—	200.749
2 2	Д. Култхард	1'19.543/32	0.262	200.088
3 1	М. Хаккинен	1'19.568/27	0.287	200.025
4 4	З. Ирвайн	1'19.631/29	0.350	199.866
5 8	Х.-Х. Френтцен	1'19.940/36	0.659	199.094
6 9	Д. Физикелла	1'20.162/33	0.881	198.542
7 16	Р. Баррикелло	1'20.251/28	0.980	198.288
8 6	Р. Шумахер	1'20.275/35	0.994	198.263
9 19	Я. Трулли	1'20.396/37	1.115	197.965
10 11	Ж. Алези	1'20.485/25	1.204	197.746
11 5	А. Занарди	1'20.754/35	1.473	197.087
12 7	Д. Хилл	1'20.785/40	1.504	197.011
13 17	Д. Херберт	1'20.861/30	1.580	196.826
14 10	А. Вурц	1'20.919/32	1.638	196.685
15 22	Ж. Вильнев	1'20.924/33	1.643	196.673
16 18	О. Панис	1'20.935/28	1.654	196.646
17 12	П. П. Диниц	1'21.022/34	1.741	196.435
18 23	Р. Зонта	1'21.235/22	1.954	195.920
19 15	Т. Такаги	1'21.810/29	2.529	194.543
20 14	П. де ла Роса	1'22.039/31	2.758	194.000
21 21	М. Жене	1'22.205/24	2.924	193.608
22 20	Л. Бадер	1'22.730/30	3.449	192.380

КВАЛИФИКАЦИЯ

Солнечно. Сухо.
13.00-14.00Температура воздуха: 32-33 °C
Температура полотна: 46-48 °C

Поз. №	Пилот	Л. круг/Всего	Отст. с	Отст. %	Вср. км/ч
1 3	М. Шумахер	1'19.298/7	—	—	200.706
2 1	М. Хаккинен	1'19.327/12	0.029	0.036	200.632
3 4	З. Ирвайн	1'19.440/11	0.142	0.179	200.347
4 2	Д. Култхард	1'19.729/11	0.431	0.543	199.621
5 16	Р. Баррикелло	1'19.930/11	0.632	0.796	199.119
6 8	Х.-Х. Френтцен	1'20.158/12	0.860	1.084	198.552
7 9	Д. Физикелла	1'20.378/7	1.080	1.361	198.009
8 11	Ж. Алези	1'20.459/10	1.161	1.464	197.810
9 19	Я. Трулли	1'20.557/11	1.259	1.587	197.569
10 17	Д. Херберт	1'20.829/12	1.531	1.930	196.904
11 10	А. Вурц	1'21.000/11	1.702	2.146	196.488
12 5	А. Занарди	1'21.076/12	1.778	2.242	196.304
13 6	Р. Шумахер	1'21.081/10	1.783	2.248	196.292
14 7	Д. Хилл	1'21.094/12	1.796	2.264	196.261
15 18	О. Панис	1'21.252/11	1.954	2.464	195.879
16 22	Ж. Вильнев	1'21.302/11	2.004	2.527	195.759
17 23	Р. Зонта	1'21.467/12	2.169	2.735	195.362
18 12	П. П. Диниц	1'21.571/12	2.273	2.866	195.113
19 15	Т. Такаги	1'21.693/11	2.395	3.020	194.822
20 14	П. де ла Роса	1'22.613/12	3.315	4.180	192.652
21 20	Л. Бадер	1'22.808/12	3.510	4.425	192.198
22 21	М. Жене	1'23.387/12	4.098	5.156	190.864
107%		1'24.848	5.550	7.000	

СТАРТ



ФИНИШ



ПОДИУМ



WARM-UP

Солнечно. Сухо.
8.30-9.00

Температура воздуха: 23-24 °C
Температура полотна: 30-31 °C

Поз.	№	Пилот	Л. круг/Всего	Отст. с	В ср. км/ч
1	2	Д. Култхард	1'20.614/15	-	197.429
2	16	Р. Баррикелло	1'21.012/15	0.398	196.459
3	17	Д. Херберт	1'21.059/13	0.445	196.345
4	1	М. Хаккинен	1'21.244/15	0.630	195.898
5	9	Д. Физикелла	1'21.530/19	0.916	195.211
6	4	З. Ирвайн	1'21.534/14	0.920	195.202
7	3	М. Шумахер	1'21.560/14	0.946	195.139
8	7	Д. Хилл	1'21.709/13	1.095	194.783
9	6	Р. Шумахер	1'21.845/19	1.231	194.460
10	10	А. Вурц	1'21.950/15	1.336	194.241
11	12	П. П. Диниц	1'21.984/16	1.370	194.130
12	18	О. Панис	1'22.027/14	1.413	194.028
13	8	Х.-Х. Френтцен	1'22.156/17	1.542	193.724
14	19	Я. Трулли	1'22.228/18	1.614	193.554
15	15	Т. Такаги	1'22.323/13	1.709	193.331
16	14	П. де ла Роса	1'22.469/12	1.855	192.988
17	11	Ж. Алези	1'22.472/15	1.858	192.961
18	5	А. Занарди	1'22.535/16	1.921	192.834
19	20	Л. Бадер	1'22.691/16	2.077	192.470
20	22	Ж. Вильнев	1'22.898/12	2.284	191.990
21	23	Р. Зонта	1'23.256/9	2.642	191.164
22	21	М. Жене	1'26.279/5	5.665	184.465

ГОНКА

Солнечно. Сухо.
13.00

Температура воздуха: 32 °C
Температура полотна: 47 °C

Поз.	№	Пилот	Время	Отст. с	Л. круг/№	В ср. км/ч
1	1	М. Хаккинен	1:41'35.727	-	1'21.047/28	180.155
2	9	Д. Физикелла	1:41'36.509	0.781	1'21.345/65	180.132
3	4	З. Ирвайн	1:41'37.524	1.796	1'20.382/62	180.102
4	6	Р. Шумахер	1:41'38.119	2.391	1'22.002/28	180.084
5	17	Д. Херберт	1:41'38.532	2.804	1'22.078/64	180.072
6	12	П. П. Диниц	1:41'39.438	3.710	1'21.864/63	180.045
7	2	Д. Култхард	1:41'40.731	5.003	1'20.961/35	180.007
8	21	М. Жене	1:41'39.918	1 круг	1'22.888/60	177.422
9	18	О. Панис	1:41'40.658	1 круг	1'22.100/57	177.400
10	20	Л. Бадер	1:41'38.062	2 круга	1'23.394/32	174.866
11	8	Х.-Х. Френтцен	1:34'50.784	НФ	1'21.284/65	181.787
НК	5	А. Занарди	1:15'06.198	НФ	1'23.442/27	176.596
НК	15	Т. Такаги	1:02'03.909	НФ	1'22.792/26	175.229
НК	22	Ж. Вильнев	50'42.082	НФ	1'22.283/29	177.881
НК	3	М. Шумахер	42'59.411	НФ	1'20.709/28	178.937
НК	14	П. де ла Роса	34'13.283	НФ	1'23.280/19	170.528
НК	7	Д. Хилл	23'03.119	НФ	1'23.953/12	161.098
НК	16	Р. Баррикелло	24'37.962	НФ	1'23.785/11	150.760
НК	23	Р. Зонта	3'44.846	НФ	2'03.038/2	141.568
НК	11	Ж. Алези	-	НФ	-	-
НК	19	Я. Трулли	-	НФ	-	-
НК	10	А. Вурц	-	НФ	-	-

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

ЧЕМПИОНАТ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ

Поз.	№	Пилот	Очки
1	1	Мика Хаккинен	34
2	3	Михаэль Шумахер	30
3	4	Эдди Ирвайн	25
4	8	Хайнц-Харальд Френтцен	13
5	9	Джанкарло Физикелла	13
6	2	Дэвид Култхард	12
7	6	Ральф Шумахер	12
8	16	Рубенс Баррикелло	6
9	7	Дэмон Хилл	3
10	17	Джонни Херберт	2
11	14	Педро де ла Роса	1
12	18	Оливье Панис	1
13	11	Жан Алези	1
14	10	Александр Вурц	1
15	19	Ярно Трулли	1
16	12	Педро Паоло Диниц	1

КУБОК КОНСТРУКТОРОВ

Поз.	Команда	Очки
1	Ferrari	55
2	McLaren-Mercedes	36
3	Jordan-Mugen Honda	16
4	Benetton-Supertec	14
5	Williams-Supertec	12
6	Stewart-Ford	8
7	Prost-Peugeot	2
8	Sauber-Petronas	2
9	Arrows	1



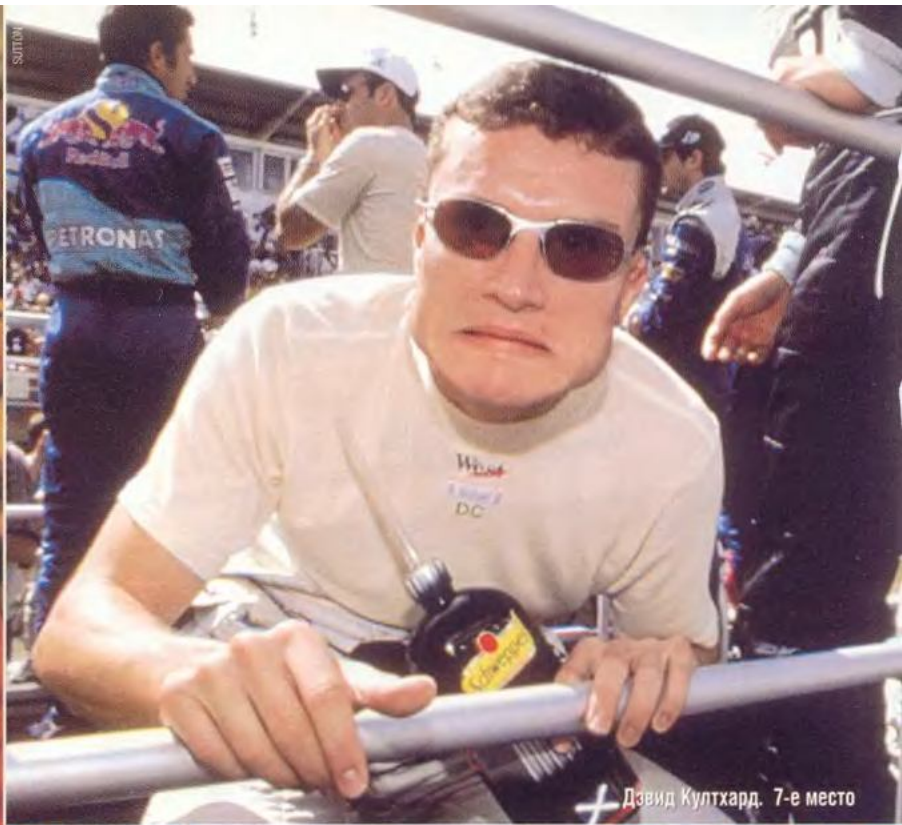
Отрыв от преследователя
п - пит-стоп; К - отставание на круг;
м.б. - машина безопасности

	1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-7
1	0.7	0.8	0.7	0.6	0.7	0.2
2	0.8	0.9	0.4	0.3	0.6	0.3
3	1.4	1.8	1.0	0.3	0.8	0.2
4	0.7	1.8	0.4	1.3	1.1	0.4
5	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.
6	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.
7	1.4	0.9	0.4	1.0	0.6	0.1
8	1.5	1.6	0.5	1.5	0.7	0.1
9	1.5	2.3	0.2	2.1	0.7	0.7
10	1.7	3.0	0.3	2.3	0.8	0.7
11	1.9	3.4	0.7	2.2	1.1	0.8
12	2.1	3.4	0.8	2.7	1.7	0.5
13	2.1	3.8	0.5	4.0	1.6	0.8
14	2.3	4.4	1.0	3.9	1.6	1.1
15	2.7	4.8	0.7	4.5	1.9	1.0
16	3.1	5.0	0.7	5.0	2.2	0.7
17	3.3	5.2	0.9	5.9	2.0	1.0
18	3.1	5.6	0.9	6.6	2.4	1.0
19	3.2	5.9	1.3	6.9	2.5	1.1
20	2.8	6.2	1.6	6.9	2.9	1.2
21	2.7	6.2	1.8	7.3	3.5	1.1
22	2.6	6.6	2.0	7.5	3.5	1.6
23	3.0	6.9	2.5	7.7	3.9	1.4
24	3.2	7.2	2.6	8.2	4.2	п
25	3.6	7.6	2.5	8.6	4.4	9.9
26	3.9	7.8	2.6	9.1	4.8	10.0
27	4.2	7.8	2.9	9.5	4.7	10.6
28	4.6	7.9	3.1	10.0	4.5	11.1
29	4.2	7.7	3.6	10.7	4.0	11.7
30	7.1	4.7	10.1	4.6	12.9	3.2
31	7.1	4.8	10.1	5.3	12.6	3.9
32	6.9	3.8	10.7	5.5	12.8	4.3
33	6.9	3.8	11.3	5.8	17.7	1.2
34	6.9	3.6	11.6	6.2	18.3	1.7
35	6.5	3.1	12.2	6.0	19.2	1.7
36	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.
37	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.
38	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.
39	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.
40	2.0	0.1	0.8	0.3	2.1	0.0
41	4.4	0.6	0.3	0.7	1.0	1.7
42	6.6	0.5	3.9	0.7	1.1	0.7
43	11.6	0.5	1.3	0.4	1.8	2.1
44	13.5	1.1	1.7	0.5	1.4	0.2
45	14.3	3.0	2.3	0.3	0.7	0.2
46	14.8	3.0	4.6	0.2	0.7	0.1
47	16.0	2.4	5.6	0.9	1.1	1.9
48	16.2	2.2	6.4	1.3	1.2	2.1
49	16.5	1.8	7.2	1.7	0.3	3.3
50	16.5	1.7	8.3	2.1	0.4	2.9
51	16.1	1.6	9.2	2.3	0.5	2.9
52	15.6	1.5	10.2	2.8	0.4	3.2
53	15.3	1.4	10.7	3.9	0.3	3.1
54	14.4	1.7	10.9	2.7	2.5	2.4
55	13.5	1.7	10.9	2.0	2.8	2.3
56	12.6	1.5	11.4	1.0	5.3	2.2
57	12.4	1.5	12.1	0.2	6.3	1.7
58	12.6	1.4	12.7	0.6	6.3	0.9
59	11.5	1.6	11.8	2.6	5.7	0.8
60	11.4	1.7	10.9	5.1	5.1	1.0
61	11.7	1.7	10.0	6.6	5.2	0.9
62	12.0	1.7	8.8	8.3	5.3	1.3
63	12.7	1.6	7.7	10.9	4.5	1.0
64	13.3	0.9	6.7	12.7	4.2	1.1
65	12.2	1.0	5.9	15.4	3.2	1.8
66	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.
67	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.
68	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.
69	0.7	1.0	0.5	0.4	0.9	1.2

● - пит-стоп ■ - штраф ✖ - вылет ▲ - двигатель ⚙ - акселератор ⚙ - тормоза ⚙ - коробка передач
⚙ - трансмиссия ⚙ - рулевое управление ⚙ - подвеска ⚙ - столкновение ⚙ - масло ⚙ - электроника



Занарди явно не делает из еды культа



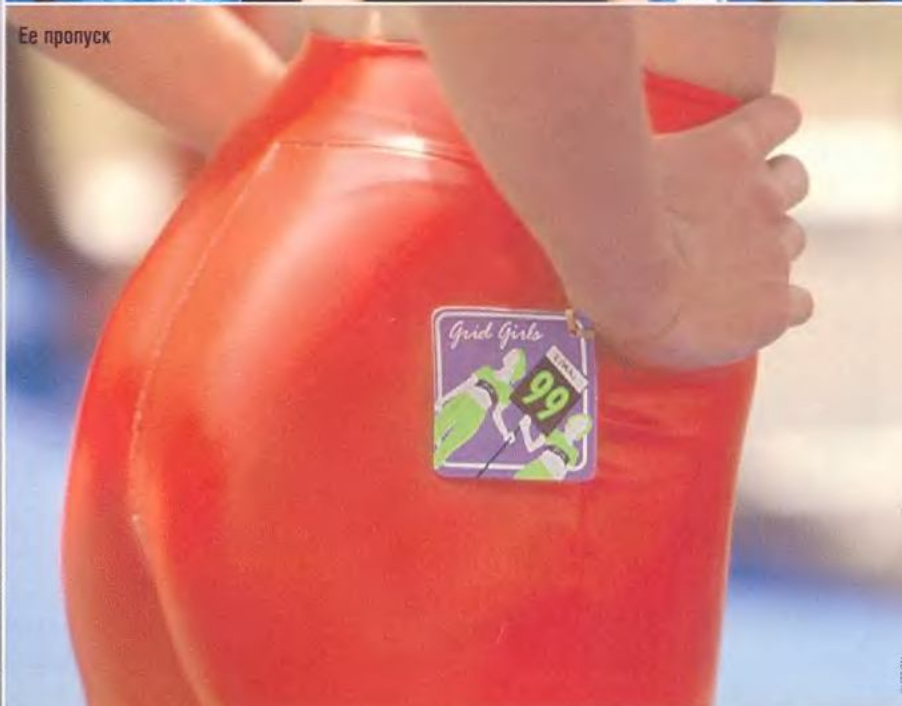
Дэвид Култхард. 7-е место



- Давно хотел спросить тебя, Эдди, а кобылы у вас в Маранелло есть?

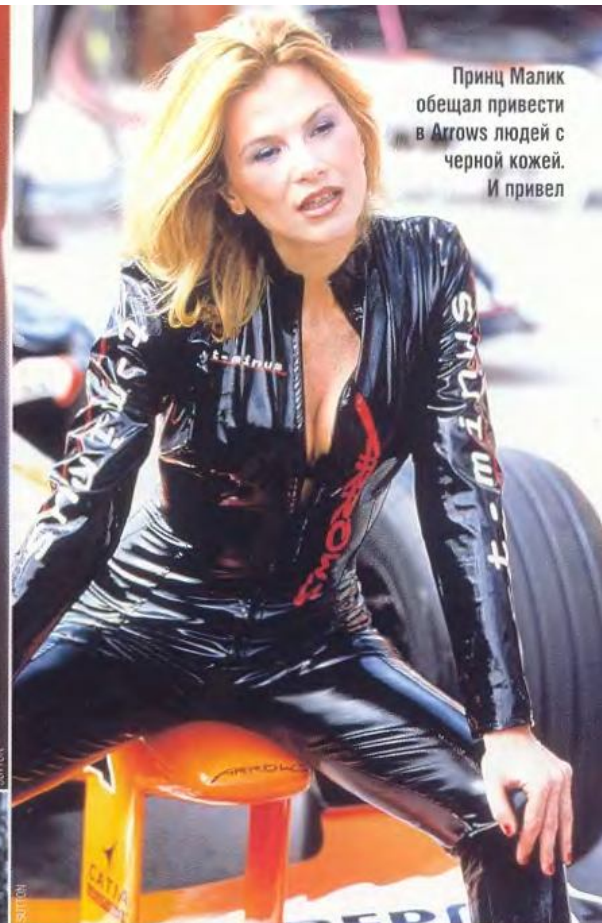


Соперничество между Молодыми гонщиками Велетон обостряется



Ее пропуск

Ну и запах в "конюшне"



Принц Малик
обещал привести
в Arrows людей с
черной кожей.
И привел

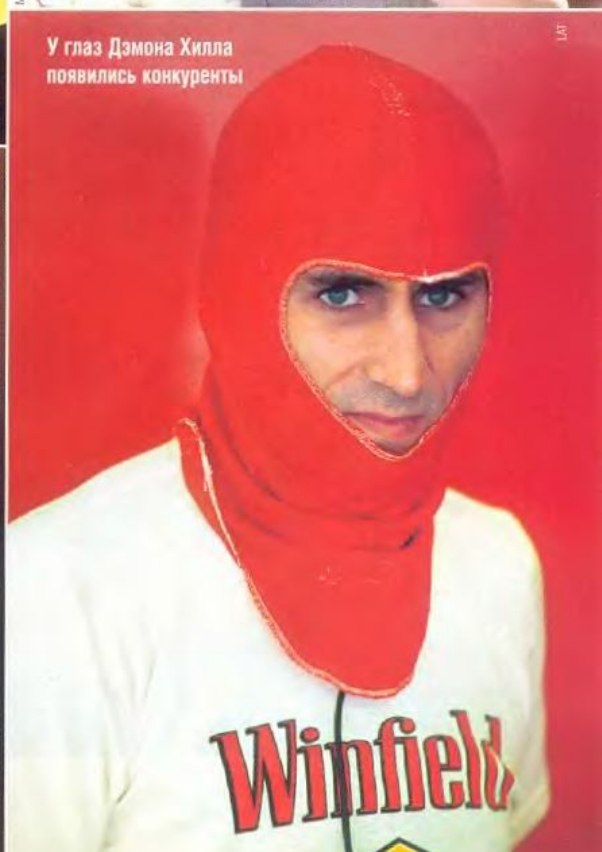
Ирвин и Хаккинен уже в одной команде?



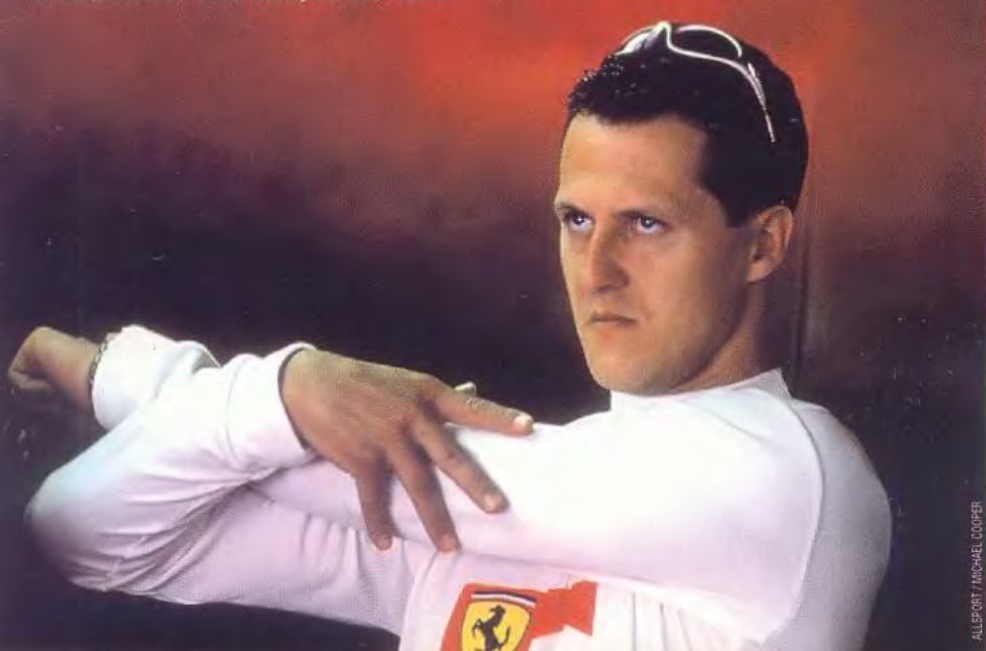
Этому палец в рот не клади!



У глаз Дэмона Хилла
появились конкуренты



В Канаде Михаэль готов был кусать себе локти



ALLSPORT / MICHAEL COOPER

Любовь с сорок первого взгляда?



Не прошло и четверти часа с того момента, как McLaren Хаккинена первым пересек финишную черту, а работники пресс-центра уже с необыкновенной гордостью обносили журналистов самой горячей новостью — за гонкой наблюдала 81 000 зрителей. Кому-то цифра покажется вовсе не такой уж большой — по сравнению с 200 000 на Гран При Венгрии-86 161 000 проданных билетов (25 000 в пятницу и 55 000 в субботу) в Монте-мело отнюдь не впечатляет. Но в стране футбола и мотогонок и это уже — большое достижение.

Несмотря на то, что Формула-1 прописалась в Испании еще в 1951 году, а первый Гран При этой страны состоялся почти 86 лет назад, испанцев трудно назвать горячими поклонниками Ф-1. Достаточно вспомнить историю, которую непременно расскажут новичкам в пaddocke "Каталуньи". Несколько лет назад кто-то из журналистов поинтересовался, больше ли стало зрителей Гран При Испании. Один из опытных коллег, глядя сквозь огромное окно пресс-центра на главную трибуну, ответил: "Да нет, пожалуй, незнакомых лиц я здесь не вижу".

А чему удивляться, если почти за полвека лишь несколько испанцев сажались за руль автомобилей Ф-1 на этапах чемпионата мира. И общими усилиями наскребли 11 очков, больше половины из которых заработал на своем частном Maserati Франсиско Годья в далеком 1956 году.

Когда-то, в 10–20-е годы пытался привить соотечественникам любовь к автогонкам король Альфонс XIII. Но нынешний монарх, Хуан Карлос I предпочитает мотогонки, горные лыжи, парусный спорт. Словом, любовь испанцев и Формулы-1 до сих пор как-то не складывалась.

Но, как полагают организаторы нынешней гонки, 29-й Гран При Испании в рамках чемпионата мира и 41-й в этой стране за всю историю должен был стать переломным.

Во-первых, впервые за последние 11 лет в Ф-1 стартовали сразу двое гонщиков из этой страны: Педро Мартинес де ла Роса и Марк Жене. Причем, оба новичка чемпионата мира родились и живут рядом с Монте-мело. Де ла Роса — барселонец, а Жене (именно так на каталонском языке звучит его фамилия) родом из Сабаделя, а сейчас обитает в местечке Беллатерра, совсем рядом с трассой.

— Автодром в десяти минутах езды от моего дома. Так что невозможно быть более местным пилотом, чем я! — гордился на первой пресс-конференции в четверг Жене.

— А из моего дома слышен шум гоночных моторов с "Каталуньи". Правда, живу я в 11 минутах от трассы, — улыбнулся де ла Роса.

Нужно сказать, Педро в нынешнем сезоне выглядит поувереннее своего земляка-каталонца. И не только благодаря шестому месту в дебюте, в Мельбурне (так де ла Роса принес своей стране 12-е очко в Ф-1). 28-летний барселонец превосходит своего коллегу по команде Торо-раносуке Такаги, которого еще год назад многие поспешили назвать восходящей звездой Ф-1. Между прочим, Педро обыграл Такаги еще в Формуле-Nippon, став там чемпионом в 1997 году.

Вот и в Испании, на домашней трассе (в последний раз де ла Роса стартовал в Монте-мело в 1992 году), он оказался сильнее японца. Правда, показав в субботу 19-е время, — на 0,661 секунды лучше Торы — Педро не выглядел слишком оптимистичным: "Я реалист, и единственное мое желание в завтрашней гонке — финишировать". Что ему и удалось, причем даже три остановки каталонца в боксах по сравнению с двумя дозаправками Такаги не позволили японцу опередить товарища по команде.

Гораздо хуже обстояли дела у Марка Жене. Обидно наблюдать, как вся работа, которую провела команда на



Король Испании в боксах McLaren

тестах неделю назад и в эти выходные, сведена на нет ошибками пилотов», — с горечью произнес после финиша менеджер Minardi Габриэле Руми. Несколько раз Жене не смог удержать свой автомобиль на трассе в тренировочных заездах. А в пятницу днем умудрился вылететь на входе в Banc de Sabadell, заканчивая «круг торможения» перед заездом в боксы!

В самой же гонке Марку не удалось преодолеть ни одного метра. «Я не ожидал такой неудачи на своей домашней трассе, — оправдывался Жене, пока его соперники во всю вели борьбу за Большой Приз Испании. — На старте я почувствовал, что первая передача не включилась должным образом, а когда отпустил сцепление, машина осталась стоять. Такая жалость — ведь на разминке машина меня очень обнадежила... Но не все еще потеряно. Чемпионат продолжается, и народ Испании может быть уверен, что мы встретимся здесь через год!»

Похвальная уверенность в собственном будущем новичка пока ничем, кроме многочисленных аварий себя не проявившего, достойна удивления. Что же касается народа Испании, то за два часа до старта он мог лицезреть своего обожаемого монарха. И вновь подивиться смелости всенародно избранного Бурбона. В 1981 году Хуан Карлос I не побоялся выступить против военного переворота. Ныне 61-летний король уселся в кокпит двухместного McLaren MP4-98T.

«Сегодняшний опыт, пожалуй, можно назвать самым невероятным аттракционом в моей жизни, — как всегда невозмутимо сказал король, выбравшись из машины и пожимая руку своему персональному водителю экс-пилоту Ф-1 Мартину Брандлу. — Особенно впечатляют тормозные характеристики и мощь мотора при разгоне».

Как мы уже знаем, прошедшая гонка в Монте-Карло установила рекорд посещаемости. Что ж, если не успехи земляков на трассе, то, может быть, пример августейшего пилота заставит испанцев полюбить наконец Формулу-1?

Александр Мельник



В последние годы поговорить с кем-нибудь из конструкторов Формулы-1, особенно с инженерами команд-лидеров, стало практически невозможно. Пресс-атташе «конюшен» грудью встают на вашем пути, стоит лишь заикнуться об интервью: «Мистер Барнард? К сожалению, его здесь нет. Он сейчас в Англии, готовит новую машину к следующему сезону». И сразу вспоминаются бессмертные булгаковские строки про секретаря редакции Лапшенникову с косящими от постоянного вранья глазами. Ибо не далее как четверть часа назад я видел якобы пребывающего за тридевять земель Барнарда, за обе щеки уплетающего гамбургер под спасительной сенью шатра.

Едва ли не самый недоступный из этой плеяды засекреченных «физиков-ядерщиков» Формулы-1, безусловно, Патрик Хед. Переговорить с главным конструктором Williams всегда было очень сложно. Теперь же, после неудач сезона-98 и нынешнего отнюдь не блестящего начала мистер Хед стал совершенно недоступен. «Видите ли, — пряча глаза (Сильвия Франжипан совсем недавно работает в этой должности и явно смущается), объясняла мне пресс-секретарь Williams в Монако, — Патрик такой уж человек — не любит он повышенного внимания к своей персоне. А вы отправьте вопросы письменно нам по факсу... Что? Живое общение?... Увы...»

И вдруг — о, чудо! В Испании великий затворник разговорился. Правда, лишь на официальной пресс-конференции, ведущий которой пытался избегать вопросов в лоб, не слишком грациозно переведя стрелки на пилотов команды.

Нахмурившись и склонив голову набок, мистер Хед тщательно выбирал выражения: «Проблема улучшения результатов — отнюдь не в гонщиках. Она зависит исключительно от того, сможем ли мы построить лучший автомобиль. Хотя и хорошо спроектированный, наш мотор — далеко не лучший в Формуле-1. Но должен прямо сказать, что отставание наше, скажем, от McLaren, можно поровну поделить между двигателем и шасси».

Любопытно, что когда 25 января нынешнего года именно здесь, в Барселоне, журналистам представили новый Williams, Хед выглядел гораздо бодрее: «Проектируя эту машину, мы отказались от «постепенной эволюции», которую практиковали на протяжении нескольких последних сезонов. И это для нас очень важный шаг, ибо мы, несомненно, стали слиш-

ком консервативны, пребывая среди лидеров: много внимания уделяя надежности конструкции в ущерб серьезному улучшению характеристик. На этот раз мы сильно пересмотрели не только конструкцию, но и технологию, и я уверен — FW21 станет для нас большим шагом вперед».

Увы, через четыре месяца в Барселону Williams приехал совсем с другим настроением. «Я не жду от испанской гонки ничего особо выдающегося, — хмуро протянул Алессандро Занарди еще в четверг вечером. — Сейчас у нас очень трудные времена». И даже пятое время в первых тренировочных заездах не окрылило двукратного чемпиона CART: «По правде сказать, сегодняшний результат — как гром среди ясного неба. Но работы впереди непочтительный край».

Так оно и вышло. Показав в квалификации 10-й результат, Ральф Шумахер состроил весьма кислую мину: «Я уверен, что выжал из машины все, что можно. Увы, в настоящий момент на большее мы не способны».

А как же «большой шаг вперед»? «Должен сказать, — мистер Хед говорил все медленнее, подолгу обдумывая каждую фразу, — я ожидал гораздо более серьезного улучшения, нежели то, что мы видим до сих пор. Собственно говоря, по сравнению с прошлогодней машиной FW21 действительно хороша. Но существует пара специфических проблем, не решив которых, мы не сможем идти дальше вперед».

Но даже в такой ситуации гонщики Williams не падают духом. «В любом случае, — криво улыбнулся Занарди, когда вынужден был прекратить борьбу со сломанной коробкой передач, — гораздо лучше, когда подобные проблемы постигают вас на 13-м месте, а не в тот момент, когда вы лидируете. А я верю — мы скоро будем впереди».

Дай бог, конечно, нашему теляти съесть волка. Вот только проблема Williams, как представляется, не столько техническая, сколько, по всей видимости, кадровая. Формула-1 конца 90-х — царство азродиники. И судя по всему, Фрэнку Уильямсу так и не удалось найти замены ушедшему в McLaren Эдриану Ньюи. Может быть, поэтому расставание Патрика Хед с журналистами завершилось отнюдь не на мажорной ноте: «Все, что мы можем, это напрячь мозги и совершенствовать машину как можно быстрее. Тем не менее... я не могу вам твердо обещать, что уже к концу года мы выберемся на прежние позиции».

Александр Мельник





После ухода Кена Тиррелла он остался совсем один. Среди нынешних антрепренеров "большого цирка", в большинстве своем бесстрастных бизнесменов, для которых автогонки — всего лишь один из многих способов зарабатывать на безбедную жизнь, его романтическая влюбленность в Формулу-1 кому-то кажется старомодной, кому-то даже немного забавной. Тем более, что вот уже 15 лет "королева автоспорта" не отвечает синьору Минарди взаимностью.

Жестокий роман



Когда в 60-м умер его отец, большая семья, в которой 13-летний Джанкарло был старшим из шестерых детей, владела крупным автомагазином в Фаенце, на севере Италии. А потому на несколько лет мальчишке пришлось забыть так нравившиеся ему автогонки и помогать матери продавать грузовики. Но совсем любовь не умерла – в конце 60-х Джанкарло уже смог позволить себе горные гонки и любительские ралли за рулем малыша FIAT-500. (Много лет спустя он скажет: "Что? Автогонки – спорт богатых людей? Ерунда! Было бы желание...")

Карьера пилота, однако, не сложилась. А так как Минарди не хотел расставаться с автоспортом, он решил организовать собственную команду в кольцевых гонках младших формул. Благо, финансы позволяли. Уже в 1974 году имя Минарди появилось среди менеджеров Ф-2. Через два года он даже умудрился арендовать Ferrari Формулы-1 – под флагом Scuderia Everest за рулем прошлогодней модели 312T в "Тонке чемпионов" в Брэнде Хэтч и "Международном трофее" в Сильверстоуне сидел ровесник и тезка Минарди Джанкарло Мартини. Увы, авария на круте прогрева и 10-е место – таков был дебют в Ф-1,

но с тех пор остались неплохие отношения с самим Коммендаторе – Энцо Феррари.

Тогда же Джанкарло понял, что чужие машины – пусть самые лучшие – это тупик. Нужно строить свои. И в 1980 году в европейском первенстве Ф-2 появился Minardi GM75-BMW, построенный в собственных мастерских команды в Фаенце, с аргентинцем Мигелем Анхелем Гуэррой за рулем.

В 33 года Джанкарло был уверен, что у него хватит сил рано или поздно затмить дряхлеющего Феррари. А вставший на задние лапы лев из Фаенцы будет не менее популярен, чем гарцующий жеребец Маранелло.

Уже через год мечта, казалось, начала воплощаться в жизнь – Микеле Альборето принес Минарди первую победу. Кто знает, не будь этого успеха в Мизано-Адриатико в сентябре 81-го, Джанкарло вскоре остыл бы и занялся чем-нибудь другим: ведь любовь без поощрения чаще всего чахнет и умирает. Но судьба распорядилась по-иному.

С этого момента все мысли Джанкарло были о Формуле-1. А потому не слишком удачные выступления в чемпионате Европы не пугали. Он твердо верил, – и на долгие годы эта романтическая вера стала жизненным кредо владельца команды – что его пилоты, его конструкторы, его механики и инженеры – лучшие в мире.

Относительные неудачи в Ф-2, когда за три сезона Алессандро Наннини, Пьерлуиджи Мартини, Роберто дель Кастелло так и не сумели подняться на вершину пьедестала, вскоре покажутся Джанкарло счастливыми денечками. Тогда пилотов Minardi постоянно называли в числе фаворитов, они набирали очки, с ними считались. Пройдет совсем немного лет, и над Минарди и его гонщиками будут смеяться...

В начале 1985 года, он, наконец, решился, и среди участников чемпионатов мира появился автомобиль из Фаенцы... В ноябре, растерянно просматривая итоги сезона (Мартини лишь трижды сумел добраться до финиша – на 8-м, 11-м, 12-м местах), Джанкарло мучительно искал причины столь сокрушительного фиаско. Знатки утверждали – машина слишком тяжела, двигатель мало-мощен и ненадежен, а пилоту не хватает мастерства. "Глупости, – считал Минарди. – Джакомо Калири неспроста сделал монокок машины в виде сэндвича из листового, сотового алюминия и углепластикового композита. Пусть такая конструкция тяжелее, зато прочнее. (И дешевле, добавим мы от себя то, в чем Джанкарло если и признавался, то только самому себе.) А двигатель Motori Moderni,

"Отсутствие громких успехов вовсе не от нашей неспособности побеждать. Просто так уж неудачно складываются обстоятельства вокруг команды"



11 марта 1990 года. Великий день в жизни Джанкарло Минарди – его автомобиль стартует из первого ряда Гран При США, всего 0,067 с не дотянув до "поула"! Увы, финишировал Пьерлуиджи Мартини в Финиксе только 7-м





Сандро Наннини – одна из будущих звезд Ф-1, начинавших свой путь в Minardi



Кристиан Фиттипальди принес своему шефу, пусть небольшую, но поддержку от Philip Morris



Одно очко и три аварии – таков лицевой счет в Minardi Педро Лами



Марка Жене трудно назвать удачным приобретением Минарди. Во всяком случае, пока

построенный замечательным специалистом Карло Китти, скоро заработает, дайте срок!" Стоило ли говорить, что своего пилота Минарди ценил не ниже Проста или Пике. Ведь Пьерлуиджи был помимо всего прочего... племянником того самого Джанкарло Мартини, который стартовал за Scuderia Everest девять лет назад!

Так продолжалось долгие четыре года. Ушли Калири и Китти, ушел и вновь вернулся в Фаенцу Мартини. Новичков – конструкторов Альдо Косту из AGS и Найджела Коперуэйта из Lotus, гонщиков Луиса Перес-Салу, Адриана Кампоса, Паоло Бариллу – Минарди готов был носить на руках. Такая преданность своему делу, такая любовь к собственным подчиненным не могла не вызвать уважения. И по всем законам жанра просто обязана была принести плоды.

После трех бесплодных сезонов и единственного очка в 1988-м, британский Гран При '89 стал днем триумфа Джанкарло Минарди. Мартини и Перес-Сала заняли 5-е и 6-е места! А первый же этап следующего сезона преподнес настоящую сенсацию – Мартини показал второе время

в квалификации! Вот когда каждый из этих скучных бизнесменов-прагматиков понял, – настоящая любовь сдвигает горы! Тех же, кто еще не поверил, вполне могло убедить невероятное решение Джанни Аньелли. Президент FIAT постановил: со следующего сезона Минарди получит двигатель Ferrari! Кто бы мог подумать тогда, что те месяцы так и останутся вершиной Minardi?..

Довольно скоро Джанкарло убедился, что неожиданная любовь хозяев Маранелло оказалась с червоточинкой. Вплоть до последних гонок сезона-91 в Фаенцу поступали моторы "второй свежести" – модели 036 1989 года – и только шесть штук на гонку, а фирме Agip запретили снабжать эти двигатели новейшими разработками в области масел. К тому же по приказу из Маранелло Джанкарло вынужден был отказаться от шин Pirelli, которым отнюдь не в последнюю очередь была обязана своими скоростными возможностями модель Minardi M189, в пользу Goodyear – американская резина стояла на Ferrari. Словом, "благотетели" просто использовали Минарди и его команду в качестве дополнительной испытательной лаборатории в своей обширной исследовательской программе тех лет. Как только нужда в ней отпала, поставки моторов прекратили.

И все началось сначала. Нет побед – нет спонсоров – нет денег, а значит, не будет классных инженеров, элитных гонщиков, самого современного оборудования. Не будет побед. И круг замыкался. Но Джанкарло не сдавался. Он по-прежнему свято верил в свою команду и все так же искал причины неудач где-нибудь вне стен завода в Фаенце.

"Невероятно трудно заниматься Формулой-1 в Италии, – говорил он теперь. – Из-за Ferrari. Они приковывают внимание всех – прессы, телевидения, поставщиков."

И, тем не менее, Джанкарло не терял своего удивительного оптимизма и невероятного энтузиазма. Как ему это удавалось? "Я постоянно нахожу что-нибудь, что поддерживает мой энтузиазм, – улыбался Минарди. – Вот, к примеру, за те годы, пока мы выступаем в Ф-1, 24 команды почили в бозе! Или другой факт – нам никогда не приходилось участвовать в предквалификационных заездах. И даже опасаться этого. Нам есть, чем гордиться!"

А год назад, хитро улыбаясь, он несказанно удивил одного английского журналиста, поведав ему о том, что Minardi входит в десятку самых популярных торговых марок в Аргентине! Англичанин не поверил и тут же получил

"Откройте спортивную газету – четыре страницы о Ferrari. А в двух еженедельных журналах, посвященных Ф-1, о Minardi – всего страничка!"





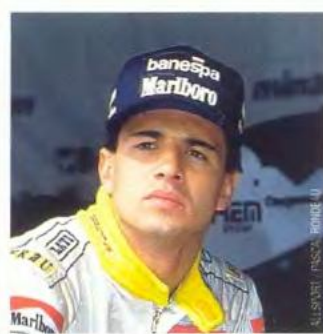
Непредсказуемая гонка по улицам Монако зачастую приносила очки пилотам Minardi. На снимке - Микеле Альборето, завоевавший 6-е место в 1994 году



В 1981 году Альборето принес Минарди первую победу в Ф-2. Через 13 лет итальянец завершил свою карьеру пилота Ф-1 именно у Джанкарло



Два сезона подряд Луис Перес-Сала и Пьерлуиджи Мартини (справа) приносили Джанкарло Минарди 10-е место в Кубке конструкторов



"В этой команде царит удивительно дружелюбная атмосфера", – признался в 1992 году Фиттипальди

статью из местной газеты: впереди – Chevrolet и Adidas, Mercedes-Benz – 7-й, Coca-Cola – 9-я, Minardi – на десятой строчке рейтинга. В том же списке Ferrari – 20-й, McLaren – 25-й, Williams – 51-й!

А может быть, Джанкарло просто настолько легкомысленный человек, что все невзгоды, неудачи, все тревожащие слетают с него как с гуся вода? Ведь нельзя же от души шутить и смеяться, постоянно проигрывая! В самом деле, – сказал он однажды с усталой усмешкой. – Живя с командой 18 часов в сутки, деля с моими сотрудниками все, что происходит в моей жизни, временами бывает трудно улыбаться как ни в чем ни бывало, когда кажется, что все пропало и сил больше нет. Но тогда я становлюсь немножко актером и не показываю окружающим своих истинных чувств. Как бы надеваю маску. Это нелегко, но я делаю это".

Больше всего приходилось Минарди, когда уходили от него столь любимые пилоты. Альборето, Наннини, Физи-

келла, Трулли – вот лишь четверо из тех, вокруг таланта которых Джанкарло пытался строить стратегию своей команды. Но каждый из них рано или поздно понимал, что рискует остаться в Фаенце у разбитого корыта. Любовь, надежда, вера и прочая романтика, конечно, хороши – но до определенного предела. И они уходили. "Мне очень жаль, – разводил руками Джанкарло. – Ни разу еще ни один из моих пилотов не взойшел на пьедестал. А как бы мне хотелось, чтобы это случилось! Пусть даже, черт возьми, я получу инфаркт, увидев это зрелище".

Но уходит сезон за сезоном, и как ни храбрится Минарди, все труднее ему поддерживать в окружающих, да и в самом себе веру в счастливый исход своей эпопеи. "Я верю, что придет день, когда мы выиграем Большой Приз, – сказал он прошлой осенью. – В минувшем сезоне мы предприняли серьезные усилия и в техническом плане, и в кадровом. И, верю, 1999 год будет серьезным шагом вперед. А в 2000-м мы получим заводской мотор, и тогда то, что случилось с Jordan, случится и с Minardi".

И все же те, кто видел Джанкарло в начале 90-х – постоянно улыбающегося любимца журналистской братии (где еще вас накормят, пусть не севрюгой, а бутербродами, напоят, пусть дешевым итальянским вином, зато от всего сердца!), никогда никому не отказавшего в интервью – сегодня могут почувствовать разницу. И существенную.

По-прежнему незаметна седина в жесткой черной шевелюре, все еще блуждает на устах улыбка, все так же хлебосольна его команда, и никому нет отказа в интервью. И только взгляд синьора Минарди теперь редко бывает веселым.

Три года назад он уступил Эдди Джордану подающего надежды Физикеллу. По сути, продал. "Особенное удовольствие, – сказал тогда Минарди, – доставляет тот факт, что мне удалось определить итальянского пилота в растущую команду". Согласитесь, если это и оптимизм, то совсем особого рода.

Но назло всем поражениям и разочарованиям этих 15 лет, жестокий роман Джанкарло Минарди продолжается. Его любовь к Формуле-1, подвергшись самым суровым испытаниям, не умерла. "Я уйду только тогда, когда выиграю свою первую гонку", – сказал он однажды. А прошлой осенью добавил: "Если наступит день, когда я пойму, что отдал все, что у меня есть, что сделать большего не в силах, а Большого Приза так и не добился, тогда я скажу – basta!"

Александр Мельник

"И все же я получаю огромное удовлетворение, когда мои ребята добиваются успеха, пусть и не в моей команде"





FORNICAL MINARDI FORD TEAM

"Minardi M01 станет серьезным шагом вперед", — пообещал Джанкарло Минарди на представлении новой машины в нынешнем феврале



Команда **Minardi Team SpA** основана в 1972 г. В Формуле-1 с 1985 г.

Дебют в Гран При заводского автомобиля: 1985 г., Гран При Бразилии – Пьерлуиджи Мартини (сход)
 Последний Гран При до 1999 г.: 1998 г., Гран При Японии – Шиндзи Накано (сход); Эстебан Туеро (сход)
 Руководители: Джанкарло Минарди с 1972 г.
 Штаб-квартира: Фаенца, Равенна, Италия
 Количество Гран При: 221 (11-й показатель среди всех команд Формулы-1)
 Общее число стартов машин в гонках: 402 (13)

Пилоты, наиболее успешно выступавшие за Minardi

Пилот	Старты: 402	Очки: 27	Победы: 0	Пулл-позиции: 0	Быстрейшие круги в гонках: 0
Пьерлуиджи Мартини	103(4)	16	–	–	–
Кристиан Фиттипальди	24(3)	6	–	–	–
Фабрицио Барбацца	8	2	–	–	–
Луис Перес-Сала	26(6)	1	–	–	–
Микеле Альборето	16	1	–	–	–
Педро Лами	24	1	–	–	–

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

Выступления команды Minardi в Формуле-1 в 1985-1998 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
1985	15	15	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Пьерлуиджи Мартини/–	Simod
1986	15	30	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Андреа де Чезарис/– Алессандро Наннини/–	Simod
1987	16	31	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Адриан Кампос/– Алессандро Наннини/–	Lois, Simod
1988	14	25	1	–	–	–	–	–	–	–	1	10	–	Адриан Кампос/– Пьерлуиджи Мартини/16	Lois, Cimarron
1989	16	28	6	–	–	–	–	–	–	2	2	10	1/4,3	Луис Перес-Сала/– Пьерлуиджи Мартини/14	SCM, Lois
1990	16	25	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Паоло Барилла/– Луис Перес-Сала/26	SCM
1991	16	32	6	–	–	–	–	–	2	–	–	7	–	Пьерлуиджи Мартини/11 Джанны Морбиделли/24	SCM
1992	15	26	1	–	–	–	–	–	–	–	1	11	–	Роберто Морено/10 Кристиан Фиттипальди/17	SCM
1993	16	32	7	–	–	–	–	–	1	1	2	8	–	Алессандро Занарди/– Джанны Морбиделли/–	Sabiem, Mercatone Uno
1994	16	32	5	–	–	–	–	–	–	2	1	10	–	Кристиан Фиттипальди/13 Жан-Марк Гунон/–	Beta, Cocif
1995	17	33	1	–	–	–	–	–	–	–	1	10	–	Фабрицио Барбацца/17 Пьерлуиджи Мартини/18	Lucchini, Beta
1996	16	29	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Микеле Альборето/24 Пьерлуиджи Мартини/–	Doimo, Valleverde
1997	17	32	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Педро Лами/17 Лука Бадеро/–	Doimo, Bossini
1998	16	32	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Джанкарло Физикелла/– Тарсо Маркеш/–	Mild Seven, Fondmetal, Doimo
1999	16	32	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Джованни Лаваджи/– Ярно Трулли/15	Fondmetal
1999	16	32	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Тарсо Маркеш/– Юкио Катаяма/–	
1999	16	32	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Шиндзи Накано/– Эстебан Туеро/–	
Всего	221	402	27	–	–	–	–	–	3	5	8		1/4,3		

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



Шасси Minardi 1985–1998



Модель M185	год 1985		
Гран При	15	Поул-позишн	—
Старты	15	Быстрейшие круги	—
Очки	—	Победы	—
Конструктор Д. Калири			
Мотор Ford DFV V8; Motori Moderni V6 tc Шины Pirelli			



Модель M191B	год 1992		
Гран При	4	Поул-позишн	—
Старты	8	Быстрейшие круги	—
Очки	—	Победы	—
Конструктор А. Коста			
Мотор Lamborghini 3512 V12 Шины Goodyear			



Модель M185B	год 1986		
Гран При	15	Поул-позишн	—
Старты	23	Быстрейшие круги	—
Очки	—	Победы	—
Конструктор Д. Калири			
Мотор Motori Moderni V6 tc Шины Pirelli			



Модель M192	год 1992		
Гран При	11	Поул-позишн	—
Старты	18	Быстрейшие круги	—
Очки	1	Победы	—
Конструкторы А. Коста			
Мотор Lamborghini 3512 V12 Шины Goodyear			



Модель M186	год 1986		
Гран При	6	Поул-позишн	—
Старты	6	Быстрейшие круги	—
Очки	—	Победы	—
Конструктор Д. Калири			
Мотор Motori Moderni V6 tc Шины Pirelli			



Модель M193	год 1993		
Гран При	16	Поул-позишн	—
Старты	32	Быстрейшие круги	—
Очки	7	Победы	—
Конструкторы А. Коста/Г. Брюннер			
Мотор Ford HB V8 Шины Goodyear			



Модель M187	год 1987		
Гран При	16	Поул-позишн	—
Старты	31	Быстрейшие круги	—
Очки	—	Победы	—
Конструктор Д. Калири			
Мотор Motori Moderni V6 tc Шины Goodyear			



Модель M193B	год 1994		
Гран При	5	Поул-позишн	—
Старты	10	Быстрейшие круги	—
Очки	3	Победы	—
Конструкторы А. Коста/Г. Брюннер			
Мотор Ford HB V8 Шины Goodyear			



Модель M188	год 1988		
Гран При	14	Поул-позишн	—
Старты	25	Быстрейшие круги	—
Очки	1	Победы	—
Конструкторы Д. Калири/А. Коста			
Мотор Ford DFZ V8 Шины Goodyear			



Модель M194	год 1994		
Гран При	11	Поул-позишн	—
Старты	22	Быстрейшие круги	—
Очки	2	Победы	—
Конструкторы А. Коста/Г. Брюннер			
Мотор Ford HB V8 Шины Goodyear			



Модель M188B	год 1989		
Гран При	3	Поул-позишн	—
Старты	6	Быстрейшие круги	—
Очки	—	Победы	—
Конструкторы Д. Калири/А. Коста			
Мотор Ford DFR V8 Шины Pirelli			



Модель M195	год 1995		
Гран При	17	Поул-позишн	—
Старты	33	Быстрейшие круги	—
Очки	1	Победы	—
Конструктор А. Коста			
Мотор Ford EDM V8 Шины Goodyear			



Модель M189	годы 1989–1990		
Гран При	15	Поул-позишн	—
Старты	26	Быстрейшие круги	—
Очки	6	Победы	—
Конструкторы А. Коста/Н. Купертуайт			
Мотор Ford DFR V8 Шины Pirelli			



Модель M195B	год 1996		
Гран При	16	Поул-позишн	—
Старты	29	Быстрейшие круги	—
Очки	—	Победы	—
Конструктор А. Коста			
Мотор Ford ED2 V8 Шины Goodyear			



Модель M190	год 1990		
Гран При	14	Поул-позишн	—
Старты	21	Быстрейшие круги	—
Очки	—	Победы	—
Конструкторы А. Коста/В. Эмилиани			
Мотор Ford DFR V8 Шины Pirelli			



Модель M197	год 1997		
Гран При	17	Поул-позишн	—
Старты	32	Быстрейшие круги	—
Очки	—	Победы	—
Конструктор А. Коста			
Мотор Ford HB V8 Шины Bridgestone			



Модель M191	год 1991		
Гран При	16	Поул-позишн	—
Старты	32	Быстрейшие круги	—
Очки	6	Победы	—
Конструктор А. Коста			
Мотор Ferrari 036 V12 Шины Goodyear			



Модель M198	год 1998		
Гран При	16	Поул-позишн	—
Старты	32	Быстрейшие круги	—
Очки	—	Победы	—
Конструктор Г. Брюннер			
Мотор Ford Zetec-R V10 Шины Bridgestone			

КОМПЛЕКС Полноценности

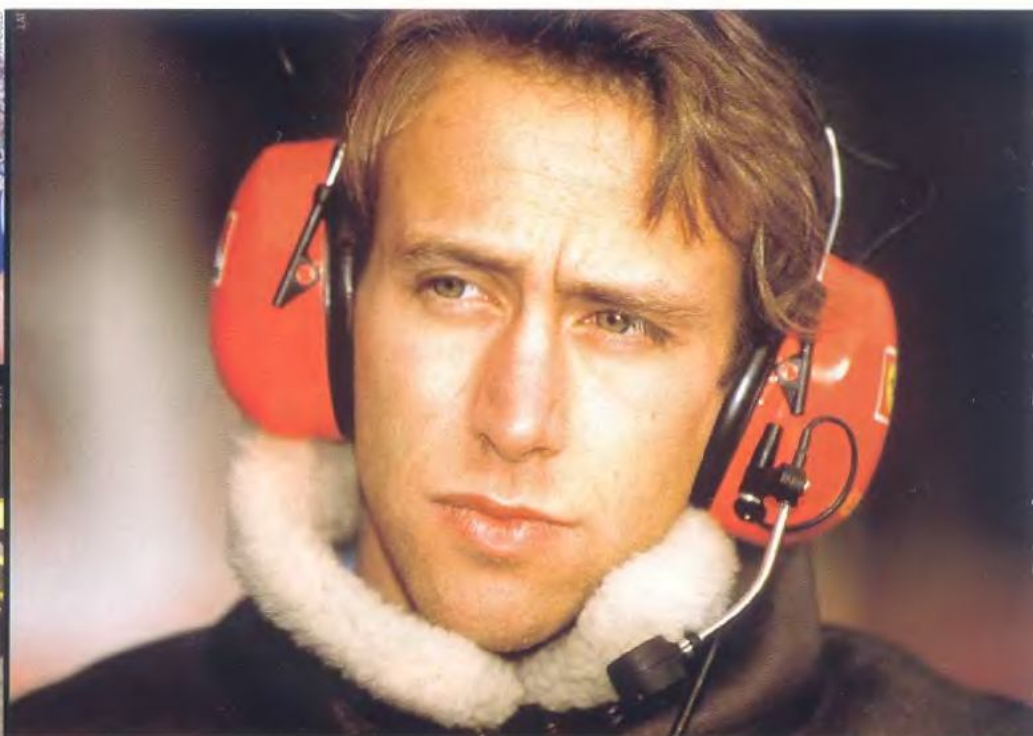
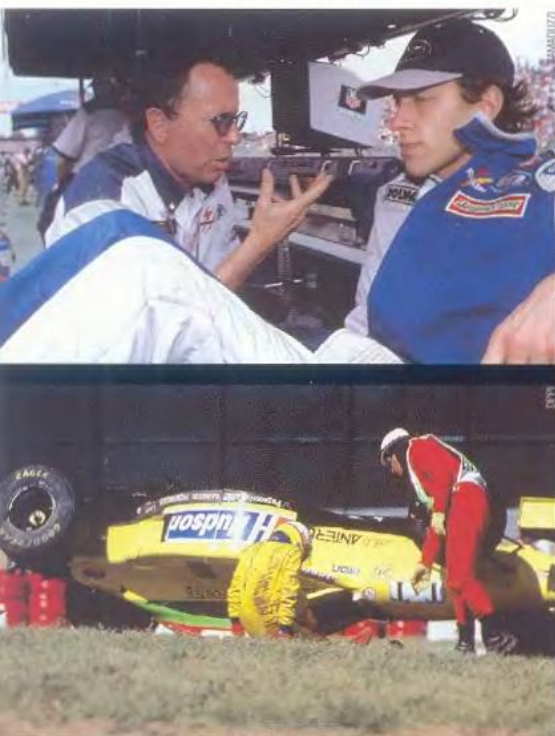


Обычно, наблюдая за визитами в пaddock бывших топшиков Формулы, испытываешь какую-то неловкость. Речь, конечно, идет не о пожелавших звездах прошлых лет, а о тех, кто еще в принципе способен ездить, но в состав команды не попадает. Дискомфортно чувствуют себя и сами инженеры, и те, кто принимает их. Словно списанный на берет за казенно-преступления моряк пришел навесить свой отходивший в плавание корабль – все бывшие соседи по кубрику при деле, а он теперь пребывает в некой праздности. Улыбки, похлопывания по плечу и пренебрежительно заинтересованные выражения лиц помогают мало.

Но заглаживать в пaddock надо – чтобы при возможности вернуться, как это вышло, например, у Мика Сало. Нужно напоминать о себе, одной активностью менеджера здесь не обойдешься. И еще не списавшие себя в тираж экс-пилоты Формулы продолжают изображать радость от встреч со ста-

рыми знакомыми, стараясь почаще попадать в поле зрения фоторепортеров. Лука Бадер в этой ситуации разительно от остальных отличался. «Вне игры» в Формуле-1 он оказался не раз, причем иногда – в середине сезона, не имея возможности даже погребать где-нибудь в качестве тест-пилота. И тем не менее Лука являлся в пaddock как к себе домой, совершенно не испытывая каких-либо неудобств. Во всем его поведении сквозила уверенность в том, что «внеочередной отпуск» – явление временное, не сегодня-завтра он снова сядет за руль болида. Взяв в одну руку стаканчик с минеральной или апельсиновым соком, а другой опершись о борт моторокула, Бадер вел долгие беседы. Причем не только с руководством команды, не только с теми, от кого зависит получение места в составе. С механиками, с обслуживающим персоналом – с теми, кто готовит еду, наводит порядок, выполняет всякие подсобные работы. Он попеременно чувствовал себя в пaddockе своим, и, что

Даже в такой солидной компании Лука Бадер смотрелся весьма неплохо на презентации F380 в начале 1999 года



Отличительная черта Бадоера – подчеркнутая уверенность в себе. Технический директор Minardi Чезаре Фьорио беседует с гонщиком своей команды

Самый запоминающийся эпизод с участием Бадоера в Ф-1 произошел на Гран При Аргентины 1996 года, когда его Forti, совершив кульбит в воздухе, приземлилась на дугу безопасности

интересно, так оно и было. Никакой неловкости ни у кого в общении с ним не возникало.

Вклад Луки Бадоера в историю Формулы-1 не очень-то велик – ни единого очка на начало этого сезона в чемпионатах мира Лука не набрал. Но посмотрите на выражение его лица, позы, которые он принимает, манеру общения с окружающими. Сразу и не поймешь – статистически более чем посредственный гонщик перед вами или актер, эстрадная звезда или ведущий телепрограммы? У Бадоера есть главное, что присуще всем этим людям – чувство собственной значимости.

Да и биография Бадоера рисует нам человека незаурядного. Для стандартной жизненной летописи гонщика Формулы характерно очень раннее начало карьеры в картинге – в младшем школьном (а то и в дошкольном) возрасте. Бадоер не принимал участие “в детских играх”. Он пришел

на картодром в четырнадцать лет, в 1985 году, и уже через год победил в итальянском картинговом чемпионате в классе Cadet. Еще два сезона – еще две победы в других классах!

Успехи Бадоера были столь впечатляющими, что в 1989 году он получил приглашение от команды Trivellato, выступавшей в итальянском чемпионате Формулы-3. Dallara – Alfa Romeo стала первой гоночной машиной Луки. За ее руль он сел в восемнадцатилетнем возрасте. Уже в следующем сезоне Бадоер побеждает в отдельных гонках, а в 1991 году выигрывает первенство Италии в составе команды Supercars.

И получает, что несудивительно, приглашение в Формулу-3000, причем сразу от нескольких команд. В те времена, когда технические требования этого чемпионата были не так жестко регламентированы, как ныне (в частности, использовались шасси и

После не слишком удачного дебюта в BMS, в 1995 году Бадоер перебрался в Minardi (на фото). Лука – единственный пилот, который за свою короткую карьеру умудрился выступить сразу в 3 итальянских командах. Редкий патриотизм





моторы разных производителей), выбор команды играл серьезную роль – и Бадоев в выборе не ошибся. Он приходит в Scuderia – “конюшню”, столь же мощную в те времена, как сейчас, к примеру, Super Nova. И с первой же попытки становится чемпионом Формулы-3000!

Казалось бы, готовый сюжет для фильма о чемпионе мира! Благо, Бадоев и по внешним данным вполне тянет на героя кинокартины. Правда, скорее мелодрамы, чем боевика. Но пока что сюжет развивался в полном соответствии с чемпионским сценарием. Сейчас последует приглашение из команды Формулы-1 и...

Приглашение действительно последовало. Команда, правда, была совсем не чемпионской, но обладала, как казалось весной 1993-го, немалым потенциалом. Называлась она BMS, собственных машин не строила, предпочитая покупать шасси Dallara. Находилась в самых дружеских отношениях с Ferrari, получая у главной итальянской команды моторы на правах клиента. Была твердым середняком Формулы-1, но мечтала захватить на большее. В 1992 году BMS Dallara занимает “всего лишь” 10-е место в Кубке конструкторов (из семнадцати участвовавших

в чемпионате команд). Это толкнуло руководителя BMS Беппе Луккини на серьезные перемены.

Отказавшись от “родного” итальянского шасси Dallara, Луккини обращается в английскую фирму Lola, завоевавшую немалый авторитет победами своих машин в IndyCar. Спонсор BMS, концерн Philip Morris, пообещал дополнительное финансирование. Решено было отметить начало нового этапа в жизни команды сменой торговой марки, которую она рекламирует: на воздухозаборнике новой машины появилась надпись Chesterfield. Оформление болида было сделано нарочито ярким, способным (по мысли спонсоров) привлечь внимание молодежной аудитории. Лука Бадоев был приглашен так же не без умысла: молодой талант, явно будущая звезда, да и симпатичный такой – все девушки в восторге будут! Поскольку в том, что дебютант Формулы-1 сразу же покажет себя, твердой уверенности не было, первым пилотом BMS Lola Ferrari был назначен опытный Микеле Альборето, в послужном списке которого было звание вице-чемпиона мира.

Естественно, от команды ждали не просто сохранения места в середине турнирной таблицы, а существенного прогресса, борьбы за призовые

Разрываясь между обязанностями тест-пилота Ferrari и должностью гонщика Minardi, Лука Бадоев иногда не успевает даже переодеться. Слуга двух господ? Совсем нет. Бадоев всегда подчеркивает, что прежде всего он – испытатель Ferrari



Слева направо
в первом ряду:
Михаэль Шумахер,
Лука ди Монтеземоло,
Фил Хилл,
Джон Сертиз.
Во втором ряду:
Герхард Бергер,
Эдди Ирвайн,
Рене Арну,
Микеле Альборето
и... Лука Бадеро

места... Действительность перевела эти надежды в категорию бесплодных мечтаний. Lola оказалась совершенно неконкурентоспособной. 1993 год – год наивысшего расцвета гоночной электроники (уже со следующего сезона FIA повела с ней жесткую борьбу). Почти все машины имели противобуксовочную систему, полуавтоматическую коробку передач, ABS, активную подвеску. Lola не имела ничего...

В этих условиях молодой гонщик, конечно, не мог показать себя. А на Гран При Европы (который тогда проходил в Донингтоне) Бадеро даже не прошел квалификацию. Но наш герой не опустил руки. Он находит для себя стимул. Раз остальные гонщики вне досягаемости, он начинает бороться со своим партнером Микеле Альборето – и выглядит лучше него! Позади квалификационного барьера Альборето оказывается куда чаще, чем Бадеро.

И, тем не менее, даже попадая на стартовую решетку, Лука блеснуть не мог – он может и попытаться бы прыгнуть выше собственной головы, но машина была не только медленной, но и ненадежной. Микросенсацию ему удалось сотво-

рить один единственный раз, в Сильверстоуне. Во время утренней тренировки в пятницу шел дождь, и гонщики осторожничали, избегая ненужного риска. А Бадеру терять было нечего, он промчался на грани своих возможностей, показав... четвертый результат! Разумеется, в квалификации и гонке все встало на свои места.

BMS Lola Ferrari закончила сезон досрочно, не найдя денег на дальние вояжи в Японию и Австралию. Было решено, что команда завершит свое самостоятельное существование, слившись с Minardi. Микеле Альборето место в Minardi получил, а Лука Бадеро, недавно его обгонявший, был вынужден довольствоваться должностью тест-пилота.

Итак, вместо ожидавшегося блестящего взлета карьеры – положение "третьего лишнего" в одной из слабейших команд чемпионата мира. На сценарий голливудского фильма о чемпионе это уже не похоже – скорее, на русскую повесть о "лишнем человеке". Однако Бадеро не чувствовал себя в мире Ф-1 лишним. Пережив годик на необременительной (тестов Minardi почти не проводила) должности, он получил-таки место в "основном составе".

На следующий год Бадер получил приглашение от Видо Форти, и он покидает Minardi, расставшись с командой по-дружески. Да, собственно, и не расстанется окончательно, оставаясь в Minardi своим, заглядывая сюда при малейшей возможности. Вариант с Forti с самого начала выигрышным не выглядел – команда даже не смогла подготовить к своему второму сезону в Формуле-1 новую машину. А когда болид с опозданием все-таки был построен, на него ушли все деньги команды. Средства на продолжение сезона обещала предоставить одна солидная финансовая группа, но обещания так и остались обещаниями. В середине сезона команда Forti обанкротилась. И вновь Лука Бадер оказался не у дел.

Но неотъемлемой принадлежностью этого человека всегда был «комплекс полноценности». Твердая уверенность в том, что от его способностей не убудет, если они сейчас кому-то не нужны. По-видимому, Лука настолько уважает себя сам, что практически не нуждается в признании со стороны окружающих. Такая позиция хороша для среднего гонщика Формулы-1 – она помогает справиться с временными неприятностями, не теряя внутреннего стержня и уверенности. Но, увы, такая позиция совершенно непригодна для чемпиона. Чемпионами становятся те, кто не устает все время доказывать что-то и себе, и окружающим. Человек с бесспорными (по внутреннему ощущению) талантами не имеет стимулов для дальнейшего развития...

И вот в очередной раз безработный Бадер пьет кофе в моторхоуме Minardi, оттуда направляется в Benetton, затем – в Ferrari, потом – в Prost, поболтать со знаменитым итальянским поваром Пастиччино... Лука уверен, что у него в жизни все нормально, и на проверку вскоре вышло, что это действительно так. Ах, как он в прошлом году смотрелся в строгом фирменном костюме с эмблемой Scuderia во время представления новой машины Ferrari!

Правда, когда выяснилось, что болид не так хорош, как ожидалось, для борьбы с возникшими проблемами в кокпит посадили не Бадера, а Николу Ларини, занимавшего должность тест-пилота ранее. Но Луку это нисколько не смутило. Куда торопиться? И с машиной он поработать успеет, и вообще наверняка окажется в нужном месте в нужное время. Например, на историческом юбилее Ferrari – праздновании пятисотого Гран При. Лука, как нынешний тест-пилот Scuderia, оказался в одном ряду со знаменитыми пилотами команды – начиная от Джона Сертиса и Фила Хилла и кончая Михаэлем Шумахером. Плохо ли?

А нынешний сезон предвещался нешуточной борьбой за Луку между Ferrari и Minardi. Казалось бы, способных пилотов предостаточно, однако все хотят Бадера! Главное – верить в себя, а потом и другие в тебя поверят! В конце концов, Лука и остался тест-пилотом Ferrari, и вновь стал гонщиком Minardi. Причем приглашение это он воспринял как должное, несколько раз упомянув в интервью, что главной своей работой считает тестирование алых болидов из Маранелло.

Сейчас всю идет поиск будущего партнера для Михаэля Шумахера. Ирвин, судя по всему, уходит. Кандидатами называются Култхард, Алеззи, Трулли и даже Диниц – но каждый из них чем-то боссов Ferrari не устраивает. Может быть, в последний момент вспомнят, что в команде уже работает неплохой парень – способный, трудолюбивый, достаточно опытный и уверенный в себе до скромности?

Но нет, это, пожалуй, слишком напоминает хэпи-энд из голливудского фильма. А на такое кино жизнь Бадера никак не походит, – в этом мы убеждались неоднократно.

Евгений Юданов





ОДИН НА ОДИН С Ф-1

ИНТЕЛЛЕКТУАЛ

БОЛЬШИХ ПРИЗОВ



Имена гонимых-добытков Больших Призов (если только это не Жак Вильнев, приход которого в Формулу-1 в 1996-м был обставлен с помпой) публике известны мало. И тому есть объяснение, — лишь немногие следят за продвижением гонимых по младшим формулам, а именно они и питают кадрами "королеву" автоспорта. Тут ли не единственной более-менее известной широкой публике серией является международный чемпионат Формулы-3000 — и если шло и там не собрал большого урожая призов, говорить о том, что его появление в Формуле-1 будет воспринято с большим воодушевлением, не приходится. И все-таки "своя кровь" необходима. Так что давайте чуть внимательнее присмотримся к молодой поросли Формулы-1. А то, как куда-то Михаил Шумахер с Дэвидом Култхардом рывок несущихся круговых, а мы с ними не то чтобы "в лицо", даже "по имени" не знакомы.

Один из новичков нынешнего сезона — испанец Марк Жене — еще несколько месяцев тому назад интересовал разве что соотечественников. Испанцев в Формуле-1 помнят профессионалы и знатоки, простой любитель "королевских" гонок вряд ли сразу назовет имя последнего пилота Гран При из Испании — Луиса Переса-Сала, который в 1988–1989 го-

дах гонялся за Minardi. И всяко почему — никаких сколько-нибудь заметных успехов ни один из представителей страны Мигеля де Сервантеса и Сальвадора Дали не добился. Не в пример лучше выступили прапрапраправнук выходцев из Старого Света — аргентинцы и мексиканцы.

Еще за месяц до старта 50-го чемпионата мира никто и не помышлял о том, что в Minardi появится испанец, ибо место призового пилота было прочно закреплено за аргентинцем Эстебаном Туэро. Однако последовало совершенно неожиданное решение соотечественника великого Франко завершить выступления в Формуле-1 — и место в итальянской команде оказалось свободным. Счастливым билет выиграл испанец Марк Жене.

В самом начале декабря прошлого года на автодроме Катальюна Монте-Мело итальянская "комания" проводила специальные тесты претендентов на место в команде. Участие в них принимали официальный гонщик-испытатель команды Лоран Редон, чемпион итальянской Формулы-3 Дони Креселли и Марк Жене. Испанец сразу привлек внимание Дэвидом Минарди, Габриэле Руини и Чезаре Фьорини поистине феноменальной скоростью. Лучшее его время, показанное на отведенных 20 кругах, первых в его жизни за рулем

автомобиль Формулы-1, было всего на 3,2 секунды хуже, чем результат, показанный в тот же день самим Михаэлем Шумахером.

«Это был великолепный шанс реализовать мечту последних десяти лет моей жизни! И все сложилось наилучшим образом», — говорит Марк, вспоминая те дни. — Ведь до тестов я не знал, верить ли словам других гонщиков, говоривших, что болид Формулы по сравнению со всеми остальными машинами — другой мир. «Формула» мне понравилась сразу. В особенности своей возможностью очень позднего торможения в поворотах. Я потихоньку приспособился и на 15-м круге был в состоянии показать вполне приличное время».

В итоге Минард остановил свой выбор именно на испанце. А ведь низких сколько-нибудь значительных регалий за свою гонимую карьеру Марк не получил, — был более известен в качестве брата чемпиона Испании в «туризме» Хорди Жене. Кстати, именно брат и являлся движущей силой, увлекшей его в гонки, а поскольку родители ни минуты не отговаривали Марка и не препятствовали его выбору, все сложилось на удивление естественно. С 1987-го по 1991-й Марк принимал участие в картинговых соревнованиях (кстати, Жене до сих пор любит проводить свободное время за рулем карты), за это время не один раз становился чемпионом Каталонии и (самым молодым за всю историю) Испании. Но выступления в британской Формуле-Ford, а затем в Формуле-3 к числу ярких отнести никак нельзя. Свой потенциал он продемонстрировал лишь в итальянской Super Formula и новой испанской серии Open Formula, которые выиграл в 1996 и 1998 годах. Дебют же в международ-

ной Формуле-3000 получился не слишком удачным — не было за его спиной серьезных спонсоров, да и сильнейшая авария в одной из гонок привнесла к тому, что Жене провел в этом чемпионате всего шесть гонок. Впрочем, положительный эффект от пребывания в Англии все же был, — наверное, это особенно ценят родители испанца — Марк одновременно учился в Бюкингемском университете, который закончил в 1994 году. Это была неслучайная задача — выступать в гонках столь серьезного уровня и учиться на уровне, который шуточным также не назовешь. Немногие гонщики могут похвастаться хорошим образованием, а испанец в свои 24 имеет степень бакалавра по экономике. Кстати, одним из его горячих желаний является получение второй — по праву.

Но с этим определенно придется подождать. Сейчас от Марка требуется совсем иное — доводить до финиша свою Minardi. Спрашивается, он «высокое доверие»? Пока сказать сложно. Во время первых Гран При сезона 1999 года Марку в основном приходится бороться с машиной, с тревогой, с собой. И чуть-чуть с соперниками.

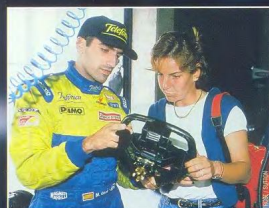
«Мир и обстоятельства постоянно изменяются. Так же и человек должен постоянно адаптироваться к новой ситуации», — считает испанец. Прекрасные слова. Слова не мальчика, но мужа.

И еще немного информации к размышлению о гонщике и человеке по имени Марк Жене.

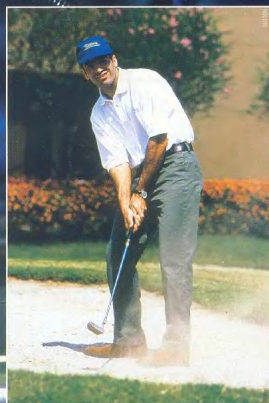
- 25 лет. Холодный. Характер спокойный (по испанским меркам).
- Зарекомендовал себя как большой любитель чтения, — его частенько видят погруженным в книгу. Предпочитает серьезные журналы типа The Economist, Business Week, Newsweek, Le Point и Focus. Приступил к изучению французского, итальянского и немецкого языков.
- Любимый фильм — «Неприкасаемые». Идеальным местом отдыха считает любое тихое место с минимальным количеством народа. Поэтому предпочитает отдыхать на Коста Брава зимой.
- Любимой машиной считает Ferrari 355, хотя, как любой здравомыслящий человек, понимает, что на таком авто по городу особо не развезешься.
- Преподносится перед человеческими качествами Дамона Хилла, но наиболее ценным гонщиком Формулы-1 считает все-таки Михаэля Шумахера.

Лишь время покажет, поможет ли интеллигентность Марку Жене закрепиться в Формуле-1 или он окажется очередным «временщиком». Хотя, согласитесь, и эта честь выпадает на Земле лишь единицам.

Лилия Халина
«СЭ» специально для «Формулы-1»



До недавних пор мало кому известный за пределами Испании гонщик, Марк Жене теперь не менее знаменит, чем его соотечественница теннисистка Аранта Санчес



Испания всегда считалась более страной футбола и корриды, чем автогонок или гольфа. Марк сейчас пытается доказать обратное



Главный вопрос, по которому имеет ответ интеллигентный Марк, удастся ли ему закрепиться в «королевских» гонках





DN[®]
ИНТЕРВЬЮ Ф-1

Джанкарло Минарди

“Мы были первыми, кто привез Формулу-1 в Россию”

На вопросы журнала “Формула-1” отвечает руководитель команды Minardi

Мистер Минарди, скажите, как распределены между Вами и Габриэле Руми права и обязанности в руководстве командой?

Руми ведет финансами и взаимоотношениями с FIA, FOA и другими командами, в то время как я занимаюсь маркетингом и в первую очередь – спонсорами, являясь связующим звеном между ними и командой.

Почему при выборе второго пилота Вы отдали предпочтение Бадоеру?

Потому что Лука уже работал с нами в прошлом, и впоследствии приобрел громадный опыт в Ferrari, что будет весьма способствовать прогрессу нашей команды.

Какова истинная причина ухода Туеро из команды перед началом сезона?

Мы действительно не знаем этого. Команда получила уведомление о принятом им решении и отнеслась к этому решению с должным уважением. Я не вижу особой пользы в том, чтобы разглагольствовать причины, по которым он покинул команду: он ушел – и все.

Какой сезон, по Вашему мнению, был лучшим для Minardi?

У нашей команды была пара неплохих сезонов. Первый – в 1989 году, когда мы очень здорово выглядели в квалификации и набрали некоторое количество очков в гонках. Вторым удачным сезоном был 1991 год, когда наши машины с двигателями Ferrari выступили наилучшим образом, и команда заняла 7-е место в Кубке конструкторов. Третьим удачным сезоном я назвал бы 1993 год: мы набирали очки несмотря на то, что двигатель был не слишком хорош.

Какой момент в истории команды был самым трудным?

1996 год, я думаю.

Кого из Ваших бывших гонщиков Вы, может быть, вспоминаете с особой теплотой?

Я сохранил очень хорошие взаимоотношения со всеми 24 гонщиками, которые выступали в моей команде, так что было бы не совсем справедливо заводить какую-то классификацию, даже при том, что я действительно могу назвать примеры, когда многолетнее сотрудничество явно переросло рамки чисто спортивных связей. Пьерлуиджи Мартини, например, провел за Minardi 103 Гран При, а Алессандро Наннини выступал в нашей команде 5 лет как в Ф-1, так и в Ф-2. Разумеется, отношение к ним иное, нежели к гонщикам, которые только и всего, что проеха-

лись пару раз в наших машинах. Но в любом случае я сохранил хорошие отношения со всеми гонщиками.

Как Вы оцениваете своих сегодняшних гонщиков?

Я надеюсь, что они составят прекрасную команду: у Марка Же-не интересное и многообещающее будущее, а Лука Бадоер еще раз доказывает нам свой талант. Лука побеждал в Ф-3 и в Ф-3000, так что у него есть все основания стремиться стать топ-пилотом. К несчастью, авария, в которую он попал на тестах во Фьорано, значительно замедлит взаимную притирку пары наших гонщиков.

Какие цели Вы ставили перед началом этого сезона?

Главная цель – работать над собственным совершенствованием. Если будет такая возможность, мы постараемся подняться выше в мировой таблице о рангах, хотя это и весьма трудная задача.

В чем самая сильная сторона Minardi?

У нас отличная команда, очень дружная и укомплектованная первоклассными специалистами.

Это уже Ваш 15-й сезон в Формуле-1. Какую гонку Вы назвали бы самой интересной за эти годы?

Мне запомнился Гран При в Сильверстоуне 1989 года: на финише гонки Пьерлуиджи Мартини был пятым, а Луис Перес-Сала – шестым. Этот результат принес нам огромное удовлетворение, позволил команде избежать предкалфикации и впоследствии поднял нас в зачете Кубка конструкторов.

Почему Ваша новая модель не стала продолжением серии M19 (например, M199), а называется M01?

Мы хотели продемонстрировать радикальные изменения в наших ожиданиях и целях.

Большое спасибо за содержательное интервью, мистер Минарди! Железом успехов Вашей команде!

Спасибо! Мне было особенно приятно отвечать на вопросы русского журнала, потому что мы были первыми, кто привез Формулу-1 в Россию. В 1985 году, в рамках рекламной акции, предпринятой одним из спонсоров, наш автомобиль демонстрировался в Москве, на Красной площади. Я уверен, что в самом ближайшем будущем автоспорт и, в частности, – Ф-1, приобретут громадную популярность в России.



ИНТЕРВЬЮ Ф-1

Густав Брюннер

“Моя работа – смотреть в будущее”

Технический директор Minardi открывает читателям журнала “Формула-1” секреты своего ремесла

Густав, что заставило Вас в начале прошлого года поменять преуспевавшую Ferrari на скромную Minardi?

Мне нужен был свежий воздух. После столько лет на одном месте требуется перемена обстановки.

Что побудило Вас выступить с предложением о снижении минимального веса автомобиля Формулы-1?

Соображения безопасности.

Как Вы расцениваете отказ FIA поддержать Ваше предложение о снижении веса гоночного автомобиля Ф-1?

Отказа не было. FIA приняла предложение к рассмотрению.

В чем преимущества M01 по сравнению с прошлогодним автомобилем Minardi?

M01 – совершенно новый автомобиль, если сравнивать его с M198. Большинство технических решений, примененных при создании предыдущих моделей, трудно назвать шедеврами инженерной мысли, так что мы решили взять чистый лист бумаги и спроектировать новую машину. Была пересмотрена конструкция каждой детали: от подвески до крыльев, от рулевого колеса до электроники, – в M01 все другое по сравнению с M198. Это потребовало сложных усилий всей команды, ведь наши ресурсы – как людские, так и финансовые – не сравнимы с тем, чем располагают наши соперники. Подобные амбициозные планы требуют длительного времени для своего превращения в жизнь, поэтому чертежи мы постарались закончить в кратчайшие сроки, к середине февраля 1998 года, то есть всего через две недели после моего прихода в Minardi. С этого дня вся команда работала в чрезвычайном режиме. Первая модель для продувки в аэродинамической трубе была готова к 24 августа. С тех пор мы не могли даже перевести дух. Проектирование и доводка нового автомобиля – непрерывный процесс.

Какие ориентиры ставили Вы перед собой, проектируя новую машину?

Главной целью было снизить центр тяжести системы машины-гонщика. Именно эта задача стояла перед всеми конструкторами Ф-1 в прошлом году после уменьшения колес автомобиля.

Наибольшее снижение, 5 см, было достигнуто за счет корпуса, положения тела гонщика и положения его ног. Коробка передач понизилась на 4 см, радиатор – на 3 см, а двигатель – на 12 мм. Другой важной задачей стало снижение веса каждого отдельного компонента с тем, чтобы сделать вес автомобиля легче, что в свою очередь позволило нам поместить балласт ниже и в наиболее оптимальном положении. Таким образом, достигается наилучшее распределение веса в различных условиях: идеальный баланс теперь можно добиться прямо на трассе, изменяя положение груза.

Еще одна чрезвычайно важная область – аэродинамика. Здесь мы работали в тесном сотрудничестве с инженерами Rolfinec Technologies. В процессе проектирования были пересмотрены все объемы автомобиля. Результатом этих усилий стало то, что M01 получился значительно меньше по размерам, чем M198.

Какие принципы были взяты за основу при создании новой машины?

Ключевое слово – простота. Мы всегда старались отыскать наименее сложное и наиболее легко осуществимое решение, что привело в результате к почти что спартанской простоте конструкции. Это можно сравнить с покупкой нового автомобиля, когда вам демонстрируют несколько “навороченных” машин, но вы, в конце концов, предпочитаете базовую модель. В результате мы получили машину, в которой нет ничего лишнего. M01 – простой и надежный автомобиль, отвечающий всем требованиям, предъявляемым к современным болидам Ф-1.

Вы столкнулись при создании M01 с проблемами, связанными с изменением регламента?

Нет, правила вполне стабильны. Это не стало проблемой для нас.

Как Вам кажется, чемпионат 1999 года интересен предыдущего с точки зрения спортивной борьбы?

Нет, думаю, похоже, стали более напряженными, но судьба чемпионата решится в споре Хаккинен и Шумахера. Словом, повторится прошлогодняя история.

Какой год Вы считаете лучшим в своей жизни с точки зрения творчества?

Каждый раз этим годом оказывается следующий. Моя работа – смотреть в будущее.

В какой команде Вам было приятнее всего работать?

В Minardi. Minardi – моя любимая команда. Я работал в этой команде в 1993 году и получил от этой работы громадное удовольствие.



ИНТЕРВЬЮ Ф-1

Лука Бадоер

“Я не заметил здесь больших перемен”

Авария на тестах во Фьорано в начале сезона временно вывела Луку из строя действующих пилотов Гран При. Но очень скоро мужественный итальянец вновь вышел на трассу

Чувствуете ли Вы какие-нибудь последствия той аварии на тестах?

Сначала рука не работала на все 100 процентов, но я продолжила усиленно тренироваться, и теперь с ней все в порядке.

Кто Вы в большей степени: гонщик Minardi или тест-пилот Ferrari?

По условиям моего контракта в прежде всего тест-пилот Ferrari, который любезно одолжил Minardi до конца текущего сезона. Тест-пилот Ferrari – моя работа номер один. Моя вторая работа – гонщик Minardi. Но Ferrari – на первом месте.

В Вашей карьере гонщика Гран При был перерыв после 1996 года. За время Вашего отсутствия в гонках что-нибудь изменилось?

С течением лет меняется все, и, разумеется, Ф-1 также сделала большой шаг вперед. Прогресс наблюдается просто огромный. И все же я сказал бы, что атмосфера и обстановка остались теми же. Я не заметил здесь больших перемен.

Что Вы можете сказать о Вашем молодом товарище по команде Марке Жене?

Между нами сложились прекрасные взаимоотношения. Говорить о большем еще рано, поскольку мы проехали вместе только одну гонку. Но до сих пор между нами не возникло никаких проблем.

За те годы, что мы не видели Вас в гонках Гран При, у Вас были серьезные предложения от команд чемпионата мира?

Да, были. Но самое лучшее предложение пришло из Ferrari, когда меня в конце 1997 года пригласили занять место тест-пилота в этой команде.

Ваш прогноз на исход чемпионата мира?

Я всего лишь гонщик и соответственно мне сложно решиться на какой-либо прогноз после всего лишь двух

гонок сезона. Несомненно, это будет битва между Ferrari и McLaren.

Вы неплохо знакомы с новой Ferrari F399. На каких трассах, по Вашему мнению, она будет выглядеть наиболее сильно?

Похоже, этот автомобиль хорош на любой трассе.

Что Вы думаете по этому поводу о M01?

Что касается Minardi, то я думаю, что эта машина может гораздо лучше проявить себя на медленных трассах. Мне кажется, M01 получит преимущество на участках с сочетанием средних и медленных поворотов.

В чем сегодня самое слабое место Minardi M01?

Вообще говоря, некоторые узлы этого автомобиля все еще дорабатываются. В первую очередь это касается аэродинамики и механики. Кроме того, двигателя не хватает мощности.

Можете ли Вы сравнить F399 и M01?

Это очень трудно сделать, потому что концепции, взятые за основу при создании этих автомобилей, совершенно различны. В любом случае, если я попытаюсь рассказать вам, в чем разница, то открою секреты Ferrari. Так что лучше я промолчу.

Трудно переоснащать с одного автомобиля на другой?

Нет, не трудно, потому что оба этих автомобиля – болиды Ф-1. И хотя между ними есть различия, в контексте Формулы-1 они не столь велики. Параметры скорости и ускорения обеих машин очень близки, а прижимная сила совершенно одинакова. Я могу приспособиться к этим отличиям всего за один круг, поэтому для меня не составляет труда переоснащаться с машины на машину.

Какие задачи Вы ставите перед собой на этот сезон?

Моя главная задача – постараться добыть несколько очков.



Марк Жене

“Теперь у Испании есть все для победы”

Дебютант “больших гонок” делится с читателями “Формулы-1” впечатлениями о своих первых шагах в мире Гран При

Марк, поздравляем Вас с дебютом в Ф-1! Расскажите, пожалуйста, немного о себе.

Я молодой гонщик и новичок в Ф-1, поэтому мое единственное намерение в этом году – учиться как можно больше. Я надеюсь задержаться в Ф-1 подольше и добиться, в конце концов, успеха. Еще раз подчеркну, что моя единственная задача в этом году – учиться. Я новый гонщик, пришедший из новой гоночной серии, открытого чемпионата Nissan, с единственным желанием – узнать как можно больше нового в Minardi.

Чего Вы рассчитываете добиться в этом году?

Я не ставлю перед собой каких-то определенных задач, вроде завоевания очков или чего-то в этом духе. Самым важным для меня является непрерывно совершенствоваться от гонки к гонке, с тем, чтобы достигнуть максимума в конце года. Для меня прогресс – наиболее важная задача, а уж по мере того, как я буду расти как гонщик, я смогу составить для себя более ясное представление о целях, к которым должен стремиться. В следующем году я планирую ставить перед собой оптимистические цели, но в этом сезоне мне следует быть реалистом.

Вас очень расстроила неудача в первой гонке?

Ну, разве что самую малость, поскольку в этом происшествии не было моей вины. Я делал свою работу в гонке и уже был близок к тому, чтобы успешно закончить ее, как вдруг оказался в ситуации, которую не мог контролировать: кто-то въехал в мой автомобиль сзади. Поэтому я не вижу причин винить себя в том, что случилось. Я был разочарован, но вынужден смириться с этим: в течение сезона такие вещи случаются два-три раза с каждым. Конечно, мало хорошего, когда подобное происходит в первой же вашей гонке, но я справился с этим.

Какие отношения у Вас сложились с Вашим более опытным товарищем по команде?

Хорошие отношения. Лука – напарник, о котором я мог только мечтать в Ф-1. Он опытен, а значит, я смогу у него учиться. Он очень быстр и знает, как настраивать автомобиль Ф-1. И, наконец, последнее по порядку, но не по значению, – он прекрасный парень и я уверен, что мы сможем поладить.

В детстве у Вас были кумиры среди пилотов Формулы-1?

Нет. Никогда. Даже в детстве. Конечно, для меня существовали несколько легендарных имен, но ни на одного из них я не смотрел, как на непревзойденный авторитет. Я и теперь могу ставить одних гонщиков выше других, но ни один из них не является для меня божеством.

В этом году в Формуле-1 выступают сразу два испанца: Вы и де ла Роса. Вы уже встречались с ним на автогоночных трассах?

Да, в 1994 году мы вместе выступали в британском чемпионате Ф-3. Разумеется, мы знакомы друг с другом, потому что встречались много раз на различных презентациях в Испании. Так что мы уже гонялись вместе и соперничали достаточно остро, и это здорово, что спустя несколько лет нам снова удалось встретиться.

На каком языке Вы общаетесь с механиками и другими сотрудниками Minardi?

С механиками я говорю по-итальянски, а с инженерами – по-английски.

Какую гонку Вы считаете лучшей в Вашей жизни?

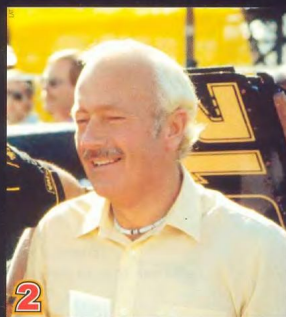
Гонку, которую я выиграл в открытом чемпионате Nissan в 1998 году. Я одержал верх в напряженной борьбе с Патрикком Лу, чемпионом французской Ф-3 1996 года. Это была настоящая битва. Мы сражались от старта до финиша, много раз обгоняли друг друга на глазах 50 тысяч болельщиков в Барселоне. Это было действительно волнующе!

Как Вы думаете, почему испанские гонщики пока не добивались больших успехов в Формуле-1?

О, я уверен, – мы добьемся успеха. Мне кажется, что сейчас Испания находится далеко не в том положении, что прежде. Теперь у нас есть хорошие трассы, которых не было прежде. Теперь у нас есть множество людей, интересующихся Ф-1, чего прежде не наблюдалось. И самое главное, теперь в Испании появились крупные компании, интересующиеся Ф-1. Я думаю, дело не только в гонщиках. Нам не доставало других составляющих успеха. Мне кажется, что теперь у нас есть все. Это не значит, что мы начнем немедленно побеждать, но это должно произойти в не столь отдаленном будущем. Теперь у Испании есть все для победы.



Энцо Феррари
Той ауле исключительность, которая сложилась вокруг Формулы-1, "королевские гонки" во многом обязаны именно этому калризному, неуживчивому, амбициозному, но безумно влюбленному в автомобили человеку. За полвека, что существует Ф-1, вездесущий, чернй жеребец на желтом фоне - эмблема команды Ferrari - превратился в символ скорости и победы. Завершив не слишком удачную карьеру гонщика в конце 20-х годов, Энцо Феррари миши свое настоящее призвание на позиции организатора и руководителя - вначале гоночной команды Alfa Romeo, а затем - своей собственной "конюшни". Вплоть до самой смерти в 1988 году Командаторе прочно держал в руках все нити управления самой популярной и титулованной командой Ф-1.



Коллин Чэпмен

Коллин Чэпмен, основатель и владелец команды Lotus, вошел в историю Ф-1 в качестве "революционера", внедрившего наибольшее количество прогрессивных идей и новинок. Носущий кузов типа монокок и гравит-эффект - вот наиболее известные из "технических революций", изменивших облик Формулы-1 с легкой руки Чэпмена.



Рон Деннис

Бывший механик и владелец команды Project 4 Racing, выступавшей в младших формульных и кузовных чемпионатах, Рон Деннис встал на капитанский мостик титанического корабля под названием McLaren в 1980 году и за считанные сезоны вывел его в безоговорочные лидеры современной Формулы-1 - позиция, на которой McLaren пребывает и поныне. Деннис является олицетворением сугубо делового подхода к автогонкам, пришедшего на смену энтузиазму и романтизму эпохи 50-60-х годов. Но прежде чем говорить о сухом практицизме Денниса, вспомните сколько тепла излучают обычно холодные глаза сурового Рона, когда он приветствует победу гонщика, в которого действительно верит.



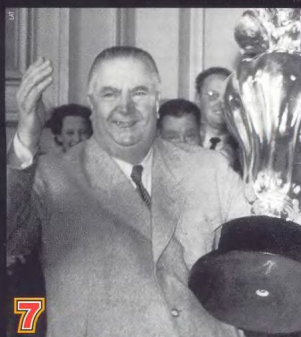
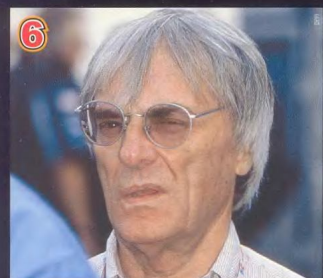
Кен Тиррелл

Вплоть до прошлого сезона долговязая фигура Кена Тиррелла олицетворяла собой преемственность поколений в Ф-1. Дедушка Кен - последний из представителей "поколения романтиков" в Ф-1 - достоин высокого места в нашем хит-параде хотя бы по причине своей многолетней преданности "королеве автоспорта". Его команда, несмотря на постоянные финансовые трудности, провела в "большом цирке" Формулы-1 29 сезонов, причем в свои лучшие годы играла в нем далеко не последние роли. За Тирреллом вполне обоснованно закрепилась слава перекрестывателя гоночных талантов. В списке его питомцев - Джек Стюарт, Франсуа Север, Дидье Пирони, Микеле Альборето, Жан Алези, Стефан Беллоф.

10 самых знаменитых боссов команд Ф-1

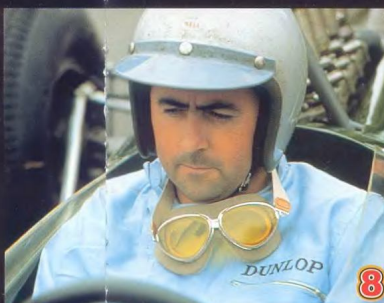
Берин Экклстоун

Кому-то столь низкое место общепризнанного хозяина Формулы-1 может показаться странным. Однако наш парад оценивает вклад той или иной личности в Формулу-1 как руководителя команды. Возможно, Экклстоун действительно стал бы величайшим в истории Ф-1 боссом, но он быстро перерос узкие для личности его масштаба рамки и превратился в фактически единоличного владельца całego мира, который называется Формула-1. Но и его заслуги в деле руководства командой Brabham, у руля которой он стоял в 1972-1987 годах, - неоспоримы. Именно продажа Экклстоуном Brabham стала началом конца некогда великой команды.



Альфред Нойбауэр

Тучная фигура облаченного в любую погоду в шиллу и серый плащ Нойбауэра была непременным атрибутом доминирующих побед Mercedes в Гран При. Именно Альфред Нойбауэр стал одним из вдохновителей и главным организатором возращения штурмгетского концерна в Гран При в 1954-1955 годах. Mercedes под мудрым руководством Нойбауэра, которому было в ту пору далеко за 60, одержал 9 побед в 12 гонках, что сделало немца самым успешным тим-менеджером за всю историю Ф-1.



Джек Брэбэм

Близ Джек в 1959-1960 годах дважды подряд стал чемпионом мира, достигнув вершины карьеры пилота Ф-1. Единственной нерешенной загадкой оставалась победа за рулем собственной машины. В 1961 году Брэбэм на пару с Реном Тауранном основали свою собственную команду, и через 5 лет его мечта воплотилась в реальность. - Брэбэм стал чемпионом за рулем Brabham. Австралец остался единственным, кто успешно совмещал в Ф-1 роли руководителя команды и гонщика.

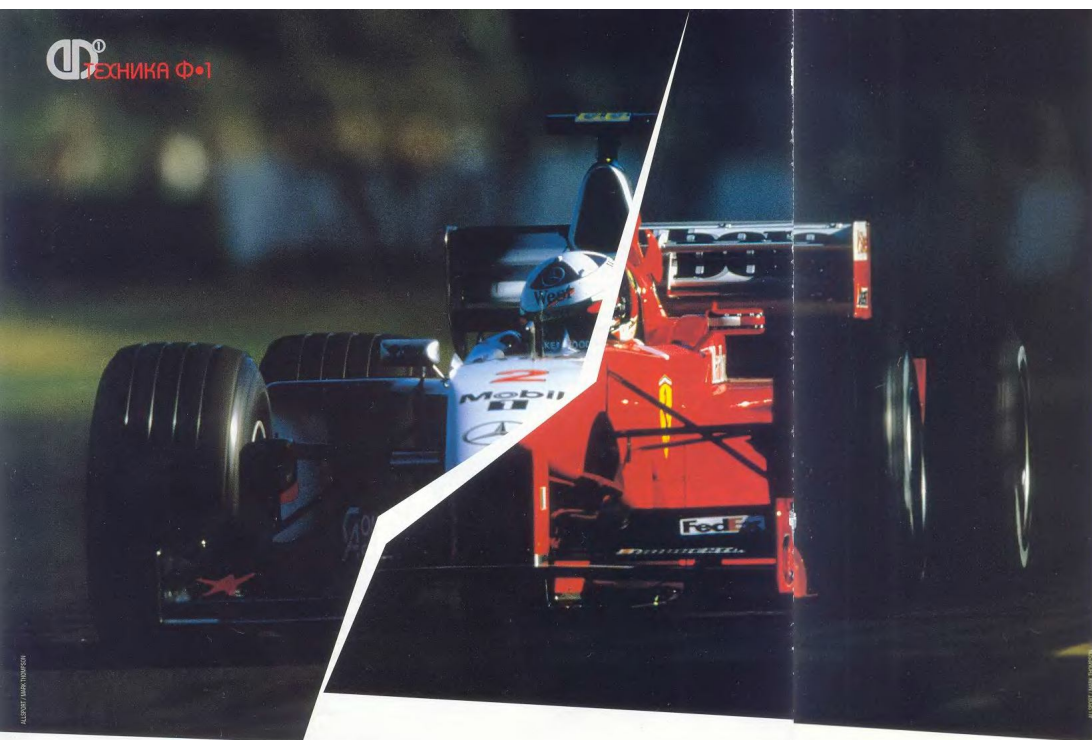
Роб Уокер

Небольшая частная команда Roba Уокера, не располагавшая ни своей конструкторской базой, ни поддержкой мощных спонсоров, просуществовала в Ф-1 рекордно долгий для "частников" срок - с 1953-го по 1970 год. За это время пилоты Уокера вывели на старт самые разные машины - Cooper, Lotus, Cooper, Brabham. Знаменитый час "конюшни" Roba приходится на конец 50-х - начало 60-х годов, когда за его команду ездил Стирлинг Moss. Роб Уокер снискал славу не только как тим-менеджер, но и как талантливый автопортретный журналист. Его яркие, живые и ироничные репортажи с Гран При были украшением журнала Road and Track в 60-70-е годы.



Тони Вандервелл

Гай Энтони Вандервелл, или попросту ГЗВ, как называли своего шефа подданные небольшой империи, куда кроме команды Ф-1 Vauxhall входили мотоциклетный завод Norton и фабрика по производству коробок передач Tliffwall. Был одним из самых ярких сторонников "британской национальной идеи", противостоявшей господству итальянских машин в Формуле-1 50-х годов. Эгоцентризм и целеустремленность Вандервелла привели его к успеху, когда в 1958 году Vauxhall выиграл только что учрежденный Кубок конструкторов, после чего ГЗВ утратил интерес к автогонкам и покинул мир Формулы-1.



ЛИЦОМ К ЛИЦУ

Ferrari или McLaren? Еще перед началом чемпионата не вызвало сомнений то, что в сезоне-99 исход борьбы как за Кубок конструкторов, так и в личном зачете будет решаться в битве этих гигантов. Повращение Bridgestone в монополия поставщика покрышек для болидов "королевской формулы" еще более уравняло шансы сторон на победу в разгорающейся битве, что обещает драматическую развязку на самом финише первенства. Каким же техническим аргументом располагают Ferrari и McLaren накануне решающей схватки за титул?

Экстремальная эволюция или целесообразная революционность?

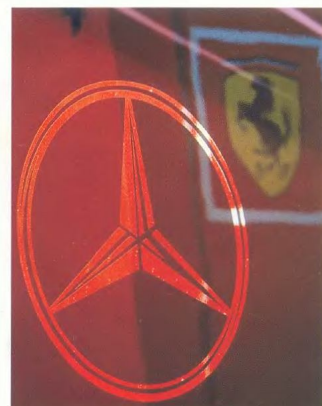
Выступая на церемонии официальной презентации F399, президент компании Ferrari Лука ди Монтеземоло так определил стратегию Scuderia на предстоящий сезон: "Наша задача — без раскаты начинать чемпионат. Я не хочу, чтобы повторилась провальная ситуация, когда мы вынуждены были ждать шесть гонок для того, чтобы на равных бороться с McLaren, после чего наивероятнейшее стало уже невозможно".

Президент Ferrari ясно дал понять: в случае неудачи ответственность за разработку нового болида рассчитывать на получение индульгенции не стоит. С экстравагантными экспериментами в стиле "а ля Джон Барнарда" в Ferrari давно покончили, и технический директор Scuderia Росс Браун провозгласил программу экстремальной эволюции F399, которая, по его словам, "была очень хороша, но небезупречной машиной". В отличие от F300, потенциал которой раскрывался постепенно в течение чемпионата, F399 уже к началу сезона пострадался подготовить в максимально боеспособном варианте.

При этом усилия конструкторов во главе с Рори Бирном были сосредоточены в основном на решении двух задач: перераспределение веса конструкции и улучшение ее аэродинамики таким образом, чтобы добиться оптимальной прижимности автомобиля. А именно это было слабым местом Ferrari по сравнению с чемпионским McLaren в прошлом сезоне.

Борьба с "лишними" граммами велась подчас на грани фола. Отсюда и трудности, с которыми столкнулась Scuderia при проведении краш-тестов F399 в итальянском и английском испытательных центрах. В ряде мест конструкцию монокока пришлось усилить, нарастив свои углы.

Что же касается нового двигателя, получившего индекс "048", то период "детских болезней" помог преодолеть электроника. "Используя в нашем распоряжении современная аппаратура, — отметил Росс Браун, — позволяет великолепно имитировать условия гонки. Двигатель серии "048" и новая коробка передач еще до первых тестов "отпала" пять или шесть компьютерных Гран При". Такие "виртуальные"



Ferrari F399



Модель	Ferrari F399
Длина	4387 мм
Колесная база	3050 мм
Колея передняя	1490 мм
Колея задняя	1405 мм
Шасси	углеволоконно-алюминиевая сотовая композитная структура
Коробка передач	продольная полуавтоматическая Ferrari из титана и углеволокна
Число передач	7 + задняя
Подвеска передняя/задняя	независимая, торсионные пружины с рычажным приводом
Топливо-смазочные материалы	Shell
Пружины и амортизаторы	Ferrari
Электроника	Magneti Marelli

Колесные диски	BBS
Тормоза	вентилируемые углеволоконные Brembo
Резина	Bridgestone
Двигатель	
Модель	Ferrari 048
Конфигурация/развал цилиндров	V10/80°
Количество клапанов	40
Объем	2997 куб.см
Длина x ширина x высота	625 x 542 x 380
Масса	112 кг
Максимальная мощность	> 800 л.с.
Система зажигания/впрыска топлива	Magneti Marelli

испытания для Ferrari были не просто данью моде. Новый мотор в силу ряда конструктивных особенностей (в частности, "притопленный" на 5 мм по отношению к днищу картера коленвал) в межсезонье не мог пройти обкатку на прошлогодней F300.

Большое внимание в Ferrari было также уделено совершенствованию программного обеспечения электронных систем управления двигателем и подбору характеристик подвески.

Что же в итоге? Михаэль Шумахер так оценил результат проделанной работы: "F300... была конкурентоспособной машиной, не имела серьезных дефектов. Новая Ferrari F399 в общих чертах напоминает ее, но вся конструкция существенно улучшена. Машина имеет 2800 заново спроектированных компонентов, не считая деталей двигателя. Каждая составляющая механической части или элемент аэродинамики были доработаны и усовершенствованы".

Что же касается McLaren, то стратегия команды, ведомой Роном Деннисом, предельно ясна: сохранив технологический отрыв от Fer-

rari, отстоять чемпионский титул. Таким образом, о "повторении пройденного" не могло идти и речи. По словам Рона Денниса, MP4/14 "унаследовал от своего предшественника наименьшее за всю историю фирмы количество деталей. Из общего числа примерно в три тысячи менее двадцати напрямую заимствованы у болида образца 1998 года". Шеф команды расценивает эту машину "в качестве максимально возможного сегодня шага вперед в области аэродинамики, проектирования шасси, коробки передач, двигателя".

Как и в Маранелло, в Уокинге был введен режим жесточайшей весовой экономии, в жертву которой, как осторожно выразился Рон Деннис, "в какой-то мере была принесена надежность". Причем, жертва оказалась даже несколько большей (учитывая опыт первых гонок), чем того хотелось бы руководству команды. Так или иначе, зимой MP4/14 не сразу прошел крэш-тест на удар сзади. Не обошлось и без поломок новой 7-ступенчатой коробки передач и сверхлегкого V10 серии FO 110H.

В Ferrari так и не решились по примеру McLaren спрятать рулевые тяги внутри полых рычагов подвески



McLaren MP4/14



Модель	McLaren MP4/14
Длина	4412 мм
Колесная база	3070 мм
Колея передняя	1460 мм
Колея задняя	1425 мм
Шасси	углеволоконно-алюминиевая сотовая композитная структура
Коробка передач	продольная полуавтоматическая McLaren из магниевго сплава
Число передач	7+задняя
Подвеска передняя/задняя	независимая, торсионные пружины с рычажным приводом
Топливо-смазочные материалы	Mobil
Пружины и амортизаторы	Penske
Электроника	TAG Electronics

Колесные диски	Enkei
Тормоза	вентилируемые углеволоконные AP
Резина	Bridgestone
Двигатель	
Модель	Mercedes-Benz FO 110H
Конфигурация/развал цилиндров	V10/72°
Количество клапанов	40
Объем	2998 куб.см
Длина x ширина x высота	590 x ? x ?
Масса	102 кг
Максимальная мощность	> 800 л.с.
Система зажигания/впрыска топлива	TAG 2000 Electronic System

Шаг первый

Колесная база... В итальянском языке слово, соответствующее этому сугубо техническому термину, имеет еще и второе смысловое значение – “шаг”. В этом году в Маранелло решили “прибавить шаг”, сместив при этом центр тяжести болида назад. Это позволило, с одной стороны, разгрузить более мягкую по сравнению с “гудьировской” боковину передних покрышек и уменьшить их износ, а с другой – добиться лучшего сцепления ведущей пары с полотном трассы.

В отличие от своего предшественника F399 имеет удлиненное до 305 см межосевое расстояние, которое, впрочем, в зависимости от особенностей трассы, может изменяться за счет геометрии углепластиковых рычагов передней подвески. При этом, по утверждению информированных источников из лагеря основного соперника, нагрузка на переднюю ось новой Ferrari снижена по отношению к F300 с 44 до 41%.

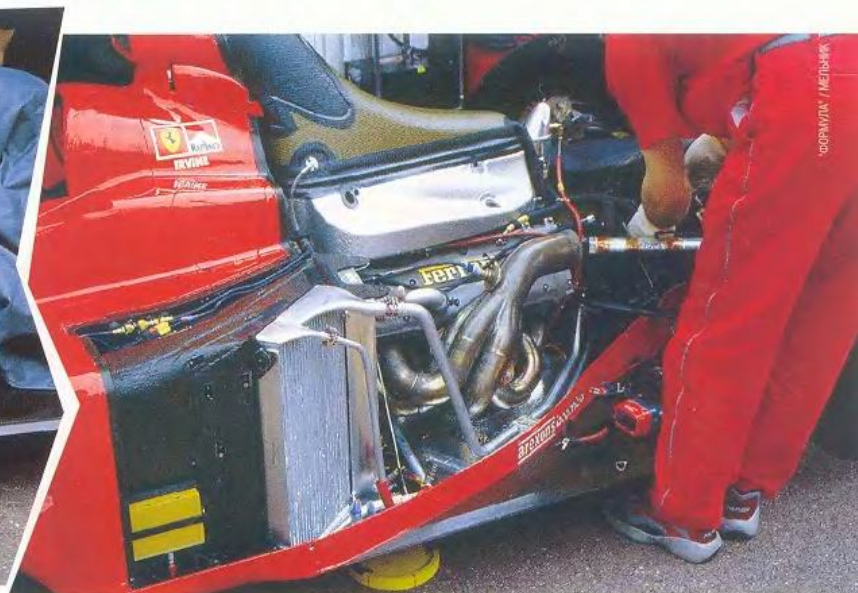
Легче + ниже = устойчивее

Запрет на использование “активной” подвески, покрышек типа “слик” и постоянно увеличивающееся число канавок на протекторе – все это заставляет конструкторов искать новые резервы повышения устойчивости болидов Формулы-1, столь необходимой им при прохождении поворотов и S-образных связок. Добиться этого можно, ограничив перераспределение нагрузки между осями на разных фазах траектории движения. Практическая задача при этом сводится к уменьшению веса машины и большему “заземлению” ее центра тяжести прежде всего, за счет конструкции моторно-трансмиссионной группы.

Тесное взаимодействие между мотористами и специалистами, ответственными за разработку шасси, давно стало насущной необходимостью, и именно этого принципа, по словам Росса Брауна, придерживались в Маранелло при рождении проекта F399.

Группе инженеров во главе с Паоло Мартинелли удалось не

При разработке системы охлаждения в Ferrari использовали веерный принцип расположения радиаторов McLaren. Пост температуры охлаждающей жидкости на 10 °C позволил уменьшить рабочую площадь радиаторов



только "обжать" новый V10 по длине и ширине, но и "притопить" коленвал "048-го" на 5 мм по отношению к дну картера, что, по мнению специалистов, наряду с пятипроцентным снижением веса (112 кг против 118 кг у мотора предыдущей "047-й" серии) сулило дать потрясающий эффект.

Результат работы команды Паоло Мартинелли, наверное, можно было бы признать выдающимся, если бы не одно "но". В печати появилась информация о том, что "мерседесовский" FO 110H, спроектированный под руководством Марио Иллиена, также имеет пониженный центр тяжести при весе чуть более 100 кг!

Но Ferrari не была бы суперкомандой, если бы "не накрыла весь игровой стол". На решение задачи понизить центр тяжести F399 работает и созданное фирмами Sachs и Ar рекордное по своей компактности трехдисковое сцепление (диаметр его карбоновых дисков уменьшен со 114 до 110 мм), и продольно расположенная 7-ступенчатая коробка передач с титановым корпусом.

Дэйв Норт – давний глава отдела разработки трансмиссий McLaren – позаимствовал привычную для Ferrari схему, внося лишь одно изменение: картер КП MP4/14 изготовлен из магниевых сплавов.

Однако итальянцы, в отличие от своих коллег-конкурентов, "на все сто" воспользовались преимуществами такого варианта размещения коробки передач, установив задние амортизаторы (весом 380 г каждый) вертикально по ее бокам, а не горизонтально сверху. Правда, при этом ухудшился доступ к амортизаторам для их регулировки и возможной замены. То же можно сказать и о пяти расположенных вплотную к дну монокока бортовых компьютерах (быстродействие которых примерно в три раза выше, чем у самых современных PC).

Топливный бак F399 раздвинули в ширину в нижней части. Цель все та же – повышение устойчивости болида.

Но вернемся к первому главному формуле, вынесенной в заголовок этой части. Как выразился Рори Бирн, "жирок был срезан" практически отовсюду: с шасси, рычагов подвески (впервые в истории Ferrari целиком выполненных из углепластика), но более всего эта операция затронула радиаторы.

Новые радиаторы расположены "по-маклареновски" – всером, а не в виде перевернутой, как ранее, буквы "V" (если смотреть сверху вдоль продольной оси машины) и имеют меньшую площадь. При этом, разумеется, более напряженным стал и тепловой режим работы двигателя. Если в прошлом сезоне эксплуатационная температура охлаждающей жидкости и масла приближалась к 130 °C, то в этом

она подскочила до 140 °C, т. е. давление в системе охлаждения доведено до максимально возможного значения при установленной техническим регламентом верхней планке в 3,75 бар.

"Конечным результатом нашей кропотливой работы над каждой деталью машины, – не без гордости заявил Рори Бирн, – стало снижение общего веса конструкции на 20 кг". Если вспомнить при этом, что уже F300 не достигала примерно столько же до разрешенного правилами нижнего весового предела, то станет понятно: Ferrari получила в свое распоряжение еще одно грозное оружие в схватке за чемпионский титул: 40 кг балласта, размещенного у самого дна в точно выбранных местах, способны сотворить чудеса с балансом автомобиля.

Укращение строптивой

Как следует из заявления Росса Брауна, V10 "048-й" серии в своей нынешней версии обладает примерно той же мощностью, что и его предшественник во время прошлогодних квалификационных заездов на автодроме Сузука. "А это ни много ни мало, 810 л.с. при 17 500–17 700 об/мин! Но какова же тогда мощность FO 110H?"

И все же сам по себе сверхмощный мотор – еще не гарантия успеха. Он должен обладать "управляемостью". Прежде всего, возможностью при помощи педали акселератора точно дозировать мощность и величину крутящего момента, что особенно важно при прохождении поворотов большого радиуса и на выходе из S-образных связок. Задача не из простых, если учесть, что современные "формульные" двигатели "раскручиваются", например, с 13 500 до 17 000 об/мин за десятые доли секунды. Крутящий момент при этом изменяется скачкообразно (его максимальная величина для 3-литрового двигателя приближается к отметке 40 кг/м), что неизбежно приводит к пробуксовке ведущих колес и преждевременному износу резины. Именно с такой проблемой столкнулись в прошлом сезоне пилоты "серебряных стрел". Чтобы сделать более плавной кривую крутящего момента на MP4/14 по примеру Ferrari была установлена 7-, а не 6-ступенчатая, коробка передач.

Обуздать колоссальную мощность можно и покладываясь на форму клапанов и их седел, изменяя тем самым газодинамику рабочей смеси и выхлопных газов.

Но добиться искомого управляемости двигателя при испытаниях на стенде недостаточно. То, в какой мере его сможет воспользоваться пилот во время гонки, будет зависеть от точности подбора характеристик подвески и рулевого управления. Так Ferrari

Дефлекторы у задних колес и сложный профиль нижней части боковых понтонов навеяны конструкторам Ferrari обводами чемпионского McLaren





Инженеры и механики не прекращают свою работу ни днем, ни ночью. От этих парней во многом зависит, кому в этом году удастся финишный спурт: "жеребцам" из Маранелло или "серебряным стрелам" из Уокинга

после замены покрышек Goodyear на Bridgestone пересмотрела кинематику задней подвески, увеличив ее ход. Наконец, у Ferrari имеется впервые примененная в прошлом сезоне на McLaren MP4/13 подвеска с асимметрично работающими на кручение торсионами (об этом речь впереди). В свою очередь, в Уокинге позаимствовали у итальянцев идею задней подвески, в которой пружины заменены торсионами.

Что касается рулевого управления, то в этом сезоне Ferrari переделала рулевой механизм F300, созданный по традиционному "рецепту" шестерня/рейка, недостаточно информативным на определенных режимах и установили на F399 гидроусилитель с прогрессивной характеристикой (чем выше скорость, тем "тяжелее" руль, и наоборот). Такие системы широко применяются на обычных "дорожных" автомобилях, но в Формуле-1 лишь Williams да в экспериментальном порядке Benetton отваживались с ними работать. Такой

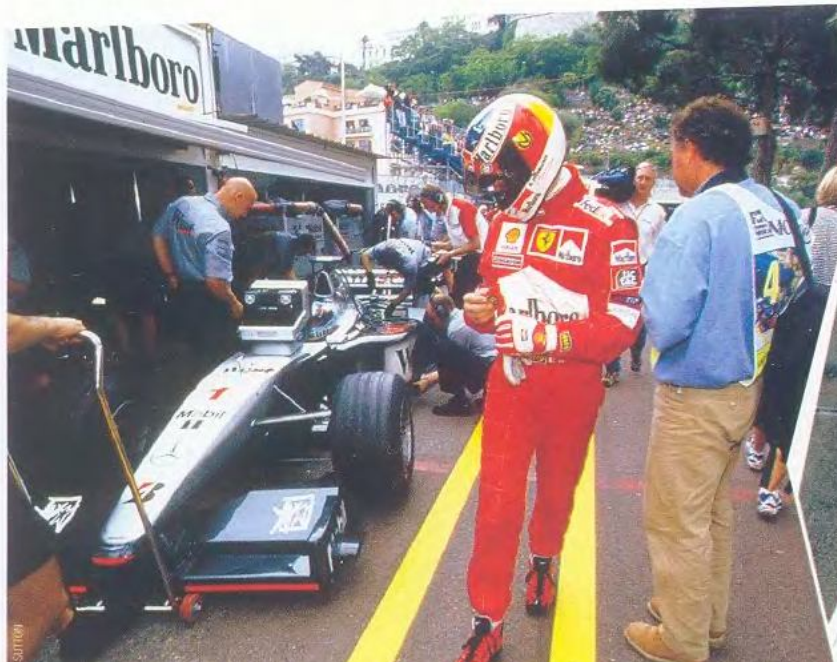
ГУР благодаря хитроумной электронной программе позволяет подстраивать "остроту" руля под конкретную трассу и индивидуальную манеру управления гонщика.

Союзник-невидимка

Мнение специалистов практически единодушно: существующий технический регламент сводит к минимуму возможность новых откровений в области аэродинамики. Остается путь тщательной доводки уже опробованных решений.

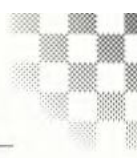
Так для достижения оптимальной управляемости машины при минимальной зависимости ее от характера трассы, на что сделали ставку в Маранелло при проектировании F399, жизненно важно обеспечить чистоту воздушного потока в зоне заднего диффузора и оптимальную загрузку нижней плоскости заднего антикрыла, хоть бы и в ущерб эффективности его верхней части. Именно об этом, по мнению специалистов, свидетельствует возврат к уже

Любопытство, сомнение, настороженность, тревога...
С разными чувствами гонщики смотрят на машины соперников.
Но равнодушно пройти мимо чужой "игрушки" – это выше их сил





Каналы отвода выхлопных газов сохранили форму "ломтиков колбасы". При этом выхлопные трубы на срезе стали круглыми, а не овальными и уменьшились в диаметре



опробованной на F300 схеме расположения каналов для отвода выхлопных газов. Воздушный поток, направленный на верхнюю плоскость антикрыла, при этом неизбежно будет загрязняться в прямом и переносном смысле. Но поставленная цель, видимо, действительно оправдывает средства. Иначе в Маранелло не стали бы создавать себе лишнюю головную боль с настройкой задней подвески. Узлы крепления ее нижних рычагов, несмотря на связанные с этим технические трудности, подняли выше уровня диффузора, и все во имя ограничения турбулентности...

В этом смысле показательный уход с поста руководителя отдела аэродинамических исследований Ferrari Уильяма Тота, известного своим оригинальным стилем, и замена его на Николаоса Томбасиса из Benetton, за которым закрепилась репутация первоклассного интерпретатора чужих идей.

Справиться с возмущением воздушных потоков на дальних подступах к заднему антикрылу Томбасису помог... Эдриан Ньюи. "Цитаты" из его прошлого произведения под названием "McLaren MP4/13 – чемпион мира" можно увидеть и в сложном профиле нижней части боковых понтонов (так называемая зона coca-cola) и, конечно же, в боковых дефлекторах, направляющих воздух поверх ведущих колес. Все эти "новшества", в принципе, давно известны, но для соперничающих команд важно, в какой степени их используют основной конкурент. Если вспомнить при этом об изменившемся положении рулевых тяг (теперь они, как и у MP4/13, спустились на уровень воображаемой оси, соединяющей ступицы передних колес), то колкий отзыв Ньюи об F399 – "Ferrari выпустила имитацию нашей машины прошлого сезона", – не покажется столь уж безосновательным. А что же сами законодатели мод? При поверхностном взгляде на MP4/14 трудно заметить сколько-нибудь существенные отличия от предшественника. Единственное принципиально новое решение, на которое сразу обратили внимание специалисты, – отверстия для отвода горячего воздуха от радиаторов располагаются теперь примерно там же, где и так называемые "колбасные ломтики" у F399. Если соотнести этот факт с заявлением Ньюи о том, что "нижняя часть машины была полностью перепроектирована", то сам собой напрашивается вывод: McLaren, загружая нижнюю плоскость заднего антикрыла, идет по стопам Ferrari. И наоборот.

Секретное оружие

Известно: своевременный ввод в действие резервов способен решить исход баталии. И мир Формулы-1 – не исключение. Поэтому гриф Top secret стоит на всех материалах, касающихся перспективных разработок команд. Периодически появляющиеся в печати сенсационные сообщения об очередном революционном know how, как правило, являются результатом тщательно спланированной утечки информации. Так соперникам подбрасывают "дезу" в расчете направить их по ложному следу, проводят "разведку боем" или демонстрацию сил и возможностей, пытаясь выяснить реакцию конкурентов и одновременно привлечь внимание спонсоров. Что истина, что блеф – определить практически невозможно.

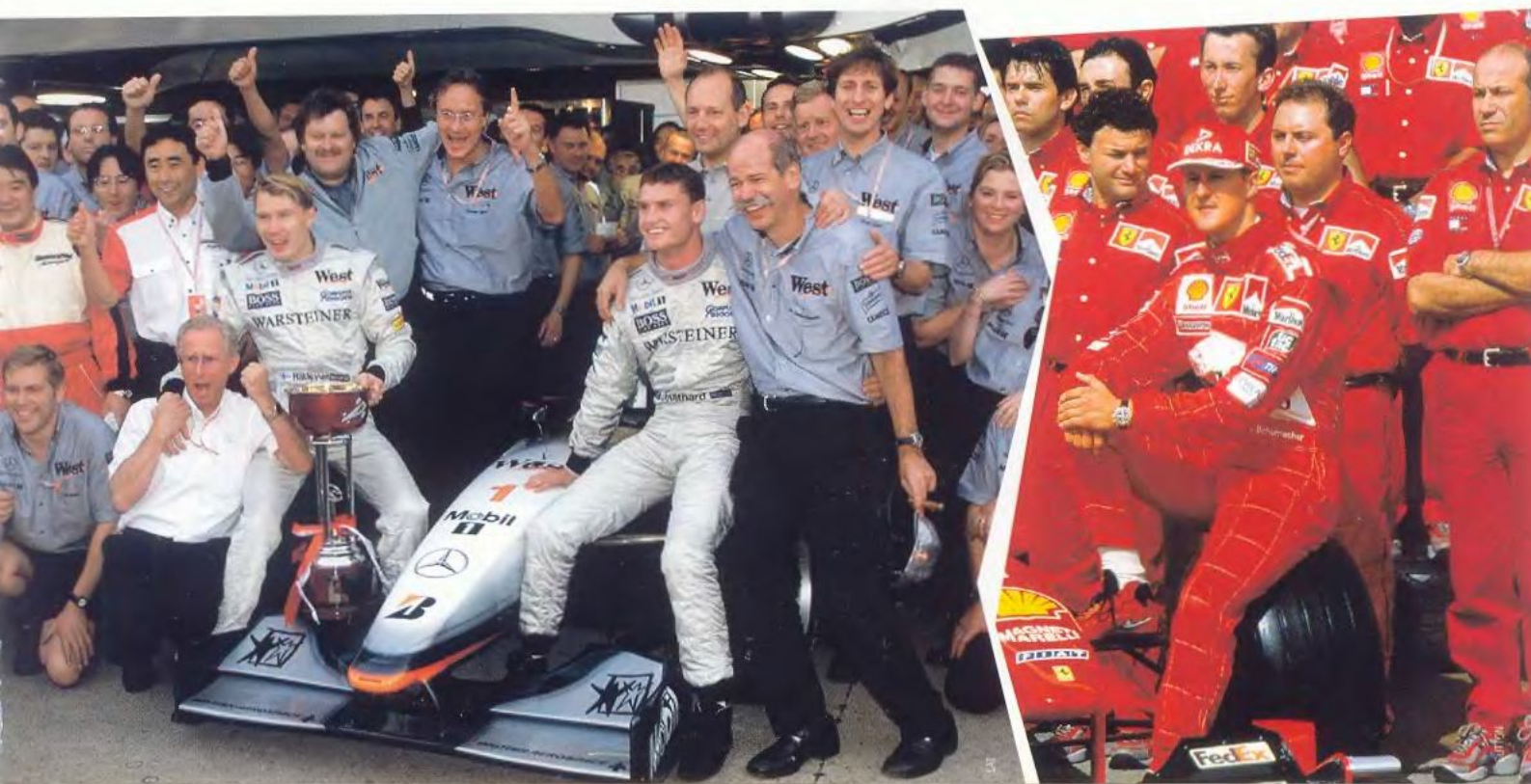
В борьбе с Ferrari за чемпионство McLaren, кажется, лишился и еще одного козыря. В обстановке секретности группа специалистов под руководством Марио Бьянки спроектировала (и запатентовала!) собственную систему подвески с дифференцированной работой торсионов на кручение. Такая подвеска за счет "асимметричного" крена в повороте позволяет "притопить" центр тяжести болида, а значит и увеличить скорость на сложных участках трассы. Как полагают специалисты McLaren, установка такой системы на F399 тем легче, что амортизаторы ее задней подвески расположены вертикально.

А вот чего опасаются (или делают вид, что опасаются) в Уокинге, так это сюрпризов, которые могут преподнести итальянцы в области электроники. Говорят, что работа компьютеров F399 основана на принципах "искусственного интеллекта" и, следовательно, появилась возможность мгновенной автоматической подстройки различных систем под быстроменяющиеся условия гонки.

Теперь, пожалуй, наступил момент вспомнить и о тылах. Насколько они обеспечены? По словам Рона Денниса, на помощь команде, чей штат в "мирное время" насчитывает 350 человек, может быть привлечен любой из 850 сотрудников фирмы McLaren International. Ferrari тоже не останется без поддержки: на производстве машин класса GT заняты первоклассные специалисты.

Итак, ударные силы соперников во главе с Микой Хаккинем и Михаэлем Шумахером уже вступили в бой. Резервы подтягиваются. Тылы отоброшены. Впереди – решающие битвы.

Михаил Козлов





Старт Гран При Бельгии 1956 года. В первом ряду Питер Коулик (Lancia-Ferrari № 8), Стирлинг Мосс (Maserati № 30), Хуан Мануэль Фанхио (Lancia-Ferrari № 2)



24 августа 1958 года. Гран При Португалии. Темно-зеленый Vanwall англичанина Стирлинга Мосса уходит по булыжному мостовому города Порту, то и дею подсаживая на пересеченных травянистых линиях, которыми изобилует городской центр. Мосс уверенно лидирует, опережая своего главного оппонента в борьбе за чемпионский титул Майка Хоторна более чем на минуту. Простая в очередной раз мимо командного пилота Vanwall, Мосс на долю секунды бросает взгляд на сигнальную табличку, на которой большими буквами набрано "HAW-REC" (Hawthorn – record). Табличка извещает Мосса, что Хоторн только что поставил рекорд круга, за что по правилам тех лет причиталось дополнительное зачетное очко. Машина Мосса трясется на португальских булыжниках и дребезжит всеми деталями подвески, а руль так и норовит вырваться из рук. – Мосу некогда вглядываться в табличку, и он интерпретирует ее как "HAW-REG" (Hawthorn – regular, Хоторн – без изменений). Это означает, что его отрыв от Майка остался прежним. Мосс не предпринимает никаких попыток побить рекорд круга – победа и так в кармане, нужно лишь спокойно доехать до финиша. Что он и делает, первым добравшись до клетчатого флага и положив в свою копилку 8 очков за победу. А Хоторн к 6 очкам за 2-е место приписывает седьмое очко за быстрый круг.

А через пару месяцев, после двух завораживающих сезон гонок итог чемпионата выглядел так: Хоторн – 42 очка, Мосс – 41. Именно тот лучший круг в Порту и решил в итоге судьбу короны чемпиона. Так Стирлинг Мосс, "зеленый неудачник" Формулы-1, упустил свой, пожалуй, самый верный шанс стать чемпионом мира. Такие случаи представлялись ему не однажды, но каждый раз не хватало совсем чуть-чуть. Четыре раза подряд – с 1955-го по 1958-й – Мосс становился вице-чемпионом, а три следующих сезона – с 1959-го по 1961-й – заканчивал на 3-м месте!

Фанхио со своей неизменной подругой
Андреиной после победы на Гран При
Великобритании 1956 года



“По прихоти судьбы, именно благодаря тому, что я никогда не выигрывал чемпионат, я стал более знаменит, чем некоторые другие пилоты, добившиеся гораздо большего. Если бы я упустил титул лишь раз, мое имя связывали бы только с этим сезоном. Я же год за годом в течение 7 лет получал жалкие трофеи за 2-е или 3-е место. Во всяком случае, я был стабилен”, – иронично философствовал Мосс четверть века спустя. Что ж, Мосс имеет право на самоиронию. В стабильности ему не откажешь.

В чем Моссу действительно не повезло, так это в том, что аргентинский автомеханик и гонщик-любитель по имени Хуан Мануэль Фанхио и по прозвищу Эль Чеко в конце 40-х годов решился на авантюру и отправился покорять “старушку” Европу за рулем светло-голубого Maserati 4CLT, купленного аргентинским автоклубом. За несколько лет “любитель” Чеко превратился в великого Маэстро Фанхио, лучшего гонщика Формулы-1 всех времен и народов. А останься он в свое время в Буэнос-Айресе, львиная доля из его пяти чемпионских титулов могла бы достаться Моссу. Но класс гонщика, по-видимому, определяется не только его умением быстро ездить и хорошо чувствовать машину. Способность предвидеть ситуацию и вовремя поставить на нужную “лошадку”, как показывает история, оказывается не менее важной. Фанхио такой способностью обладал, Мосс – нет.

Исчезновение “серебряных стрел” со сцены Гран При после сезона-55 развело двух лучших гонщиков того времени по разным командам. Фанхио выбрал Ferrari, а Мосс вернулся в Maserati. Уход Mercedes имел и еще один положительный для итальянских команд эффект – пресс немецкого гиганта, тяжким грузом лежавший на итальянцах два последних сезона, был снят. Избавившись от немецкого гнета, Ferrari и Maserati не слишком усердствовали на ниве технического прогресса. Вся предсезонная активность на заводе Maserati в Модене ограничилась неудачными экспериментами с впрыском топлива.

Scuderia Ferrari же полагалась на наследство, доставшееся от Lancia. Инженеры в Маранелло, разобрав Lancia D50 до винтика, так и не нашли там чего-нибудь, что можно было переделать. Единственная идея, пришедшая им в голову, – перенести топливный бак из боковых понтонов в хвост машины. Зато на “рынке пилотов” Ferrari развила невиданную активность, полностью сменив состав. Вместо Хоторна, Фарины и Гонзалеса Коммендаторе заручился услугами Фанхио, Кастеллотти, Муссо и Коллинза. Эудженио Кастеллотти, ездивший за Lancia, тоже достался Ferrari “по наследству”. После гибели Аскари и ухода Фарины и Виллорези, именно Кастеллотти и Муссо олицетворяли “новое поколение” итальянских пилотов Гран При. Питера Коллинза Энцо Феррари взял в качестве замены Майку Хоторну. Сам Майк предпочел вернуться в Англию, а Феррари порекомендовал Коллинза. У Мосса в Maserati были гораздо менее надежные тылы: Жан Бера и Чезаре Пердиза.

На берегах Туманного Альбиона, в отличие от Апеннинского полуострова, царило оживление. Vanwall построил полностью новую машину. Шасси в виде пространственной рамы из труб проектировал Колин Чэпмен, а аэродинамику кузова разработал Фрэнк Костин. В качестве пилотов Тони Вандервелл ангажировал Шеллу и Тринтиньяна. Vanwall был единственной британской командой, регулярно в течение сезона появлявшейся на старте Гран При. Впрочем, количество стартов в качестве пока не переходило – единственным “очковым” финишем Vanwall в сезоне-56 было 4-е место Шеллы в Бельгии.

Вновь в списках участников чемпионата появилась BRM. Команда перешла во владение сэра Альфреда Оуэна и выступала под флагом Owen Racing Organisation. Пару пилотов команды составили британцы Хоторн и Брукс. Машина, с которой команда Оуэна вернулась в Гран При – BRM P25 – появилась еще осенью 1954 года и была легкой, компактной и довольно мощной



Стирлинг Мосс и его Maserati 250F направляются на старт британского Гран При 1956 года. В Сильверстоуне английскому гонщику не удалось добраться до финиша, хотя по ходу гонки он установил быстрейший круг



НОВОСТИ прошлого

50 лет назад. В июле 1949 года в Швейцарии и во Франции прошли две гонки, которые символизировали наступление нового периода в истории автоспорта. 3 июня 1949 года в Бремгартене свою первую победу в гонках Гран При одержал будущий первый двукратный чемпион мира итальянец Альберто Аскари. А всего две недели спустя в Реймсе Гран При выиграл монегаск Луи Широн, став последним из великих пилотов 30-х годов, завоевавшим Большой Приз. Так в июле 1949 года закончилось господство на гоночных трассах героев довоенных лет, и началась эра молодых гонщиков, которым предстояло вершить историю первого десятилетия Формулы-1.

40 лет назад. 5 июля 1959 года в Реймсе впервые на старт Гран При чемпионата мира вышел американец Дэн Гарни, впоследствии победитель четырех Гран При и третий приззер чемпионата мира 1961 года. 7 июля, в итальянской Сиене родился Алессан-



дро Наннини. В конце 80-х его назовут главной надеждой Италии в Формуле-1, однако страшная авария вертолета в 1990 году, во время которой Сандро оторвало кисть руки, положила конец его многообещающей карьере. В госпитале хирургам удалось пришить Алессандро руку, и позднее итальянец не без успеха гонялся в кузовных чемпионатах, но с Ф-1, за исключением нескольких серий показательных тестов в Ferrari и Benetton, для Наннини было покончено навсегда.

30 лет назад. 27 июля 1969 года во время одной из популярных в то время гонок серии Hill-Climb в Валле де Браво, погиб Мозес Солана: мексиканский гонщик потерял контроль над своим McLaren M6B, машина ударились о камень и загорелась. С 1963 по 1968 годы Солана 8 раз стартовал в гонках чемпионатов мира, но так и не сумел завоевать ни одного очка.

Стирлинг Мосс с кубком князя Ренье в руках дает интервью после победы в Гран При Монако 1956 года



(248 л.с. при 9000 об/мин). Единственное, чего ей не хватало – надежности: стартовав в том сезоне три раза, машина ни разу не добралась до финиша.

Наиболее же сенсационным и наиболее разочаровывающим дебютом года было эпизодическое появление на трассе Формулы-1 знаменитой марки Bugatti. История проекта Bugatti Ф-1 берет начало в 1953 году, когда французский сигаретный король Болоре, женившись на Женевьеве Бугатти, получил контроль над компанией. Поначалу месье Болоре имел наполеоновские планы построить 6 машин и стартовать в чемпионате 1954 года. Франция в то время вела войну в Индокитае, и оптимизм Болоре основывался на крупных военных контрактах, которые имела фирма. Однако летом 1954 года после полного фиаско французов во Вьетнаме все военные заказы испарились, и будущее проекта Ф-1 стало туманным. Удалось построить 2 машины, первая из которых появилась на свет в ноябре 1955 года. Конструктор машины, Джоакино Коломбо, знаменитый создатель "Альфетты" и Ferrari V12, разработал очень оригинальную конструкцию. Рядный 8-цилиндровый двигатель был расположен поперек сразу же за сиденьем гонщика. Коломбо стремился сконцентрировать массу в центре машины и сделать колесную базу минимальной. Вопреки революционному дизайну (а может быть, именно из-за него), машина оказалась неудачной. Уже во время первых тестов стало ясно, что машина тяжела, неповоротлива, плохо управляема и не имеет ни малейших шансов на более или менее приличный результат. Тем не менее, коммерческие интересы владельцев завода заставили Мориса Тринтиньяна вывести Bugatti T251 на старт Большого Приза Франции в Реймсе. В квалификации Тринтиньян был 18-м при 20 участниках, а в гонке, соперничая с маломощными Gordini, Bugatti продержался лишь 18 кругов из 61...

Чемпионат 1956 года начался гонкой в Аргентине, где Фанхио просто не имел права на поражение. Но с самого начала гонки на Lancia-Ferrari Фанхио начал барахлить мотор, и Маэстро застрял где-то в середине кавалькады машин, тогда как Мосс шел в лидерах. Если бы дело проис-

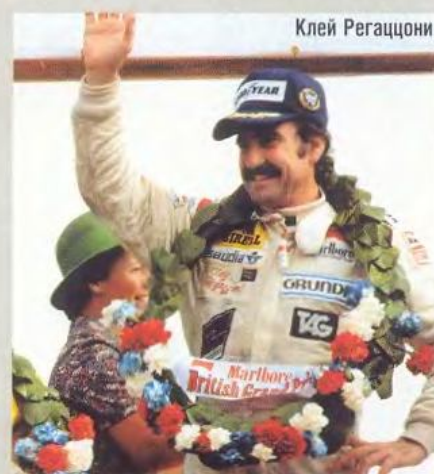
ходило сегодня, то проблемы с мотором обернулись бы для гонщика катастрофой – сходом, или, в лучшем случае, местом, далеким от "очковых". В 50-е же годы с этим можно было бороться просто пересев на другую машину. Правила тех лет делали командную стратегию более разнообразной, по ходу гонки можно было менять пилотов за рулем одной машины. Главное было довести машину до финиша, а очки при этом делились поровну между гонщиками, сидевшими за ее рулем, независимо от того, какую часть гонки они проехали. И Ferrari активно пользовалась этой возможностью. Вот и в Буэнос-Айресе Фанхио поменял свою чихавшую всеми цилиндрами машину на "здоровую" Ferrari Муссо и продолжил гонку. Мосс в итоге сошел, а Фанхио был на финише первым, хоть и разделил очки пополам с Луиджи Муссо.

В те годы субординация пилотов в Ferrari была, пожалуй, еще более жесткой, чем нынешнее распределение ролей между Шумахером и Ирвайном – вся команда работала на Фанхио. В Maserati же, фактически, каждый был сам за себя. Вот и на следующем Гран При, в Монако, Фанхио попал в аварию, но гонка для него на этом не закончилась, – на этот раз свою машину уступил аргентинцу Коллинзу. Впрочем, и Питеру иногда удавалось пожинать плоды жесткой иерархии пилотов. Например, в Реймсе, когда Коллинз сражался за победу с Кастеллотти, табличка из боксов, гласившая "COL, CAS", расставила дуэлянтов по местам. В конечном итоге именно субординация пилотов и решила судьбу чемпионата. Перед последней гонкой сезона в Монце на счету Фанхио было 30 очков, а у Коллинза – 22. Если бы Питер выиграл гонку, а Фанхио не получил очков, то чемпионом бы стал англичанин. Мосс был третьим в чемпионате, но шансы на титул уже утратил. В гонке у Фанхио опять возникли проблемы, – сломалась рулевая тяга. Ferrari было важно выиграть домашний Гран При, и поэтому лидеру Scuderia отдали машину того, кто был ближе к 1-му месту на тот момент – к несчастью, в жертву пришлось принести именно Коллинза. Так, отдав свою машину Фанхио, Питер лишился шансов выиграть чемпионат. Впрочем, шансы эти были довольно призрачными, –

Неудавшаяся попытка возродить былую славу. Bugatti 251 Мориса Тринтиньяна в боксах Реймса. В своем единственном Гран При чемпионата мира 1956 года машина некогда знаменитой марки выбыла из гонки, не добравшись до финиша



20 лет назад. В июле 1979 года свои первые победы в Гран При одержали две знаменитые впоследствии команды Формулы-1: Renault и Williams. 1 июля 1979 года в Дижоне Жан-Пьер Жабуй принес



первый Большой Приз французской команде. А две недели спустя Клей Регацони выиграл гонку в Сильверстоуне за рулем Williams. Эти Гран При знамениты не только победами известных марок, которые в 90-х составят непобедимый дуэт Williams-Renault.

Гонка в Дижоне навсегда вошла в историю Формулы-1 благодаря великолепной борьбе Рене Арну на Renault и Жилья Вильнева на Ferrari. За три последних круга, в схватке за 2-е место, Жиль и Рене четыре раза обогнали друг друга, и в итоге 2-я ступенька пьедестала осталась за канадцем.

Победа Клея Регацони на Гран При Великобритании '79 стала его последним успехом в Формуле-1. В марте 1980-го во время гонки в Лонг-Бич, Клей попадет в страшную аварию и окажется навсегда прикованным к инвалидной коляске.



10 лет назад. В июле 1989 года француз Ален Прост предопределил исход чемпионата, который принесет ему третий титул. Два 1-х места подряд в Ле-Кастеле и Сильверстоуне, при двух подряд сходах Сенны, позволили Просту значительно оторваться от бразильского Волшебника в общем зачете чемпионата мира. Даже победа Сенны 30 июля в Хоккенхайме, при втором месте Алена, не смогла поколебать лидерства француз.

Владимир Маккавеев



Стирлинг Мосс совершает круг почета после победы в Гран При Монако 1956 года. Как видно по помятому переду его машины, победы на улицах Монте-Карло даются нелегко

гонку уверенно возглавлял Мосс, и Коллинзу в любом случае трудно было рассчитывать на столь необходимую ему победу.

Выиграв свой единственный чемпионский титул в Ferrari, в следующем сезоне Фанхио переметнулся во враждебный лагерь – в Maserati. Чем руководствовался Маэстро, поменяв преуспевавшую команду-чемпиона на не самую организованную и конкурентоспособную “конюшню” – осталось загадкой, однако время показало, что он был прав. Мосс же поменял Maserati на Vanwall из патристических соображений. В те времена автогонки были гораздо больше проникнуты “национальной иде-

ей”, чем современный космополитический “большой цирк” Формулы-1. Вспомните хотя бы победы Mercedes, которые ассоциировались с германской мощью. Лучшие английские гонщики того времени были одержимы “идеей фикс” – одержать победу не на красной итальянской машине, а на болиде, окрашенном в британский “гоночный зеленый”. И если Хоторн после годичного пребывания в Vanwall от этой идеи излечился, вернувшись в Ferrari со статусом первого пилота, то Мосс, попробовав свои силы во всех трех ведущих британских командах – BRM, Connaught и Vanwall, остановил свой выбор на последнем.

К 1957 году команда Тони Вандервелла наконец преодолела “детские болезни” и смогла бросить реальный вызов “этим дьявольским красным машинам”. Прогресс Vanwall тем более удивителен, если принять во внимание, что машина осталась той же самой. По сравнению с прошлым сезоном небольшие усовершенствования коснулись лишь подвески и механизма газораспределения, да дальнейшая форсировка двигателя подняла его мощность до 280 л.с. Тем не менее, эти невидимые стороннему наблюдателю изменения самым наилучшим образом сказались на надежности машины. Ведь еще в прошлом сезо-

не Vanwall временами на равных сражался с Lancia-Ferrari и Maserati, но лишь до тех пор, пока что-нибудь не выходило из строя. Первые успехи машин из Эктона изменили и психологию команды. Люди Вандервелла поняли, что их машина действительно может побеждать.

Впрочем, на старте сезона Vanwall, в качестве претендента на окончательную победу, никто всерьез не воспринимал, — явными фаворитами выглядели итальянские команды. Однако при ближайшем рассмотрении выяснилось, что не все у Ferrari и Maserati было в порядке. В Модене снова делали ставку на 250F — машину почти пятилетней давности, которая и в более молодом возрасте не была безоговорочно лучшей на гоночных трассах. К этому сезону инженеры Officine Maserati подготавливали очередную модификацию маши-

ны — 250F “Типо 2” с укороченным и облегченным шасси. Основные усилия команды из Модены были сосредоточены на создании нового V-образного 12-цилиндрового двигателя. Первоначально предполагалось создать под него и новое шасси, но дальше планов дело не пошло, и в конце сезона новый мотор установили на шасси 250F. Двигатель развивал 320 л.с., намного опережая по мощности моторы конкурентов, но в силу недоработанности дивидендов команде не принес. Впрочем, в колоде Maserati была козырная карта — Фанхио. И несмотря на несовершенство машины, финансовые трудности и прочие обстоятельства, фамилия лидера Maserati в конце сезона стояла на первой строке итоговой таблицы. А то, что его товарищи по команде — Бера и Шелл — совместными усилиями не набрали и половины его очков, свиде-

тельствует лишь о том, что аргентинский чемпион был гонщиком с другой планеты.

В Ferrari к сезону-57 значительно переделали Lancia D50. Внешне машина изменилась почти до неузнаваемости: боковые панели, придававшие Lancia характерный вид, убрали, а по бокам кокпита разместили выхлопные трубы. Новый мотор развивал мощность 270 л.с. при 8500 об/мин. Усовершенствованная машина получила заводской индекс Ferrari 801, хотя официально продолжала именоваться Lancia-Ferrari D50. Однако все это не помогло Хоторну, Коллинзу и Муссо одержать хотя бы одну победу — подобного со Scuderia не случилось с 1950 года.

Сезон-57 начался с хет-трика Фанхио, победившего в Аргентине, Монако и во Франции. Затем первый успех праздновал “британский гоночный зеленый”: Стирлинг

Vanwall Стирлинга Мосса мчится к победе в Гран При Италии 1957 года в Монце



Мосс привел свой Vanwall к победе на домашнем Гран При в Эйнтри близ Ливерпуля. Это была первая в истории победа британской машины в гонке чемпионата мира, что пролилось бальзамом на души сторонников британской национальной "идеи фикс", да и просто искушенной в автогонках английской публики. Апофеозом же года стала гонка на Большой Приз Германии в Нюрбургринге, где Фанхио после длительной задержки на пит-стопе "съел живьем" две лидирующие Ferrari Хоторна и Коллинза и обеспечил себе пятый титул чемпиона мира. Победы Мосса в заключающих сезон-57 Гран При в Пескаре и Монце смогли лишь чуть-чуть подсластить англичанину горечь поражения – Мосс третий раз подряд финишировал в чемпионате вторым вслед за великим Маэстро. Аккорды же британского гимна: "Боже, храни королеву!", раздавшиеся над королевским парком Монцы стали предзнаменованием тотального наступления британских машин и гонщиков в Формуле-1, начавшегося в следующем сезоне. Впрочем, первым британским чемпионом мира суждено было стать отнюдь не Стирлингу Моссу...

Вадим Степанов

Механики несут на своих плечах Фанхио после победы в Гран При Германии 1957 года, последней в карьере аргентинского Маэстро



ЛУЧШАЯ ГОНКА МАЭСТРО

Мосс и Вандервелл, только что одержавшие первую победу в Британии, ехали в Нюрбургринг с надеждами на успех. Команда Тони Вандервелла никогда до этого не выступала на Нюрбургском кольце, поэтому Vanwall прибыл заранее, чтобы ознакомиться с трассой и провести тесты. В отличие от гладкой, как стол, Эйнтри, трасса немецкого этапа, длинная, рельефная, с неровным покрытием, была явно противопоставлена хрупкой подвеске британских машин. И хотя механики в полевых условиях пытались внести какие-то усовершенствования, Вандервеллу задолго до гонки стало ясно, что на этот раз шансов у его команды нет.

Ferrari и Maserati соревновались на Нюрбургринге не первый год, поэтому проблем с настройкой у них не возникало. В первую пятничную сессию лучший круг в свой актив записал Фанхио (9'25.9). Вторым был Хоторн, отставший на 12,2 с. В субботу англичанин улучшил свой результат до 9'28.4 и сохранил вторую позицию на старте. В итоге в первом ряду оказались два Maserati (Фанхио и Бера) и две Ferrari (Хоторн и Коллинз). Брукс, лучший из пилотов Vanwall, проиграл Фанхио 10 секунд.

В гонке было заявлено всего 15 машин Формулы-1. Чтобы увеличить зрительский интерес и повысить плотность машин на длинной 22-километровой трассе, организаторы решили одновременно с гонкой Ф-1 провести и заезд Ф-2, в котором гонщики боролись за отдельные призы. В квалификации лучшим из пилотов Ф-2 был Эдгар Барт на спортивном Porsche 550RS, который заодно с соперниками по классу оставил за спиной и 4 Maserati Ф-1.

Тим-менеджер Maserati Нелло Уголини выбрал для своих пилотов тактику с одним заправочным пит-стопом, чтобы уйти со старта с полупустыми баками. Ferrari и Vanwall планировали ехать "нон-стоп". Официальный рекорд круга в гонке на Нюрбургринге, установленный Фанхио в 1956 году на Lancia-Ferrari D50, был равен 9'41.6. Результаты квалификации не вызвали сомнений, что рекорд этот падет, как не вызвало сомнений и то, что побьет его именно Фанхио. Аргентинскому Маэстро было уже 46 лет, и он подумывал о завершении карьеры гонщика. Но даже в этом возрасте Фанхио был на голову выше всех остальных, в чем еще

раз убедились собравшиеся на Нюрбургском кольце зрители.

На старте, однако, чемпион уступил Хоторну и Коллинзу и ушел в гонку третьим. После первого, очень быстрого, круга с места (Хоторн прошел его за 9'42.5) вслед за тройкой лидеров располагались Бера, Муссо, Шелл, Брукс, Мосс и Льюис-Эванс. А затем, уже в полумиле позади, ехали все остальные во главе с Сальвадори на Cooper Ф-2. Вторым круг Хоторн проехал еще быстрее. Маэстро в начале третьего круга обошел Коллинза, а чуть позже, на подходе к повороту Аденау, прошел и Хоторна. Маневр Фанхио тут же повторил и Коллинз, оставив Хоторна третьим. Теперь Фанхио ничего не сдерживало, и он мог сполна использовать резервы скорости, которые давал ему заполненный лишь наполовину бак. Аргентинец довольно быстро уходил вперед. Хоторн и Коллинз ехали вместе, чуть сзади – Бера, далее, "толкаясь локтями", неслись Муссо и Шелл, и только затем, на приличном отдалении от лидеров, следовало трио Vanwall. В глубине пелотона Сальвадори и Барт оспаривали первенство в Ф-2.

Фанхио улучшал рекорд трассы практически на каждом круге, и к 10-му кругу довел его до 9'29.5, а свое преимущество над Хоторном (теперь он ехал вторым) – до 28 с. В середине дистанции, – а именно, после 11 кругов – Фанхио отправился на плановую дозаправку. Долгий пит-стоп с заправкой и заменой задних колес трансформировал его 30-секундное преимущество в 50-секундное отставание от пары Хоторн-Коллинз, которые теперь вели с переменным успехом борьбу за 1-е место. 2–3 первых круга после возвращения на трассу Фанхио ехал спокойно, притирая новую резину и привыкая к полному баку, а затем помчался вперед с новой силой, отыгрывая у лидеров по 6–7 с на круге. Вот краткая хронология этой погони:

17-й круг – 9'28.5. Около 30 с отставания.

18-й круг – 9'25.8. В боксах Ferrari вывешивают табличку "Faster" – "быстрее", но Хоторн с Коллинзом и так едут на пределе.

19-й круг – 9'23.4! 13,5 с отставания.

20-й круг – 9'17.4!!! 3 с отставания. Паника в боксах Ferrari и ухмыляющийся Уголини на капитанском мостике Maserati.



Один из напряженных моментов Гран При Германии 1957 года. Со старта вперед вырвался Майк Хоторн. За ним следует Тони Брукс. Фанхио пока третий. Но на финише он опередит всех и станет пятикратным чемпионом мира

21-й круг. Хоторн, Коллинз и Фанхио пересекают линию старта-финиша, разделенные лишь длиной машины. В вираже Nordkehre Фанхио обходит Коллинза. Коллинз тут же отыгрывается. Фанхио атакует еще раз, и, выезжая на обочину, все-таки обгоняет англичанина. При этом камень из-под колеса машины Фанхио разбивает Коллинзу очки, и Питер замедляет ход. Середина круга. Вираз Breitscheid. Фанхио обходит Хоторна!

22-й, и последний, круг. Фанхио первым пересекает финишную черту. Хоторн проигрывает аргентинцу 3,6 с, а через полминуты подъезжает и Коллинз.

...Эту гонку многие считают лучшей в карьере Маэстро. Символично, что именно она принесла ему последнюю победу в Гран При и пятый титул чемпиона мира. Чуть отдышавшись после финиша, Фанхио сказал: "Сегодня я ехал так, как не ехал еще никогда. И, честное слово, я бы не хотел больше вести машину на таком пределе".

Вадим Степанов

Стартовое поле

7 Коллинз Lancia-Ferrari 9'34.7	2 Бера Maserati 9'30.5	8 Хоторн Lancia-Ferrari 9'28.4	1 Фанхио Maserati 9'25.6
10 Мосс Vanwall 9'41.2	3 Шелл Maserati 9'39.2	11 Брукс Vanwall 9'36.1	
17 Херрманн Maserati 10'00.0	16 Грегори Maserati 9'51.5	12 Льюис-Эванс Vanwall 9'45.0	6 Муссо Lancia-Ferrari 9'43.1
23 Сальвадори Cooper-Climax* 10'06.0	4 Скарлатти Maserati 10'04.9	21 Барт Porsche RS* 10'02.2	
24 Брэбэм Cooper-Climax* 10'18.8	28 Нэйлор Cooper-Climax* 10'15.0	15 Хэлфорд Maserati 10'14.5	20 Майоли Porsche RS* 10'08.9
18 Годья Maserati 10'32.3	27 де Бофор Porsche RS* 10'25.9	19 Гоулд Maserati 10'20.8	
29 Гибсон Cooper-Climax* 11'46.4	26 Инглэнд Cooper-Climax* 11'08.4	25 Марш Cooper-Climax* 10'48.2	

* - Класс Ф-2
(отдельный зачет)

XIX Гран При Германии

Нюрбургринг. 4 августа. Длина круга: 22,81 км
Дистанция: 22 круга (501,82 км) Погода: жарко, солнечно, сухо

Быстрейший круг: Фанхио (20) 9'17.4 (147,320 км/ч)

Лидер: Хоторн 1-2, 15-20. Фанхио 3-11, 21-22; Коллинз 12-14

Результаты

Поз.	Пилот	Шасси	Круги	Результат
1	Х. М. Фанхио	Maserati 250F	22	3:30'38.3 (142.943 км/ч)
2	М. Хоторн	Lancia-Ferrari D50	22	-3.6
3	П. Коллинз	Lancia-Ferrari D50	22	-35.6
4	Л. Муссо	Lancia-Ferrari D50	22	-3'37.6
5	С. Мосс	Vanwall VW5	22	-4'37.5
6	Ж. Бера	Maserati 250F	22	-4'38.5
7	Х. Шелл	Maserati 250F	22	-6'47.5
8	М. Грегори	Maserati 250F	21	-1 круг
9	Т. Брукс	Vanwall VW1	21	-1 круг
10	Дж. Скарлатти	Maserati 250F	21	-1 круг
11	Б. Хэлфорд	Maserati 250F	21	-1 круг
12	З. Барт	Porsche 550RS*	21	-1 круг
13	Б. Нэйлор	Cooper T43-Climax*	20	-2 круга
14	К. Г. де Бофор	Porsche 550RS*	20	-2 круга
15	Т. Марш	Cooper T43-Climax*	17	-5 кругов

Сошли	Пилот	Шасси	Круги	Результат
Х. Херрманн	Maserati 250F	14	шасси	
У. Майоли	Porsche 550RS*	13	подвеска	
Ф. Годья	Maserati 250F	11	рулевое управление	
Р. Сальвадори	Cooper T43-Climax*	11	подвеска	
С. Льюис-Эванс	Vanwall VW4	10	КП	
Дж. Брэбэм	Cooper T43-Climax*	6	трансмиссия	
П. Инглэнд	Cooper T41-Climax*	4	зажигание	
Д. Гибсон	Cooper T43-Climax*	3	рулевое управление	
Х. Гоулд	Maserati 250F	1	задняя ось	

Арендуй и властвуй!



Расценки компаний HERTZ (Москва, С-Петербург) и BUDGET (Москва)

Группа	Модель автомобиля	Недельный тариф, долл. США	
		HERTZ	BUDGET
A	Ford Ka 1.3 A/C	525	—
B	Ford Escort 1.3*	533	679
C	Ford Mondeo 1.6 A/C	714	840
D	Nissan Almera 1.4 A/C	546	—
H	Nissan Almera 1.6 Auto A/C	714	—

* — Без кондиционера.

Расценки компаний HERTZ, BUDGET и EUROPCAR в Европе (группа A, VW Polo/Ford Fiesta)

Страна	Недельный тариф, долл. США		
	HERTZ	BUDGET	EUROPCAR
Франция	236	215	261
Испания	157	192	239
Италия	296	305	334
Германия	252	266	226

Если вам предстоит деловая поездка в другую страну или город, или если вы собрались посетить спортивное мероприятие вроде чемпионата Европы по футболу или этапа Формулы-1, то во избежание досадных неурядиц вам просто необходимо заранее побеспокоиться о средстве передвижения. На сегодняшний день самым распространенным и удобным "помощником" является автомобиль напрокат. Именно об аренде автомобилей мы и расскажем.

Одной из первых, в 1918 году, открылась контора Джона Хертца. Он начинал свое дело с 12 машин Ford T. Бизнес быстро пошел в гору, и сейчас HERTZ — ведущая компания в мировом прокатном бизнесе, владеющая парком в 500 тыс. машин.

К нашей стране эта корпорация стала присматриваться еще в начале 70-х годов. Были достигнуты определенные договоренности с "Интуристом", но дело достаточно быстро сошло на нет. HERTZ однако не сдался, и сейчас столь знакомые любому путешественнику ярко-желтые буквы можно снова увидеть в "Шереметьево-2". Что удивительно, даже августовский кризис 1998 года не пошатнул дел "HERTZ Rent-a-car Moscow". Поток клиентов, наоборот, увеличился. А это означает только одно — в нынешней экономической ситуации арендовать машину не только удобно, но и достаточно выгодно.

На московском рынке проката представлены большинство компаний первой категории (HERTZ относится именно к ней) — AVIS, BUDGET, EUROPCAR. Около сорока прокатных фирм поменьше, из их числа хочется особо выделить динамично развивающуюся KI-TREVEL. Посредством "аргументов и фактов" я попытаюсь объяснить, почему мой выбор остановился на HERTZ.

Во-первых, если клиент заранее побеспокоится о бронировании автомобиля, то у HERTZ он получает преимущество в цене по сравнению с компаниями-конкурентами. Это становится очевидным при взгляде на цены (см. таблицу).

Во-вторых, поскольку операторы HERTZ работают с базой данных в режиме реального времени, автомобиль вам гарантирован. Если заказ был произведен, то ему тут же присваивается номер подтверждения.

В-третьих, очень важный пункт — права. Наше отечественное водительское удостоверение безоговорочно признается далеко не во всех странах. И, как правило, для оформления проката автомобиля за рубежом надо в дополнение к отечественным правам обязательно иметь при себе документ под названием International Driving Permit (IDP) — заверенный перевод водительского удостоверения. Приходится лишний раз обращаться в консульство и терять время. Но если оформлять прокат у HERTZ, то официально заверенный московским офисом перевод прав заменяет IDP. Правда, только у HERTZ, но зато во всей мировой сети компании, которая охватывает 150 стран.

Так что если вам уже исполнилось 25 лет (возможны и индивидуальные исключения) и водительский стаж у вас не менее одного года, обращайтесь в HERTZ. Поездка гарантированно не будет омрачена досадными промашками и ненужными хлопотами.

Делая заказ на автомобиль в фирме HERTZ, вам необходимо сообщить следующую информацию:

1. Дата и место, где вы собираетесь арендовать/возвращать автомобиль.
2. Марка автомобиля.
3. Номер рейса/время прибытия.
4. Номер кредитной карточки (наличные принимаются весьма неохотно).
5. Фамилия водителя.
6. Контактный адрес, номер телефона и факса.

Компания HERTZ использует автомобили не старше двух лет, пробег которых не превышает 50 тыс. км.

Тариф включает неограниченный пробег, ограничение ответственности при повреждении автомобиля (CDW) и местные налоги. В Италии данный тариф включает также ограничение ответственности при угоне автомобиля (TP).

Для получения данного тарифа в HERTZ необходимо осуществить бронирование автомобиля не позднее, чем за 24 ч до начала аренды; период аренды должен обязательно включать субботнюю ночь, а для Малаги (Испания) ночь с пятницы на субботу.

При аренде на срок более 7 дней разделите недельную цену на 7 и умножьте на количество требуемых дней.

Цены приблизительны и могут меняться в зависимости от курса местных валют по отношению к доллару США.