

Ф

КОГДА ВТОРОЙ СТАНОВИТСЯ ПЕРВЫМ

Авария Михаэля Шумахера открывает
Мике Хаккинену прямую дорогу
к чемпионскому титулу в этом году.
Но согласится ли с этим Эдди Ирвайн?



ОРМУЛА

август '99

Авария
Шумахера
в Stowe:

КРУТОЙ ПОВОРОТ СЮЖЕТА

Тема:

**ФОРМУЛА-1
В АМЕРИКЕ**

Есть ли у
этого проекта
будущее?

МТС
GSM

НАШЕЙ "ФОРМУЛЕ" - ОДИН ГОД!

ISSN 1560-3571
9 771560 357002 >

Дорогие друзья!

Ровно год назад вышел в свет первый номер журнала "Формула-1"! Мало кто станет спорить с тем, что этот год выдался трудным для всех. И редакция журнала хотела бы не просто ограничиться поздравлениями с этим "промежуточным финишем" в истории издания, но и прежде всего тепло поблагодарить читателей, чью поддержку мы постоянно чувствуем по вашим письмам с благодарностью и предложениями, по живым откликам, по той скорости, с которой расходуется тираж наконец. Сказать, что это помогает нам — значит не сказать ничего. Без вашей горячей заинтересованности этот проект потерял бы всякий смысл.

Кстати, о письмах! Первая строчка этого послания является ответом на один из наиболее часто задаваемых читателями вопросов: когда выйдет первый номер журнала? Мы знаем, что очень многие хотели бы иметь у себя "полное собрание сочинений". Увы, помочь вам в этом редакции будет довольно трудно. Августовский 1998 года выпуск "Формулы-1" давно перешел в разряд библиографических редкостей. Впрочем, советуем вам не слишком расстраиваться по этому поводу. Первый номер по вполне понятным причинам носил экспериментальный характер, а к команде Williams, которой он был посвящен, мы еще вернемся в ближайшее время.

Гораздо менее приятно отвечать на второй по популярности вопрос: почему постоянно растет цена на журнал? Ответ прост: по той же причине, по которой дорожает все в этой жизни. Мы не хотим, более того — мы не можем экономить за счет качества издания. Мы должны либо двигаться вперед, либо сойти с дистанции. К сожалению, окружающая действительность такова, что это развитие приводит к более резкому увеличению расходов, чем хотелось бы. Мы надеемся на понимание в этом вопросе. Мы надеемся на вашу поддержку, на то, что ценители Формулы-1 не отвернутся от журнала в этой сложной ситуации.

Старт и первый круг — одно из самых трудных испытаний. Нам удалось неплохо начать гонку несмотря на экономические "завалы", поджидавшие нас чуть ли не на стартовой прямой, удалось ускориться и удачно войти в первый поворот. И за то, что мы удержались на трассе под холодным дождем кризиса, хочется выразить особую благодарность всем нашим спонсорам. Среди них есть крупные компании и небольшие фирмы, но выделять кого-либо в этой ситуации было бы несправедливо. Каждый помогал нам в меру своих возможностей. Поэтому нам хочется здесь перечислить всех наших спонсоров поименно.

ФИРМЫ

Инвестиционный Торговый Банк
Альпин
AC Moscow
Алан-Z
BS Graphics Publish
Camozzi Pneumatic
Sun&S
Vikar Wheels
Watson
АО Гема
АО Диал
Голубое ожерелье
Диско-клуб Формулы-1
Импел
Клуб 4x4
Мастверк
Мобильные Теле Системы
Нью-Йорк Моторс
Норвиста
Пасифик Лайн
Радио Maximum
Рика-Моторз
Ротекс+
Саунд Дизайн
Столица Хобби
Телетур

Техномикс
Технический центр "БиЛайн"
Торговый дом "Гело"
Формула 1 Клуб
Центральный склад

ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВА

BIC
Bridgestone
Delphi Automotive Systems
Finnair
Hertz
Renault
Reemtsma GmbH (West)
Yamaha

АВТОСАЛОНЫ

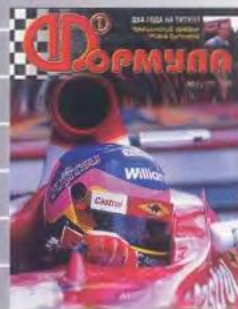
Автоевросервис
Лада Фаворит
"Нахимовский 32"
ПанАвто
Трейд Инвест

РЕКЛАМНЫЕ АГЕНСТВА

Видео Интернешнл
Келин Медиа
Maxima

Вся наша жизнь — это Большие Гонки! За кругом — круг! За каждым финишем — старт следующего этапа! Не расстраивайтесь, если вам не удалось раздобыть первый номер журнала. Главное, чтобы вам никогда не довелось держать в руках его последний номер!

Редакция журнала





Зарегистрировано в
Государственном Комитете
Российской Федерации по печати
Свидетельство № 017167

Учредитель и издатель:
ООО "Авто-Энтер"
Издательский дом
"Автопанорама"

121352, Москва,
ул. Давыдовская, д. 12, стр. 7
Тел.: (095) 445-3300, 445-3600,
445-4236, 449-0394

Факс: (095) 449-0709

Генеральный директор
В. Котляров

Главный редактор
Д. Ситник

Исполнительный директор
С. Косоруков

Дизайн и верстка
В. Кручинский

Г. Карачин
А. Малева

Рекламное обеспечение
В. Устинов

Консультант
В. Безуладников

Юридическое обеспечение
Ю. Растигин

По вопросам рекламы и
распространения издания
обращаться:

Тел.: (095) 449-0395

Подписка производится:
в любом почтовом отделении

РФ, СНГ и стран Балтии
на 2-е полугодие 1999 г.

по объединенному каталогу
ФСПС, индекс 29608;

по каталогу "Роспечать" Газеты
и журналы, индекс 79180;

в отделении Сбербанка РФ
г. Москва на бланках

ЗАО "Рагис-связь"

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

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

Представительство
в Санкт-Петербурге:

Тел./факс: (812) 274-8958

Адрес: Санкт-Петербург,
ул. Херсонская, 8

Отпечатано в Финляндии
FORSSAN KIRJAPAINO OY

Подписано в печать 28.07.1999 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
20 Франция
Развлечения современной деревни
32 Великобритания
Насбившиеся надежды
44 Драма в Stowe
48 **Калейдоскоп**
50 Перестройка на марше
Нам хорошо известно, что такое
перестройка. Теперь об этом знает и Алан
Прост.
51 Дорога на Сильверстоун
Путеше заметки из застрявшего
автомобиля...
51 Часы для Сильваны
Как Джеки Стюарт пропелли Рубенсу
Баррикелло...
52 Скверный анекдот, или
старые песни о главном
На своей пресс-конференции президент FIA
Макс Мосли рассказал анекдот. Но никто не
смеялся.
Интервью Ф-1
54 Рене Арну
Тема
58 **Две большие разницы**
Отличия автомобилей Ф-1 и CART можно
перечислить на пальцах одной руки...
66 **Воспоминания без будущего**
Сто баксов за кирпич? Это совсем не
дорого, если речь идет о кирпиче из
Индианаполиса...
74 **Поездка в Америку**
Завтрак в Париже, обед в Лондоне,
следующий завтрак в Нью-Йорке, и вот уже
самолет снижается в сумерках над
огромным "овалью" в пригороде
Индианаполиса...
80 **Наконец об этом сказано**
Случайный свидетель гибели Джимы Кларка
уверен, что ему известна причина
загадочной аварии...
82 **Невесомый Дэвид**
История Ф-1
88 Мекка
Этот автодром видел великие гоним, победы
и поражения, но есть в истории Монды
четыре страшные страницы...
96 **Письма в "Ф-1"**

Сколько было разговоров о скучных гонках после Гран При Испании! В Канаде эти разговоры поутихли. А во Франции на скуку не могли пожаловаться даже самые ярые критики современной Формулы-1. Секрет зрелищности Гран При в Маны-Кур оказался прост: дождевая гонка после квалификации в ливень — и вы получаете воистину леденящее зрелище.





Удар! Удар по надеждам Михаэля Шумахера на чемпионский титул в этом году! Удар по миллионам поклонников таланта немецкого гонщика во всем мире! Удар по всей Формуле, на неопределенный срок лишившейся своего самого яркого пилота! Но прежде чем сетовать на злой рок, подумаем о другом. Несмотря на серьезную травму, Михаэль жив, и здоровью его ничто не угрожает. И это главное! А что касается побед и титулов, то Михаэль еще вернется. Мы все верим в это.





Михаэль Шумахер против Мики Хаккинена. Борьбу, которую предвкушали любители Формулы-1, в этом сезоне, скорее всего, уже не получится. Серьезная травма, полученная немецким гонщиком в Сильверстоуне, стала неожиданной и драматической развязкой этого противостояния. Но чемпионат продолжается. И исход схватки Ferrari с McLaren еще далеко не ясен. Итальянская команда даже в отсутствие своего лидера вполне способна дать бой "серебряным стрелам". А там, глядишь, вернется и Михаэль...

Сало в Ferrari



Приглашение Мики Сало в Ferrari стало большим разочарованием для тест-пилота команды Луки Бадера. Итальянец сразу после Сильверстоуна был срочно вызван во Фьорано, где уже в понедельник целый день накручивал круги на F399. Но предпочли Сало. В Ferrari не говорят о причинах этого решения. Полуофициально считается, что в команде беспокоятся за поломанную в начале года на тестах Minardi руку Бадера. Возможно, она еще недостаточно крепка для Ferrari. Самому же Луке сказали, что опасаются за его возможности "выдержать давление". Известно, что давним поклонником таланта финского гонщика является сам спортивный директор команды Жан Тодт. Кроме того, Ferrari вела переговоры с Жаном Алези, но тот отверг предложение. "В моем контракте с Петером Заубером нет пункта, гласящего, что я должен водить Ferrari", — заявил француз.

Мика женился



Накануне Гран При Австрии Мика Сало прервал очень важные для него тесты в Ferrari, чтобы слетать в Финляндию и наконец узаконить отношения со своей давней японской подругой Норико Эндо. Но более всего Мике запомнится, наверное, мальчишник за день до церемонии. Друзья зазвали новоиспеченного гонщика Ferrari прогуляться на вертолете и скинули его в море с высоты 20 метров, предварительно снабдив, правда, спасательным жилетом. Несколько минут Мика барахтался в прохладных водах Балтики пока не был "спасен" поджидавшей его здесь яхтой. И веселье продолжилось!

Михаэль Шумахер: без осложнений



Травма, полученная лидером Ferrari во время Гран При Великобритании, в одно мгновение изменила ход всего чемпионата. Впрочем, вид гонщика, уносимого маршалами на носилках, заставил на время забыть о подсчете очков. Сразу после аварии Михаэль Шумахер был доставлен в госпиталь в Нортхемптоне, где ему была сделана 60-минутная операция, в ходе которой его поломанные кости были скреплены 30-сантиметровой металлической пластиной. По словам проводившего операцию доктора Билла Риббанса, операция прошла без

осложнений, но в любом случае, до полного восстановления после подобной травмы должно пройти от 12 до 16 недель. Во вторник утром Михаэль покинул госпиталь на машине "скорой помощи". Специально оборудованный швейцарский медицинский самолет доставил его в Женеву, откуда немецкого гонщика отвезли в клинику, расположенную недалеко от его дома под Лозанной.

Михаэль, по словам его менеджера Вилли Вебера, полон решимости полностью восстановиться к сезону 2000 года, а при возможности и помочь команде уже

в этом году. Однако о успешном возвращении не может быть и речи во избежание непоправимых последствий для здоровья. Что касается информации, появившейся в некоторых немецких газетах, о том, что Ferrari готовит для Шумахера машину с ручным управлением газом, которая позволит лидеру команды вернуться на трассу до того, как полностью заживет нога, то это представляется маловероятным. Михаэль со сломанной ногой все равно не сможет пройти тест FIA, требующий, чтобы гонщик мог покинуть кокпит машины в течение 5 секунд.

Заявление FIA по поводу аварии Михаэля Шумахера

Расшифрованы данные аварийного записывающего устройства ("черного ящика") с машины Михаэля Шумахера.

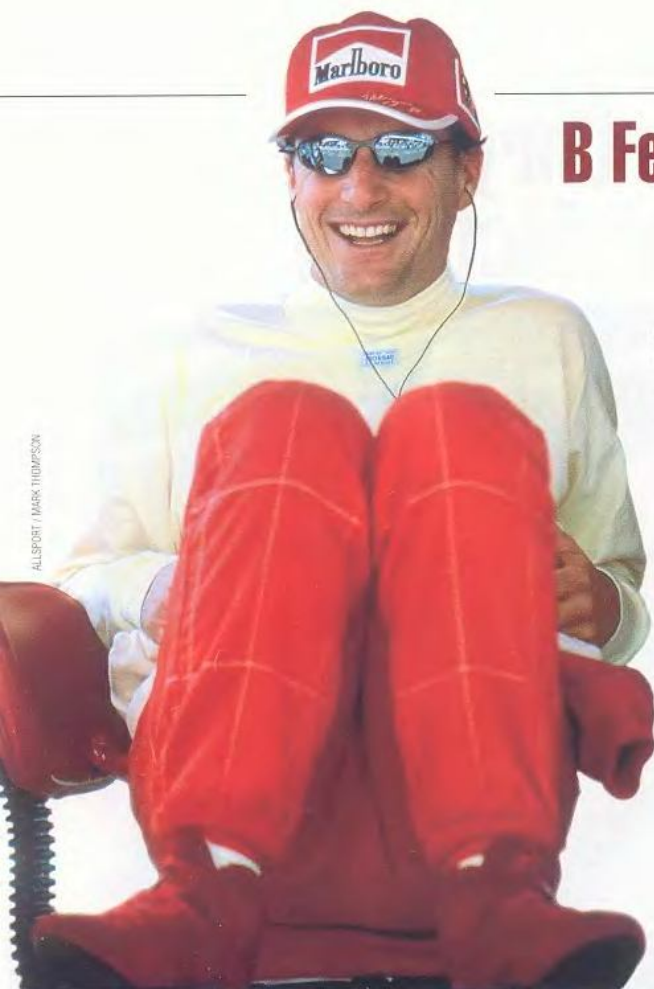
Предварительный анализ показывает, что гонщик начал тормозить на скорости 306 км/ч. Отрицательное ускорение при этом составило 3,1 g. Затем оно упало до 2,1 g. При скорости 204 км/ч передние колеса оказались заблокированными. В момент, когда машина съехала с асфальта, ускорение снизилось до 1,3 g. Средняя величина ускорения при движении по гравийной ловушке составляла 1,1 g. Скорость удара об отбойник из шин равнялась 107 км/ч.

Большое количество информации было собрано о событиях, последовавших за ударом об отбойник.

Вся она будет тщательно проанализирована в тесном сотрудничестве с командой, которая проводит детальное исследование автомобиля. Полный анализ инцидента, который будет проведен при его реконструкции с привлечением независимых экспертов, несомненно, даст нам новые знания. Безопасность в результате возрастет.

Гравийная ловушка сработала вполне удовлетворительно (замедление 1,1 g) в наиболее неблагоприятных обстоятельствах. Несмотря на обилие комментариев, не существует простого ответа на вопрос о том, как замедлить неуправляемый автомобиль. Соответствующие исследования проводятся.

Женева, 13 июля 1999 года.



В Ferrari испытывают облегчение

Последствия аварии Михаэля Шумахера в последнее время были предметом самых разнообразных комментариев. С серией заявлений выступил и Эдди Ирвайн, привыкший свободно высказываться на любую тему. Ирландец, в частности, заявил, что в Ferrari испытывают облегчение. Однако не в связи с тем, что авария лидера команды не повлекла за собой тяжелых последствий. "Михаэль может быть весьма требовательным в работе, — сказал Эдди. — Есть определенный уровень давления, который люди могут выдерживать, но давить сверх этого будет уже слишком. Сейчас нам нужно упереться и совершать как можно меньше ошибок. Это может произойти, поскольку Михаэля нет в команде и ребята испытывают меньше давления".

Что касается своего будущего в команде, то Ирвайн оценил свои шансы на победу в чемпионате, как 50 на 50. "Я три с половиной года ждал этой возможности, — заявил Эдди. — Если я выиграю титул — это будет предел мечтаний, но после мне, возможно, захочется уйти и выиграть его где-нибудь еще. Будет просто смешно, если я стану чемпионом мира в этом году, а в следующем вновь начну играть роль второй скрипки при Шумахере".

Говорят, что именно из-за невозддержанности Ирвайна на язык Рон Деннис и слышать не хочет о появлении ирландца в McLaren.

Непостоянный Дэмон



14 июля пресс-релиз, распространенный командой Jordan, положил конец пересудам о судьбе экс-чемпиона мира Дэмона Хилла.

Напомним, что в июне Хилл обнародовал свое заявление, в котором говорилось, что он заканчивает свою спортивную карьеру в Формуле-1 по завершении 50-го чемпионата мира. Однако провальное выступление на Гран При Франции в Маньи-Кур, когда на квалификации Дэмон не вошел в 107%, заставили чемпиона мира заявить о немедленном уходе из гонок.

Немного остыв, под нажимом спонсоров из Benson & Hedges, Хилл принял решение не лишать родную публику удовольствия лицезреть его на Гран При Великобритании и в последний раз выступить на домашней трассе.

Предполагалось, что перед гонкой Дэмон окончательно заявит о своем решении покинуть Формулу-1 после Сильверстоуна. Однако ни в четверг, ни в пятницу находившийся под влиянием обнадеживающих результатов последних тестов Дэмон никаких заявлений не сделал. А сразу после гонки, которую закончил на вполне пристойном 5-м месте, сказал, что в ближайшие несколько дней подумает о своем будущем и даст окончательный ответ Эдди Джордану, уже пригласившему было в команду на место Хилла молодого протеже Mercedes Ника Хайдфельда.

В среду 14 июля, находившийся на отдыхе в Испании Хилл советовался с семьей и встречался в непринужденной обстановке с Эдди Джорданом, чья испанская вилла расположена по соседству. В результате пресс-служба команды выпустила заявление, что Хилл останется в Формуле-1 до конца этого сезона и постарается "помочь Jordan достичь лучшей в ее истории позиции в Кубке конструкторов".



Френтцен остается в Jordan

Победа, которую Хайнц-Харальд Френтцен принес команде Эдди Джордана во Франции, видимо, заставила последнего отбросить всякие сомнения по поводу продления отношений с 32-летним немецким гонщиком. Френтцен будет выступать за Jordan и в 2000 году. А ведь многие считали, что у Френтцена, при несомненном таланте, слишком мягкий и чувствительный характер для такого дьявольского вида спорта, как Формула-1. Кто мог ожидать, что именно в Jordan сентиментальный немец сумеет раскрыться!

100 лет FIAT



В ознаменование столетия FIAT, концерна, 3 десятилетия назад купившего Ferrari, нос F399 в Сильверстоуне украсили цифры, означающие годы существования итальянской компании. "Конечно, мы хотели бы выиграть в этом году, — сказал президент Ferrari Лука ди Монтеземоло. — В прошлом году исполнилось 50 лет Ferrari, но мы не выиграли. Может быть, повезет в этом сезоне".

Sauber еще год собирается ездить на Ferrari



Петер Заубер договорился о продлении еще на год контракта на поставку двигателей с Ferrari. Сделка оценивается в 18,5 млн долларов. Правда, руководство швейцарской команды всерьез опасается, что малайзийская компания Petronas, которая, собственно, и финансирует данное соглашение, откажется от сотрудничества с Sauber в следующем году. Напомним, что именно 2000 год был запланирован в качестве срока появления собственного двигателя Ф-1 Petronas. Однако после экономического кризиса в юго-восточной Азии в конце прошлого года малайцы решили отказаться от столь амбициозного проекта.

DaimlerChrysler покупает McLaren



Пока что речь идет о 40% акций TAG McLaren. Сделка оценивается в 200 млн долларов. Непосредственное руководство компанией будет по-прежнему осуществляться Реном Деннисом, во владении которого осталось 30% акций. Оставшиеся 30% сохранил за собой глава TAG Мансур Ойех. По сообщениям прессы в 1997 году доходы TAG

McLaren составили 34,5 млн долларов при объеме продаж 165 млн. Общая стоимость компании, производящей широкий спектр товаров от автомобилей до аудиосистем, оценивается сейчас в 500 млн.

Впрочем, вряд ли данная сделка сводится к чистой коммерции. Как сказал член совета директоров DaimlerChrysler док-

тор Юрген Хуберт "это сотрудничество — больше, чем бизнес". Значение, которое победы McLaren на трассах Формулы-1 имеют для престижа Mercedes-Benz, переоценить сложно. Это соглашение — еще один шаг, превращающий автогонки Гран При из спортивного мероприятия в поле соперничества гигантских корпораций.

Прощай, Rothmans!

Как и ожидалось, табачная компания Rothmans, недавно за 7,5 млн долларов купившая BAT, объявила, что не будет в 2000 году поддерживать команду Williams. Вполне естественно, что руководство BAT решило сосредоточить усилия на собственной команде — BAR. Rothmans пять лет сотрудничала с Williams. Машины Фрэнка Уильямса были окрашены в синие цвета этой марки вплоть до 1998 года, когда Rothmans решила продвигать с помощью Ф-1 красные цвета Winfield — другой своей марки сигарет. Впрочем, Williams вряд ли слишком обеспокоена уходом титульного спонсора. Со следующего года славная "конюшня", по существу, превращается в заводскую команду BMW, и говорят, что весьма внушительный бюджет на 2000 год у нее уже сформирован.





?

??

??!

Именно об этом объявили Том Уокиншоу и Флавио Бриаторе во время Гран При Великобритании. Видимо, надежды Arrows на создание собственного конкурентоспособного двигателя на фирме Hart окончательно рухнули. Этот контракт должен пролить бальзам на израненную душу Флавио, которого в этом сезоне чествуют все команды, использующие его Supertec, называя чуть ли не мошенником, всучившим им негодный товар за огромные деньги.



Arrows будет ездить в 2000 году на Supertec



BEARKE EDITION

DuPont и Формула-1

Вот уже пять лет продолжается плодотворное сотрудничество Williams, самой успешной команды Формулы-1 90-х годов, и компании DuPont Automotive Finishes — мирового лидера в области лакокрасочных покрытий для автомобилей. Все гоночные машины "конюшни" Фрэнка Уильямса, а также грузовики и автомобили вспомогательного персонала окрашиваются краской Centari® High Solids производства DuPont. Эти краски — не просто гарантия того, что автомобили Williams будут прекрасно смотреться даже после тяжелого дня на трассе. Серия продуктов Centari® позволяет существенно снизить количество расходуемой краски и, следовательно, уменьшить вес автомобиля, что дает возможность отыграть те доли секунды, которые, порой, и решают судьбу гонки.

МЫ СОЗДАЕМ
ЗВУК, КОТОРЫЙ
ПРАВИТСЯ ВАМ

SOUND
Design
AUTOMOBILE

"RASCA-Крылатское"
Третье место в классе
"Любитель-3000" (Dodge Dynasty)

"Формула Звука '99"
Третье место в классе
"Про 301-600" (Plymouth Laser)

"Аудиопилот-98"
Первая премия "Абсолют"
за качество звука (Buick Le Sabre)

"RASCA-Крылатское"
Первое место в классе
"Дебют-3000" (Suzuki Vitara)



УСТАНОВОЧНЫЙ ЦЕНТР

Москва, Варшавское шоссе, д. 27

Тел.: (095) 315-7337, 315-7382

с 10.00 до 20.00, выходной день — воскресенье

В июньском 1999 года номере журнала "Формула-1" статья "Незаметный доктор Пи" проиллюстрирована фотографиями агентства LAT.

Тульское кольцо со швейцарскими поворотами

На презентации проекта "Формула-1 в Туле" широкой публике впервые была продемонстрирована схема будущего автодрома. По словам одного из разработчиков документации швейцарца Фабио Кривелли (который сам автогонщик), спроектированная трасса будет очень привлекательна — в смысле зрелищности. Она даст пилотам массу возможностей для обгонов, чем могут похвастаться далеко не все действующие автодромы.



Гоночных колец будет два: протяжённостью 5080 и 3060 метров. Главная трибуна будет располагаться напротив стартовой решётки. Всего трибун будет четыре. Разумеется, не забыть диспетчерская башня, пaddock, видеозал, зал жюри, конференц-зал, брифинг-зал, медицинский корпус, бары и камеры хранения. Жаль только, что всё это великолепие пока существует только на бумаге.

А. Нефёдов

Гран При России. Новости из Москвы

Через несколько дней после презентации в Туле информационные агентства передали сообщение, что мэр Москвы Юрий Лужков подписал "Распоряжение о строительстве автодрома для автомобильных соревнований высшего уровня". В качестве места строительства указывается район Новоподрезково — Молжаниновка рядом с международным аэропортом Шереметьево.

Так что конкуренция за право проведения Гран При России обостряется. Впрочем, независимо от того, кому достанется Большой Приз, хороший автодром не помешает ни Москве, ни Туле.



Гран При России. Последние новости из Тулы

19 июля в Управе города оружейников прошла официальная презентация проекта "ФОРМУЛА-1 В ТУЛЕ". Семь с небольшим месяцев отделяют этот день от момента подписания Е. Примаковым распоряжения № 1798-р о поддержке начинания туляков. Документ одобрили министерства экономики и финансов, Федерация автомобильного спорта и туризма России. Кроме того, организаторы проекта к настоящему моменту заручились поддержкой Международной федерации мотоциклетного спорта.

Все это стало возможно после того, как к реализации проекта подключился ливанский бизнесмен Коузидер фон Хейдебранд унд дер Лаза. Он уже оплатил разработку инвестиционного проекта, в том числе технической документации, и подарил его городу. В своей речи мистер Коузидер объяснил этот широкий жест тем, что у Ближнего Востока есть давние долги перед Тулой.

Проект комплекса сооружений будущего автодрома разработан швейцарской фирмой STUDIO D'ARCHITETTURA E DESIGN. Он предусматривает размещение на западной окраине Тулы (на площади в 2 миллиона квадратных метров) автодрома и всей необходимой инфраструктуры, парковок, 17 вертолётных площадок, комплекса отелей, выставочного и делового центра.

Объявлено о скорой отправке всех необходимых документов в адрес FIA для получения предварительной лицензии. Как только с формальностями будет покончено, на строительную площадку выйдут бульдозеры.



Коузидер фон Хейдебранд унд дер Лаза

— Мистер Коузидер, кажется, Вы неразлучны со своей шляпой. С чем это связано?

— Это мой имидж. Моё имя очень трудно произнести, и обычно меня называют "человек в шляпе". Так что в том числе благодаря шляпе я надолго запоминаюсь людям.

— Как давно Вы интересуетесь автоспортом, и Формулой-1 в частности?

— До недавнего времени я не имел никакого отношения к спорту. Но теперь чувствую себя причастным ко всему, что связано с Формулой-1.

— И все же, почему Вы приехали именно в Россию, и именно в Тулу?

— Отвечу честно, я не знаю. Я приехал в Тулу, встретил людей, здесь живущих, и понял, что это очень добрые люди. Я влюбился в Тулу, хотя и не знаю, почему. Чувствую, что я не ошибся. Здесь очень много тех, кто испытывает нужду, но, несмотря на это, они добры и благодарны за всё, что для них делаешь. Сегодня делать бизнес в вашей стране, и я убеждаю в этом всех знакомых бизнесменов, то же самое, что скупать акции в точке низшего падения их стоимости. Те, кто ждут, потеряют многое.

— Вас не смущает политическая нестабильность в нашей стране?

— Как бизнесмен я должен принимать её во внимание. В то же время я привык идти на риск. Разумеется, я изучаю ситуацию и просчитываю все, что может произойти. Поверьте, обстановка в России лучше, чем во многих других странах, и я знаю, с чем имею дело.

— Нельзя ли в самых общих чертах обрисовать проекты, в которых Вы уже принимали участие?

Прежде всего, у меня есть торговая компания. Мы работаем практически во всех сферах торговли. Вместе с моими друзьями мы ведём в арабских странах очень серьёзный строительный бизнес. Мы осуществляем множество проектов в Северной Африке. Единственное, с чем я никогда не был связан, — это производство и торговля оружием.

— Есть ли у Вас пристрастия спортивного плана к команде, конкретному гонщику?

— Мне всегда интересны новые люди. С нетерпением жду появления русских команд в качестве новичков. Есть очень серьёзные люди в Москве, которые над этим работают. Было бы прекрасно, если бы вы воспитали русского Шумахера. О качестве нынешних гонщиков я в основном сужу по отзывам других и на вопрос о любимом пилоте обычно называю первое имя, которое приходит в голову.

Интервью взял Андрей НЕФЁДОВ

Мика Хаккинен не захотел ездить днем с огнем



Мика Хаккинен оказался одним из четырех гонщиков, на машинах которых не зажгли задние фонари во время дождя на Гран При Франции. За что гонщик McLaren подвергся критике со стороны Михаэля Шумахера. Однако представители английской команды заявили, что правила обязывают каждую машину иметь предупредительный фонарь, но не обязывают включать его...



Stewart и Cosworth переезжают?

Ходят слухи, что Ford собирается объединить производства шасси Stewart и двигателей Cosworth на одном заводе, который будет располагаться в районе Таучестера, недалеко от трассы в Сильверстоуне. Подобная реорганизация позволит лучше скоординировать работу по созданию конкурентоспособной машины Ф-1 подобно тому, как это делается в Ferrari. Кроме того, на этом предприятии Ford вообще намерен сконцентрировать все свои производства, касающиеся автоспорта, включая ралли, "туризм" и спортивные автомобили. Предполагается, что за всеми этими планами стоит Дэйв Ричардс, чья компания Prodrive имеет штаб-квартиру в 15 милях от Таучестера.



Предварительный календарь чемпионата мира Формулы-1 2000 года

20 февраля	Гран При Малайзии	Куала-Лумпур
5 марта	Гран При Австралии	Мельбурн
19 марта	Гран При Бразилии	Сан-Паулу
9 апреля	Гран При Сан-Марино	Имола
23 апреля	Гран При Испании	Барселона
7 мая	Гран При Франции	Маньи-Кур
21 мая	Гран При Европы	Нюрбургринг
4 июня	Гран При Монако	Монте-Карло
18 июня	Гран При Канады	Монреаль
2 июля	Гран При Великобритании	Сильверстоун
16 июля	Гран При Австрии	Шпильберг
30 июля	Гран При Германии	Хоккенхайм
13 августа	Гран При Венгрии	Будапешт
27 августа	Гран При Бельгии	Спа-Франкоршам
10 сентября	Гран При Италии	Монца
24 сентября	Гран При США	Индианаполис
8 октября	Гран При Японии	Сузука

Календарь, предложенный FIA на следующий год, удивил всех. Во-первых, он включает 17 этапов, среди которых опять не видно давно обещанного Гран При Китая. Во-вторых, первой гонкой в нем значится Гран При Малайзии. А ведь в начале года в этой стране свирепствует северо-восточный муссон, несущий тропические ливни. И в-третьих, удивляет дата начала чемпионата — 20 февраля! Это значит, что командам практически не останется времени, чтобы как следует обкатать новые машины на зимних тестах.



Williams-BMW превращается в BMW-Williams

Williams и BMW объявили, что их сотрудничество в 2000 году будет гораздо более тесным, чем первоначально планировалось. Мюнхенская компания решила не ограничиваться только лишь ролью технического партнера и поставщика двигателей. Начиная с 2000 года в ведение BMW переходит разработка фирменного стиля команды. Машины Williams следующего года будут оформлены таким образом, чтобы они безо-

шибочно идентифицировались, как автомобили BMW. Видимо, они будут белыми с традиционными для BMW красной, розовой и синей полосками. Что касается других рекламных надписей и спонсоров, то поиск их также берет на себя немецкая компания. Все это позволяет предполагать, что перестановка слогов в названии команды отражает реальное положение вещей в руководстве знаменитой "когношпи".

Желтая пресса, белый порошок и красные автомобили

Британская газета The Sunday Times накануне Гран При в Сильверстоуне опубликовала сенсационную статью, в которой сообщается, что Формула-1 используется как средство доставки наркотиков в Англию. По утверждению газеты, наркодельцы, пользуясь тем, что таможенникам достаточно трудно досконально проверить многотонный груз команд Ф-1, большую часть которого составляет сложное и дорогостоящее оборудование, провозят на острова "белую смерть" после тестов в Испании и южноамериканских этапов. Утверждается, что "большой цирк" вот уже 18 месяцев находится "под колпаком" Скотленд Ярда, что Берни Экклстоун в курсе этого и лично связывался с властями, пообещав всяческое содействие следствию, и что полиция внедрила в формульную "малину" двух своих агентов под видом персонала одной из команд. В качестве консультанта в этом деле был привлечен Найджел Мэнселл, бывший констебль полиции. В статье утверждается, что таможенники уже несколько раз проводили "облавы" с использованием специально натренированных собак, но единственное, что до сих пор удалось обнаружить, — это конопли в пресс-центре.

Экклстоун, на вопрос об этой публикации, назвал содержащуюся в ней информацию чушью, а саму газету — желтой прессой. В подобном же тоне высказывались и все прочие лица, хорошо осведомленные о делах Формулы-1. Но больше всего негодовали представители Ferrari: их до глубины души возмутил тот факт, что проиллюстрировать статью газета решила почему-то фотографией итальянской машины.



Вероятные кандидаты в команды Ф-1 на сезон 2000 года

McLaren

Мика Хаккинен



Дэвид Култхард
Ник Хайдфельд
Эдди Ирвайн



Ferrari

Михаэль Шумахер



Эдди Ирвайн
Педро Паоло Диниц
Лука Бадоер
Дэвид Култхард
Рубенс Баррикелло
Жан Алези
Мика Сало



Williams

Ральф Шумахер



Алессандро Занарди
Хуан-Пабло Монтойя
Йорг Мюллер



Jordan

Хайнц-Харальд Френтцен



Эдди Ирвайн
Ярно Трулли
Джанкарло Физикелла
Ник Хайдфельд



Benetton

Джанкарло Физикелла



Александр Вурц
Ярно Трулли
Педро Паоло Диниц



Sauber

Педро Паоло Диниц



Жан Алези
Александр Вурц



Arrows

Оливье Панис



Тораносукэ Такаги
Педро де ла Роса



Stewart

Рубенс Баррикелло



Джонни Херберт
Эдди Ирвайн
Дэвид Култхард
Александр Вурц



Prost

Ярно Трулли



Стефан Сарразен
Жан Алези
Оливье Панис



Minardi

Лука Бадоер



Марк Жене



BAR

Жак Вильнев



Рикардо Зонта
Мика Сало
Александр Вурц
Жан Алези



Слухи из пaddock

По paddockам Гран При продолжают циркулировать самые разнообразные слухи в отношении возможных составов команд Ф-1 на 2000 год.

Авария Михаэля Шумахера и решение Дэмона Хилла остаться в Формуле-1 до конца сезона внесли некоторые изменения в расстановку сил в борьбе за места в Ferrari и Jordan. Похоже, руководство Scuderia после аварии Шумахера уже не прочь оставить на следующий сезон Ирвайна, который неожиданно на время стал первым номером итальянской команды. Неясным остается лишь вопрос, устроит ли теперь самого Ирвайна место дублера у Михаэля Шумахера.

В связи с этим, одним из кандидатов на место второго пилота Ferrari автоматически становится подменяющий травмированного Шумахера финн Мика Сало. Возможен также вариант, при котором Эдди поменяется местами с Баррикелло из Stewart, хотя в начале июля президент Ferrari Лука ди Монтеземоло полностью отрицал что Scuderia вела какие-либо переговоры с бразильцем. Но если в случае с Баррикелло все зависит исключительно от воли Рубиньо, то позиции в команде Stewart второго пилота Джонни Херберта не столь крепки. Джонни в этом году выступает из рук вон плохо, и хотя его контракт со Stewart истекает лишь в конце 2000 года, руководство команды подумывает о его досрочной замене. После двух исходивших от Ford неудачных предложений чемпионам мира: Шумахеру и Хаккинену, Джеки Стюарт обратил было свой взор на Култхарда. Но, судя по заявлениям Норберта Хауга, Рона Денниса и самого Дэвида, шотландец в следующем сезоне останется в McLaren, как и Хаккинен, которому, по неофициальной информации, "серебряные стрелы" предложили новый контракт на сумму 13 млн долларов.

Так что возможный дебют в Ф-1 лидера чемпионата Ф-3000 Ника Хайдфельда если и состоится то, скорее всего, уже не в McLaren. Возможно, Ник окажется в следующем сезоне в Jordan на месте Дэмона Хилла и будет гоняться в ирландской "конюшне" вместе с Хайнцем-Харальдом Френтценом, контракт которого на следующий сезон Эдди Джордан официально подтвердил перед гонкой в Сильверстоуне.

Не совсем ясна ситуация в Prost. Команду может покинуть не только Оливье Панис, но и Ярно Трулли, несколько раз замеченный в paddockе беседующим с представителями Jordan и Benetton. Вряд ли останутся в Sauber Алези и Диниц. Уже объявленное полуофициальное решение, что Физикелла сохранит свое место в Benetton, также находится под вопросом после того, как Джанкарло заинтересовался Эдди Джордан, в команде которого Физико гонялся в 1997 году.

Патрик Хед — байкер!



Патрик Хед уже многие годы ездит на Гран При Франции на мотоцикле. Расстояние от его дома в Лондоне до Маны-Кур равняется 1600 км! В качестве средства передвижения технический директор Williams использует мотоцикл BMW с двигателем объемом 1200 "кубов". Правда в этом году, в отличие от прошлых лет, за его спиной не сидела жена Бетси.

Сало — Шумахер: горячая линия



На тестах Ferrari Сало с энтузиазмом взялся за освоение новой машины. Больше всего вопросов вызвала работа электронных систем. Финский гонщик даже дважды звонил Михаэлю Шумахеру, чтобы проконсультироваться у него. "Есть вещи, которые гонщику может сказать только гонщик, — заявил Сало, — Михаэль сказал, что я могу звонить ему в любое время, когда он не спит".



Секрет победы Jordan во Франции

Эдди Джордан раскрыл секрет, позволивший его команде выиграть Гран При Франции. Оказывается, как только небо заволокло тучами, Эдди выслал одного из своих подчиненных на машине с радиотелефоном навстречу ненастью. Таким образом команда смогла получать точную и оперативную информацию о том, сколько времени и какой силы будет идти дождь. Все это и позволило Джордану точно рассчитать, что заправленная под завязку машина сможет дотянуть до финиша без дополнительной дозаправки. Когда Френтцен финишировал, в его баках оставалось 7 кг топлива. Этого хватило бы еще на три круга.

Автомобиль XXI века

Именно так назвала DaimlerChrysler автомобиль Mercedes-Benz SLR, сотрудничество в совместной разработке и производстве которого компания подписала с McLaren Cars Ltd. Автомобиль будет выполнен в стиле, объединяющем традиции и философию Mercedes-Benz и Формулы-1. Производство новой машины планируется развернуть на новом заводе McLaren в Уокинге (Англия). При этом конструкторы намерены перенести технологии, разработанные в результате сотрудничества в рамках Формулы-1, на серийный автомобиль. Ожидается, что SLR появится на рынке в 2003 году. По прогнозам экспертов объем продаж в этом сегменте рынка к тому времени должен удвоиться и достичь цифры 2500 автомобилей в год. DaimlerChrysler и McLaren намерены покрыть 20% этого сегмента. В качестве главного конкурента в этой области рассматривается, естественно, Ferrari.

Дизайн новой модели, включающий такие элементы, как двери в форме крыла чайки, — современен, но вместе с тем традиционен, позволяя говорить о SLR чуть ли не как об обновленной версии легендарных автомобилей Silver Arrows, которые Mercedes-Benz выпускал в 50-х годах.



Корпус нового автомобиля будет изготовлен из традиционного для Ф-1 углеволоконного композита. SLR будет оснащен двигателем V8 с турбонаддувом, обеспечивающим мощность 550 л.с. и крутящий момент 700 н/м при 4000 об/мин. Предполагаемый вес автомобиля — 1400 кг. Что касается цены, то представитель немецкой компании заявил, что она будет равняться 200 000 экю. Это сообщение было встречено молчанием. Мало кто из присутствующих журналистов смог быстро сообразить, много это или мало. А представители британской прессы признались, что в первый момент вообще подумали, что речь идет о сравнении с какой-то редкостной деталью двигателя Ф-1. Лишь через несколько минут какой-то голландец сказал, что это "что-то около 280 000 долларов".

ГРАН ПРИ ФРАНЦИИ

25–27 июня 1999 г.



Развлечения современной деревни

West  представляет

Еще один поворот, и передо мной в широкой излучине шоссе вырастает гигантский, величиною с грузовик, каменный бык, светло-розового цвета, с туповатой улыбочкой на бетонной морде. Заглядевшись на рекламу, что действительно рекомендовала не упустить случая полакомиться вкуснейшими местными бифштексами, я не заметил небольшого (по сравнению с мегагигантским животным) щита-указателя: Автотуром Маны-Кур.

Родина автогоночных Гран При рисовалась мне совсем другой. Одурачивающе сладкий запах сипоса и невыразимо притягательный аромат свежескошенной травы, оглушительное пение птиц, шелест поливальных установок, крупные токи соломки на желтых холмах, по которым среди полей пшеницы и кукурузы бродят коровы невиданной светло-палевой масти со смешными помпатами телками. Знать Золя проследил бы от такой картины и сразу засел за второй том "Земли". Но кому, черт возьми, в этом замечательном французском захолустье взбрело в голову проводить гонку Формулы-1?



Лучше меньше, да лучше?

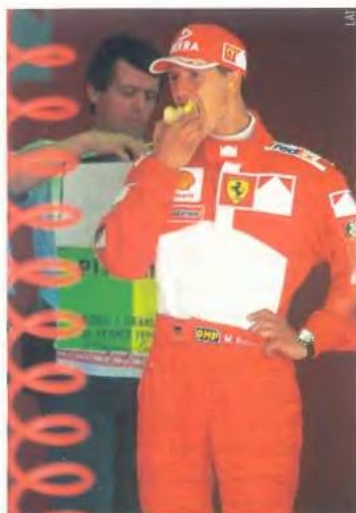
Пятница, 25 июня. Свободные заезды, 11.00–12.00; 13.00–14.00

До конца первого часа тренировок оставалось две минуты. Механики уже наладили машины Педро Паоло Диница, Жака Вильнева, Александра Вурца – у Venetion шлоло зажатие, система питания Sauber отказалась работать, Repard повзвела электронику, – вылетели с трассы Рубенс Баррикелло, АLESSANDRO ZAPPALÀ, Джанкарло Физикелла, Жан Алези пошевелили нервы любителей аварий, не справились с управлением в последней "засе" и перекрутились! А Михаэль Шумахер, сидя на столе в боксах, хрустел яблоком и боттал ногами с видом убежавшего с уроков школьника. Ни он, ни его козлетка по Ferrari Эдди Ирвайн так и не выехали на трассу!

"Прогноз" пилотов Scuderia необыкновенно всех заинтересовал. Голливуд McLaren тоже на всякий случай решили не слишком усердствовать. Но, может быть, дело в каких-то неисправностях? Впервые мне удалось получить ответ из первых уст. "Не участвовали в тренировке? – Жан Тодт обернулся ко мне и чуть сбавил шаг. – Но ведь заезды еще не закончились". И глупокомысленно подняв к небу глаза, маленький француз напористо зашагал к боксам вверенного ему королевства Ferrari.

Все стало ясно через двадцать минут, – первый же выход на сцену Ирвайн закончился лучшим временем. Вскоре тот же трюк повторил Шумахер. Принес, увидел, победил, снял шлем и даже снисовел до объяснений: "Мы очень хорошо поработали в Маны-Кур на прошлой неделе. Вот я и решил не выезжать утром. Чтобы сэкономить шины".

Вы, наверное, думаете, что все кончилось с обеспечением – "да, вот оно что?" Но ведь именно в пятницу необходимо избрать шина на квалификацию и гонку. Неужели Ferrari удалось решить все недели раньше? Путьность какая-то получилась!



Казалось, Михаэль смеется над всеми, как «благородные жулики» О. Генри над деревенскими простофилями: «На какую приманку ты думаешь изловить эту Эзру? – О, все равно, здесь годится всякая приманка, первое, что мне попадется, когда я суну руку в чемодан».

Когда в седьмом часу вечера я забрался в раскаленный салон FIAT (отмахать предстояло сотню километров – все

гостиницы в этой деревенской глуши оказались заняты любителями Формулы-1!), было душно как в бане. Похоже, собиралась гроза.

Ты все пела — это дело!

Суббота, 26 июня. Свободные заезды. 9.00–9.45; 10.15–11.00

Дождь пошел ночью. Утром он перестал, но трасса с полчаска оставалась сырой. И когда на последней минуте первого «академического часа» Шумахер-старший с огромным трудом удержал свою Ferrari от вылета на «контрольно-следовую полосу» зоны безопасности, стало ясно, что двукратный чемпион мира, проехав накануне всего три круга, сегодня очутился в положении небезызвестной стрекозы. Ведь асфальт прогрелся едва до 18–19 °C, тогда как неделей раньше температура дорожки доходила до 50. А кольцо в Маныи-Кур как раз и отличается повышенной чувствительностью автомобилей к изменению температуры.

На второй половине тренировки с неба снова посыпался мелкий, почти невесомый дождичек. На сыром асфальте Ferrari чувствовали себя не ахти. И Шумахер, и Ирвайн не раз вылетали с трассы. Не исключено, что именно в этот момент решилась судьба воскресной гонки. Дождь все усиливался и, скорее всего, мудрый Шумахер решил настраивать боевой автомобиль на сырую погоду. Впрочем, в полдень в субботу никто ничего

еще толком знать не мог. А листочек с прогнозом на стене в пресс-центре туманно обещал «вероятность некоторого усиления ненастья во второй половине дня в воскресенье».

На всякого мудреца довольно простоты

Суббота, 26 июня. Квалификация. 13.00–14.00

Не иначе как на пилотов, их инженеров и менеджеров в час полудни по местному времени в Маныи-Кур нашло некое затмение. За полтора часа перерыва тучи почти разошлись, показалось было солнце, но тут же спряталось, и буквально за несколько минут до начала квалификации с потемневших небес вновь стали падать редкие капли.

Казалось бы, необходимо сейчас же, не медля ни секунды, выезжать на трассу, чтобы использовать почти сухой асфальт – на всякий случай, для страховки, всего в одной попытке. Даже если дождь тут же прекратится, в запасе будет еще 9 кругов. Зато если он продолжится...

Не выехал никто! Шумахер-старший с видом человека, которому открыты все тайны природы, не спешил облачаться в гоночные доспехи. Даже когда на четвертой минуте выехали из боксов сначала Алези, потом Баррикелло, Михаэль и бровью не повел. Больше того, Ирвайн, уже усевшийся было за руль, выбрался из кокпита и снял шлем.

Через полчаса, когда бразилец и француз, а также последовавшие их примеру Оливье Панис и Ярно Трулли (все остальные, словно кролики на удава, смотрели на непогрешимого Шумахера, ожидая у залившего трассу моря погоды!) потирали руки в предвкушении первых четырех мест на старте, картина в боксах остальных команд вполне заслуживала кисти кого-нибудь из великих. Вот грызет ногти, не замечая телекамеры, Эдриан Ньюн. Огромный, смахивающий на Пьера Безухова на Бородинском поле, Росс Браун растерянно глядит на мониторы сквозь круглые очки. Малыш Тодт в недоумении озирается по сторонам, словно Наполеон в уже упомянутом выше месте. Стиснутые зубы Дэвида Култхарда, Эрья Хаккинен с неподдельным ужасом вглядываются в экран, на котором в облаке водяной пыли вылетает с трассы McLaren ее мужа. Дождик давно кончился – шел настоящий ливень!

«Условия были ужасными! – сказал через полчаса Хайнц-Харальд Френтцен. – Машина буквально плыла по дороге. Ждать целых двадцать минут было огромной ошибкой...» Немец опомнился одним из первых – на 32-й минуте. И сумел обойти Трулли. А за пять минут до конца, под проливным дождем, настоящее чудо сотворили Култхард, Михаэль Шумахер и Физи-

Именно Жан Алези первым сообразил, что неплохо было бы проехать пару кругов в начале квалификации, пока дождь не усилился





“Авария была моей ошибкой, – выбравшись из разбитой в пятницу машины, сказал Алези. – Я слишком быстро зашел в поворот”



Поломка Jordan Хилла закончилась пожаром. Загорелся и запасной автомобиль. В результате Дэмон не вошел в 107% и был допущен на старт только особым решением судей



В автогоночной деревне Маньи-Кур легко заблудиться



“Я так и не смог почувствовать уверенность в машине. Вот почему остался в квалификации только 14-м”, – жалуется Мика Хаккинен своему главному конструктору Эддиану Ньюю (справа)



“Как только пошел дождь, я понял – могу быть первым!” – утверждал Рубенс Баррикелло

West  представляет



келла. Но даже установив шестое место, экс-чемпион мира выглядел растерянно: “Я ждал так долго, потому что думал – двести машины подсушат траекторию...”

Пока в боксах Stewart царил неопишное веселье, захлестнувшее потом весь пaddock, пока радовались в Prost, где отвыкли уже от хороших новостей, в остальных командах подсчитывали потери, как после неожиданного вражеского артобстрела. Мика Хаккинен (только 14-й!): “Никаких извинений не может быть – ведь дождь лил для всех одинаково...”. Эдди Ирвайн – 17-й: “Большая тактическая ошибка”. А Дэмон Хилл вообще не выполнил квалификационную норму: “Должен сказать, что это были худшие условия, которые я только встречал в квалификации. Просто предательские...”

То ли еще будет, Дэмон! Я это прочувствовал на собственной шкуре, когда по дороге в гостиницу над шоссе сверкнула молния, и в шести метрах впереди вдруг словно опустился светлосерый занавес – такого ливня я не видел никогда в жизни.

Нас на мякине не проведешь!

Воскресенье, 27 июня. Warm-up: 9.30–10.00

Где ты, жаркое солнышко, где сладкий аромат силоса и оглушительное пение птиц? Где байки об экономии шин? Дорожки внутри автодрома под натиском двухсот тысяч ног, обутых в кроссовки, башмаки и резиновые сапоги, постепенно превращались в милую русскому сердцу темно-коричневую жирную грязь. И еще до того, как красный глаз светофора на выезде из боксов милостиво сменился зеленым, на пит-лейне выстроился табун нетерпеливо взрывающихся всеми своими сотнями лошадей “формул”.

Дождя не было, но асфальт так и не успел высохнуть после очередного потопа, обрушившегося на Маньи-Кур за час до начала разминки. Поэтому каждому хотелось извлечь из последней тренировки максимум. Ferrari держались на мокрой дорожке заметно уверенней, нежели накануне. Вновь блеснул Култхард, порадовав





"Моя машина словно говорит мне: 'Я люблю такую погоду!' - ликовав в субботу Панис, в воскресенье радости было поменьше

своего шефа ("Дэвид в хорошей форме", - довольно улыбался Рон Деннис). А вот Хаккинен показал лишь шестое время, дважды поменяв автомобиль - на запасном "полетело" сцепление. Как чемпион будет выбираться из далекого седьмого ряда на старте? Ведь даже Ральф Шумахер, которому предстояло стартовать рядом с финном, в разминке его обошел.

Баррикелло же, во второй раз в жизни выигравший квалификацию, оказался девятым. "У нас хорошие 'мокрая' и 'сухая' настройки, - немного прояснил ситуацию технический директор Stewart Гари Андерсон. - Необходимо теперь найти наилучший компромисс между ними".

Итак, кто угадает с погодой и настройкой? Ведь "под дождь" необходимо увеличивать клиренс автомобиля, поднимать его над дорогой, а также выбирать иные пружины и амортизаторы, меняя жесткость подвески. В таком случае, если желанный дождь не пойдет, на прямых машина будет проигрывать в максимальной скорости из-за большего лобового сопротивления, а в поворотах ей будет не хватать прижимающей силы.

"Часто простое кажется сложным"

Воскресенье, 27 июня. Гонка, 14.00

Кольцо в Маны-Кур не похоже на словно скроенные по одной мерке испанский и португальский автодромы. Чтобы обойти его кругом, не требуется больше часа, как в Италии, Бельгии или Германии. Трасса очень компактная, и с трибуны иногда кажется, что автомобили несутся мимо в самых разных направлениях, вдруг появляясь и столь же неожиданно исчезая за поворотом. Ничего удивительного в такой компактности нет, - максимальное число заасфальтированных метров необходимо было уместить на минимальной площади, чтобы не отнимать драгоценных гектаров у симпатичных палевых коров.

И все же в воскресный полдень я убедился, что для жителей этой деревенской глубинки свет отнюдь не сошелся клином на урожаях, покосах и надоях. Из 110 тысяч билетов непроданными оставались пока лишь самые дорогие - на трибуну I в шпильке "Аделаида" (1550 франков или 270 долларов на 2 и 3 дня) и пропуск на пит-лейн за 1600 франков. Причем, в отличие от Испании, Бельгии, Венгрии, подавляющее большинство зрителей здесь - местные жители.

Разумеется, успех Жана Алези и Оливье Паниса в квалификации породил у французов самые радужные надежды. "Теперь ребята из McLaren и Ferrari уже не смогут призывать на помощь синие флаги! Интересно будет послушать, что они скажут на завтрашнем брифинге... Когда стартуешь так далеко





Несмотря на необычный порядок на старте, первые метры гонки обошлись без столкновений



Дэвид Култхард в очередной раз упускает победу



Казалось, это будет ключевой момент гонки – Хаккинен обходит Михаэля Шумахера!



Еще немного, и Jordan Хайнца-Харальда Френтцена останется позади. Тогда Хаккинен примется за Баррикелло



Дождь грянул в тот момент, когда лидеры уже миновали последний поворот, так что первыми в боксы отправились пилоты, занимавшие места с 8-го по 19-е



“Когда я затормозил перед входом в поворот, машину вынесло на гравий”, – подвел итог столь многообещающему поначалу уик-энду Алез

West



представляет



– Трасса превратилась в одну большую лужу!

вперед, этого вполне достаточно. Им хочешь-не хочешь придется смиренно следовать за нами!”

Увы, увы! К огромному огорчению и Алези, и сотни тысяч французов, что мерзли на холодном ветру на трибунах Маньи-Кур, на своей позиции в гонке Жан продержался всего круг: “Парень из McLaren” легко обошел его и устремился в погоню за Баррикелло. Бразилец сопротивлялся дольше, но на шестом круге сдался и он. Хаккинен же в этот момент прорвался уже на шестое место и атаковал Ferrari Шумахера! На десятом круге Мансур Ойех радостно вскинул вверх кулак – чемпион мира обошел экс-чемпиона. А через несколько секунд хозяин McLaren расстроено уставился на монитор – серебристо-черная машина под номером два тихонько катилась по травке.

“Двигатель просто взял и умер, – развел руками Култхард. – Конечно, очередная поломка здорово меня разочаровала. Но ведь есть еще Сильверстоун...” Шотландцу фатально не везет в этом сезоне, он теряет множество важных очков. Но во всяком случае, гонка в Маньи-Кур не лишила его расположения шефов. “Первые круги Дэвида были, может быть, лучшими в его карьере, – Деннис после гонки был, как всегда, немногословен. – А такие моменты если кто и забывает, то только не мы”.

После того как Хаккинену не составило особого труда опередить самого Шумахера, вряд ли кто сомневался, что Френтцен,



Увидев пейс-кар, Френтцен, как он сам признался, страшно выругался. Тогда он еще не понимал, что именно это решение судей принесет ему победу!

Алези и Баррикелло вскоре выкинут белый флаг перед чемпионским McLaren. Хаккинен, действительно, довольно скоро расправился с немцем и французом и настиг бразильца. И тут, словно бы наскучив таким сюжетом, некий всемогущий зритель из небесной канцелярии произнес: "Конец первой части". И включил свет. То бишь включил дождь.

Следующий час в гонке выдался таким невероятно волнующим, нервным, захватывающе-красивым, какого, пожалуй, не припомнить в 90-е годы. Пересказывать его минута за минуту нет никакого смысла – все равно, что описывать на бумаге "Девятый вал" Айвазовского. Важно, однако, вот что. Ferrari, что ни шатко ни валко начали гонку, на мокрой трассе преобразились, McLaren же, наоборот, выглядел буквально "в воду опущенным". И кто знает, чем бы закончился седьмой раунд их битвы, если бы не досадная оплошность механиков Ирвайна, "зевнувших" визит своего подопечного в боксы, и не закапризничавшая техника в руках Шумахера.

Уверенно вышедший в лидеры после обгона Баррикелло на 44-м круге, Михаэль продержался впереди лишь до второй дозаправки. "Сначала отказало радио, – на финише экс-чемпион выглядел измотанным и разочарованным. – И я пытался знаками объясняться с боксами. Потом появились трудности с переключением передач, и в одном месте я потерял восемь секунд, –

работали только первая и вторая. Я заехал в боксы, и мы поменяли руль, но и замена не улучшила картину. А второй комплект шин не сработал. Не знаю, почему".

Ferrari под номером 3 отставал все больше, пропустил Williams Ральфа Шумахера, и только настоятельный совет из боксов Ирвайну не обгонять коллегу позволил Михаэлю заработать два очка. "Мои поздравления и великая благодарность Хайнцу-Харальду, – подвел итог измученный Шумахер. – Его превосходная езда позволила не проиграть мне слишком много". Но вновь, как многие в эти выходные, как и сам он, решив настроить машину на дождь, хотя две трети гонки проходили по почти сухому асфальту, Михаэль ошибся. Дело было не в том, как замечательно провел Гран При Франции Френтцен. А в том, насколько мудрой оказалась тактика его команды. И насколько осторожно повел себя Хаккинен.

Когда весь зацелованный своим боссом Хайнц-Харальд дохромал наконец до пресс-центра (после аварии в Канаде немец так и не восстановился как следует), на лице его было написано не счастье победителя, а скорее удивление: "Остановка в боксах длилась так долго, что я уже начал злиться – что они, в самом деле, так копаются?! А потом машина так странно вела себя на трассе, что я понял, – бак залили "под завязку". Они мне еще говорили – экономь бензин, парень... И все сработало!"



Везде по мокрой трассе Хаккинен никогда не был особенно силен. Тем не менее, финн рискнул, попытавшись обогнать Баррикелло. И оказался восьмым



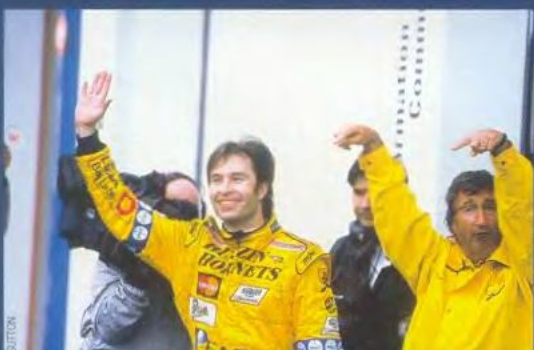
Эдди Ирвайн долго старался отсечь Ральфа Шумахера от его старшего брата. Безрезультатно



Всего 15 кругов понадобилось Хаккинену, чтобы с 8-го места вновь выйти в лидеры: на подсохшем асфальте он чувствовал себя намного уверенней



Вторая победа Jordan вновь достигнута в мокрой гонке. Однако на этот раз пришла она не из-за ошибок соперников, а в результате прекрасной слаженной работы всей команды



После финиша Френтцен и Эдди Джордан рассыпались в комплиментах друг другу и через пару дней решили продлить контракт еще на сезон



Чемпион мира после гонки радовался не меньше победителя

West представляет



Сидевший рядом Хаккинен был доволен, казалось, гораздо больше победителя. После досадной оплошности на 38-м круге, когда, сразу после ухода пейс-кара, финн, попытавшись обогнать Баррикелло, едва не вылетел с трассы и опустился сразу на 8-е место, чемпион мира больше уже не ошибался. Да и не рисковал. Дозаправившись за шесть кругов до финиша, он услышал команду из боксов: сбрось скорости! И сбросил. Тогда, сразу после финиша, Мика, скорее всего, еще не понимал, на какую детскую приманку купилась его команда. Ведь Эдди Джордан и Гарри Андерсон сильно рисковали, решив заправляться лишь однажды. Если бы дождь прекратился на пять минут раньше, если бы Хаккинен начал серьезно атаковать лидера на последних кругах, Френтцену могло просто не хватить топлива! Но даже и без этого у McLaren был замечательный шанс вырвать-таки победу – достаточно было вспомнить прием, которым широко пользуются в состязаниях "индикаров", дозаправка на последних кругах без смены шин. А если бы Мике не заменили колеса (не испытывавшие особых перегрузок покрышки, думаю, без проблем выдержали бы оставшиеся километры), он бы, вероятнее всего, выехал из боксов впереди Jordan. Так просто! И разрыв с Шумахером вырос бы вдвое. Не исключено, что четыре очка окажутся на финише чемпионата на вес золота.

Александр Мельник



Пресс-конференция после гонки

Хайнц-Харальд Френтцен, Мика Хаккинен, Рубенс Баррикелло



Хайнц-Харальд, поздравляем Вас со второй победой в Гран При за карьеру и с мудрой стратегией, которая позволила Вам прийти к финишу первым!

ХХФ: Вообще-то, я вовсе не думал ни о какой стратегии, когда направлялся в боксы. Внезапно обрушился ливень, и все бросились заправляться и менять шины. Но потом я заметил, что ребята уж очень долго возятся с дозаправкой, и когда я вернулся на трассу, то немедленно почувствовал, что автомобиль очень тяжелый. Я еще подумал: интересно, каким образом мне удастся удержать машину при аквапланировании? Мне пришлось изрядно помучиться, и я заметил, что другие гонщики едут с гораздо меньшим количеством топлива, потому что первое время им удавалось очень легко отрываться от меня. К счастью, показался пейс-кар, и у меня появилась возможность связаться по радио с командой. Мы поговорили о стратегии и о том, почему у меня так много топлива. Его на самом деле было в обрез, так что мне с самого начала приходилось еще и экономить, чтобы дотянуть до финиша без второго пит-стопа.

Кругов за 20 до финиша у Вас произошел небольшой инцидент с одним из автомобилей Arrows, который Вы обходили на круг в "Аделаиде". Что случилось?

ХХФ: Мы сильно сблизились, и я рванул внутрь поворота. В этот момент обнаружилось, что я не могу включить ни одной передачи. Я подумал, что коробка сломана. Причина была неясна, и я начал искать передачи. Адреналина в кровь в этот момент я получил предостаточно...

Мика, это, должно быть, самая поразительная гонка в Вашей долгой карьере гонщика Ф-1! Вы поднялись с 14-го на 2-е место, затем вылетели и опустились на 8-е, пробились в лидеры и в конце концов финишировали 2-м!

МХ: О! Только не рассказывайте мне все это с самого начала! Событий было много. Но важнее всего оказался психологический момент: потребовалось немало воли, чтобы начать гонку с 14-го места. Не только мне, но и всей команде. Ведь мы привыкли в этом году стартовать с первой линии, и 14-я позиция — нечто совершенно для нас новое. Сама же гонка была великолепна: хорошая тактика, бесперебойная связь, 80 процентов времени я мог вести автомобиль на пределе его возможностей. К сожалению, пошел дождь — и это был не лучший для меня момент. Я вылетел и потерял кучу времени. Вот почему я сию здесь на 2-м месте. Однако... ну, в общем, все это не важно. Было весело!

Мика, у Вас была пара схваток с Рубенсом Баррикелло, последняя — за лидерство. Каковы Ваши ощущения?

МХ: Это было великолепно! Не беспокойся, Рубенс, я не собираюсь делать тебе слишком много комплиментов! Но сегодняшний день еще раз подтвердил, что мы можем оставаться профессиональными гонщиками и без того, чтобы биться колесами, пусть даже и в очень острой схватке. Мы можем отлично обойтись без столкновений. Это и есть в точности то, чем должны быть автогонки. Это хороший пример для молодежи, соревнующейся в картинге или в младших Формулах. Такими и должны быть гонки: без контакта колесами и наездов друг на друга. Нужно соревноваться честно. Сегодня Рубенс провел легендарную гонку. Никаких трюков, разве что очень немного, сущие пустяки. То же самое могу сказать и об остальных гонщиках. Все было очень здорово!

Рубенс, Вы трижды лидировали сегодня. Вы разочарованы своим 3-м местом?

РБ: Я испытываю смешанные чувства. Однако не думаю, что должен испытывать разочарование, потому что финишировал я все же на подиуме. Я второй раз в этом сезоне оказываюсь на подиуме и ничего, что могло бы вызвать разочарование, в этом нет. Лидируя, я чувствовал, что этот день может быть нашим. Но как только дождь усилился, мой автомобиль поплыл, и я счастлив, что не вылетел. К тому же, когда после первого пит-стопа я попробовал автомобиль на мокрой трассе, то обнаружил избыточную поворачиваемость, которая усиливалась все больше и больше. Вести машину было очень трудно. Я должен был сосредоточиться, но все равно потерял много времени в борьбе с McLaren, Ferrari и Jordan. Так что третье место сегодня — это совсем неплохо.

У Вас были продолжительные сражения с Микой Хаккиненом и Михаэлем Шумахером. Вам это понравилось?

РБ: Мне это очень понравилось. Я пытался быть предельно вежливым, несмотря на то, что испытывал проблемы с избыточной поворачиваемостью и постоянно блокировал задние колеса. Однако такие сражения, как сегодня, доставляют мне истинное наслаждение. Теперь, когда у нас есть боеспособный автомобиль, я рассчитываю подниматься наверх значительно чаще.

ФРАНЦИЯ



Невер
Автодром Маньи-Кур
Длина круга: 4,250 км
Количество кругов: 72
Общая длина: 305,814 км

этап 7
25-27/6/1999

Победитель 1998 г.:

Михаэль Шумахер/Ferrari F300: 1:34'45.026

Рекорд круга в квалификации:

1'13.864 (1992 г., Найджел Мэнселл/Williams FW14B)

Рекорд круга в гонке:

1'17.070 (1992 г., Найджел Мэнселл/Williams FW14B)



СВОБОДНЫЕ ЗАЕЗДЫ. ПЯТНИЦА

Солнечно. Сухо.
11.00-14.00

Температура воздуха: 25-35 °C
Температура полотна: 28-40 °C

Поз. №	Пилот	Л. круг/Всего	Отст. с Всп. км/ч
1 3	М. Шумахер	1'17.912/9	— 196.375
2 4	З. Ирвайн	1'18.199/10	0.287 195.654
3 1	М. Хаккинен	1'18.251/18	0.339 195.524
4 2	Д. Култхард	1'18.468/21	0.556 194.983
5 5	А. Занарди	1'18.746/35	0.834 194.295
6 8	Х.-Х. Френтцен	1'18.779/31	0.867 194.214
7 11	Ж. Алези	1'18.908/13	0.996 193.896
8 16	Р. Баррикелло	1'18.950/20	1.038 193.793
9 6	Р. Шумахер	1'19.069/15	1.157 193.501
10 17	Д. Херберт	1'19.266/24	1.354 193.020
11 10	А. Вурц	1'19.491/22	1.579 193.474
12 7	Д. Хилл	1'19.591/26	1.679 192.232
13 9	Д. Физикелла	1'19.651/34	1.739 192.087
14 22	Ж. Вильнев	1'20.002/40	2.090 191.245
15 19	Я. Трулли	1'20.121/39	2.209 190.961
16 18	О. Панис	1'20.285/34	2.373 190.571
17 12	П. П. Диниц	1'20.528/24	2.616 189.996
18 14	П. де ла Роса	1'20.655/38	2.743 189.696
19 23	Р. Зонта	1'20.681/22	2.769 189.635
20 15	Т. Такаги	1'21.418/26	3.506 187.919
21 20	Л. Бадер	1'21.506/33	3.594 187.716
22 21	М. Жене	1'21.928/44	4.016 186.749

СВОБОДНЫЕ ЗАЕЗДЫ. СУББОТА

Облачно. Сухо.
9.00-11.00

Температура воздуха: 21 °C
Температура полотна: 20-22 °C

Поз. №	Пилот	Л. круг/Всего	Отст. с Всп. км/ч
1 16	Р. Баррикелло	1'17.232/18	— 198.104
2 2	Д. Култхард	1'17.283/21	0.051 197.973
3 1	М. Хаккинен	1'17.386/21	0.154 197.710
4 6	Р. Шумахер	1'17.496/14	0.264 197.429
5 4	З. Ирвайн	1'17.520/19	0.288 197.368
6 3	М. Шумахер	1'17.698/20	0.466 196.916
7 8	Х.-Х. Френтцен	1'18.030/23	0.798 196.078
8 7	Д. Хилл	1'18.170/20	0.938 195.727
9 5	А. Занарди	1'18.255/27	1.023 195.514
10 23	Р. Зонта	1'18.484/22	1.252 194.944
11 17	Д. Херберт	1'18.516/13	1.284 194.684
12 11	Ж. Алези	1'18.595/15	1.363 194.668
13 9	Д. Физикелла	1'18.617/20	1.439 194.480
14 22	Ж. Вильнев	1'18.777/20	1.545 194.219
15 15	Т. Такаги	1'18.887/19	1.655 193.948
16 19	Я. Трулли	1'19.075/24	1.843 193.487
17 12	П. П. Диниц	1'19.171/27	1.939 193.252
18 14	П. де ла Роса	1'19.214/19	1.982 193.147
19 10	А. Вурц	1'19.375/16	2.143 192.755
20 18	О. Панис	1'19.403/22	2.171 192.687
21 20	Л. Бадер	1'20.388/20	3.156 190.326
22 21	М. Жене	1'20.681/29	3.449 189.635

КВАЛИФИКАЦИЯ

Облачно. Ливень.
13.00-14.00

Температура воздуха: 19-21 °C
Температура полотна: 20-22 °C

Поз. №	Пилот	Л. круг/Всего	Отст. с	Отст. %	Vmax, км/ч
1 16	Р. Баррикелло	1'38.441/5	—	—	267.9
2 11	Ж. Алези	1'38.881/6	0.440	0.446	268.6
3 18	О. Панис	1'40.400/5	1.959	1.990	264.2
4 2	Д. Култхард	1'40.403/11	1.962	1.993	274.3
5 8	Х.-Х. Френтцен	1'40.690/10	2.249	2.284	266.4
6 3	М. Шумахер	1'41.127/10	2.686	2.728	272.2
7 9	Д. Физикелла	1'41.825/9	3.384	3.437	262.9
8 19	Я. Трулли	1'42.096/8	3.655	3.712	254.8
9 17	Д. Херберт	1'42.199/7	3.758	3.817	264.0
10 23	Р. Зонта	1'42.228/9	3.787	3.846	272.0
11 12	П. П. Диниц	1'42.942/8	4.501	4.572	268.5
12 22	Ж. Вильнев	1'43.748/10	5.307	5.391	269.0
13 10	А. Вурц	1'44.319/10	5.878	5.971	256.5
14 1	М. Хаккинен	1'44.368/8	5.927	6.020	262.5
15 5	А. Занарди	1'44.912/11	6.471	6.573	269.7
16 6	Р. Шумахер	1'45.189/9	6.748	6.854	260.3
17 4	З. Ирвайн	1'45.218/7	6.777	6.884	256.7
107%		1'45.331	6.890	7.000	
18 7	Д. Хилл	1'45.334/10	6.893	7.002	264.5
19 21	М. Жене	1'46.324/10	7.883	8.007	264.1
20 20	Л. Бадер	1'46.784/8	8.343	8.475	262.3
21 14	П. де ла Роса	1'48.215/9	9.774	9.928	262.9
22 15	Т. Такаги	1'48.322/10	9.881	10.037	264.1

СТАРТ



ФИНИШ



ПОДИУМ



WARM-UP

Облачно. Дождь.
9.30-10.00

Температура воздуха: 18-19 °C
Температура полотна: 19-22 °C

Поз.	№	Пилот	Л. круг/Всего	Отст., с	V ср., км/ч
1	2	Д. Култхард	1'32.091/13	-	166.103
2	4	З. Ирвайн	1'32.111/15	0.020	166.103
3	3	М. Шумахер	1'32.449/12	0.358	165.496
4	8	Х.-Х. Френтцен	1'32.621/16	0.530	165.189
5	6	Р. Шумахер	1'33.465/12	1.374	163.697
6	1	М. Хаккинен	1'33.613/11	1.522	163.438
7	18	О. Панис	1'34.003/13	1.912	162.760
8	11	Ж. Алези	1'34.022/12	1.931	162.727
9	16	Р. Баррикелло	1'34.355/13	2.264	162.153
10	19	Я. Трулли	1'34.478/14	2.387	161.942
11	9	Д. Физикелла	1'34.892/12	2.801	161.235
12	17	Д. Херберт	1'34.924/11	2.833	161.181
13	22	Ж. Вильнев	1'34.951/12	2.860	161.135
14	10	А. Вурц	1'35.099/13	3.008	160.884
15	7	Д. Хилл	1'35.484/12	3.393	160.236
16	12	П. П. Диниц	1'35.611/13	3.520	160.023
17	15	Т. Такаги	1'36.830/11	4.739	158.008
18	5	А. Занарди	1'37.288/14	5.197	157.265
19	23	Р. Зонта	1'37.415/12	5.324	157.060
20	20	Л. Бадер	1'38.415/13	6.324	155.464
21	14	П. де ла Роса	1'38.636/10	6.545	155.115
22	21	М. Жене	1'38.824/12	6.733	154.820

ГОНКА

Облачно. Дождь.
14.00

Температура воздуха: 20 °C
Температура полотна: 17-19 °C

Поз.	№	Пилот	Время	Отст., с	Л. круг/№	V ср., км/ч
1	8	Х.-Х. Френтцен	1:58'24.343	-	1'20.994/17	154.865
2	1	М. Хаккинен	1:58'35.435	11.092	1'19.758/20	154.724
3	16	Р. Баррикелло	1:59'07.775	43.432	1'20.848/4	154.024
4	6	Р. Шумахер	1:59'09.818	45.475	1'20.313/19	153.980
5	3	М. Шумахер	1:59'12.224	47.881	1'21.014/12	153.928
6	4	З. Ирвайн	1:53'13.244	48.901	1'20.328/17	153.906
7	19	Я. Трулли	1:59'22.114	57.771	1'21.330/15	153.715
8	18	О. Панис	1:59'22.874	58.531	1'21.403/20	153.699
9	23	Р. Зонта	1:59'53.107	88.764	1'20.881/19	153.053
10	20	Л. Бадер	1:59'05.221	1 круг	1'22.900/16	151.937
11	15	Т. Такаги	1:59'41.080	1 круг	1'22.664/19	151.179
12	14	П. де ла Роса	1:59'48.956	1 круг	1'22.535/19	151.013
НК	9	Д. Физикелла	1:11'51.840	НФ	1'21.423/19	148.876
НК	7	Д. Хилл	55'49.428	НФ	1'22.021/19	141.406
НК	5	А. Занарди	39'22.354	НФ	1'21.983/19	168.107
НК	22	Ж. Вильнев	36'32.565	НФ	1'21.461/18	174.147
НК	10	А. Вурц	36'58.316	НФ	1'21.409/19	172.126
НК	21	М. Жене	37'21.718	НФ	1'22.844/13	169.874
НК	11	Ж. Алези	34'03.021	НФ	1'20.848/17	179.406
НК	2	Д. Култхард	12'05.368	НФ	1'19.227/8	188.901
НК	12	П. П. Диниц	8'24.291	НФ	1'22.629/3	180.709
НК	17	Д. Херберт	6'07.674	НФ	1'25.608/3	164.630

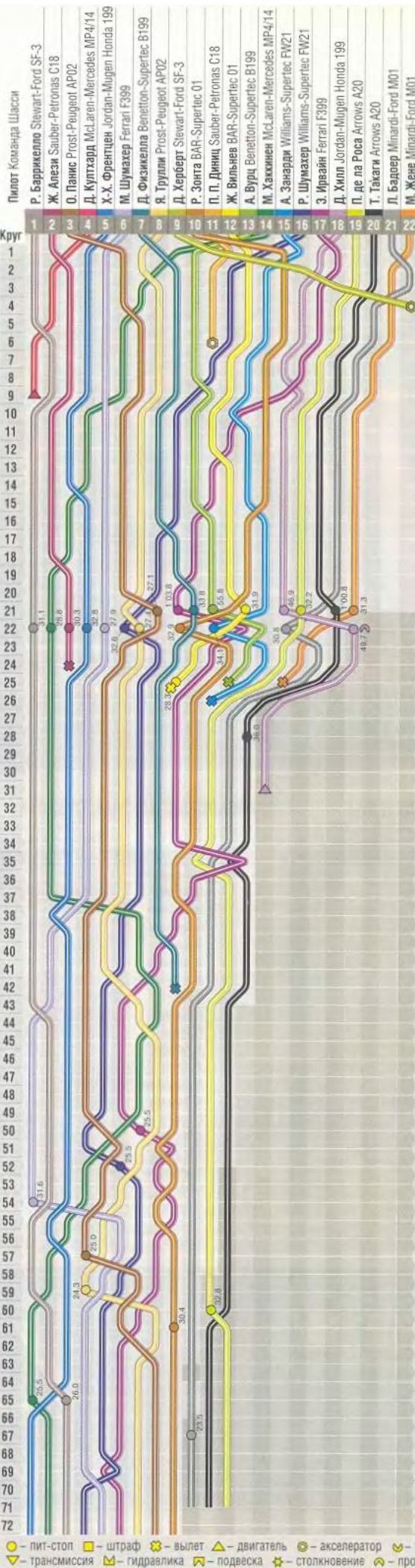
НК - не классифицирован, НФ - не финишировал, НС - не стартовал, ДК - дисквалифицирован

ЧЕМПИОНАТ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ

Пилот	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Очки
М. Хаккинен	10		4	10	10	6											40
М. Шумахер		6	10	10	4	2											32
З. Ирвайн	10	2		6	3	4	1										26
Х.-Х. Френтцен	6	4		3		10											23
Р. Шумахер	4	3			2	3	3										15
Д. Физикелла	3		2	2		6											13
Д. Култхард		6		6													12
Р. Баррикелло	2	4				4											10
Д. Хилл		3															3
Д. Херберт						2											2
П. де ла Роса	1																1
О. Панис		1															1
Ж. Алези			1														1
А. Вурц				1													1
Я. Трулли					1												1
П. П. Диниц						1											1

КУБОК КОНСТРУКТОРОВ

Команда	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Очки
Ferrari	10	8	10	16	7	4	3										58
McLaren	10	6	4	16	10	6											52
Jordan	6	4	3	3			10										26
Williams	4	3			2	3	3										15
Benetton	2	4				2	4										12
Stewart	2	4				2	4										12
Prost		1				1											2
Sauber			1			1											2
Arrows	1																1



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

	1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-7
1	1.1	0.4	0.6	0.5	0.8	0.6
2	0.6	1.6	0.6	0.4	1.4	0.6
3	0.4	2.2	0.8	0.6	1.6	0.6
4	0.6	2.4	0.9	0.8	1.9	0.4
5	0.5	2.9	1.1	1.0	1.4	1.5
6	1.7	2.6	1.1	1.1	0.8	3.1
7	3.5	2.6	0.8	1.2	0.5	4.2
8	5.5	2.9	1.0	1.1	0.5	4.6
9	7.6	2.9	1.1	1.1	0.7	4.9
10	3.7	0.6	1.0	1.1	5.2	0.7
11	3.9	0.9	0.4	1.0	5.7	0.9
12	4.0	0.8	0.4	1.0	6.4	0.7
13	4.1	0.8	0.5	1.1	6.5	0.8
14	4.3	0.7	0.5	1.3	6.4	0.8
15	4.6	0.5	1.3	0.6	6.6	0.6
16	4.6	0.4	1.5	0.7	6.7	0.8
17	4.3	0.5	1.6	1.3	6.9	0.6
18	4.5	0.4	1.6	1.6	7	0.7
19	4.7	1.7	0.6	1.6	7.1	0.9
20	3.3	3.0	1.0	1.3	7.2	0.8
21	1.7	4.1	1.5	1.9	п	9.1
22	п	п	п	п	п	20.9
23	1.0	0.9	4.3	0.8	2.6	6.9
24	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.
25	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.
26	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.
27	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.
28	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.
29	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.
30	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.
31	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.
32	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.
33	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.
34	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.
35	0.4	0.6	0.6	0.8	0.5	0.7
36	0.4	1.3	0.5	1.4	1.7	1.1
37	0.5	1.1	0.6	1.3	2.3	1.2
38	1.4	0.5	1.5	2.2	1.2	0.9
39	1.5	0.9	1.3	2.6	0.6	0.9
40	0.6	2.0	1.3	2.8	0.8	0.6
41	0.2	1.7	1.5	3.2	0.3	0.9
42	0.2	0.7	1.2	3.0	1.3	0.5
43	0.4	0.7	1.2	1.7	1.0	2.1
44	1.9	0.6	0.9	1.1	0.6	3.4
45	4.3	1.0	0.6	0.8	0.5	2.2
46	5.4	0.7	1.1	0.8	0.6	1.2
47	5.9	0.8	1.2	0.5	0.6	0.5
48	6.3	0.9	0.8	1.0	0.4	0.6
49	7.6	1.1	0.8	0.8	0.4	0.4
50	8.7	1.0	2.1	0.8	п	1.0
51	0.8	0.6	1.7	1.3	1.5	3.9
52	2.3	0.8	п	2.1	2.2	3.4
53	3.4	1.1	0.5	3.3	4.2	15.1
54	1.0	2.1	0.6	2.3	3.9	14.0
55	2.1	0.4	3.0	4.9	12.4	0.7
56	1.9	0.4	4.0	4.6	10.9	2.2
57	1.1	1.6	п	1.7	10.2	3.3
58	0.3	2.5	9.8	9.8	4.7	0.7
59	0.4	2.2	п	5.7	6.3	0.5
60	2.7	1.6	20	0.6	1.5	2.4
61	5.3	7.2	14.1	6	1.5	0.5
62	8.3	5.2	16.3	5.2	2.7	1.2
63	12.4	3	17.8	5.5	1.6	3.9
64	15.0	1.6	19.5	4.5	0.7	6.4
65	п	14.4	18.2	4.1	0.8	6.8
66	2.4	20.1	2.4	1.2	0.9	8.0
67	2.3	22.3	3.7	0.4	1.0	10.0
68	3.2	24.5	4.9	0.6	0.5	10.3
69	4.3	26.5	5.5	1.0	0.1	10.9
70	5.0	29.0	6.2	1.3	0.4	10.1
71	7.1	32.7	3.7	2.0	0.7	9.5
72	11.0	32.3	2.0	2.4	1.0	8.8

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

ГРАН ПРИ ВЕЛИКОБРИТАНИИ

9–11 июля 1999 г.



Несбывшиеся надежды

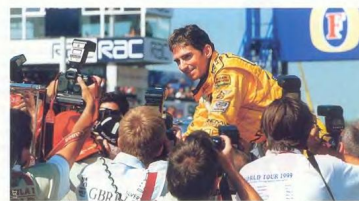
West  представляет

Нужно всегда надеяться, когда отчаиваешься,
И сомневаться, когда надеешься...

Гюстав Флобер

Воспоминания о великой гонке во Франции и знаменитый своими сюрпризами климат Соединенного Королевства вселили в болельщиков массу надежд на потрясающий Гран При. Но надеждам этим не суждено было сбыться. Капризная погода обычно столь туманного Альбиона на этот раз превратилась в на редкость уравновешенную леди, а две страшные аварии за уик-энд полностью испортили впечатление от, в общем-то, неплохого Гран При.

Гонка в Сильверстоуне должна была стать последней в карьере Дамона Хилла, но не стала. Этот Гран При обещал еще туше заткнуть и без того сильно закрученную пружину интриги 50-го чемпионата мира, но в итоге пружина эта со звоном полнула.



Под знаком Дамона

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

Англия всегда славилась своей чопорностью и штилетом, но чтобы настояло! Степенная британская дама — охотница за автографами, одного за другим отпалаивала гоппиков и, всучив ручку, заставляла расписываться в ее программе. Однако у моторхуа Ferrari ей пришлось серьезно задержаться. Михаэль Шумахер как всегда был окружен таким плотным кольцом журналистов, что пробиться к нему не представлялось возможным. В конце концов, английской леди это удалось. Расстояв толпу, она попросила у Михаэля автограф, и Шумахер уже благодушно клялся за перо, как в следующую секунду англичанка, не дав ему расписаться, буквально вырвала у немца свою программу и с криком "О, Спирлинг!", бросилась к проходившему мимо Спирлингу Массу, оставив Михаэля с "носом".

Что уж тут удивляться, что внимание публики в пятницу было сосредоточено не столько на лидерах чемпионата мира Хаккинен и Шумахере, сколько на пока еще "действующей" легенде британского автоспорта Дамоне Хилле. Предполагаемый уход англичанина из Формулы-1 был темой номер один. Впервые после 1996 года, когда он выиграл свой многократный титул, к Дамону было приковано такое пристальное внимание со стороны прессы. Все говорили о его уходе из гонок, а между тем, никто не был в этом до конца уверен, включая и самого Хилла. Еще в четверг прессы должна была получить от англичанина окончательное "заявление об уходе", но заранее объявленную пресс-конференцию в штаб-квартире команды Jordan, расположенной буквально через дорогу от автодрома, в последний момент отменили, и всем пришлось ждать пятницы.

А в пятницу Хиллу удалось опередить своего партнера по команде Хайнца-Харальда Френтцена, что пресса преподнесла чуть ли не как подвиг национального масштаба. Хилл, показав общее седьмое время, был доволен собой и машиной, а об отставке даже не вспоминал. На Jordan в Сильверстоуне была установлена новая, более легкая коробка передач и немного изменена аэродинамическая конструкция задней части болида. Френтцен же, оставшийся лишь 14-м, совсем не выглядел обескураженным. Перед гонкой в Сильверстоуне у Хайнца-Харальда были обнаружены трещины костей правой ноги – последствия аварии в Канаде, но Френтцен заверил, что нога, в отличие от гонки во Франции, чувствует себя отлично и не причиняет ему никаких неудобств.

Довольны остались и гонщики McLaren. Хаккинен за два часа тренировок вообще практически не имел проблем. Методично улучшая результаты, Мика оказался единственным кто сумел выехать из 1'27. Култхард также работал над настройками, и несмотря на разворот в Luffield, был удовлетворен своим четвертым местом. Между двумя McLaren расположились Ральф Шумахер, на Williams которого стоял новый диффузор и боковые понтоны, позволившие значительно улучшить управляемость, и Эдди Ирвайн. Утром Эдди появился на трассе последним и едва не показал лучшее время. За две минуты до конца первого часа тренировки Ирвайн после двух секторов имел одно время с Хаккиненем, но на последнем уступил финну 0.002 секунды. Днем Эдди так и не смог улучшить свой утренний результат, как и экономивший резину Михаэль Шумахер, ставший шестым вслед за Култхардом и жаловавшимся на нехватку тяги мотора Баррикелло. Жан Тодт был настроен вполне благодушно: "Результаты не столь важны. Наши пилоты работали сегодня по разным программам, и заезды прошли весьма успешно. Думаю, завтра все станет на свои места".

Куда хуже было настроение у Алена Проста. Через полчаса после начала утренней тренировки перед торможением в Abbey на машине Ярно Трулли сломался правый рычаг задней подвески, и итальянец вылетел с трассы. От серьезных травм Ярно спасла полоса безопасности. Команда тут же вызвала в боксы Оливье Паниса, и оба Prost в пятницу на

трассу больше не возвращались. Рычаги подвески были срочно отправлены для обследования на завод Джона Барнарда B3 Technologies, но никаких дефектов обнаружено не было.

Главный же вопрос дня: уходит Хилл или нет, – так и остался без ответа. На пресс-конференции в пятницу Дэмон не пролил света на свое будущее: "Я приехал сюда только для того, чтобы участвовать в гонке, а не для того, чтобы делать заявления о том, буду я гоняться или нет". "Я не знаю, уходит ли Хилл. Более того, я не уверен, что Хилл сам знает это", – сказал еще в четверг Джеки Стюарт. И оказался прав.

Прокатились...

Суббота. Свободные заезды. 9:00–9:45, 10:15–11:00

Суббота началась с ужасной новости. В пятницу поздно вечером на трассе произошла трагедия. Пока большинство обитателей "большого цирка" развлекались на ежегодном балу в Стоу неподалеку от Сильверстоуна, четыре члена вертолетной команды Королевского военно-морского флота, прибывшие на Гран При в качестве зрителей, решили покатайтесь по трассе на спортивном MGF. Уж неизвестно, как они вчетвером уместились в двухместном кабриолете с открытым верхом, но в "эске" между Vale и Club машина вылетела на гравий и перевернулась. Троице вертолетчикам удалось благополучно выбраться, а четвертый застрял под машиной. Когда пожарники извлекли его из-под MGF, парень был уже мертв. Случай этот в Сильверстоуне особо не афишировался, и большинство гонщиков, выезжая на свободные тренировки, скорее всего, о нем не знали.

К счастью, тренировка прошла спокойно. Оба McLaren прочно обосновались на первом и втором местах. Михаэль Шумахер, на Ferrari которого, как и в Маны-Кур, была немного отличная от машины Ирвайна аэродинамика, хоть и отстал на 0.812 от Хаккинена, расстроился не сильно. Настройки Ferrari не позволяли быстро ехать в условиях утренней прохлады, но Михаэль надеялся на улучшение, поскольку к квалификации трасса должна была порядком прогреться. Френтцен показал четвертое время, а Хилл, хоть и отстал от партнера, но проиграл ему жалкие 0.194 секунды. Ирвайн же вылетел с трассы, застрял в гравии и остался шестым.

Утром новый аэродинамический "пакет" команда Williams установила и на вторую машину, но Алекс Занарди не смог в полной мере почувствовать его преимущества из-за отказа мотора. Гонщики Arrows и Benetton мучались из-за плохого сцепления колес с трассой.

Бывший военный аэродром британских ВВС с высоты птичьего полета





Авария Ярно Трулли стала главным событием свободных тренировок в пятницу



К счастью, на полосе безопасности Prost развернуло и он ударился об отбойник боком, что спасло Ярно от серьезных травм



При дружной поддержке Хайди, родителей и четвероногого друга семьи, Култхард просто не имел права проигрывать на домашней трассе



Трибуны Сильверстоуна тонули в "Юнион Джеках" и желтых стягах Jordan: британцы провожали Дэмона Хилла



В конце квалификации Шумахер обогнал Хаккинена на пит-лейн, но скорости при этом не превысил и наказан не был



Мике есть чему радоваться: шестой поул в сезоне!

West



представляет

Ветрено, Сэр

Суббота. Квалификация. 13:00–14:00

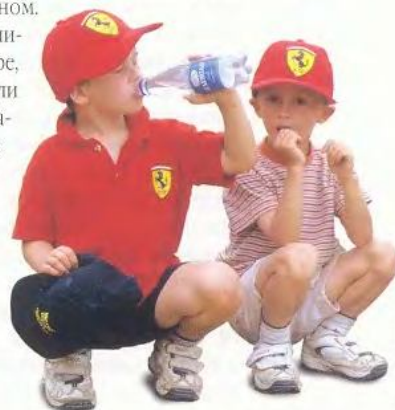
Квалификация, которой предшествовало воздушное представление с участием парашютистов и реактивных самолетов Королевских ВВС, на этот раз началась без традиционной раскочки. Не успели зрители очухаться от рева неподвижно зависавших над их головами истребителей, как гонщики один за другим стали покидать боксы. Надежды Шумахера на теплую погоду не оправдались, хотя Михаэль и стал единственным пилотом из первой десятки, кто смог улучшить свое утреннее время.

Трасса не просто прогревалась, она буквально накалялась под палящим солнцем и к началу квалификации разогрелась уже до 35 °С. Да и ветер, метавшийся из стороны в сторону, не добавлял машинам скорости. Первым, всего через полторы минуты после начала сессии на трассу выехал Диниц, а ровно через 15 минут, последним из всех участников боксы покинул Дэвид Култхард. К этому моменту на "поуле" красовался Хаккинен, сумевший проехать на 0.280 секунды быстрее Шумахера-старшего. Дэвид на всех секторах оказался хуже своего партнера по команде, и хотя на первом он шел немного быстрее Шумахера, но в итоге уступил немцу 0.420 секунды и стал третьим. На этом борьба за поул-позишн практически закончилась. Михаэль вообще не смог больше улучшить своего времени, а оба пилота McLaren добились лишь незначительного прогресса, не повлиявшего на итоговый протокол. "Я думаю, мы выехали в самое подходящее время, чтобы показать хороший результат. Похоже, что к концу сессии трасса стала немного медленнее. Температура росла, ветер менялся от круга к кругу", — размышлял после квалификации Хаккинен. "Сегодняшний результат — это примерно то, чего я и ожидал. Возможно, я и мог бы проехать быстрее, скажем, в четвертой попытке, но этого бы все равно не хватило, чтобы достать Микку", — признался Шумахер. Последнее вакантное место во втором ряду досталось Эдди Ирвайну. Ирландцу пришлось достаточно долго подстраивать машину под новую резину, и, в конце концов, к последней попытке ему удалось избавиться от недостаточной поворачиваемости. Но трасса стала медленной, и Ирвайн не смог подняться выше четвертой позиции. К тому же английские судейские компьютеры прониклись к ирландцу какой-то особой симпатией и Эдди, как и Луке Бадеру, пришлось дважды на протяжении часа заезжать на взвешивание.

В третьем ряду расположились два Jordan. Хилл и на этот раз не смог побить Френтцена, уступив немцу 0.108 секунды, что вовсе не повлияло на энтузиазм его поклонников. "У него тут очень много болельщиков, как и у команды. Здесь так много желтых "джордановских" флагов, что на их фоне трудно различить желтые флаги маршалов", — шутил Френтцен.

В отличие от пилотов Jordan показавший 7-е время Рубенс Баррикелло был явно разочарован. Stewart привез на Гран При новую аэродинамическую модификацию своей машины с измененным диффузором и боковинами, на которой во время тестов здесь же, в Сильверстоуне, за неделю до гонки Рубенс был вторым, следом за Хаккиненом.

"Обидно, я ожидал, что в квалификации буду, по крайней мере, в первой шестерке. У меня были небольшие проблемы с недостаточной поворачиваемостью в медленных поворотах, где я и потерял больше всего времени", — досадовал Рубенс. Но по сравнению с разочарованием пилотов Benetton, отквалифицировавшихся на 17–18-х местах, неприятности Баррикелло кажутся просто смешными.





По распоряжению FOM комиссары закрывают травмированного гонщика от объективов теле- и фотокамер

Мотор не помог Ferrari

Воскресенье. Warm-up. 8:30–9:00

Наконец-то Ferrari решила поставить свой новый мотор "048B" и на гонку. Впервые дебютировавший еще на свободных тренировках в Монреале, этот двигатель с пониженным центром тяжести, как утверждали мотористы Scuderia, немного мощнее и на 6 кг легче своего предшественника. До сих пор он использовался только во время тренировок и квалификаций, но отставание от McLaren заставило руководство Ferrari поставить в Англии новый мотор на гонку. Scuderia, правда, немного подстраховалась, поставив на запасную машину, настроенную, естественно, под Шумахера предыдущую проверенную модификацию двигателя.

На warm-up Ferrari с новым двигателем впервые предстала в гоночной версии, однако ожидаемого эффекта это не дало. McLaren вновь были впереди, а Шумахер оказался третьим, в 0.709 от Хаккинена. Очень неплохо показал себя Дэмон Хилл, ставший четвертым. Немного прибавили гонщики Benetton, а ворчливый Жан Алези в кои-то веки был более или менее доволен машиной, показав 9-е время, в отличие от проигравшего ему почти полторы секунды Диница, которого развернуло на одном из кругов. То же случилось с Торой Такаги, и японцу пришлось пересесть в запасную машину, как и Жаку Вильневу, который столкнулся с проблемами в гидравлической системе его BAR.

Конец или начало?

Воскресенье. Гонка. 13:00

Яркое солнце, с утра светившее над трассой, к полудню разогрело асфальт почти до 37 °C, и не было сомнений, что температура будет еще повышаться. Это позволяло надеяться, что Ferrari в гонке сумеет навязать борьбу McLaren.

Едва машины выстроились на старте, как выяснилось, что на Prost Паниса отказала пневмосистема. Машину убрали со стартовой решетки, а Оливье бегом бросился в боксы, где механики уже переклеивали на запасной машине, настроенной под Трули, наклейки с фамилией гонщика и кое-как пытались переналдить ее под Паниса.

На старте машины Вильнева и Занарди заглохли, а Шумахер ушел в гонку не слишком уверенно и пропустил вперед Култхарда и Ирвайна. Ирландец попробовал бороться с Дэвидом, но на выходе из Becketts их траектории пересеклись, и Эдди вынужден был немного сбросить скорость. Лидеры вырвались на Hangar Straight, когда директор гонки показал красный флаг из-за заглохших на старте машин, но пилоты Ferrari этого еще не знали, и Шумахер попробовал обойти Ирвайна на торможении в конце прямой. Михаэль вклинился между ним и правой бровкой, и в этот момент на его Ferrari отказали задние тормоза. Шумахер, с дымом из-под заблокированных передних колес, на полной скорости, по прямой вылетел с трассы в повороте Stowe, едва не протаранив машину Ирвайна, затем пересек



Как и в Имоле, когда погасли красные сигналы светофоров, ВАР Жака Вильнева остался неподвижно стоять на стартовой решетке



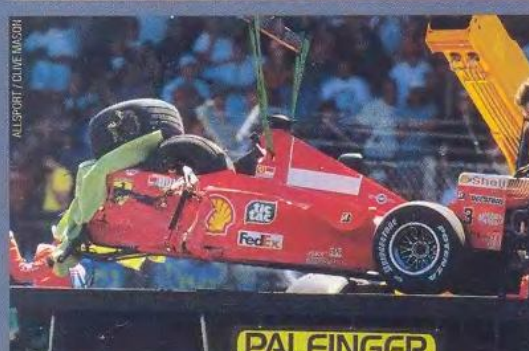
Ключевой момент 50-го чемпионата мира: Шумахер атакует Ирвайна в Slowe...



...и через несколько секунд Ferrari двукратного чемпиона мира зарывается носом в ряды резиновых покрышек



Комиссары Сильверстоуна учли печальный опыт аварии Паниса двухлетней давности и извлекли Шумахера из машины только после прибытия медицинской бригады



Несмотря на то, что Михаэль заблокировал передние колеса и стер резину практически до дыр, нос Ferrari был серьезно разрушен при столкновении с отбойником



Шумахер так и не увидел в Сильверстоуне красного флага, который мог бы предостеречь его от аварии

West



представляет

полосу безопасности и врезался в стену из отработанных покрышек с такой силой, что Ferrari по самую голову гонщика ушла в резиновый барьер. "Это был очень страшный момент, потому что со мной такое произошло впервые", – признался впоследствии Михаэль. К моменту аварии гонка уже была остановлена, и пока машины вновь выстраивались на стартовой решетке, Шумахеру помогли выбраться из машины, уложили его на носилки и увезли на машине "скорой помощи" в медицинский центр автодрома, а затем на вертолете доставили в госпиталь Нортхемптона.

За время, пока трассу приводили в порядок и везли в боксы то, что осталось от машины Михаэля, Панис, Вильнев и Занарди заняли свои места на старте, который был перенесен на 13:40. За несколько минут до того, как гонщики ушли на второй разогречивающий круг, по пресс-центру объявили, что у Михаэля Шумахера сломана правая нога.

Второй старт прошел гораздо спокойнее первого. Хаккинен стартовал не так здорово, как в первый раз, но достаточно хорошо, чтобы удержаться впереди Ирвайна, который сумел обойти немного замешкавшегося Култхарда. Очень резко начал гонку Френтцен, но боровшиеся между собой Култхард и Ирвайн не дали немцу оперативного простора, и Ха-Ха остался четвертым, а вот Хилл пропустил вперед Ральфа Шумахера. Уже в начале первого круга Хилла попытался было атаковать и Баррикелло, но бразилец перетормозил и сам едва не наварился на атаку Алези. На этот раз на стартовой решетке неподвижной осталась одна машина: на Atgows де ла Росы полетела трансмиссия и на трассе появилась машина безопасности, отпустившая гонщиков в конце второго круга.

Во время рестарта Култхард вплотную подобрался к Ирвайну и попробовал обогнать его Ferrari по внешней стороне в первом повороте. Эдди атаку отбил, и больше Дэвид на такие опасные эксперименты не решался. Хаккинен постепенно уходил в отрыв и к 19-му кругу, когда началась первая волна пит-стопов, Мика опережал Ferrari на 6,1 секунды.



Во время повторного старта позиция Михаэля Шумахера на стартовой решетке осталась пустой



Во второй раз Френтцен стартовал блестяще, но Култхард и Ирвайн затерли немца, и Ха-Ха остался четвертым

На 23-м круге первым из лидирующей шестерки в боксы заехал Хилл, а кругом позже туда же направились Култхард, Френтцен и Ральф Шумахер. Два немца боролись за четвертое место и вместе завернули на пит-лейн, но механики Williams сработали чуть лучше коллег из Jordan, Ральф вырвался вперед, и как в дальнейшем Хайнц-Харальд ни атаковал младшего Шумахера, он так и не смог вернуть себе место позади лидировавших McLaren и Ferrari.

За следующие два круга фактически решилась судьба гонки. На 25-м круге на пит-стоп заехал лидер. "Все шло неплохо, – говорит Хаккинен, – пока я не заехал на первый пит-стоп, после чего почувствовал определенный дисбаланс с левой стороны машины. Я заехал в боксы еще раз (26-й круг), но возникли проблемы с установкой левого заднего колеса". На том же круге в боксы на первую дозаправку заезжает Ирвайн и допускает ошибку: "Механики McLaren вышли на пит-лейн в ожидании Мики и полностью перекрыли мне обзор, – оправдывался Эдди. – Мне было трудно разглядеть из-за них боксы, и я проскочил на несколько футов дальше, чем следовало. Механикам пришлось потратить дополнительно несколько секунд, и в итоге это стоило мне гонки". В общей сложности пит-стоп Эдди длился 12,0 с, против 7,6 у Култхарда, и Ирвайн потерял лидерство.

После своего второго пит-стопа Хаккинен выехал из боксов

на 11-м месте и бросился в атаку. Мика обогнал несколько машин, на 28-м круге поставил самый быстрый круг в гонке, а на 29-м на выходе из Luffield потерял заднее левое колесо своего McLaren. Ударившись об отбойник, колесо выскочило обратно на трассу, и от него чудом увернулись следовавшие за Хаккинем Физикелла и Занарди. К счастью для Мики это произошло совсем рядом с заездом на пит-лейн. Финн на трех колесах кое-как доковылял в боксы, ему вновь привинтили злобастное заднее левое и выпустили на трассу как раз в тот момент, когда там во второй раз появился пейс-кар, чтобы маршалы смогли убрать с трассы оторвавшееся колесо. Тут же напротив боксов заглох двигатель на BAR Жака Вильнева. "Я не знаю почему, но машина вдруг остановилась", – в который раз в этом году Жаку приходится произносить одну и ту же фразу.

Когда пейс-кар во второй раз покидал трассу, Херберт схлопотал 10-секундный "стоп-энд-гоу" за обгон Алези под желтыми флагами. "Мне показалось, что у Жана проблемы с переключением передач, так что мне пришлось уйти в сторону, чтобы избежать столкновения с ним", – объяснял свой проступок Джонни. Собственно, после второго рестарта, гонка практически закончилась. На 36-м круге окончательно сошел Хаккинен. Команда, находясь под впечатлением от аварии Шумахера, просто вызвала проигрывавшего лидерам больше круга и уже ни на



Ошибка Ирвайна на первом пит-стопе стоила ирландцу гонки



На выходе из последнего поворота у Хаккинена отвалилось левое заднее колесо...



...Мика сумел добраться до боксов на трех колесах, но этот эпизод переполнил чашу терпения команды, и через несколько кругов финна сняли с гонки



Ирвайн до самого финиша держался близко к Култхарду, но атаковать Дэвида возможности ему не представилось



Победа на домашнем Гран При в Сильверстоуне стала пятой в карьере Култхарда и первой в этом сезоне



Обнимаясь после финиша, Култхард и Ирвайн еще не знали, что Шумахер получил серьезные травмы и на неопределенное время выбыл из гонок



что не претендовавшего Мика в боксы.

Оказавшиеся на первых ролях вторые пилоты McLaren и Ferrari сделали еще по одному пит-стопу, но статус-кво сохранился. Ральф Шумахер, несмотря на атаки Френтцена, удержал свою третью позицию, Хилл под гром аплодисментов стоя приветствовавших его зрителей финишировал пятым, а Педро Диниц в борьбе с Физикеллой сумел отстоять шестое место и набрал свое второе очко в сезоне.

На автодроме после гонок всегда достаточно спуститься в пaddock, чтобы понять, чем закончился очередной Гран При. В Сильверстоуне в Jordan и Williams ликовали, в Ferrari царил скрытое под маской внешнего спокойствия уныние, а в McLaren хоть и радовались, но потише, чем обычно, хотя Култхард просто светился от счастья: "Это была фантастика! Когда благодаря команде после первого пит-стопа я вернулся на трассу впереди Эдди, я понял, что если не будет неприятностей, я смогу выиграть. Это был, наверное, самый нервный момент в моей карьере, а ощущение победы на Гран При Великобритании – самое лучшее чувство. Мои наилучшие пожелания Михаэлю, надеюсь, он скоро поправится". Собственно, именно Шумахер, который лежал в эти минуты в госпитале Нортхемптона, оставался последней загадкой этого Гран При. Каждый из сидевших в пресс-центре журналистов, каждый из зрителей на трибунах и гостей в пaddockе вслух или про себя задавался одним единственным вопросом: "Закончен ли чемпионат мира 1999 года, за одно мгновение лишившийся одного из своих фаворитов?". Будем надеяться, что нет. Пружина интриги, закручивавшаяся всю первую половину сезона, сломалась об отбойник в Stowe, Шумахер выбыл из гонок на неопределенный срок, но, может быть, в Stowe чемпионат только начался. Ведь после Сильверстоуна положение в чемпионате ничуть не изменилось. Хаккинен по-прежнему лидирует, а его основной соперник в борьбе за титул – первый пилот Ferrari по-прежнему отстает всего на 8 очков. Вот только пилота этого зовут уже не Михаэль Шумахер, а Эдди Ирвайн. Так что отчаиваться пока рано.

Владимир Маккавеев



Пресс-конференция после гонки

Дэвид Култхард, Эдди Ирвайн, Ральф Шумахер



Поздравляем, Дэвид! Вы – чемпион Гран При Великобритании 1999 года! Что Вы чувствуете?

ДК: Я нервничал больше, чем когда-либо прежде в своей карьере, ведь я не выигрывал так долго! И когда Мика выбыл из гонки, я знал, что команда теперь надеется только на меня. Но, должен сказать, это было определенно самое лучшее чувство, которое я за свою карьеру испытал. Я не променял бы эту победу ни на какую другую. Эта победа – целиком заслуга механиков, которым дважды удалось выпустить меня впереди Эдди. В остальном мы были равны: он был чуть быстрее вначале, я был чуть быстрее в конце. Кто оказался на трассе впереди, тот и выиграл гонку.

Эта победа выдвигает Вас в число соискателей чемпионского титула?

ДК: Еще рано говорить об этом. Я предпочитаю не обращать внимания на общую картину чемпионата, а готовиться к каждой конкретной гонке. Четыре раза в этом году я не добирался до финиша. Это, конечно, не очень хорошо. Ни один гонщик не хотел бы извлекать пользы из аварий соперников, так что я, конечно, надеюсь, что травма Михаэля не слишком тяжела, и что с ним все будет в порядке. Я сочувствую Мике, который столкнулся с проблемами.

Эдди, вы некоторое время лидировали в начале гонки, но потеряли много времени на пит-стопе. Что случилось?

ЭИ: Когда я пошел на первый пит-стоп, механики McLaren уже ждали своего гонщика. Когда я уже проезжал мимо, то внезапно вспомнил, что мои боксы находятся совсем рядом, и стало ясно, что я не смогу остановиться вовремя и занять правильную позицию. Я немного промахнулся, и поэтому механики не смогли сразу вставить шланг в заправочную горловину.

Ваш автомобиль в гонке поехал гораздо быстрее. Вы работали над этим утром?

ЭИ: Этим утром мы попытались только сделать что-нибудь, чтобы

шины изнашивались меньше. Но провозившись все утро, мы так ничего и не добились и решили вернуться к стандартным настройкам.

Вы ехали рядом с Михаэлем, когда произошла авария. Что случилось?

ЭИ: Я стартовал хорошо, а Михаэль – плохо. Я атаковал Култхарда в быстром повороте. Его траектория сильно отличалась от моей во второй части виража. Я вынужден был свернуть и затормозить, чтобы не вехать в зад его автомобиля. Из-за этого я зашел широко. Михаэль, видимо, был прямо за мной. Затем при входе в Stowe он пролетел мимо меня с заблокированными колесами и понесся по прямой. Возможно, он повредил переднее антикрыло о мою машину, когда я уворачивался от Дэвида.

Ральф, поздравляем Вас со вторым третьим местом в сезоне. Должно быть, трудно было начинать гонку сразу после аварии брата...

РШ: Когда гонку остановили, сначала я не понял, что случилось. Как только я сообразил, что это связано с Михаэлем, команда сказала мне, что его извлекли из машины и все выглядит не так уж плохо. Конечно, не слишком приятно садиться в машину после аварии брата, но, с другой стороны, команда верит в меня, и я обязан делать свою работу.

Вы провели великолепную гонку, одержав верх в длительной схватке с Фрэнценом, победителем Гран При Франции! С новой аэродинамикой Ваша машина выглядела значительно лучше...

РШ: Я хочу поблагодарить команду за огромную работу, проделанную при подготовке нового аэродинамического комплекта для этой гонки, потому что со старым мы были ни на что не годны на предгоночных тестах здесь. Внезапно мы оказались гораздо боеспособнее, а в гонке команда невероятным усилием позволила мне оказаться впереди Хайнца-Харальда после пит-стопа. С этого момента все пошло хорошо.

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ

этап 8
9-11/7/1999

Сильверстоун
Длина круга: 5,140 км
Количество кругов: 60
Общая длина: 308,229 км

Победитель 1998 г.:

Михаэль Шумахер/Ferrari F300: 1:47'12.450

Рекорд круга в квалификации:

1'21.598 (1997 г., Жак Вильнев/Williams FW19)

Рекорд круга в гонке:

1'24.475 (1997 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F310B)

СВОБОДНЫЕ ЗАЕЗДЫ. ПЯТНИЦА

Солнечно. Сухо.

Температура воздуха: 20–22 °C

Температура полотна: 25–36 °C

Поз. №	Пилот	Л. круг/Всего	Отст. с Vсп.	км/ч
1	М. Хаккинен	1'26.981/26	–	212.736
2	Р. Шумахер	1'27.004/32	0.023	212.679
3	З. Ирвайн	1'27.061/27	0.080	212.540
4	Д. Култхард	1'27.155/28	0.174	212.311
5	Р. Баррикелло	1'27.158/35	0.177	212.304
6	М. Шумахер	1'27.327/24	0.346	211.893
7	Д. Хилл	1'27.381/31	0.400	211.762
8	П. П. Диниц	1'27.931/40	0.950	210.437
9	Ж. Вильнев	1'27.981/38	1.000	210.318
10	А. Занарди	1'28.162/32	1.181	209.886
11	Р. Зонта	1'28.238/34	1.257	209.705
12	Ж. Алези	1'28.472/20	1.491	209.150
13	Д. Физикелла	1'28.546/26	1.565	208.976
14	Х.-Х. Френтцен	1'28.595/29	1.614	208.860
15	А. Вурц	1'28.740/17	1.759	208.519
16	Я. Трулли	1'28.883/7	1.902	208.183
17	Л. Бадер	1'29.130/36	2.149	207.606
18	Д. Херберт	1'29.201/28	2.220	207.441
19	М. Жене	1'29.416/36	2.435	206.942
20	П. де ла Роса	1'29.439/29	2.458	206.889
21	Т. Такаги	1'29.630/27	2.649	206.448
22	О. Панис	1'30.372/6	3.391	204.753

СВОБОДНЫЕ ЗАЕЗДЫ. СУББОТА

Облачно. Сухо. Ветрено

Температура воздуха: 16–19 °C

Температура полотна: 19–28 °C

Поз. №	Пилот	Л. круг/Всего	Отст. с Vсп.	км/ч
1	М. Хаккинен	1'24.489/22	–	219.010
2	Д. Култхард	1'25.151/28	0.662	217.308
3	М. Шумахер	1'25.301/29	0.812	216.925
4	Х.-Х. Френтцен	1'25.406/24	0.917	216.659
5	Д. Хилл	1'25.600/30	1.111	216.168
6	З. Ирвайн	1'25.742/19	1.253	215.810
7	Р. Баррикелло	1'25.946/25	1.457	215.297
8	Р. Шумахер	1'26.250/30	1.761	214.539
9	Д. Херберт	1'26.311/35	1.822	214.387
10	Ж. Вильнев	1'26.531/18	2.042	213.842
11	П. П. Диниц	1'26.564/36	2.075	213.760
12	Ж. Алези	1'26.676/28	2.187	213.484
13	Р. Зонта	1'27.157/29	2.668	212.306
14	А. Вурц	1'27.193/35	2.704	212.218
15	А. Занарди	1'27.250/26	2.761	212.080
16	Д. Физикелла	1'27.254/28	2.765	212.070
17	Я. Трулли	1'27.309/26	2.820	211.936
18	Т. Такаги	1'27.782/26	3.293	210.794
19	О. Панис	1'27.864/29	3.375	210.598
20	П. де ла Роса	1'27.977/27	3.488	210.327
21	Л. Бадер	1'28.376/29	3.887	209.378
22	М. Жене	1'28.421/29	3.932	209.271

КВАЛИФИКАЦИЯ

Солнечно. Сухо.

Температура воздуха: 25–27 °C

13.00–14.00

Температура полотна: 35–40 °C

Поз. №	Пилот	Л. круг/Всего	Отст. с	Отст. %	Vсп. км/ч
1	М. Хаккинен	1'24.804/9	–	–	218.197
2	М. Шумахер	1'25.223/11	0.419	0.494	217.124
3	Д. Култхард	1'25.294/12	0.790	0.931	216.183
4	З. Ирвайн	1'25.677/12	0.873	1.029	215.973
5	Х.-Х. Френтцен	1'25.991/11	1.187	1.399	215.185
6	Д. Хилл	1'26.099/12	1.295	1.527	214.295
7	Р. Баррикелло	1'26.194/12	1.390	1.639	214.678
8	Р. Шумахер	1'26.438/12	1.634	1.926	214.072
9	Ж. Вильнев	1'26.719/11	1.915	2.258	213.378
10	Ж. Алези	1'26.761/11	1.957	2.307	213.275
11	Д. Херберт	1'26.873/12	2.069	2.439	213.000
12	П. П. Диниц	1'27.196/12	2.392	2.820	212.211
13	А. Занарди	1'27.223/12	2.419	2.852	212.145
14	Я. Трулли	1'27.227/10	2.423	2.857	212.136
15	О. Панис	1'27.543/11	2.739	3.229	211.370
16	Р. Зонта	1'27.699/11	2.895	3.413	210.994
17	Д. Физикелла	1'27.857/12	3.053	3.600	210.614
18	А. Вурц	1'28.010/12	3.206	3.780	210.248
19	Т. Такаги	1'28.037/11	3.233	3.812	210.184
20	П. де ла Роса	1'28.148/12	3.344	3.943	209.919
21	Л. Бадер	1'28.695/11	3.891	4.588	208.625
22	М. Жене	1'28.777/12	3.968	4.679	208.444
107%		1'45.331	6.890	7.000	

СТАРТ



ФИНИШ



ПОДИУМ



WARM-UP

Солнечно. Сухо.
8.30-9.00

Температура воздуха: 19-20 °C
Температура полотна: 24-25 °C

Поз.	№	Пилот	Л. круг/Всего	Отст. с	В ср. км/ч
1	1	М. Хаккинен	1'26.188/14	-	213.209
2	2	Д. Култхард	1'27.286/12	0.498	211.992
3	3	М. Шумахер	1'27.497/13	0.709	211.481
4	7	Д. Хилл	1'28.105/15	1.317	210.022
5	16	Р. Баррикелло	1'28.265/14	1.477	209.641
6	4	З. Ирвайн	1'28.295/12	1.507	209.570
7	8	Х.-Х. Френтцен	1'28.381/12	1.593	209.366
8	6	Р. Шумахер	1'28.382/15	1.594	209.363
9	11	Ж. Алези	1'28.431/13	1.643	209.247
10	19	Я. Трулли	1'28.733/12	1.945	208.535
11	17	Д. Херберт	1'28.785/17	1.997	208.413
12	5	А. Занарди	1'29.038/11	2.250	207.821
13	10	А. Вурц	1'29.260/17	2.472	207.304
14	9	Д. Физикелла	1'29.480/16	2.692	206.794
15	22	Ж. Вильнев	1'29.537/12	2.749	206.663
16	23	Р. Зонта	1'29.645/9	2.857	206.414
17	15	Т. Такаги	1'29.828/11	3.040	205.993
18	12	П. П. Диниц	1'29.845/16	3.057	205.954
19	14	П. де ла Роса	1'30.018/10	3.230	205.558
20	20	Л. Бадер	1'30.128/15	3.340	205.308
21	18	О. Панис	1'30.217/11	3.429	205.105
22	21	М. Жене	1'30.381/14	3.593	204.733

ГОНКА

Солнечно. Сухо.
13.00

Температура воздуха: 24-25 °C
Температура полотна: 34-36 °C

Поз.	№	Пилот	Время	Отст. с	Л. круг/№	В ср. км/ч
1	2	Д. Култхард	1:32'30.144	-	1'28.846/47	199.970
2	4	З. Ирвайн	1:32'31.973	1.829	1'28.782/54	199.904
3	6	Р. Шумахер	1:32'57.555	27.411	1'29.414/26	198.987
4	8	Х.-Х. Френтцен	1:32'57.933	27.789	1'29.330/47	198.974
5	7	Д. Хилл	1:33'08.750	38.606	1'29.252/48	198.589
6	12	П. П. Диниц	1:33'23.787	53.643	1'29.819/27	198.056
7	9	Д. Физикелла	1:33'24.758	54.614	1'30.296/54	198.022
8	16	Р. Баррикелло	1:33'38.734	68.590	1'29.493/49	197.529
9	19	Я. Трулли	1:33'42.189	72.045	1'30.964/52	197.408
10	10	А. Вурц	1:33'42.267	72.123	1'30.652/40	197.405
11	5	А. Занарди	1:33'47.268	72.124	1'30.522/41	197.229
12	17	Д. Херберт	1:33'47.853	77.709	1'30.103/53	197.209
13	18	О. Панис	1:33'50.636	80.492	1'30.793/41	197.111
14	11	Ж. Алези	1:33'52.794	1 круг	1'30.334/37	195.137
15	21	М. Жене	1:32'41.812	2 круга	1'31.612/44	192.897
16	15	Т. Такаги	1:33'15.047	2 круга	1'32.442/22	191.751
НК	23	Р. Зонта	36'58.316	НФ	1'30.611/27	193.487
НК	1	М. Хаккинен	37'21.718	НФ	1'28.309/28	190.425
НК	22	Ж. Вильнев	34'03.021	НФ	1'31.342/18	196.164
НК	20	Л. Бадер	12'05.368	НФ	1'32.409/3	175.228
НК	14	П. де ла Роса	8'24.291	НФ	-	-
3	М. Шумахер	6'07.674	НФ	-	-	-

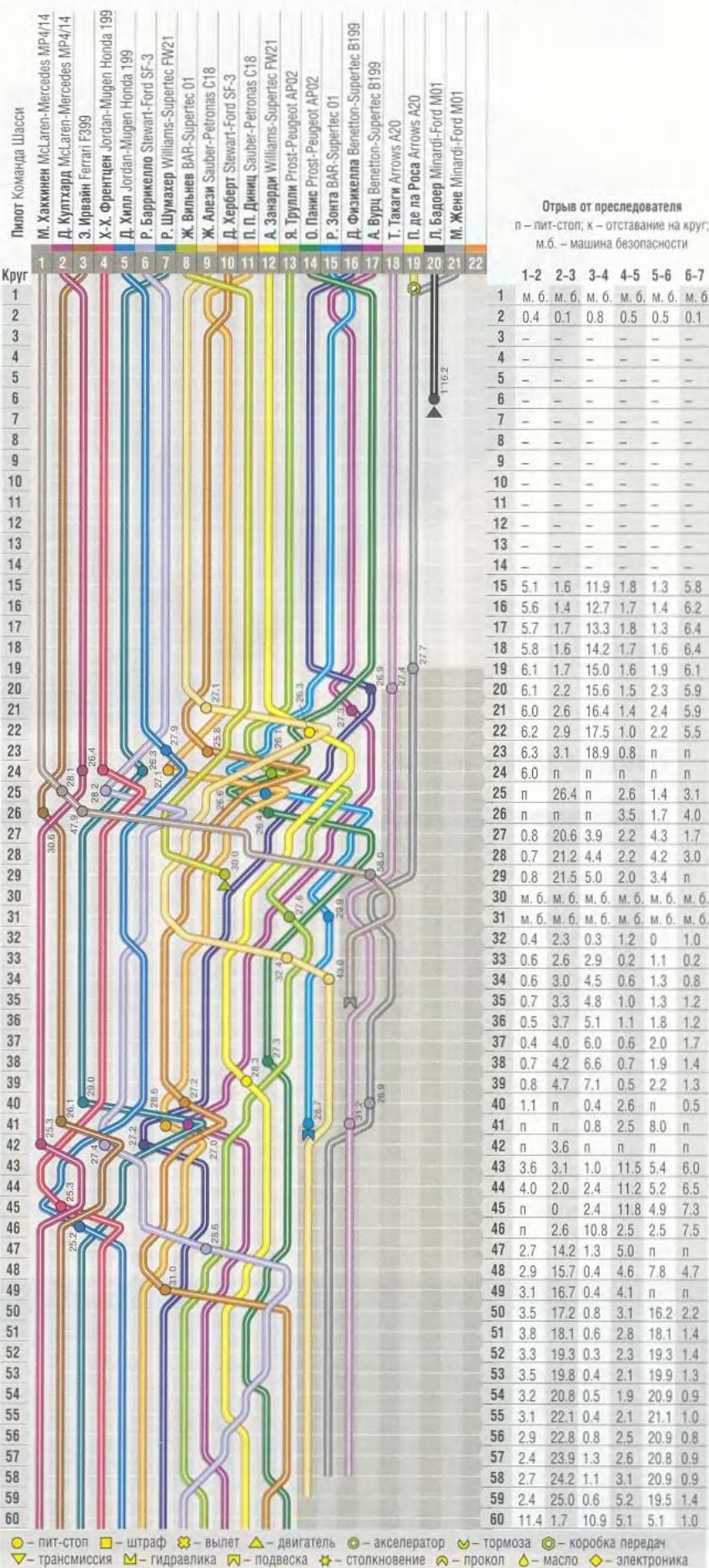
НК - не классифицирован, НФ - не финишировал, НС - не стартовал, ДК - дисквалифицирован

ЧЕМПИОНАТ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ

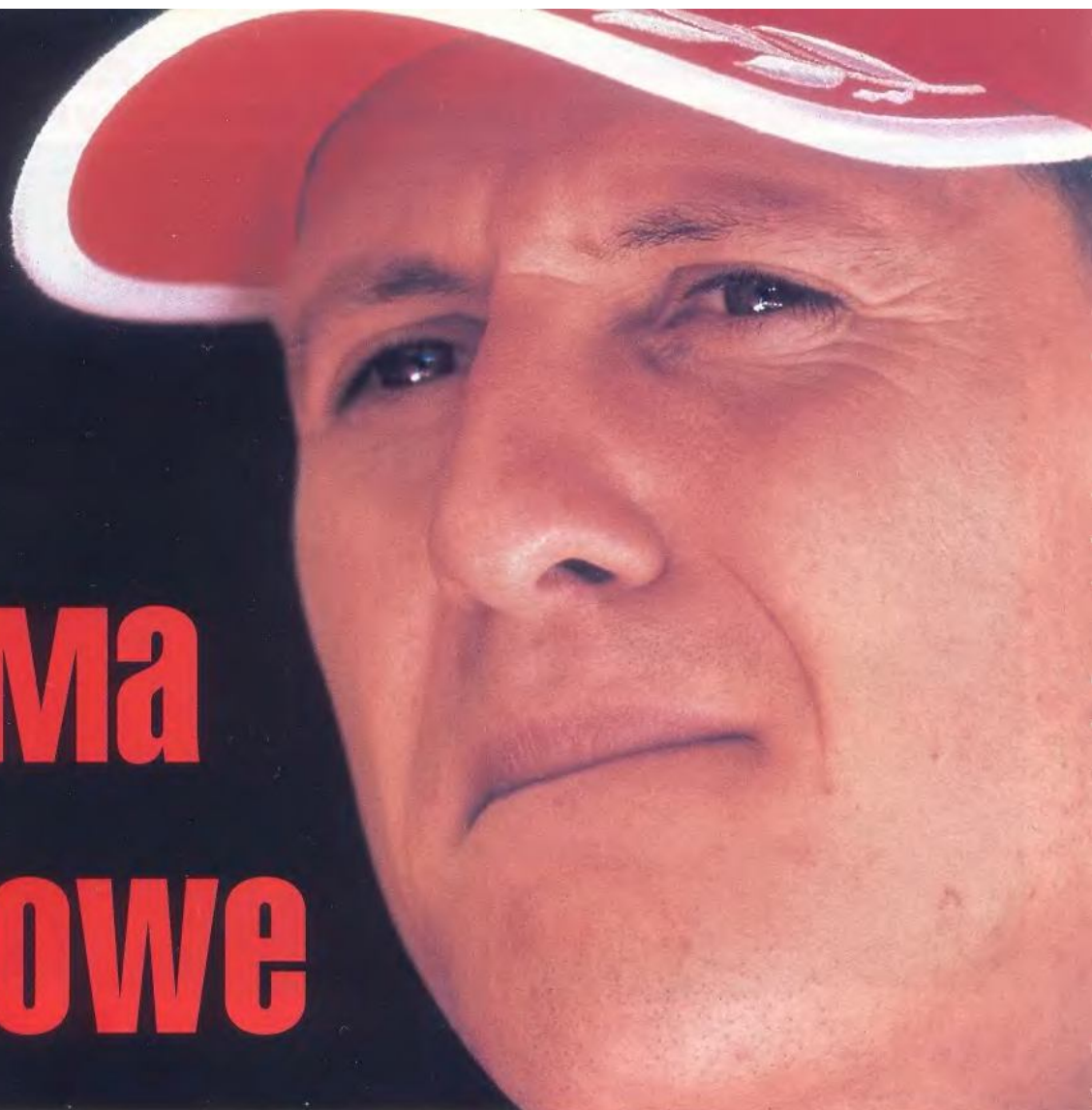
Пилот	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Очки
М. Хаккинен	10	4	10	10	6												40
М. Шумахер	6	10	10	4	2												32
З. Ирвайн	10	2	6	3	4	1	6										32
Х.-Х. Френтцен	6	4	3			10	3										26
Д. Култхард			6	6			10										22
Р. Шумахер	4	3		2	3	3	4										19
Д. Физикелла	3	2	2		6												13
Р. Баррикелло	2	4			4												10
Д. Хилл		3				2											5
Д. Херберт					2												2
П.П. Диниц				1	1												2
П. де ла Роса	1																1
О. Панис		1															1
Ж. Алези			1														1
А. Вурц				1													1
Я. Трулли					1												1

КУБОК КОНСТРУКТОРОВ

Команда	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Очки
Ferrari	10	8	10	16	7	4	3	6									64
McLaren	10	6	4	16	10	6	10										62
Jordan	6	4	3	3			10	5									31
Williams	4	3			2	3	3	4									19
Benetton	3		2	3		6											14
Stewart	2	4			2	4											12
Sauber		1			1	1											3
Prost		1		1													2
Arrows	1																1



Драма в Stowe



Пресс-центр Сильверстоуна гудел как встревоженный улей. Постелартное волнение еще не улеглось, и шум голосов все еще перекрывал перестук клавиш портативных компьютеров. На висящих над головами журналистов телевизионных экранах высветился небольшой красный флажок: гонка остановлена. И тут пресс-центр ахнул! Красная Ferrari Михаэля Шумахера сорвалась с трассы, прочертила полосу безопасности и врезалась в отбойники... Авария произошла на большой скорости, и по суете marshals и медицинского персонала вокруг с трудом извлеченного из разбитой машины гонщика стало ясно – на этот раз без травмы не обошлось.

Поворот, столь драматическим образом изменивший ход чемпионата, по иронии судьбы носит имя маленького городка Стоу, лежащего к западу от Сильверстоуна и известного как место проведения самых веселых мероприятий “большого цирка” – ежегодных “Балов Гран При”, устраиваемых в дни британского Гран При в залах местной школы при обязательном участии группы Эдди Джордана The Buzzin Hornets. Теперь Стоу будет вызывать в умах поклонников “королевских гонок” отнюдь не самые веселые ассоциации.

Первые новости о состоянии Михаэля пришли довольно скоро. Примерно через полчаса после аварии в пресс-центре объявили, что Шумахер получил серьезные травмы ног и будет отправлен в госпиталь. И на этом все... Журналисты погрузились в обычную работу, но я готов побиться об заклад, что каждый из них с периодичностью максимум в пять минут задавался вопросом: что с Михаэлем?

Признаюсь, я не смог высидеть в пресс-центре даже до конца пресс-конференции. Ожидать новостей о Шумахере из уст еще не отошедших от гонки призеров – бесполезно (“Я слышал, что с Михаэлем все в порядке и надеюсь, что он вернется к следующей гонке”, – заявил откровенно не владевший ситуацией Ирвайн). Я устремился в паддок, к моторному Ferrari, в полной уверенности, что уж здесь-то я точно что-нибудь, да узнаю.

Внешне в лагере Ferrari все было как обычно, но среди сидящих за столиками гостей, без лишнего шума отмечавших второе место Ирвайна, я так и не смог разглядеть никого из руководства Scuderia. Тодт, Браун и Монтеземоло заперлись в автобусе, и никакого желания общаться с прессой не выказывали. Лишь через полчаса удалось получить мало-мальски внятные комментарии от

пресс-секретаря Ferrari Тима Уолтерса, посланного командой на растерзание журналистам: “У Михаэля перелом правой ноги и сейчас ему делают операцию в госпитале Нортхемптона... К сожалению, я не доктор и не могу вам сказать, как скоро он поправится... Нет, это не ошибка водителя... Причины аварии? На машине Михаэля отказали задние тормоза – это пока все, что я могу вам сказать, мы еще будем с этим разбираться”.

Давайте и мы разберемся в причинах и следствиях аварии Михаэля Шумахера в повороте Stowe.

Во всем виноваты тормоза

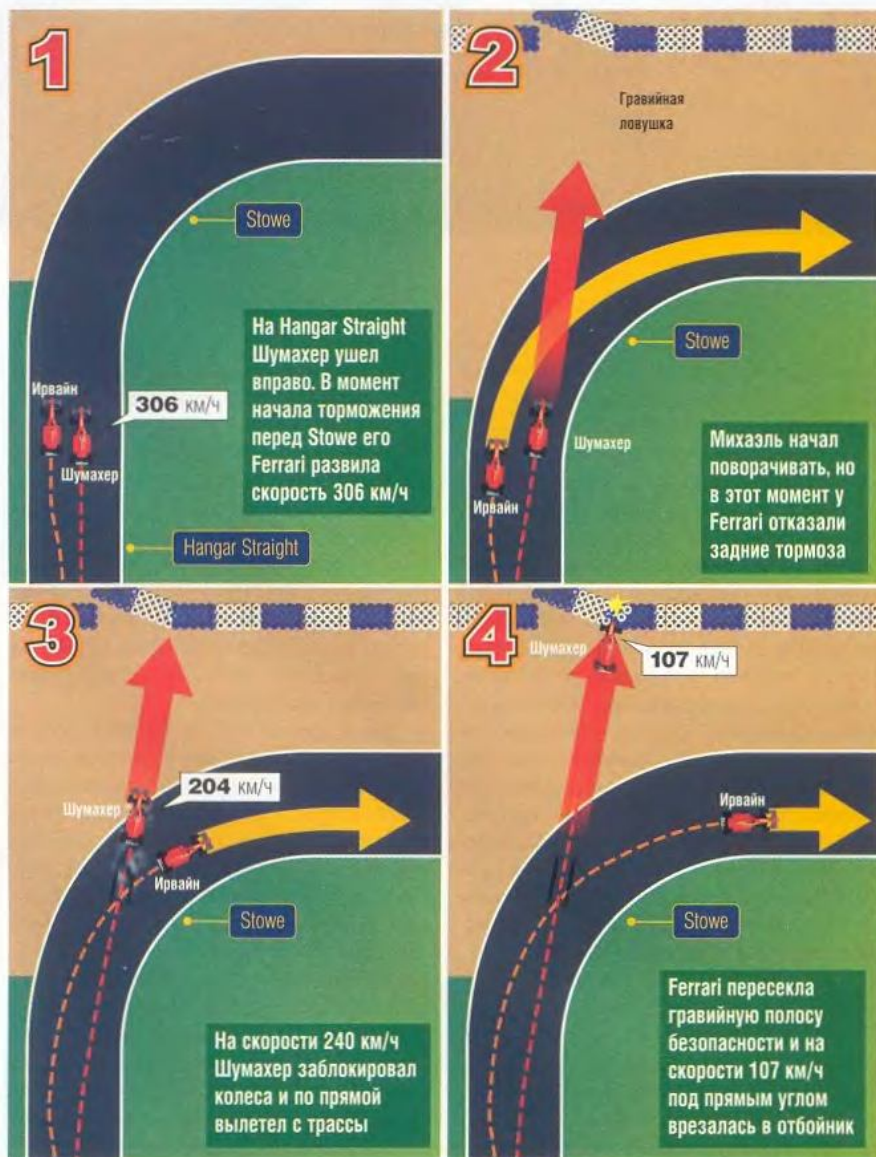
Так плохо, как в Сильверстоуне, Шумахер в этом сезоне еще не стартовал. Михаэль на прямой пропустил McLaren Култхарда, а в первом повороте – и оказавшегося на внешнем апексе Ирвайна. Ирландец после неудачной атаки на Култхарда в Becketts вынужден был немного замедлиться. Шумахер был рядом. В следующем правом повороте и в Chapel на скорости 180–210 км/ч немец дважды пытался перекрестить траектории с Ирвайном, но при выходе на Hangar straight опередить Эдди так и не смог. Михаэль ушел внутрь, в

надежде атаковать своего товарища по Ferrari в конце длинной прямой.

В этот момент директор гонки вывесил красный флаг, и Росс Браун едва успел предупредить об этом по радио Шумахера. Но последний его не понял или просто не услышал. Так или иначе, но перед входом в Stowe Шумахер был внутри, правее обычной траектории, Ирвайн же вжался в левую бровку и явно пропуская немца. И хотя после гонки в некоторых газетах мне довелось прочесть, что Эдди назвал маневр немца "идиотским", лично я такого заявления от ирландца не слышал и его достоверность, мягко говоря, вызывает у меня некоторые сомнения.

Перед началом торможения в Stowe, который проходит на 4-й передаче со скоростью около 180 км/ч, Ferrari Михаэля развила скорость 306 км/ч (данные предоставлены FIA по результатам расшифровки показаний "черного ящика" с машины Шумахера) и в этот момент, как потом заявила команда, на его машине произошла "неожиданная потеря давления в контуре задних тормозов, причиной че-

го стал вывернувшийся ниппель заднего левого тормоза". Сам Михаэль в одном из своих интервью обмолвился, что еще на разогретом круге он почувствовал проблемы с тормозами. Потом, как ему показалось, все наладилось, но... "Ход педали тормоза все увеличивался и увеличивался, — говорит Шумахер. — Перед Stowe задние колеса отказались тормозить, да и передние тормоза заработали только после того, как я вдавил педаль в пол". Михаэлю удалось затормозить до 204 км/ч, прежде чем произошла полная блокировка передних колес и машина выскочила на полосу безопасности. Удар об отбойник пришелся под прямым углом на скорости 107 км/ч. Достаточно много, если учесть, что Шумахер пропахал приличный участок полосы безопасности. Но на свою беду, он проехал его строго по прямой, к тому же машина перед этим немного подпрыгнула, наскочив на бордюр, и величина замедления автомобиля в гравийной ловушке составила всего 1,1g, на что тем же вечером не преминул обратить внимание Эдди Ирвайн.



Кадры видеосъемки с камеры, установленной на машине Шумахера

Хроника аварии

13:02 Михаэль Шумахер проигрывает старт и уходит в гонку четвертым

13:03 гонка остановлена красными флагами из-за заглохших на старте Вильнева и Занарди. Михаэль Шумахер обгоняет Ирвайна и вылетает с трассы в повороте Stowe

13:05 машины возвращаются на стартовую прямую, старт перенесен на 13:24

13:06 Михаэля Шумахера вынимают из разбитого кокпита его Ferrari

13:14 Шумахера несут к машине "скорой помощи"

13:15 эвакуатор отправляется за машиной Михаэля

13:18 "скорая помощь" увозит Шумахера в медицинский центр автодрома

13:22 старт снова перенесен, на этот раз на 13:40

13:32 в пресс-центре объявляют первые данные о состоянии Шумахера, у Михаэля сломана правая нога

13:33 Шумахера на вертолете увозят в госпиталь Нортхемптона, где ему делают операцию



Ferrari попала не в тот отбойник

"Мы годами говорим, что гравийные ловушки для большей эффективности должны иметь подъем, но до сих пор этого нет, — возмущался Эдди, — они остаются плоскими. Такая ловушка работает, если вас занесло, но если идти по прямой, как это произошло с Михаэлем, вы просто скользите по поверхности". И хотя FIA признала, что ловушка в Stowe сработала удовлетворительно, президент Федерации Макс Мосли согласился, что "в случае с Михаэлем, гравий был малоэффективен". Технический же советник FIA Питер Райт отметил, что уже существует идея использования в некоторых поворотах вместо гравия специального гудронного покрытия.

Еще один негативный фактор, сказавшийся при аварии Шумахера, заключался в том, что барьер из отработанных покрышек не был обернут конвейерной лентой, по которой нос Ferrari мог скользнуть вдоль отбойника и еще немного погасить энергию удара. Нос машины Шумахера попал между рядами покрышек, и кокпит оказался серьезно разрушен. "Это был очень страшный момент, потому что со мной такое произошло впервые. Поначалу я не мог выбраться из машины и был серьезно

обеспокоен положением. Но после того, как я посмотрел пару раз видеозапись аварии, мне уже не кажется, что она была столь уж драматичной", — скажет позже Михаэль. Немец попробовал самостоятельно вылезти из кокпита, но это ему не удалось. Правая нога застряла внутри монокока. Подоспевшие маршалы не решились трогать Шумахера, помня об осложнениях, к которым привели два года назад попытки канадских комиссаров как можно быстрее извлечь из разрушенной машины Оливье Паниса. Только по прибытии на место аварии профессора Сиди Уоткинса ногу Шумахера наконец освободили. "Сразу же после аварии он дал мне два указания, — удивлялся силе воли двукратного чемпиона мира председатель медицинской комиссии FIA, — позвонить его жене и сказать, что с ним все в порядке, и передать Жану Тодту, что отказали тормоза и нужно проверить вторую машину". Пока Михаэля несли к машине "скорой помощи", он даже нашел в себе силы помахать рукой болельщикам.

Нора Шумахера

Когда Шумахера доставили в медицинский центр Сильверстоуна, у немца обнаружили перелом малой и большой берцовых костей правой ноги и сильный ушиб правого ко-

лена. Михаэля переправили на вертолете в ближайший крупный госпиталь в Нортхемптон, где ему сделали часовую операцию, временно вставив в ногу 30-сантиметровую металлическую пластину. На следующее утро руководитель Нортхемптонского госпиталя Дэвид Уилсон на пресс-конференции рассказал о состоянии Шумахера: "Михаэль провел спокойную ночь. Он хорошо позавтракал. Шумахер уже двигает ногами, но он пробудет в госпитале до завтрашнего дня". Дэвид также заверил журналистов, что со временем Михаэль полностью восстановится.

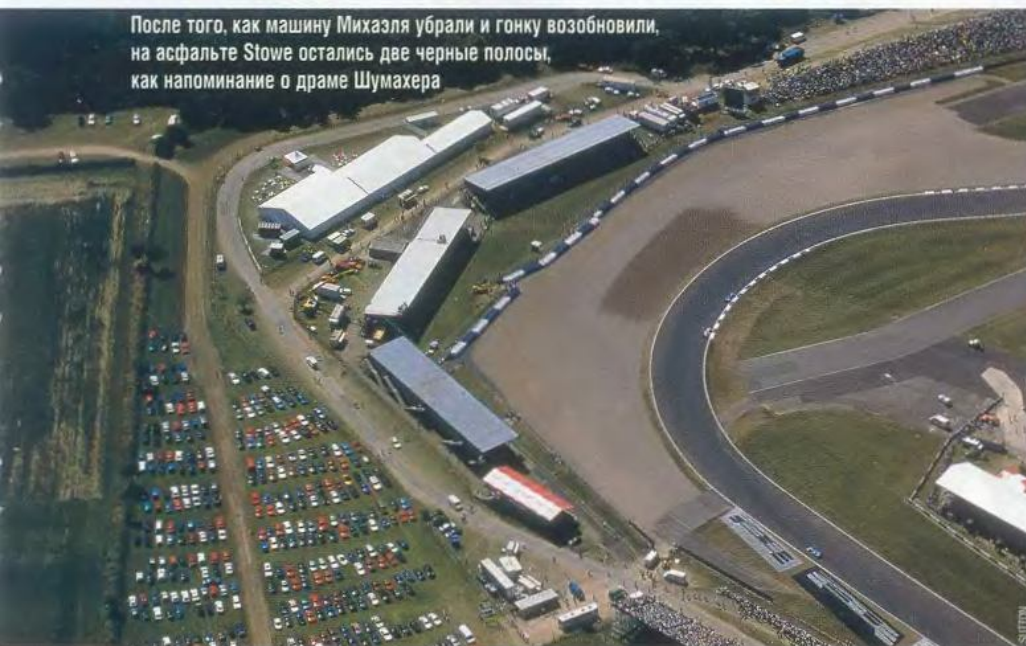
Как и обещал Уилсон, Шумахер пробыл в госпитале всего два дня. Во вторник утром Михаэль, до поры до времени старавшийся избегать встреч с прессой, покинул госпиталь Нортхемптона через боковой вход и на частном самолете отправился в клинику Женевы, где прошел пятидневный курс лечения, и ровно через неделю после аварии в Stowe вернулся к себе домой. Врачи, продолжающие следить за состоянием Михаэля, в один голос восхищаются его желанием поскорее вернуться в строй, но не решаются назвать точную дату этого возвращения. Называются разные сроки восстановления: от 6 до 16 недель. Скорее всего, возвращения Шумахера следует ждать не раньше осени. Если все пойдет очень хорошо,

мы можем вновь увидеть его за рулем Ferrari уже в Монце, но, скорее всего, это знаменательное событие (если ему вообще суждено состояться в этом году) произойдет на Нюрбургринге или в Куала-Лумпур. "Я знаю, что выбыл из строя на два-три месяца, – признался Шумахер, – и понимаю, что у меня нет никаких шансов стать чемпионом, но я уверен, что вернусь в Формулу-1 до конца сезона. Я не подавлен, я настроен позитивно и уже сейчас строю планы. Но сегодня моей основной задачей является полное восстановление, сколько бы времени это не заняло. Потом посмотрим, что будет дальше". Насколько сможет восстановиться Михаэль – действительно очень важно, поскольку он, в отличие от большинства пилотов Ф-1, нажимает на педаль тормоза как правшой – сломанной – ногой.



Заблوكировав передние колеса, Шумахер сточил резину до самого корда, но этого оказалось недостаточно, чтобы остановить Ferrari

После того, как машину Михаэля убрали и гонку возобновили, на асфальте Stowe остались две черные полосы, как напоминание о драме Шумахера



"Сделай это, Эдди!"

После аварии Шумахера Эдди Ирвайн, как раз в Сильверстоуне сравнявшийся по очкам с двукратным чемпионом мира, автоматически стал первым пилотом Scuderia Ferrari и едва ли не единственным соперником Хаккинена в борьбе за титул. Правда, как всегда острый на язык Ирвайн на этот раз едва не сел в лужу. На его счастье, отвлеченная аварией Михаэля публика не обратила особого внимания на высказывания ирландца во время пятничной пресс-конференции перед британским Гран При, которые в свете аварии в Stowe сегодня кажутся откровенно вызывающими.

Ведущий поинтересовался: соответствует ли действительности опубликованное газетой Sun заявление Ирвайна о том, что он только и ждет, когда Михаэль Шумахер скажет: "Я ухожу..."? На что Эдди ответил в своем стиле: "Такое вряд ли случится, но это было бы здорово, правда? Конечно, я не говорил этого. У Михаэля лучшая работа, он первый номер в Ferrari, и я хотел бы оказаться на его месте. Но пока Михаэль здесь, у меня нет шансов. Так что лично для меня будет великолепно, если Михаэль решит уйти". Разумеется, сделав такое заявление в пятницу, Ирвайн даже представить себе не мог, как быстро сбудутся его мечты стать первым номером в команде. "Это не совсем тот путь, которым я хотел стать "номером один" в Ferrari, – опомнился после гонки в Сильверстоуне Эдди, – команде необходимо, чтобы Михаэль вернулся. Я желаю ему скорейшего выздоровления и с нетерпением жду, когда мы снова сможем ездить вместе. Но вы можете не сомневаться, что я отдам всего себя для завоевания чемпионского титула". Сам же Шумахер, похоже, искренне желает успехов своей команде и Ирвайну. "Вот мое послание Эдди, – сказал экс-чемпион мира, лежа на больничной койке, – просто сделай это".

Владимир Маккавеев

Что ждет Шумахера

В почти полувековой истории "королевских гонок" уже были случаи, когда аварии и травмы фаворитов по ходу чемпионата в той или иной мере влияли на судьбу чемпионского титула. Если не считать аварий со смертельным исходом фон Трипса, Риндта и Петерсона, это случалось трижды, и ни разу гонщик, попавший в аварию (опять же, если не считать Риндта), не смог стать чемпионом мира.

В 1976 году в десятой гонке сезона на Нюрбургринге разбился австриец Ники Лауда. Перед гонкой в Германии Ники был безоговорочным лидером чемпионата: 61 очко, против 30 у Шектера и 26 у Ханта. Получив ужасные ожоги, Лауда, тем не менее, пропустил всего две гонки и с забинтованной головой и постоянно кровоточащими ранами вернулся в строй уже в Монце. Но процесс восстановления занял еще какое-то время, и Ники, набрав за четыре гонки лишь 7 очков, не смог отстоять свой титул, уступив на финише чемпионата Ханту всего одно очко.

Шесть лет спустя, в августе 1982 года история повторилась. На квалификации перед Гран При Германии, на этот раз в Хоккенхайме, разбился лидировавший в чемпионате пилот Ferrari Дидье Пирони. Переломы ног уже не позволили Дидье вернуться в строй до конца сезона, и Пирони вынужден был довольствоваться вице-чемпионским титулом, поделив его с Уотсоном. Чемпионом стал Росберг, на пять очков опередивший Джона и Дидье.

В 1987 году на предпоследнем Гран При в Японии авария на квалификации и тяжелые травмы спины перечеркнули надежды на титул Найджела Мэнселла. БигНайдж, правда, проигрывал Пике 13 очков, но шансы догнать бразильца у англичанина еще были. В итоге на старт двух последних гонок Найджел не вышел, и между ними так и остались эти пресловутые 13 очков.

Видимо, Шумахер по окончании нынешнего чемпионата пополнит список проигравших. Ведь для того чтобы к своему возвращению Михаэль сохранил шансы на титул, сейчас в гонках должны начать выигрывать пилоты из конца первой десятки, а это вряд ли случится. Но, дабы успокоить поклонников Шумми, следует отметить, что в двух случаях из трех фавориты, досрочно выбывавшие из чемпионата в результате аварии, позднее все-таки становились чемпионами мира, а Лауда – даже дважды. Только Дидье Пирони так и не смог полностью восстановиться после переломов в Хоккенхайме и скоро закончил свою карьеру. Будем надеяться, что Шумахер не повторит его судьбу.

Владимир Маккавеев



Дэвид в
Англии был
на подъеме



У Жака, кажется, жар



Джонни и
высокая мода



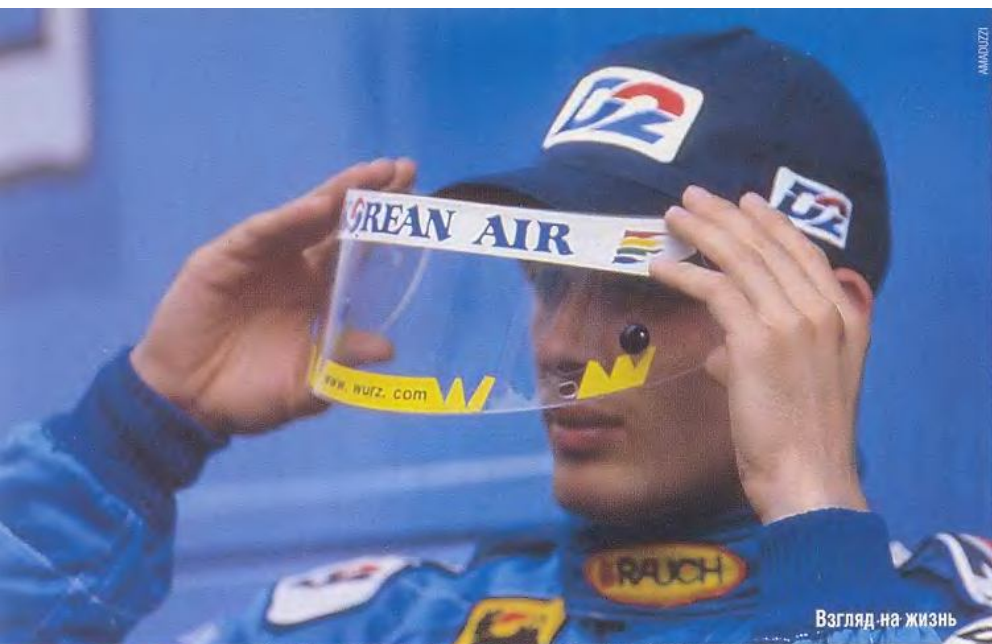
Те самые Benson и Hedges?



Птица удачи Алекса Занарди

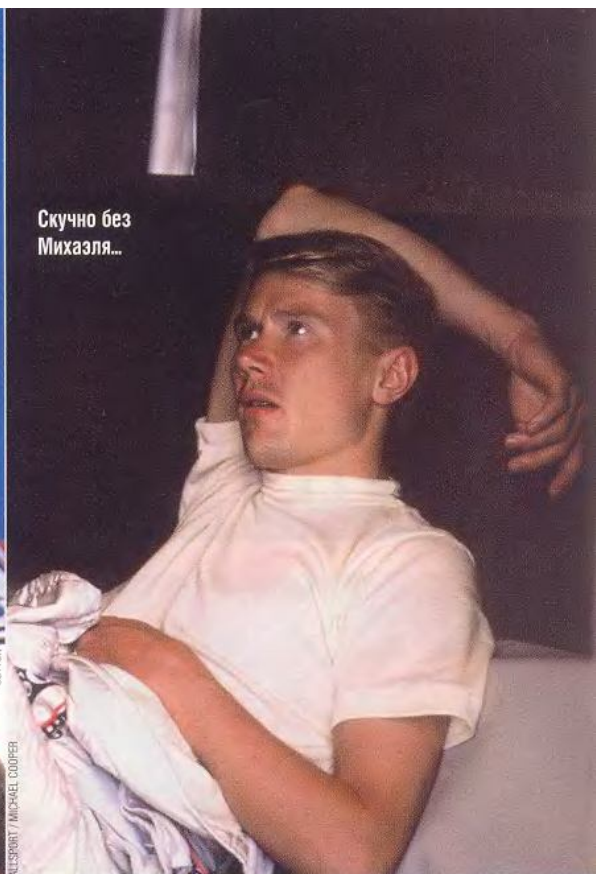


Еще одно "очко"
в активе команды
Stewart

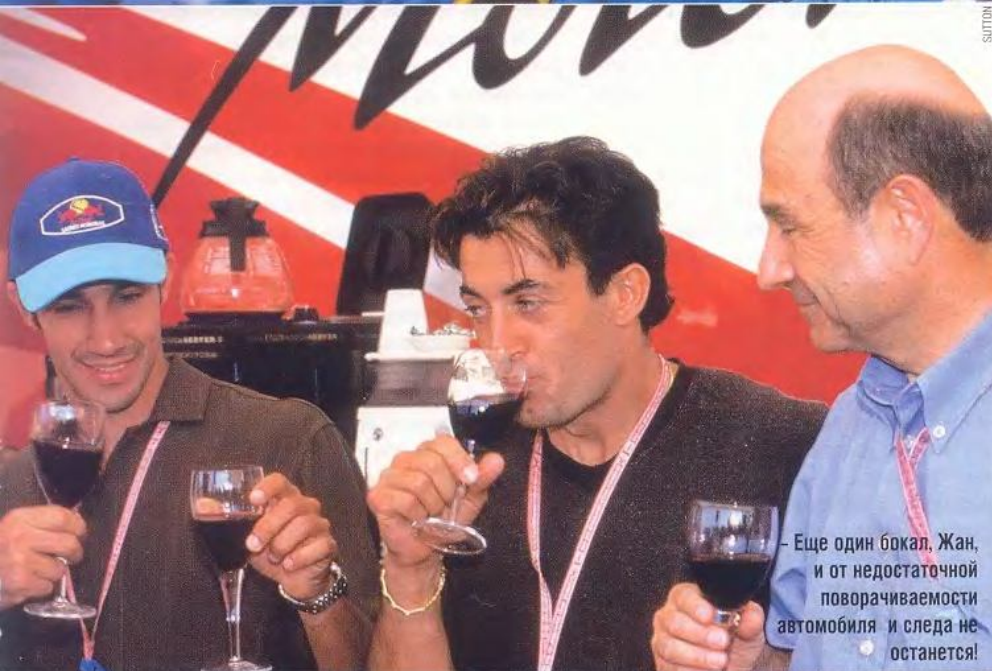


AMAZUZZI

Взгляд на жизнь



Скучно без
Михазя...



SUTTON

AMAZUZZI / ALBERTO / MICHAEL COOPER

- Еще один бокал, Жан,
и от недостаточной
поворачиваемости
автомобиля и следа не
останется!



Жми на "газ", Дэмон!



Перестройка на марше



Джон Барнард и Ален Прост



Алан Дженкинс



Ален Прост и Бернар Дюдо

“Завтра? Кто знает, что будет завтра... – Оливье Панис, только что показавший третье время в квалификации, задумчиво посмотрел в окно и устало улыбнулся. – Но я, во всяком случае, очень рад за Алена – в последнее время он испытывает невероятное напряжение. Может быть, сегодня шеф заснет спокойно”.

За два с лишним года, что Ален Прост извлял на себя этот тяжелый крест – собственную “конюшню” – четырехкратного чемпиона мира, похоже, начисто покинуло спокойствие. Период становления что-то затянулся. И новый завод в Жуанкуре построен, и штат увеличили, и конструктором в Prost Grand Prix не кто иной, как сам мэтр Барнард – а результатов все нет.

Гонщик с огромным опытом, Прост не может не понимать, что слабое место команды – автомобиль. Точнее, шасси, поскольку двигатель Peugeot показал себя достаточно мощным и надежным. “Машина словно бы с некоторым запаздыванием реагирует на изменения направления движения, – жаловался Ярно Трулли, – да и сцепления с дорогой ей не хватает”. “Автомобиль крайне восприимчив к влиянию ветра”, – дополнил коллегу Панис. Сам же Прост подвел неутешительный итог: “Механических проблем никаких. Необходимо лишь добиться большей эффективности за счет лучшего сцепления колес с дорогой”. Казалось бы – все просто.

Неужели Джон Барнард разучился проектировать быстрые автомобили Формулы-1? Дело, как считает Прост, совсем не в этом: “Барнард – вовсе не технический директор. Его место – позиция опытного инженера, который держит в уме общую концепцию автомобиля, глобально мыслит и может быстро принимать решения”.

Подобную роль в Williams играет Патрик Хед, в Ferrari – в известной мере Росс Браун. Непосредственной же проектировочной работой руководят другие – талантливые исполнители. Есть, как будто, такой человек и в Жуанкуре – Лок Бигуа, выпускник Национального института авиации и космонавтики, спец по аэродинамике. Да вот незадача, его непосредственным начальником является Бернар Дюдо, бывший главный инженер Renault и Peugeot, создававший двигатели для Ф-1. Помнится, назначение Дюдо в свое время вызвало некоторое недоумение...

Вот почему появление в Маньи-Кур в пиджаке Prost Grand Prix симпатичного бородатого человека средних лет не вызвало особого удивления. Еще в среду стало известно, что новым техническим директором команды назначен

экс-инженер Aggrows Алан Дженкинс. Естественно, что в пятницу, едва лишь Прост появился в конференц-зале, его забросали вопросами.

“Нам необходимо двигаться вперед, – говорил Прост. – В мире Формулы-1, если вы останавливаетесь, вы умираете. Бернар работал скорее как организатор, но отсутствие у него опыта в области шасси все больше и больше становилось проблемой. Вот почему мы воспользовались редкой возможностью и пригласили Дженкинса. Алан поможет нам реорганизовать всю техническую структуру команды. До его назначения двигаться вперед было очень трудно; компромиссы – не лучший способ работы в Ф-1. Но теперь мы шагаем очень быстро: в следующие несколько дней изменим всю техническую организацию Prost Grand Prix”.

Третья коренная перестройка за три сезона – согласитесь, чтобы такое выдержать, необходимо иметь неиссякаемый запас терпения и веры в себя. Несмотря на то, что сам Прост за эти три года постарел лет на десять и почти перестал улыбаться, у него сил пока хватает. А вот у его сотрудников и партнеров, похоже, запас доверия начинает иссякать. Во всяком случае, пошли слухи о том, что Бигуа подыскивает другую работу. А главное, беспокоились боссы Peugeot: в четверг началась серия консультаций между ними и Аленом Простом по поводу будущего сотрудничества.

И хотя квалификация, как будто, позволила Алелу вздохнуть свободней (“Я поздравляю всю команду, всех наших болельщиков и тех, кто нас поддерживает! Браво всем!”), Панис еще в субботу предупредил: “Конечно, третье место на старте – большое достижение, но боюсь, гонка для меня будет очень трудной”.

Так оно и случилось – несмотря на отсутствие механических неисправностей и прекрасную работу пилотов, оба Prost оказались за пределами зачетной шестерки. А хозяину “конюшню” пришлось утешаться тем обстоятельством, что, как он выразился: “Впервые в сезоне обе машины финишировали, обе не проиграла круга и обе – в десятке. А Ярно Трулли и Оливье Панис не совершили ни единой ошибки...”

К отличным гонщикам и надежному мотору теперь бы еще быстрое шасси добавить. Да поскорее. Кому как не нам, жителям России, знать, что в период перестройки терпение кончается очень скоро.

Александр Мельник

Часы для Сильваны

Бродя в субботу по залитому солнцем пaddock Сильверстоуна, поравнявшись с моторхоумом Stewart я невольно посмотрел на часы. В шотландской "конюшне" царил такое веселье, что в голове мелькнула дикая мысль: неужели жара так на меня подействовала, что я проспал квалификацию и Рубенс Баррикелло выиграл в Сильверстоуне второй "поул" подряд? Между тем, часы показывали, что до квалификации еще далеко, а веселье в Stewart не утихло.

Джеки Стюарт, размахивающий бокалом с шампанским, хитро улыбающийся Пол Рубиньо, у которого рот был прямо до ушей, — что тут еще можно подумать! Но оказалось, что я поспешил с выводами. Виновником торжества были вовсе не главные лица команды, а смущенно улыбавшаяся у дальнего столика Сильвана Баррикелло, крутившая в руках золотые часы Rolex Oyster.

Как-то раз Джеки Стюарт в шутливом разговоре пообещал Рубенсу, что охотно "позолотит" ручку его любимой супруги дорогими часами, если бразилец сумеет выиграть в этом году хотя бы одну квалификацию. Баррикелло (вероятно, по настоянию жены) завоевал "поул" в Маны-Кур, и Джеки ничего не оставалось, как торжественно вручить Сильване обещанные Rolex. Правда, не обошлось без накладок: браслет часов явно не подходил по размеру, и скромной Сильване пришлось посылать мужа консультироваться с патроном. Чем закончился этот разговор, выяснить не удалось, но по возвращении Рубенса чета Баррикелло начала о чем-то заговорщицки перешептываться в дальнем углу моторхоума, видимо, размышляя, на какое пари способен пойти Джеки, если Рубиньо пообещает ему выиграть Гран При.

Владимир Маккавеев



Дорога на

Silverstone
THE HOME OF BRITISH MOTOR RACING



К автомобильным пробкам в дни Гран При привыкаешь довольно быстро. В любой стране мира вы можете быть уверены, что перед автодромом вас ждет солидный затор. Но после знакомства с дорогами, окружающими Сильверстоун, меня обуял ужас. От шоссе M1 к автодрому тянулась узенькая дорога A43. И если до Таучестера было хотя бы две полосы в каждую сторону, то оставшиеся километров восемь до Сильверстоуна машины двигались только в один ряд. Вообще-то, для Англии это нормально, но только не в дни Гран При. Хотя в пятницу особого столпотворения я не увидел, а в субботу пробка хоть и была, но в основном из-за аварии на шоссе, в воскресенье я решил не рисковать и выехал из гостиницы в 6:30 утра, надеясь к половине восьмого, за час до

начала утренней разминки, быть уже на автодроме. И что вы думаете? Я переступил порог пресс-центра почти одновременно с клетчатым флагом, возвещавшим об окончании тренировки. Впрочем, Англия все-таки страна комфорта. Вы можете хоть целый день стоять в пробке рядом с автодромом и при этом оставаться в центре событий. Примерно под таким лозунгом ведет свои репортажи радио Сильверстоуна, на частоте 87,7 вещающее о событиях на трассе с 5 утра до 8 вечера. Распирять же дороги, ведущие к автодрому, англичане не собираются. Видимо, природный консерватизм восстает против столь радикального шага.

Владимир Маккавеев



Скверный анекдот, или старые песни о главном

Пресс-конференция президента FIA Макса Мосли. 10 июля 1999 года

Макс Мосли, пожалуй, самая одиозная, после Эклстоуна, личность в Формуле-1. Накануне Гран При Великобритании президент FIA собрал пресс-конференцию, где высказал свою личную точку зрения по нескольким вопросам, имеющим для Ф-1 жизненно важное значение

Доброе утро, дамы и господа! Перед тем, как вы начнете задавать мне вопросы, я хотел бы коротко остановиться на 4-х темах.

Еврокомиссия: скверный анекдот

Хорошо известно, что у нас есть некоторые проблемы во взаимоотношениях с этой организацией. Позвольте мне сразу оговориться, что все, о чем я собираюсь сказать, относится к старому правлению, а не к новому руководству, которое скоро приступит к выполнению своих обязанностей. Я надеюсь, что с новым правлением мы сможем вести разумную дискуссию, а не продолжать конфронтацию, которая длится последние два года из пяти лет работы Комиссии. Первые три года этим людям вообще не было никакого дела до Формулы-1.

В прошлом месяце The Financial Times опубликовала информацию, касающуюся конфиденциального "Заявления о претензиях", адресованного FIA. Информация появилась до того, как FIA ознакомилась с этим документом. По этому вопросу мы, разумеется, будем обращаться в судебные органы. Затем эти люди провели пресс-конференцию, и мне хотелось бы предложить вашему вниманию иллюстрацию методов, которыми уходящее руководство и сотрудники Комиссии по свободе предпринимательства пользовались в своей работе. Среди многих не отличающихся точностью высказываний, произнесенных там, был и ответ на вопрос о судебном процессе, который мы возбудили против Комиссии в Европейском суде в Люксембурге. Официальный представитель Комиссии охарактеризовал этот процесс как преследование за клевету. До сих пор мы не высказывались публично об этом процессе, но любой человек, знакомый с европейским законодательством, подтвердит, что комиссию нельзя преследовать за клевету. Истинное положение вещей заключается в следующем.

В декабре 1997 года Комиссия направила нам письмо. Это был конфиденциальный документ: показывать его кому-либо противозаконно. Тем не менее, помощник одного из официальных лиц комиссии пригласил четырех журналистов из The Financial Times, The Times, The Wall Street Journal и, кажется, The Guardian. Он по одному вызывал их в кабинет и каждому вручал копию письма. Поскольку это явилось вопиющим нарушением европейского законодательства, мы написали в Комиссию, что, по нашему мнению, подобное поведение недопустимо. Тогда Комиссия в письменном виде отрицала, что утечка имела место. И в течение трех месяцев они продолжали в письменном виде отрицать, что незаконно передали конфиденциальную информацию прессе.

Наконец, после того, как мы назвали Комиссии фамилии журналистов и официального представителя, передавшего информацию, а также указали место и время передачи, они были вынуждены признать в противоправном деянии. Затем мы предложили им предпринять различные шаги, чтобы уладить это дело, но после того как они отказались идти нам на встречу, мы вынуждены были обратиться в Европейский суд. Процесс находится на начальном этапе, и представителей Комиссии все еще ждут в зале судебных заседаний.

Анекдот, который я только что вам рассказал, дает достаточно ясное представление о тех трудностях, с которыми нам пришлось до сих пор сталкиваться. Теперь, в ожидании полного пересмотра состава Комиссии с приходом ее нового президента, мы надеемся увидеть в будущем совершенно иной подход. Мы уверены, что так и будет.

Табачная реклама: а ВОЗ и ныне там...

Лично я считаю, что рано или поздно Формуле-1 придется отказаться от табачных спонсоров. Я считаю, что до тех пор, пока табачная реклама не будет прекращена, наш спорт рискует оказаться в стороне от главного, предполагающего нетабачное спонсорство пути развития мирового спорта. Я подчеркиваю, однако, что это моя личная точка зрения. Она не обязательно должна совпадать с мнением FIA и, естественно, команд.

Вместе с тем, если будет доказано, что молодежь и те люди, которые прежде не курили, начали курить под воздействием табачной рекламы в Формуле-1, я уверен, что команды предпочтут сами избавиться от табачных спонсоров.

Соответственно, 15 декабря мы направили запросы в министерства здравоохранения всех стран, где проводятся Гран При, с просьбой привести доказательства вышеизложенного опасения. Мы также написали председателю Европейской комиссии здравоохранения господину

Флину и в ВОЗ (Всемирную организацию здравоохранения), с просьбой предоставить аналогичную информацию. Для получения ответов мы отвели 6 месяцев, до 30 июня, после чего планировалось рассмотреть эту проблему в независимой судебной инстанции.

Результаты весьма показательны. Из всех министерств до ответа нам снизошли только два – Германии и Великобритании. Несмотря на обещание, данное по телефону, Всемирная организация здравоохранения не стала утруждать себя перепиской. Я написал всем им еще раз. Но если эти организации не удосужились ответить даже на такой простой вопрос, это говорит о том, что интерес их к этой проблеме не слишком велик.

Допинг: “королева” вне подозрений

Как вам известно, в Маньи-Кур мы проводили тесты на допинг. В Сильверстоуне это процедура также должна была проводиться, но при этом возникло недоразумение между двумя службами FIA. Одна из них полагала, что пробы будут брать сегодня, в субботу, а другая – вчера. Приняв во внимание обеспокоенность команд, судьи прервали процедуру. Обычно мы проводим два-три теста в год, и, несомненно, процедура будет проведена позже в этом сезоне.

Я не хочу, чтобы у кого-либо сложилось впечатление, что мы пребываем в благодушном настроении, однако по свидетельству лучших медицинских экспертов в настоящее время не существует наркотика, который позволяет гонщику вести машину быстрее, чем он делает это в нормальном состоянии. Если такое вещество появится, то, я думаю, мы можем столкнуться с большой проблемой. Пока же мы внимательно следим за развитием ситуации и продолжаем проводить тесты на тот случай, если вдруг обнаружится некое волшебное вещество, неизвестное даже Международному олимпийскому комитету.

Шины с канавками: старые песни о главном

В последнее время развернулась дискуссия о шинах с канавками и о влиянии, которое они вместе с аэродинамикой оказывают на проблему обгонов. Гонка в Маньи-Кур с ее 68 обгонами в значительной степени сняла остроту вопроса. Но на одном моменте стоит остановиться особо: нам постоянно твердят, что гонки станут интереснее, если уменьшить аэродинамическую прижимную силу и увеличить механическое сцепление колес с трассой.

Я считаю, что шины с канавками необходимо оставить, потому что они являются наиболее эффективным средством сдерживания роста скорости прохождения поворотов. Когда мы вводили канавки, некоторые утверждали, что они должны увеличить время прохождения круга секунд на 10 и тем самым убить Формулу-1.

Сверх этого сами конструкторы большинством голосов – 5:1 – приняли идею сужения автомобилей на 10 процентов. Это, как утверждали, должно было увеличить время прохождения круга на 1,5 секунды. Мы не слишком поверили всему этому, поскольку много раз слышали подобное прежде. Поэтому мы и ввели канавки, и сузили автомобили. Несмотря на все это автомобили 1998 года иногда оказывались быстрее машин годичной давности на сликах.

По-настоящему наша цель о снижении скорости до уровня 1996 года так и не была достигнута. В этом году положение несколько облегчилось отсутствием войны шин. Если хотите знать, четвертая канавка никогда не мыслилась как средство снижения скорости автомобиля, а вводилась исключительно для восстановления баланса.

Что касается будущего, то (снова подчеркну, что это мое личное мнение), я думаю, есть смысл в предположении, что автомобили стали слишком аэродинамически эффективны. Нетрудно понять, почему. Пять лет назад даже ведущие команды проводили в аэродинамической трубе, может быть, неделю за три месяца. Теперь собственные трубы с бегущей дорожкой для продувки моделей, уменьшенных на 50%, есть у всех ведущих команд, и они работают с ними 6 дней в неделю по 18 часов. Цеха для изготовления моделей сегодня больше средней фабрики Ф-1 пятинадцатилетней давности.

Стоит ли удивляться, что нынешние автомобили Ф-1 столь аэродинамически изошренны. Стоит ли удивляться, что езда в спокойном воздухе, для которой они проектируются, и гонка в возмущенном потоке, в который машины неизбежно попадают, если пилот желает совершить обгон, – разные вещи. И разница эта все увеличивается. Мы просили инже-

неров разобраться в этой дилемме. Все, что Федерация и руководители команд могут сделать в настоящее время, – это определить, в каком направлении должен изменяться технический регламент. И если будет решено уменьшить степень аэродинамической загруженности, средства достижения этой цели должны определить сами конструкторы.

Мы получаем множество писем с предложениями утрясти тот или иной вопрос, касающийся Ф-1. Все это наглядно демонстрирует успех Формулы, успех, который мы не намерены приписывать целиком себе, так как есть еще такие люди, как Берни Экклстоун, внесшие огромный вклад в коммерческую сторону дела. Однако мы никогда не получали писем с предложениями улучшить чемпионат мира по ралли, или чемпионат “Гранд Туризм”, или гонки спортивных автомобилей. Нет, все хотят иметь отношение к Формуле-1, к чемпионату, который и без того функционирует успешно. Это несколько раздражает. Хотя в Ф-1 и существуют некоторые проблемы, они не того плана, чтобы мы нуждались в сторонних советчиках.

Я извиняюсь за то, что занял у вас столько времени. Есть у вас какие-нибудь вопросы?

Что содержалось в ответах британского и германского министерств здравоохранения?

ММ: Британское министерство выслало несколько свидетельств, показывающих, что молодые люди узнают больше о табачных марках в результате рекламы. Немцы выслали материалы, которые скорее выражают мнение, чем содержат доказательства.

Почему не состоялось заседание с участием руководителей команд и Федерации, посвященное проблемам обгона?

ММ: Мы полагаем, что для всех было важно присутствовать на этой встрече. Причина, по которой она не состоялась в июне, как планировалось, состоит в том, что две команды не имели возможности прислать своих представителей. Причем одна из них заявила об этом в последнюю минуту, что и послужило причиной задержки.

Не кажется ли Вам, что гонку в Маньи-Кур вряд ли можно назвать типичной, чтобы говорить об обгонах на ее примере?

ММ: Забудем на минуту Маньи-Кур. Были весьма впечатляющие обгоны и в Канаде, и в Австралии, где Ральф Шумахер и Френтцен дважды менялись местами только на первом круге. Брать в качестве примера Барселону несправедливо. Да, нам не повезло в Барселоне, где мы стали свидетелями скучной гонки после захватывающего футбольного матча между “Баварией” и “Манчестер Юнайтед”. Однако неделю спустя состоялся скучнейший футбол между Англией и Швецией и замечательная гонка в Канаде. О футболе никто не вспомнил.

Важно то, что гонщики могут обгонять, если хотят этого. Но положение в современной Формуле-1 таково, что находясь на одном из первых 6 мест в гонке, пилоты очень неохотно идут на риск потерять очки. Однако стоит гонщику из лидирующей команды оказаться в конце, как мы становимся свидетелями множества обгонов.

Не покажется ли Вам невежливым, если я напомню, что недавно господин Экклстоун высказался в пользу возвращения к сликам?

ММ: Берни делает множество правильных вещей, но даже он не может быть прав во всем и всегда.

Многие из нас видели новый журнал для деловых людей, на обложке которого был помещен портрет председателя Комиссии по свободе предпринимательства господина ван Миерта с надписью “самый могущественный человек в Европе”. Это издание усиленно распространялось во время Гран При, между тем Вы отзываетесь об этой личности, как об уходящей силе...

ММ: Журнал, о котором вы говорите, кажется, каким-то образом связан с Экклстоуном. Зная Берни, я полагаю, что все это утонченная шутка. После этого я могу представить, почему так много нераспроданных экземпляров журнала появилось в Сильверстоуне. Похоже, покупатели, видя портрет ван Миерта с подобной надписью, полагали, что это чушь, и отказывались покупать журнал. Так шутка может обернуться потерями.



Рене Арну

“Жизнь прекрасна!”

Маленькое французское кафе на Старом Арбате в понедельник днем выглядело сиротливо. Несколько случайных посетителей, в основном французских туристов, не спеша потягивали кофе. За одним из столиков сидел и тот самый француз, ради которого в этот жаркий день я забрался в самый центр Москвы.

Признаться, уже по дороге на встречу с Рене Арну, я поймал себя на мысли, что не так уж много о нем знаю. Да, в конце 70-х – начале 80-х он был такой же надеждой французского автоспорта, как и Ален Прост. В 1977 году он выиграл европейскую Формулу-2, а за свою 12-летнюю карьеру в Формуле-1 завоевал семь Гран При, а это как-никак второй результат среди французских пилотов после самого Проста. Наконец, в 1983 году, выступая за Ferrari, Рене был третьим в чемпионате мира. Но это все – Арну-гонщик. Об Арну-человеке я, признаюсь честно, знал немного.

Но, едва увидев этого улыбчивого человека, я сразу проникся к нему симпатией. Арну – на редкость приятный в общении человек, а беседа с ним оказалась настолько увлекательной, что, прощаясь, я искренне удивился, взглянув на часы и обнаружив, что мы проговорили почти час.

Ну а началось наше знакомство, естественно, с поздравлений. Днем раньше, 4 июля, Рене исполнился 51 год, и он стал первым пилотом Формулы-1, пусть и с приставкой “экс”, кто отпраздновал свой день рождения в нашей столице.

– Раньше мне никогда не приходилось бывать в Москве, даже транзитом в аэропорту. Но в Европе и в мире сейчас столько всего говорят о Москве, что я решил собственными глазами увидеть, что же это за город, вместо того, чтобы верить чужим рассказам.

В свое время я вдоволь наслушался разных глупостей и сплетен о самом себе и о моей карьере, так что теперь предпочитаю иметь обо всем свое личное мнение. Я осмотрелся и увидел, что Москва совсем не такой город, каким его представляют французы. Может быть, я немного преувеличиваю, но говорят, например, что тут на улицах нет даже электричества. На самом же деле город меня просто потряс. Я не большой ценитель искусства и не слишком хорошо разбираюсь в памятниках, но некоторые места в вашей столице произвели на меня сильное впечатление. Мне, к примеру, очень понравился ваш Университет, хотя внутри я так и не побывал.

– Но на Красную площадь и в Кремль Вы все же попали?

– Да, да, конечно, это все входило в туристическую программу, и все это очень красиво, но что мне действительно понравилось, так это неповторимость московской архитектуры. Терпеть не могу, когда у кого-то что-то срисовывают или списывают. Здесь же все так оригинально и неповторимо...

– Вы заранее запланировали отметить свой день рождения в России?

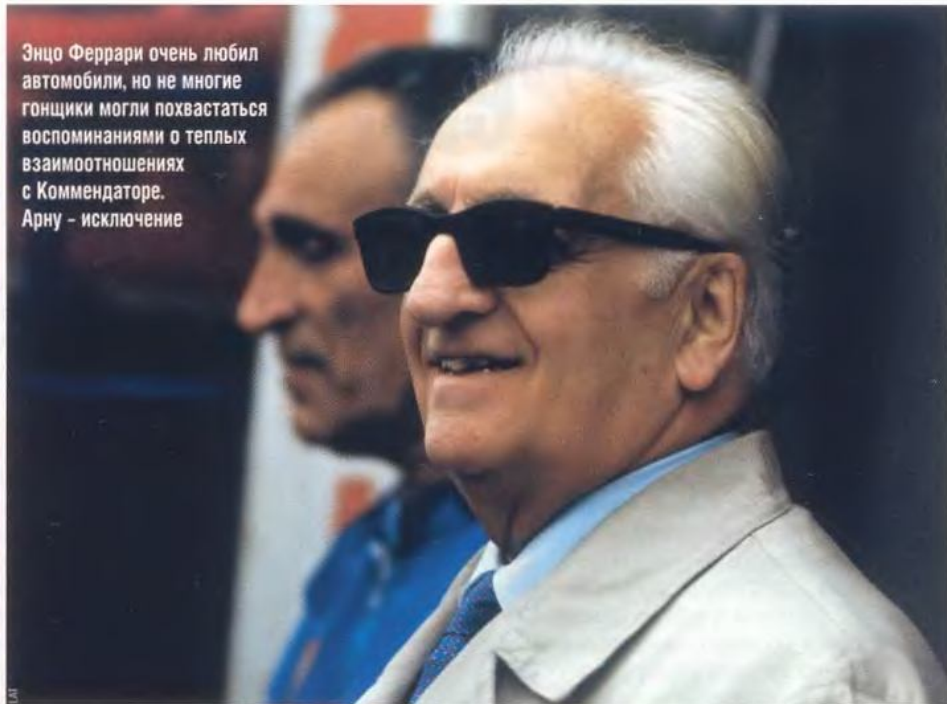
– Ну нет, что вы. Еще месяц назад я и не предполагал, что буду отмечать свой день рождения в Москве. Но обстоятельства



Рене Арну на Renault лидирует в Гран При Сан-Марино 1982 года, опережая товарища по команде Алена Проста и соперников из Ferrari Жюль Вильнева и Дидье Пирони



Три года Рене выступал за Ferrari



Энцо Феррари очень любил автомобили, но не многие гонщики могли похвастаться воспоминаниями о теплых взаимоотношениях с Коммендаторе. Арну – исключение

сложился именно таким образом, и я рад, что провел этот день в России с моими французскими и русскими друзьями.

Сейчас у меня в Париже две картинговые трассы, и недавно мне предложили подумать над подобным проектом в Москве. Мне кажется, что сейчас это стало возможным и нужным молодежи и в России. Пока, правда, с профессиональной точки зрения я еще ничего не делал. Это только первый, чисто туристический визит, но теперь у меня появился собственный взгляд на московскую действительность.

– Картинговая школа Рене Арну! Думаю, в Москве народ повалил бы в нее валом...

– России это, наверное, сейчас действительно нужно. Я сам начинал с картинга. Все большие чемпионы Формулы-1: Шумахер, Сенна, Пике, Прост, – начинали свои карьеры с картинга, и это только доказывает, что гонки на картах – лучшая школа автогонок. И если Россия когда-нибудь, ну может быть не через год, а хотя бы через пять лет, захочет иметь своих гонщиков Формулы-1, все равно им нужно начинать с картинга.

– Давайте немножко поговорим о Вас и о Формуле-1. Что Вы делали после того, как оставили гонки в 1989 году?

– Ничего... Два-три года я ничего не делал. Я путешествовал и занимался тем, чего не мог себе позволить, будучи гонщиком Формулы-1. И потом, у меня всегда так в жизни: есть моменты, когда я ничего не делаю, а потом наступает период напряженной работы. Сейчас у меня несколько областей деятельности. У меня две картинговые трассы в Париже, еще одна сейчас открывается в Провансе на юге Франции. Есть также и другие направления деятельности в автоспорте. Конечно, я продолжаю внимательно следить за Формулой-1, пять-шесть раз в году я регулярно бываю на гонках.

Что касается личной жизни, то здесь тоже все в порядке. Я был женат, потом развелся, и последние семь-восемь лет (честно говоря, я не очень четко ориентируюсь во времени) я живу со своей подругой. У меня прекрасная дочь, ей одиннадцать лет. В общем, жизнь прекрасна! Можно сказать, что я был в привилегированном положении, поскольку я всегда в жизни делал то, что мне нравилось. Когда гоняешься в Формуле-1, то погружаешься в этот мир, и здесь нет места чему-то еще.

– Вы начинали в 1978-м в Martini, но, по сути, Ваша карьера в Формуле-1 началась годом позже с Renault. Это был самый сильный фран-

цузский проект всех времен – проект “турбо”.

– Да, когда в конце 70-х Renault выбрала “турбо”, мы были первыми и единственными. Осуществить этот проект было очень непросто, но у Renault, к счастью, были на это деньги. Я прекрасно помню, как над нашим мотором все буквально смеялись: всего 1500 куб. см, против трехлитровых безнаддувных двигателей конкурентов. Renault очень много работала, была проведена масса исследований. Я помню, как однажды мы предложили Кену Тирреллу попробовать на своих машинах мотор Renault, и он отказался. А все остальные так просто смеялись. Но у нас в команде все были уверены, что это – мотор будущего. Да, мы так и не выиграли чемпионат мира, но мы выиграли в том смысле, что через два с половиной – три года все пришли к “турбо”, чтобы не отстать от нас.

– Два года Вашим партнером в Renault был Прост, у Вас были с ним конфликты?

– Ален очень хороший гонщик, и, в общем-то, особых конфликтов у нас не было, но (здесь Рене, пожалуй, единственный раз за время разговора немного напрягся) с чисто человеческой точки зрения, я предпочел бы о Просте не говорить.

– Вы абсолютно свободно чувствовали себя во всех командах, за которые выступали?

– Я никогда не помню плохого. Это был разный опыт: Renault со своим турбодвигателем, Ferrari со своим престижем и мировой славой и Ligier – национальная и чисто французская команда. У меня остались только приятные воспоминания обо всех этих командах.

– После Renault была Ferrari. Как складывались Ваши отношения с Коммендаторе?

– О, его я знал очень хорошо. Когда я перешел в Ferrari, то поселился всего в пяти километрах от завода, а поскольку у Ferrari рядом с заводом есть своя трасса Фьорано, я постоянно там тренировался, накручивая круги, и у меня были, скажем так, привилегированные отношения с Энцо Феррари. Когда он слышал рев мотора моей Ferrari на трассе, то довольно часто присылал за мной своего водителя с приглашением позавтракать с ним. Энцо был безумно увлечен автомобилями, и я очень его уважал. Общаться с ним в неформальной обстановке было очень приятно, и это на самом деле было привилегией. С Коммендаторе можно было говорить обо всем: о политике, о машинах, просто о жизни. Он был открыт.

В то время ему было уже 85–86 лет, но он каждый день в 9:30 утра уже был в своем офисе и сидел там всегда до половины девятого. Я сохранил в душе очень большое уважение к этому человеку, и надеюсь, большинство из тех, кто его знал, тоже.

– Но многие гонщики, выступавшие за Ferrari, говорили, что Энцо был очень жестким человеком...

– Все действительно говорят, что он был очень строг, но я никогда так не считал. Я помню нашу первую деловую встречу. Это был где-то 1982 год, я тогда еще гонялся за Renault и втайне приехал на завод Ferrari пообедать с Коммендаторе. Не скрою, я приехал к Энцо с некоторым опасением, но уже через пять минут он мне сказал: «Рене, здесь у нас единая семья, и если мы будем работать вместе, я хотел бы, чтобы ты первым делом почувствовал здесь себя как дома». Если между нами и возникало какое-то напряжение, этой фразы было достаточно, чтобы разрядить обстановку. Я поехал туда один, без менеджера, без адвоката, но уже через несколько минут я понял, что скоро буду гоняться за Ferrari.

– Но свою, наверное, самую красивую гонку Вы все-таки провели, выступая как раз против Ferrari. Я имею в виду Дижон 1979 года и Вашу битву, по-другому и не скажешь, с Жилем Вильневем на Ferrari.

– О, это была самая шикарная гонка, самая красивая. Мы боролись даже не за победу, а только за второе место, но это была дуэль, которая существовала только между Вильневем и Арну. Это было очень сложно и тонко. Мы очень хорошо знали друг друга в жизни, у нас были схожие характеры, мотивации, образ мышления. Но самое главное, у нас была одинаково сильная жажда победы. На последних кругах гонки в Дижоне мы несколько раз обогнали друг друга, буквально соприкасаясь колесами. Это было великолепно, но признаюсь, когда после финиша мы пошли в пресс-центр, и там было огромное количество народу, а на огромном экране показывали последние шесть кругов гонки, это произвело на меня куда большее впечатление, чем сама гонка. Там сидел и конструктор Ferrari Мауро Форгьери, который, посмотрев нашу дуэль, просто поднял руки к небу.

– Это была очень красивая, жесткая, но в то же время очень коррумпированная борьба.

– Да, очень корректная. Возможно, это оттого, что мы с Жилем действительно очень хорошо друг друга знали. Мне кажется, что с другим пилотом у меня такой борьбы не получилось бы.

– Спосoben ли кто-нибудь из пилотов Формулы-1 сейчас повторить схватку Вильнев-Арну?

– Нет! Конечно, нет! Сейчас главенствует стратегия обгонов на пит-стопах, никто из них не пойдет на такой риск, чтобы обогнать на трассе. А жал!

– Всеми виной современные машины или изменившийся характер гонщиков?

– Да, наверное, и то, и другое. Но характер гонщиков изменился очень сильно. Мне кажется (но это мое личное мнение), что современная Формула-1 очень бедна хорошими пилотами. Шумахер, Вильнев, Хаккинен, Френтцен, конечно, хорошие гонщики, но, к сожалению, многие пилоты просто приходят сюда с большим бюджетом и покупают себе места.

– Кто из нынешних французских пилотов способен унаследовать славу Арну, Лаффита и Проста?

– К сожалению, во Франции сейчас довольно сложно со спонсорством. Больше нет такой хорошей школы пилотов. Например, у Стефана Сарразена сейчас очень неплохие результаты в Ф-3000, но я повторюсь, сегодня, не имея больших денег, очень сложно прорваться в Формулу-1. Еще несколько лет назад Стефан мог бы прийти в одну из маленьких команд, но сейчас для этого нужны очень большие деньги. Происходит своеобразная блокировка на переходе Формула-3000 – Формула-1. Алез в последнее время достаточно быстр, но, к сожалению, не так часто добирается до финиша. Панис же, как мне кажется, так и не смог до конца восстановиться после своей аварии двухлетней давности.

– В последние годы очень остро стоит вопрос об изменениях в техническом регламенте. В ваше время правила были более стабильными.

Вы считаете, что перемены действительно так необходимы?

– Изменения в регламенте, конечно, нужны, иначе в один прекрасный момент гонщик может утратить контроль над автомобилем, и, я думаю, изменения регламента двигают автоспорт вперед. Другое дело, что нужно все делать с умом и найти какие-то ходы, может быть, не обязательно технического характера, которые придали бы дополнительный интерес гонкам Формулы-1. Например, я против пейс-каров, которые группируют машины на трассе. Это слишком просто. Нужно искать какие-то другие пути.

– Скоро Гран При Франции вернется в Ле-Кастеле на автодром Поль Рикар. У гонщиков вашего поколения, в особенности у французских, с этим автодромом наверняка связаны самые светлые воспоминания.

– Конечно, я всегда любил Поль Рикар, я хорошо знал господина Поля Рикара, который на свои деньги построил такую замечательную трассу. Мне действительно очень обидно, что здесь не проводятся больше гонки Формулы-1. Наверное, можно было бы проводить Гран При через год: год в Маньи-Куре, год на Поль Рикаре, хотя бы из уважения к человеку, который отдал столько автоспорту. Поэтому я рад, что Формула-1 возвращается в Ле-Кастеле.

– Вам не хватает сейчас гонок Формулы-1?

– Каждый день, каждый день...

Интервью взял Владимир Маккавеев



«Читателям журнала «Формула-1» с наилучшими пожеланиями»

Рене Арну

ДВЕ БОЛЬШИЕ РАЗНИЦЫ

Формула-1 и CART,
Америка и Европа –
различия между ними
гораздо глубже, чем
может показаться,
глядя на одинаковые
цвета и рекламные
наклейки болидов
McLaren и Penske



Американцы всегда задевал своим европейцам, кичившимся своей историей, культурой, традициями. И в Штатах давно выработалась защитная реакция: Америка – исключительная страна, следовательно, лишь то, что происходит там, достойно внимания. Короче говоря, американский слон – единственный в мире, остальных просто не существует. Средний американец, разбуженный среди ночи, без запины перечислит названия всех штатов, но испытает серьезные затруднения, если его спросить, сколько на Земле континентов. И это не преувеличение.

Не верите? Тогда попробуйте глянуть в Лос-Анджелесе или Нашвиле, штат Теннесси, найти в телепрограммах Гран При Формулы-1. Вряд ли получится. Потому как транслирует здесь эти «европейские гонки» лишь второй спортивный канал ESPN-2. Только не подумайте, что американцы не любят автоспорта! В этой стране миллионы трасс (не считая картопромов) в десять раз больше, чем во Франции и Германии вместе взятых! А ESPN-1 круглосуточно передает не только бейсбол и американский футбол, но и автогонки NASCAR и CART (Чемпионат автомобильных команд). И если Гран При США Формулы-1 привлекает не больше 30 тыс. зрителей, средняя посещаемость чемпионата CART в 1997 году составила 146 532 человека. Неудивительно, что американцы «завязали» с Ф-1 еще в 1991 году.

На снимке сверху: неоднократный чемпион серии CART (слева) Марио Андретти и Найджел Манселл, единственный гонщик, которому удалось выиграть подиум чемпионаты Ф-1 и CART

Но в том, что за океаном равнодушны к Формуле-1, как мы уже говорили, странного ничего нет. Ведь сходит же там с ума по неслыханному для европейского глаза бейсболу, в то время как суперпопулярный среди всего остального человечества футбол для 100-процентного американца – зрелище, вроде стоикотных шашек. Удивительно дру-

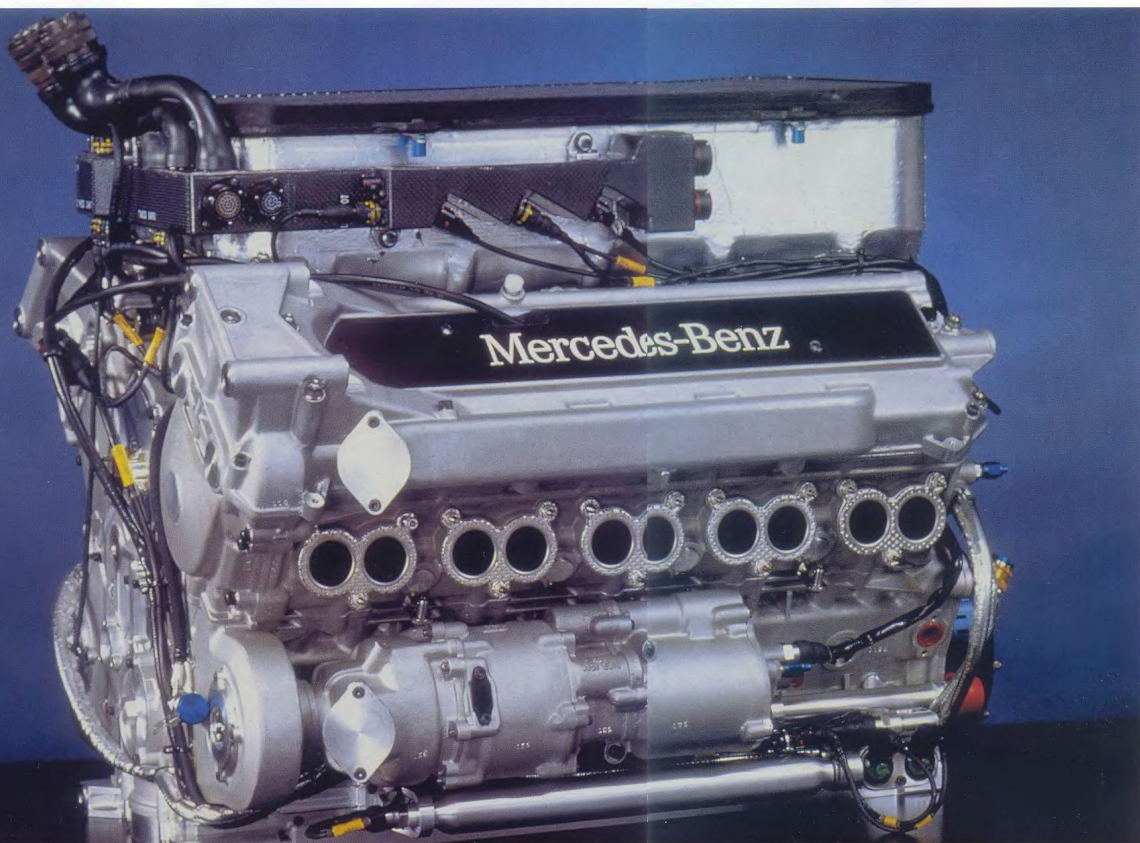
гос. В 90-е годы во всем мире, и в Европе в частности, наблюдается повышенный интерес к чемпионату CART. Все больше итальянцев, англичан, французов, немцев, бразильцев стали добиваться места за рулем "индикаторов". И в результате в 1998 году трансляции "Чемпионской серии FedEx CART", как нынче называется это первенство, велели на 195 стран ми-

ра, а общая аудитория превысила миллиард человек. И прежде чем отмахнуться от этого факта, как от изгойной заморской мочи, неплохо было бы разобраться, в чем же сильные стороны IndyCar.

Чем же так хороши состязания CART? Может быть, автомобилями? "Индикаторы", как называли эти машины до 1998 года, или "чампи-

кары", как вспичают их теперь, внешне очень похожи на автомобили, принимающие участие в чемпионате мира Формулы-1. Та же компоновка, тот же стреловидный профиль, те же открытые колеса с широкими шинами, те же антикрылья и множество дополнительных аэродинамических приспособлений. Отличия можно перечислить на пальцах одной руки –

Двигатель формулы CART (справа) компактнее, проще, дешевле и мощнее своего собрата Ф-1 (внизу). Но в последние годы и в его конструкции появляются дорогостоящие технологии и материалы



"чампикары" больше, мощнее, тяжелее, быстрее и дешевле автомобилей Формулы-1.

Но это, так сказать, видимые отличия. Чтобы узнать, за счет чего они достигаются, нужно снять углепластиковые кузовные панели и заглянуть внутрь "чампики" и "формулы". Главное отличие – двигатель. "Американский" расходует 8 цилиндров с рабочим объемом 2650 против 3000 куб. см в Ф-1. Но на нем разрешено использовать турбонаддув, запрещенный в Ф-1. Поэтому мощность такого агрегата лежит в пределах 800-900 л.с. примерно на 100 л.с. больше, чем дает мотор "формулы". Одновременно такой мотор еще и дешевле, ибо в нем до последнего времени не использовались новейшие технологии и сверхдорогие материалы, которые подняли до небес цены на двигатели в Ф-1.

Еще одно серьезное отличие – монокок, несущая структура, вокруг которой, как в детском конструкторе, собирается сегодня почти каждый гоночный автомобиль. В Формуле-1 он целиком выполнен из углепластикового композита. CART, чтобы удешевить конструкцию, предпочитает наряду с углепластиком использовать алюминиевые или никелевые "соты".

Еще одно важнейшее отличие касается кузова. В CART разрешен появившийся в Ф-1 еще 20 лет назад и давным-давно запрещенный так называемый аэродинамический присасывающий эффект. В боковых породах "чампики" расположены специальные аэродинамические профили с целью создать под днищем автомобиля разрежение, которое прижимает машину к дороге и позволяет повысить скорость прохождения поворотов.

Любопытно, что в Ф-1 в 90-е годы научились почти полностью компенсировать этот запрет неслыханно изобретенной конструкцией передних и задних антикрыльев, квадратного носового обтекателя и заднего диффузора. Однако сверххитроумная организация воздушного потока вокруг автомобиля привела к тому, что сила, прижимающая его к дороге в повороте, сильно зависит от того, движется ли он один или в "аэродинамической тени" другой машины. Проще говоря, это необычайно затруднило обгоны. В CART же любая гонка – целый фейерверк обгонов, где лидерство от старта до финиша – явление уникальное. В результате гонщики могут продемонстрировать

все свое мастерство, а зрители наслаждаются борьбой с первого до последнего метра дистанции.

Еще одно отличие "хампиров" — тормоза. Здесь разрешены только чугунные диски (лишь на 2 этапах из 19, проходящих на длинных трассах, где скорости невероятно высоки, можно поставить углеродистые), тогда как в Формуле-1 углеродистые — обычное дело. Но главное — все "хампиры" оборудованы одинаковыми тормозными системами итальянской фирмы Brembo. У каждой же команды-участницы чемпионата мира Ф-1 свои собственные уникальные разработки.

В результате при внешней схожести получаются совсем разные машины. Вот как описывает свои впечатления от "индикатора" экс-пилота Формулы-1 Марк Бланцелла: "Болид "Формулы" — машина точная, живая, легкая, останавливается мгновенно, а ускоряется именно тогда, когда мне это требуется. Вспомню же, за руль которого я сел в начале 1996 года, был совершенно другим. Он выглядел тяжелым, тормозной путь был опутно больше, а двигатель был слегка "задыхавшимся" из-за запаздывания турбокомпрессора".

Итак, запрет на использование высших технологий и сверхпрочных материалов, а также некоторые особенности аэродинамики и предписанный правилами значительно больший вес делают "хампиров" пусть не менее скоростным, но более простым, прочным, менее капризным, а главное — дешевым. Шасси без двигателя, коробки передач и покрышек стоит 450 тыс. долларов, едва ли не на порядок дешевле "формулы". Впрочем, рассуждать о стоимости шасси Ф-1 можно лишь отвлеченно. Ибо каждая команда там строит собственный автомобиль, оборудуя со своим бюджетом. Оскар — огромные разрывы в характеристиках машин, а значит, и в результатах пилотов богатейших "кочевников", таких, как McLaren, Ferrari, Williams, и их бедных родственников — Minardi,

Дозаправка и смена колес в Ф-1, в которых участвуют два десятка человек, разительно отличается от того, что происходит в боксах за океаном. Там эти операции разрешено заниматься лишь шестерым



Tutell, многие годы смиренно довольствующийся ролью "пsicолога за стеной".

В CART такое невозможно. Единственный коллектив — Penske — рассчитывает на свои силы и строит свои машины сам. Остальные производят шасси (Reynard, Lola, Swift, Eagle), двигатели (Ilmor/Mercedes-Benz, Ford/Cosworth, Honda, Toyota) и шины (Goodyear, Firestone) по правилам должны иметь возможность предоставить по крайней мере половине команд свою продукцию уже на третий сезон участия в первенстве.

Такой регламент на редкость благосклонно сказывается на спортивной интриге. Менеджеры разных команд по итогам сезона сами решают, какой автомобиль, двигатель или покрышки они купят на будущий год, и выбирают, разумеется, самые успешные. При этом, однако, во многих командах CART работают инженеры-конструкторы недокованных способностей и огромного опыта (в том числе и опыта в Ф-1, как к примеру, Морис Нанн в Chip Ganassi Racing), зыбота которых — доводка одинако-

вых с виду "рейнаров", "лол" и "свифтов". Поэтому не стоит думать, что у американских команд меньше возможностей для творчества, нежели у европейских.

А в некоторых областях их работа, пожалуй, и интереснее, и разнообразнее. Ведь этапы чемпионата CART проходят на трассах пяти совершенно разных типов. Помимо привычных европейским пилотам автодромов — в Портленде, Лексингтоне, Эдмонтоне, Лагуна-Секе — в расписании чемпионата входят трассы, проложенные прямо по улицам городов (как в Монте-Карло) — это Лонг-Бич, Детройт, Ванкувер, Торонто, Сер-

фио Паррадайс, Хьюстон — и по русским дорожкам и извилистым полосам асфальта — Кингсден. А кроме того, есть еще и типично американское блюдо — трюки. Это замкнутые трассы с одной или двумя прямыми и профилированными виражами. Трени бывают короткими, в милю (1609 м) и длинными, позволяющими развивать гигантские скорости — в 1997 году в Фонтане средняя скорость "воула-позишн" равнялась 387,676 км/ч. Разумеется, ко столь разным по конфигурации, характеру и даже качеству покрытия трассам необходимо по-разному настраивать подвески машин, их аэро-

динамику, двигатели. Вот почему так важны в заокеанских гонках взаимопонимание инженеров, механиков команды и гощиков.

А пилотский состав CART весьма колоритен. Это и опытные суперамериканцы — Бобби Рейхал, Ал Анкер, Майкл Андеретти, Дэвид Вассер, Скотт Прэгги, Пола Трейнс, на счету которых десятки побед и чемпионские титулы. И экс-пилоты Формулы-1, не добившие признания в Европе — Алессандро Занарди, Кристиан Фиттипальди, Марк Бланцелла, Девей Джей Лехто, Маурицио Гуаельмин, Макс Паник. И молодые гошники, которые с самого начала предпочли



Гран При Формулы-1 и состязания "чанкаро" – всегда интересный и красочный спортивный праздник, приносящий удовольствие сотням тысяч зрителей. Проводя фанаты Ф-1 наблюдают за своими героями сквозь решетки и заборы. За океаном болельщики могут смотреть гонки, что называется, изнутри, купив билеты в пaddock



чиновников Американского автоклуба (USAC), организовав CART. И теперь руководство чемпионатом сосредоточено в их руках. Владельцы команд в тесном сотрудничестве с производителями гоночных машин и пилотами определяют техническую политику серии. Вот почему за 20 сезонов в этом переносе не было ни одного существенного изменения технических требований. За эти же годы в Ф-1 дважды изменился рабочий объем двигателя, восемь раз – масса и сила, но не существенно, и зачастую вновь отменяются все новые предписания. И в результате в последние полтора десятилетия чемпионат мира превратился в спор двух-трех пилотов одной-двух команд. А в "Чемпионской серии" за победу на каждом этапе сражаются минимум дюжина пилотов из десятка "книшешей".

Так что же вы предпочтете – красивое, но не интересное, или интересное, но не красивое? Королеву или красавицу? Именно так ставят вопрос американцы. Но может быть, это всего лишь защитная реакция на европейский снобизм?

Александр Мельник

карьеру в Америке чемпионату мира – Жиль де Ферран, Дарио Франкети, Грег Мур, Патрик Карпентье, Эрикс Фернандес, Андре Рубекур, Ариц Майер, Тони Канзан, Мишель Журан, Ричи Херн, Брайан Херта, Хелси Каштру-Невеш. Отсюда – интереснейший сплав различных водительских школ, амбиций и опыта. В союжении с практически равными возможностями машин и команд все это дает невероятно напряженную борьбу на трассе, когда, как правило, в одну секунду по результатам квалификационных заездов укладываются десятка, полтора, а то и два десятка пилотов.

И еще одно, пустячное, но на первый взгляд, но очень весомое на самом деле различие.

На этапе CART любой зритель, заплатив за билет на 10 долларов больше, получает пропуск в святая святых автогонок – paddock, где располагаются команды. Здесь можно наблюдать за техосмотром и задавать любые вопросы механикам и инженерам. Вас не только не прогонят, но отнесутся с подчеркнутым вниманием: каждый болельщик здесь – желанный гость, более того – необходимая составная часть общего дела, которое называется автогонками CART.

За поддержанием этого имиджа "общедоступного спортивного зрелища" внимательно следят сами хозяева гоночных команд. Все они – в отличие от менеджеров Формулы-1 – прежде всего бизнесмены, для кото-

рых гонки – бизнес, но отнюдь не единственное дело в жизни. Так, Роджер Пенске (на счету его "команды" 99 побед, 118 поулов и 9 чемпионских титулов) владеет транспортным бизнесом с оборотом в 6 млрд долларов. Среди его коллег – строители, виноградарки, металлургические предприниматели, авиалинии, известные в прошлом бейсболисты и звезды Голливуда.

Неудивительно, что люди, столь хорошо разбирающиеся в природе бизнеса (и шоу-бизнеса в частности), предпринимая все от них зависящее, чтобы сделать "Чемпионскую серию" как можно более зрелищной. В 1979 году они юбились от оценки спортивных

Некоторые технические характеристики автомобилей Ф-1 и CART

	ChampCar	Формула-1
Длина, мм	max 4978,4; min 4826	—
Ширина, мм	max 1993,9	max 1800
Высота, мм	max 812,8	max 860, исключая дугу безопасности
База, мм	min 2438,4	—
Рабочий объем двигателя, куб. см	max 2950	max 3000
Количество цилиндров	max 8	max 12
Масса, кг	min 703,065 (691,725 – для трассы) с маслом и водой, но без топлива	min 600 с маслом, водой и водителем, но без топлива
Объем топливного бака	max 132,5	—
Ширина колес, мм	—	305 (комплексное колесо)
спереди	254 (диск)	308 (комплексное колесо)
сзади	355,6 (диск)	—

Изумление, написанное на моем лице, заставило хозяина магазинчика буквально засветиться от гордости: "Да, вы абсолютно правы! Это те самые кирпичи!" На прилавке среди старых программ, автографов великих и неизвестных пилотов и прочего добра лежали несколько кирпичей. Темно-вишневого цвета, гладенькие – ни цветом, ни размером, ни фактурой не походили они на всем знакомый строительный материал. С скромный ценник извещал – сто долларов штука. Я прикинул, а что, может купить? И тут же представил себе лица таможенников в Шереметьево – в лучшем случае сочтут за чокнутого. Но уже выходя из дверей замечательной лавочки на окраине Индианаполиса, я твердо знал, что буду жалеть о своей жадности всю оставшуюся жизнь. У меня был шанс за какие-то жалкие сто баксов приобрести кусочек великой автомобильной истории. Ведь на протяжении почти десятидесяти лет эти самые кирпичи манили к себе лучших автогонщиков планеты, и талантливейшие конструкторы всего мира стремились разгадать их тайну – тайну "Старой кирпичницы".



ВОСПОМИНАНИЯ БЕЗ БУДУЩЕГО

Началось все 9 февраля 1909 года, когда четверо бизнесменов из Индианаполиса – Карл Фишер, Артур Ньюби, Фрэнк Уилер и Джим Аллисон – основали компанию Indianapolis Motor Speedway с капиталом в 250 тысяч долларов. Они решили построить трассу, на которой местные автомобильные компании могли бы испытывать свою продукцию. После поездки в Англию, на лучший тогда в мире трек Бруклендс, выбрали четырехугольную трассу с двумя длинными километровыми прямыми и двумя короткими, в 200 метров. Соединяли их четыре профилированных виража длиной в 400 метров. Общая длина трека составляла 4022,5 метра или 2,5 мили.

Несколько полезным оказалось кольцо для местных автозаводов, история умалчивает. Зато 19 августа здесь прошли первые автогонки. Правда, дорожка из битого камня и асфальта оказалась настолько опасной, что первое прозвище, которое заслужило детище Фишера и компании – “Глупость Фишера”. Глупость – это еще мягко сказано. Ведь в первых состязаниях на “Величайшей Гонимой Трассе Мира”, как скромно называли ее владельцы, погибли пятеро, в том числе двое зрителей.

Злосчастное покрытие решили заменить. В течение двух месяцев на трассу привезли и уложили более трех миллионов кирпичей, соорудив трассу, которая до сих пор известна всей Америке, да и всему миру под именем

“Старой кирпичницы”. А еще через полтора года, в День поминовения, который отмечается в США 30 мая, прошли первые состязания на 500 миль (804,5 км). Огромный по тем временам призовой фонд в 27 550 долларов (на эти деньги можно было купить 40 двухместных Ford T или полтора десятка престижных Cadillac) привлек в Индианаполис лучших пилотов Америки на самых современных гоночных автомобилях.

Indy 500 так всем понравилась – на старт первой гонки вышли 40 пилотов, а на трибунах собрались 80 тысяч зрителей – что в 1912 году призовой фонд увеличили вдвое. Слухи о невероятных деньгах, которые можно зарабатывать за океаном, быстро достигли Европы, где насчитывалось много заводских команд и профессиональных гонщиков, получавших, увы, весьма скромное жалование. И в 1913 году “на разведку” в Индианаполис отправились французская Peugeot, английская Sunbeam и итальянская Isotta Fraschini. “Необычная комбинация из невыносимой жары, кургузого синего Peugeot, говорливого Жюль Гю и трех литров шампанского, которые этот маленький 35-летний француз выпил во время остановок для смены шин, стала победной в нынешней Indy 500”, – писала американская пресса.

Успех Гю, на счету которого до сих пор не было особых достижений, послужил сигналом для сильнейших европейских пилотов. Среди 30 участников 500-мильной гонки 1914 года

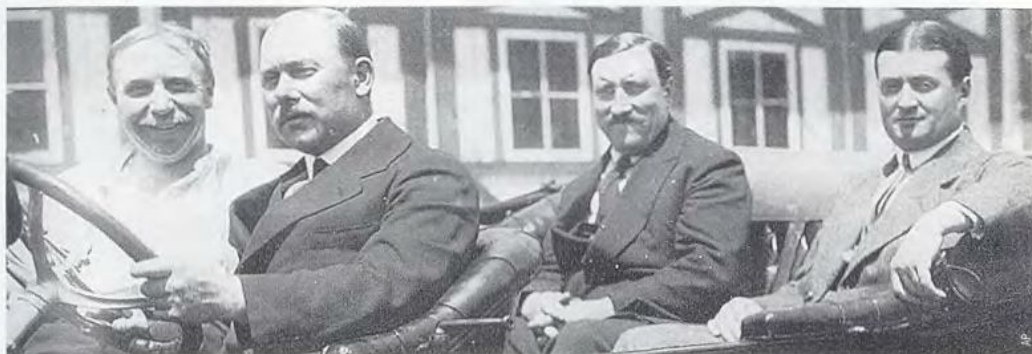
было 8 представителей Старого Света и 11 автомобилей из Европы. В результате лучшим из американцев на финише оказался Барни Олдфилд на Stutz, занявший пятое место. К великому огорчению зрителей знаменитый на всю Америку пилот отстал от победителя, совершенно никому не известного француза Рене Тома на Delage, на 20 минут! Кто бы мог подумать, что следующей победы европейского аса придется ждать более полувека...

Великая война заставила обитателей Старого Света надолго забыть о гонках. Большинство автогонщиков ушли на фронт, а морские пути в Америку стали небезопасны. Но автомобили из Европы продолжали побеждать в Indy 500, преподнося местным инженерам предметные уроки конструирования действительно современной гоночной техники. К 1920 году Mercedes и дважды Peugeot довели “безвыигрышную” для американцев серию до пяти сезонов подряд.

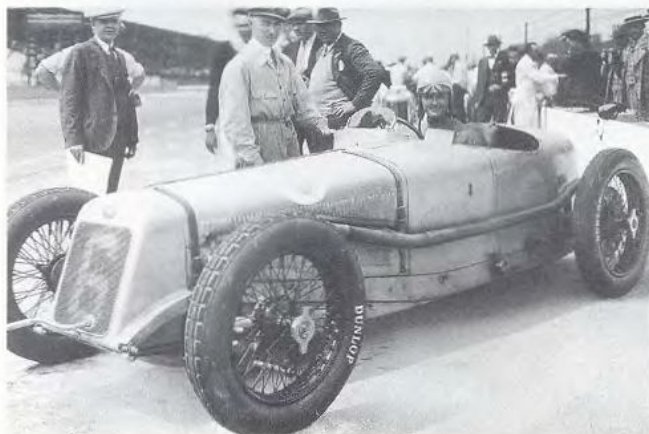
Только тогда за океаном стараниями братьев Шевроле, Дюзенбергов и Харри Миллера появились, наконец, конкурентоспособные машины, заставившие капитулировать французов и немцев. А в 1923 году местные пилоты на Miller наголову разбили заводскую “конюшню” Mercedes и целую эскадру из пяти французских Bugatti.

Итак, заокеанские вояжи перестали приносить дивиденды не только отдельным гонщикам-любителям, но и целым командам.

Indy 500 1914 года завершилась полной победой европейцев. Слева направо: Артур Дюрз, Рене Тома, Йозеф Кристианс и Альберт Гюйо, занявшие 2-е (Peugeot), 1-е (Delage), 6-е (Excelsior) и 3-е (Delage) места



В конце 20-х все изменилось. Замечательный гонщик из Монако Луи Широн на Delage 15S8, выигравшей 4 из 5 этапов чемпионата мира 1927 года, через пару лет в Indy сумел занять лишь 7-е место



Сразу после Второй мировой войны изголодавшиеся по гонкам европейцы устремились за океан. Но там их ждало разочарование, – Луиджи Виллорези на Maserati отстал от победителя Indy 1946 года более чем на полчаса







В 60-е годы в "Старой кирпичнице" можно было увидеть лучших пилотов и инженеров мира. На снимке Колин Чэпмен в окружении трех чемпионов мира, в разные годы выступавших в его команде – Йохен Риндт, Марио Андретти, Грэм Хилл

В начале 80-х в американских гонках все большую роль начинали играть английские инженеры. Среди них был и будущий "гений аэродинамики" Формулы-1 Эдриан Ньюи



Чтобы побить американцев, необходимо было тратить слишком много. Ради чего? Несмотря на призовой фонд почти в сто тысяч долларов, даже в случае успеха расходы не окупались. О рекламе своей продукции в Америке нечего было и думать – Ford, General Motors и Chrysler безраздельно царили на местном рынке. И постепенно Indy 500 стала для европейцев чем-то очень далеким, почти абстрактным. Ее еще включали в число этапов чемпионата мира, проводившегося в 1925–1927 годах, хозяева трека в Индианаполисе еще придерживались европейских технических требований, чтобы привлечь внимание именитых гостей. Но пути Америки и Европы расходились все больше. И разошлись окончательно, когда в 1930 году новый хозяин трека Эдди Рикенбергер провозгласил курс на дешевый (и обязательно двухместный!) гоночный автомобиль, сконструированный на основе серийных узлов и агрегатов. Европейцы презрительно окрестили новые техтребования "формулой Металлолом" и повернулись к Indy 500 спиной.

Даже когда в 1938-м от "Металлолома" отказались, лишь дважды европейцы (гонщики, а не команды) попытались выступить на "Старой кирпичнице": в 1938 году – Таццо Нуволари, а через два года – Рене Дрейфус. Но итальянец так и не вышел на старт, а француз на Maserati не прошел квалификацию.

И после войны европейцы крайне редко отваживались на путешествия за океан, которые каждый раз заканчивались полным фиаско. Так в 1946 году неудачи в квалификации постигли Рудольфа Караччиоли и Акиле Варци, а Maserati Луиджи Виллорези отстал от победителя на 36 минут. Через шесть лет унижительное (и дорогостоящее) поражение потерпел на "Старой кирпичнице" Ferrari, когда чемпион мира Альберто Аскари, стартовав с 19-го места, прошел лишь 40 кругов из 200.

Тем не менее, до 1960 года Indy 500 включали в число этапов мирового первенства

Формулы-1. Но если до 1951 года в этом можно было усмотреть хоть какой-то смысл – технические требования практически совпадали, то, начиная с сезона-52, "формула" и "индикатор" пошли каждый своим путем. Строить же специальный автомобиль для выступления на одном этапе чемпионата и отправляться с ним за океан – такого не могла себе позволить даже баснословно богатая по тем временам команда Mercedes-Benz.

Все изменилось, когда 31 мая 1961 года на старте Indy 500 появился автомобиль австралийца Брэбэма. Завсегдатаи "Старой кирпичницы" хохотали над маленьким Cooper двукратного чемпиона мира – на фоне огромных "родстеров" с мощными четырехлитровыми моторами он выглядел тщедушной букашкой. Но на финише, несмотря на отставание в 150 лошадиных сил, зеленый автомобильчик оказался девятым, не проиграв победителю, Энтони Джозефу Фойту на 420-сильном Trevis, ни крута.

Два года спустя за океан началось настоящее паломничество сильнейших пилотов и команд чемпионата мира. Несмотря на то, что теперь американцы относились к визитерам отнюдь не так дружелюбно, как когда-то, едва ли не все чемпионы 60-х побывали на "Старой кирпичнице" – Джим Кларк, Грэм Хилл, Джеки Стюарт, Йохен Риндт, Денни Хьюм, тот же Брэбэм. Lotus, Lola, Brabham, McLaren строили автомобили для Indy 500. Количество довольно быстро перешло в качество. Через 51 год после победы Тома ливиную долю из 628 тысяч призовых долларов выиграл Кларк на Lotus. В 1966 году успех шотландца повторил Хилл на Lola, Кларк был вторым, а лидировавший еще за 10 кругов до финиша Стюарт сошел и занял в итоге 6-е место.

Но сочетать успешные выступления по обе стороны океана становилось все сложнее – и для гонщиков, и для команд. Ведь подготовка к Indy 500 требует не меньше месяца. Хотя кирпичики индианаполисской трассы еще в 1937 году начали заливать асфальтом (стартовую пря-

мую заасфальтировали лишь в 1962 году, оставив на память о "Старой кирпичнице" узенькую, шириною в ярд, полосу прежнего покрытия), аналогов ей нет нигде в мире, а значит тренироваться, настраивать машину можно только здесь. Так что, в 70-е годы пути Америки и Европы вновь разошлись. Участники чемпионата мира посмеивались над героями Индианаполиса, утверждая, что те умеют, мол, поворачивать только налево. Американцы же, будто в отместку, игнорировали Формулу-1.

Так продолжалось до начала 80-х годов, когда картина драматически изменилась. Сначала "Старую кирпичницу" оккупировали иностранные автомобили. Если в 1975 году из 33 машин на старте лишь 6 не были американскими, через пять лет их стало 17, а с 1986-го на старт Indy 500 выходили только английские гоночные конструкции – March, Lola, Penske, Galmer. Вслед за инженерами с Туманного Альбиона в Америку подались пилоты из Европы, Южной Америки, Азии, Австралии. Причем, в отличие от прежних лет это большей частью были не признанные мастера, а безвестные выпускники младших гоночных Формул, которым не нашлось места в чемпионате Ф-1, или пилоты, по разным причинам не удержавшиеся в "высшей лиге" мирового автоспорта.

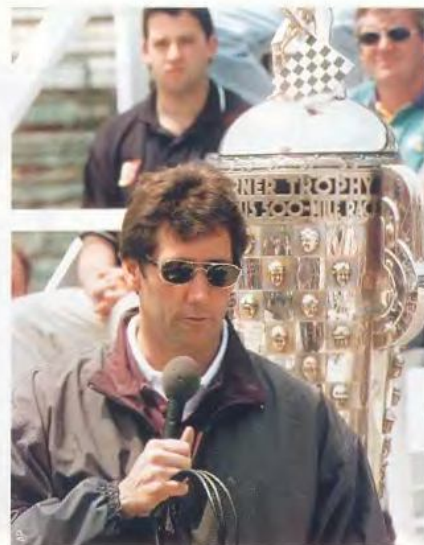
Фабрицио Барбацца, Рауль Боэзель, Джефф Брэбэм, Энди Чивер, Джим Крауфорд, Дерек Дейли, Тео Фаби, Роберто Фереро, Ари Линдик, Торо Палмрот, Дидье Тийс – имена многих из этих пилотов мало что говорят европейскому болельщику, зато в США большинство из них стали настоящими звездами. Что уж говорить о таких мастерах, как двукратный чемпион мира Эмерсон Фиттипальди, дважды, в 1989 и 1993 годах, побеждавший в Indy 500, или Найджел Мэнселл, который подался в Америку в 1993-м, сразу после завоевания чемпионского титула в Ф-1.

Успехи Фаби, Линдика, Фиттипальди и Мэнселла в свою очередь вызывали еще



У себя на родине, в Нидерландах, Ари Линдик сравнительно мало известен. Зато за океаном, после двух побед в Indy 500, голландец стал настоящей звездой

Тони Джордж, нынешний владелец "Старой кирпичницы" решил вернуть асов Формулы-1 на трассу старейшего американского автодрома. Через полвека после победы Тома Джима Кларка и Коллин Чэпмена вновь покорили "Старую кирпичницу"



большой приток иностранцев, так что в заявочном списке Инди 1995 года значилось 22 "пришельца". Тогда-то хозяин трека Тони Джордж (его дедушка купил "Старую кирпичницу" у Рикенбекера в 1945 году) и развернул кампанию против "засилья иностранцев", "за чистоту американского автоспорта". Но отделение Indy 500 от чемпионата CART принесло обратный результат. Молодые доморощенные таланты на "Старой кирпичнице" почему-то появляться не спешили, зато из Европы и Южной Америки хлынула еще одна волна молодых (и не очень) безработных пилотов – Кенни Брак, Альфонсо Джаффоне, Алессандро Дзампедри, Стефан Грегар и многие другие. В результате в 1997 году, к примеру, было подано всего лишь 28 заявок при традиционном числе мест на старте 33. И "чистокровных американцев" среди них и двух третей не набралось...

Словом, к концу 90-х самая знаменитая не только в Штатах, но и, пожалуй, во всем мире гонка (скептики могут ознакомиться со статистикой посещаемости – на трибунах "Старой

кирпичницы" в лучшие годы собиралось чуть не до полумиллиона человек!), давно переставшая быть просто спортивным мероприятием, превратившись в один из символов этой страны, испытывает самый тяжелый кризис в своей истории. Без звезд первой величины Indy 500 превратилась в заурядное состязание, героев которого никто не знает. Меньше стало зрителей – отворачиваются спонсоры, телекомпания отказывается платить большие деньги за право трансляции. Необходимо было что-то срочно менять. И мистер Джордж решил призвать на помощь Формулу-1.

В 2000 году планируется провести на "Старой кирпичнице" этап чемпионата мира. Уже существует проект прокладки внутри нее трассы с 13 поворотами с выходом, как это сделано в Дайтоне, на полотно трека. Нет сомнений, что руководству Формулы-1 эта идея очень импонирует. С 1991 года Гран При США не проводился – эгоцентричные американцы совсем перестали интересоваться чемпионатом мира. Может быть, им будет легче привыкнуть к Ф-1 в родных стенах легендарного автодрома?

Однако положение это весьма сомнительно. Трудно себе представить, что 450 тысяч зрителей из промышленного Мичигана и сельского Огайо, богатой Калифорнии и праздной Флориды, ковбойско-космического Техаса и множества небольших провинциальных городков Юга и Среднего Запада отправятся в Индианаполис, как делали это их отцы, деды и даже прадеды, чтобы насладиться сражениями Михаэля Шумахера с Хайнцем-Харальдом Френтценом или Мики Хаккинена с Дэвидом Култхардом. Среди местных же пилотов по-прежнему очень мало желающих попробовать себя в Формуле-1. А как считает Джеки Стюарт, за океаном сейчас и вовсе нет молодых гонщиков такого уровня, который бы позволил им не ударить в грязь лицом в чемпионате мира.

Так что начинание Тони Джорджа вряд ли ожидает светлое будущее. Впрочем, у него еще останется около трех миллионов кирпичей. За каждый по сто баксов...

Александр Мельник



Последний круг Indy 500 1996 года был отмечен страшной аварией, в которую по иронии судьбы угодили сразу трое "пришельцев" из Ф-1 и других европейских Формул – Алессандро Занарди, Элисио Салазар и Роберто Гуэрреро





Победители Indy 500 1911–1999 годов

Год	Гонщик/ Страна	Автомобиль/ Двигатель	Ср. скорость км/час
1911	Рэй Харрон/Сайрус Патшке (США/США)	Marmion Wasp	120.03
1912	Джо Доусон/Дон Херр (США/США)	National	126.66
1913	Жюль Гу (Франция)	Peugeot L76	122.18
1914	Рене Тома (Франция)	Delage	132.70
1915	Ральф де Пальма (США)	Mercedes	143.27
1916	Дарио Реста (США)	Peugeot	135.16
1919	Хоуди Уилкокс (США)	Peugeot	141.67
1920	Гастон Шевроле (США)	Frontenac	142.59
1921	Томми Милтон (США)	Frontenac	144.20
1922	Джимми Мерфи (США)	Duesenberg-Miller	152.02
1923	Томми Милтон/Хоуди Уилкокс (США/США)	Miller	146.34
1924	Лора Корум/Джо Бойе (США/США)	Duesenberg	158.06
1925	Питер де Паоло/Норман Баттен (США/США)	Duesenberg	162.71
1926	Фрэнк Локхарт (США)	Miller	154.31
1927	Джордж Судерс (США)	Duesenberg	156.95
1928	Луис Мейер (США)	Miller	160.07
1929	Рэй Кич (США)	Miller	157.01
1930	Билли Арнольд (США)	Summers-Miller	161.62
1931	Луис Шнайдер (США)	Stevens-Miller	155.48
1932	Фред Фрэнк (США)	Wetteroth-Miller	167.57
1933	Луис Мейер (США)	Miller	167.60
1934	Билл Кеммингс (США)	Miller	168.72
1935	Келли Петилло (США)	Wetteroth-Offenhauser	170.94
1936	Луис Мейер (США)	Stevens-Miller	175.49
1937	Уилбур Шоу (США)	Shaw-Offenhauser	182.75
1938	Флойд Робертс (США)	Wetteroth-Miller	188.57
1939	Уилбур Шоу (США)	Maserati 8CTF	185.09
1940	Уилбур Шоу (США)	Maserati 8CTF	183.79
1941	Флойд Девис/Мори Роуз (США/США)	Wetteroth-Offenhauser	185.22
1946	Джордж Робсон (США)	Adams-Sparks	184.75
1947	Мори Роуз (США)	Deidt-Offenhauser	187.19
1948	Мори Роуз (США)	Deidt-Offenhauser	192.78
1949	Билл Холланд (США)	Deidt-Offenhauser	195.22
1950	Джонни Парсонс (США)	Kurtis-Offenhauser	199.52
1951	Ли Уоллард (США)	Kurtis-Offenhauser	203.13
1952	Трой Реттмен (США)	Kuzma-Offenhauser	207.44
1953	Билл Вукович (США)	Kurtis KK500A-Offenhauser	207.14
1954	Билл Вукович (США)	Kurtis KK500A-Offenhauser	210.52
1955	Боб Суэйкерт (США)	Kurtis KK500D-Offenhauser	206.29
1956	Рэт Флайерти (США)	Watson-Offenhauser	206.74
1957	Сэм Хенкс (США)	Epperly-Offenhauser	218.18
1958	Джимми Брайен (США)	Epperly-Offenhauser	215.27
1959	Роджер Уорд (США)	Watson-Offenhauser	218.59
1960	Джим Рэтменн (США)	Watson-Offenhauser	223.28
1961	Зитони Джозеф Фойт-младший (США)	Watson-Offenhauser	223.86
1962	Роджер Уорд (США)	Watson-Offenhauser	225.73
1963	Парнелли Джонс (США)	Watson-Offenhauser	230.39
1964	Зитони Джозеф Фойт-младший (США)	Watson-Offenhauser	237.09
1965	Джим Кларк (Великобритания)	Lotus 38-Ford	242.45
1966	Грэм Хилл (Великобритания)	Lola T90-Ford	232.21
1967	Зитони Джозеф Фойт-младший (США)	Coyote/Lotus 34-Ford	243.29
1968	Бобби Анзер (США)	Eagle 68-Drake/Offenhauser	245.99
1969	Марио Андретти (США)	Brammer/Hawk III-Ford	252.40
1970	Ал Анзер (США)	Colt 70-Ford	250.60
1971	Ал Анзер (США)	Colt 71-Ford	253.80
1972	Ал Анзер (США)	McLaren M16B-Offenhauser	262.21
1973	Гордон Джонкок (США)	Eagle 73-Offenhauser	255.89



1974	Джонни Ратерфорд (США)	McLaren M16C/D-Offenhauser	255.17
1975	Бобби Анзер (США)	Eagle 75-Offenhauser	240.08
1976	Джонни Ратерфорд (США)	McLaren M16E-Offenhauser	239.30
1977	Зитони Джозеф Фойт-младший (США)	Coyote-Foyt/Ford	259.58
1978	Ал Анзер (США)	Lola T500-Cosworth	259.63
1979	Рик Мирс (США)	Penske PC6-Cosworth	255.67
1980	Джонни Ратерфорд (США)	Chaparral 2K-Cosworth	229.86
1981	Бобби Анзер (США)	Penske PC9B-Cosworth	223.79
1982	Гордон Джонкок (США)	Wildcat Mk88-Cosworth	260.70
1983	Том Слива (США)	March 83C-Cosworth	260.85
1984	Рик Мирс (США)	March 84C-Cosworth	263.25
1985	Дэни Салливан (США)	March 85C-Cosworth	246.15
1986	Бобби Райхал (США)	March 86C-Cosworth	274.69
1987	Ал Анзер (США)	March 86C-Cosworth	260.94
1988	Рик Мирс (США)	March 88C-Cosworth	233.00
1989	Эмерсон Фиттипальди (Бразилия)	Penske PC18-Chevrolet	269.64
1990	Ари Линдик (Нидерланды)	Lola T 90/00-Chevrolet	299.25
1991	Рик Мирс (США)	Penske PC20-Chevrolet	283.92
1992	Ал Анзер-младший (США)	Galmer G92-Chevrolet	215.95
1993	Эмерсон Фиттипальди (США)	Penske PC22-Chevrolet	252.95
1994	Ал Анзер-младший (США)	Penske PC23-Mercedes-Benz	258.84
1995	Жак Вильнев (Канада)	Reynard 951-Cosworth	247.17
1996 (IRL)	Бадди Лазье (США)	Reynard 951-Cosworth	238.06
1997 (IRL)	Ари Линдик (Нидерланды)	G-Force-Aurora	234.64
1998 (IRL)	Эдди Чивер (США)	Dallara-Oldsmobile Aurora	233.55
1999 (IRL)	Кенни Брак (Швеция)	Dallara-Oldsmobile Aurora	246.46



Поездка в Америку

На даче я беседовал с одним типом, имеющим отношение к Ф-1. Мы говорили о жизни. Обычно обитатели подвала бесконечно жалуются на то, что они измучены обилием черной работы, постоянными переездами, женщинами, вином – или любой комбинацией вышеперечисленных компонентов. "Ах, где же ты, такая жизнь, – вздыхают они. Никогда больше аэропортов, никаких отелей и автодромов!"

Однако мой собеседник поведал мне, что недавно имел удовольствие провести несколько дней вне неизвестного спорта и быстро понял – это не для него.

"Я жил нормальной жизнью, – рассказывал он. – В пятницу, как и все, сделал круг с тележкой по супермаркету, и, знаете, это было действительно скучно. Я не мог дождаться дня, когда вернусь в этот нереальный мир, где всегда что-нибудь происходит. Конечно, здесь очень много тяжелой работы, переводов, но благодаря всему этому мы каждое утро просыпаемся с желанием побыстрее встать с постели. Это и есть настоящая жизнь, а не просто существование. И это великолепно!"

В эту пору года люди, чья работа связана с Ф-1, живут в безумном ритме. Пилоты и инженеры заняты гонками и тестами. Их жизни целиком посвящены Ф-1. Места для чего-то еще не остается. Я не слезу на тесты. Мне хватает гонки. И всегда оказывается, что между Гран При тоже происходят какие-то события, и всегда меня куда-нибудь приглашают.

Почему бы тебе не съездить на гонки IndyCar, – предложил мне кто-то. О, разумеется, это было бы здорово, но побить деде-дроту дома тоже неплохо. В конце концов, для того и существует дом.

Жизнь журналиста такова, что уже через несколько дней после возвращения из Барселоны я должен был собраться в Канаду. Причем по пути в Монреаль я согласился заглянуть в Индианаполис. И вот ясным солнечным утром я покидаю дом, завтракаю в Париже, обедаю в Лондоне, а следующий завтрак ждет меня уже в Нью-Йорке, после чего я обнаруживаю себя в самолете, сидящем над равнинами Среднего Запада, на которые местами падают сумерки. Эти равнины представляют собой самый плоский пейзаж, который вы только можете представить, – более монотонный, чем океанская гладь на седьмой день круиза в полный штиль. Местность настолько унылая, что здешние поселенцы, должно быть, чувствовали себя обманутыми, давая своим маленьким городкам название имени, чтобы хотя бы таким образом восполнить скудость природы. И вот мы пролетаем над местечками с



Новая башня центра управления изменит облик легендарного автодрома



С воздуха хорошо просматривается строящаяся трасса Ф-1, вписанная в гигантский "овал". 12 поворотов, один другого круче и хитроумнее, и 13-й – профилированный вираж – обещают предоставить американцам захватывающее зрелище. На переднем плане виден первый поворот, где разогнавшиеся по треку до 300 км/ч машины будут поворачивать под прямым углом. В этом месте ожидаются большие события...



Съехавшие с "овала" автомобили поджидает серия замысловатых поворотов



S-образная связка, два правых поворота, и трасса возвращает на "овал"

такими странными названиями, как Досуг, Нефть, Труд, Домашний, Сельский, Процветание, Шепотка, Пони, Аромат, Экономия, Газ-город. Если вы мне не верите, откройте атлас и посмотрите. Они все там...

Я так и вижу эту сцену.

– О, взгляни, дорогая, – говорит мистер Первопроходец, – какое милое местечко! Давай назовем его Домашний. Домашний, штат Индиана. Звучит превосходно. Почтафон сразу запомнит.

– Нет, милый! Я думаю, нам следует чуточку довериться дикой природе. Давай закроем глаза и посмотрим, что окажется впереди, когда мы откроем их... Смотри, пони! Пони, штат Индиана!

– Отличное название! Хорошо, что нам не попалась на глаза навозная куча...

Приближаясь к международному аэропорту Индианаполиса, самолет пролетает над пригородом, который называется Спидвей, Индиана. С высоты нетрудно разглядеть сооружение, давшее имя этому району. Внизу лениво разворачивается панорама огромного старого "овала", который сделал этот город известным всему миру. Вы можете попасть в какой угодно далекий уголок земли, и любой папуас или бушмен из Калахари немедленно начнет изображать звук автомобиля, едва вы произнесете слово Индианаполис.

Автодром Indianapolis Motor Speedway с воздуха действительно производит сильное впечатление, – с кольцами огромных трибун, каждый год собирающих 350 000 человек на гонку "500 миль Индианаполиса". Эта гонка все еще остается самым посещаемым однодневным соревнованием в мире, единственным соперником которого является 400-мильная гонка NASCAR, проводимая здесь же в августе. Этот автодром называют "Кирпичницей", потому что раньше поверхность трека была выложена кирпичами – 3,2 млн кирпичей производства компании Wabash Clay из Видербурга, Индиана. Когда вы пишете цифры, вроде этой, на бумаге, они не производят должного впечатления, но когда вы пролетаете над этим сооружением и видите его масштабы, то поневоле удивляетесь, как 400 каменщиков, укладывав по 50 000 кирпичей за смену, умудрились закончить работу за 63 дня.

Но больше всего поражает год, когда все это произошло – 1909-й, что делает эту трассу самым старым действующим автодромом в мире.

Спустя час или два после полета над треком я оказался перед дверями гостиницы "Кирпичница", которая ныне принадлежит местному гольф-клубу (IMS ныне – это еще и площадка для гольфа), но в прежние времена была гораздо более известна как мотель "Спидвей". "Спидвей", именно под этим именем гостиница останется в моей памяти, имеет 108 комнат, родстер Эй Джея Фойта в холле и больше славы в прошлом, чем вы можете себе представить. Почти все гонщики, соревновавшиеся на IMS, когда-либо останавливались здесь. Ах, если бы стены могли говорить...

Мотель давал приют и другим знаменитостям. Например "Битлз", которые давали здесь концерт на ярмарке штата Индиана в 1963 году. Для битломанов сообщая: они останавливались в номерах 228, 230, 232 и 234.

"Впоследствии подростки обнаружили место, где они останавливались, – вспоминает управляющий отеля Дейв Кассиди, – наша стойка в приемной была буквально разнесена на куски. У нас останавливался Кларк Гейбл, а Пол Ньюман снимал несколько сцен для своего фильма "Побеждая" в комнате 214".

Мне отвели номер 246. Я прислушивался к стенам очень внимательно, и хотя они не открыли мне своих тайн, ощущение причастности к великой истории не отпускало меня. А ведь я прибыл сюда, чтобы думать о будущем, конкрет-

нее, – чтобы ознакомиться с тем, как идет подготовка к Гран При США 2000 года. Было поздно. Великое прошлое, много-обещающее будущее и настоящее, в котором меня клонило ко сну, путались в моей голове. И я поспешил лечь спать, чтобы утром пораньше отправиться на автодром...

Прошло всего несколько месяцев с тех пор, как владелец Speedway Тони Джордж объявил о том, что самый известный в мире автодром станет местом проведения Гран При в 2000 году. Теперь известна и точная дата – 24 сентября. И работы по подготовке 4,2-километрового кольца к гонке Ф-1 идут полным ходом. Объем их огромен – и затраты велики, – но Джордж и 300 его сотрудников полны решимости не только провести самый большой по числу зрителей Гран При в мире, но и организовать его лучше всех на планете.

Жители штата Индиана гордятся своей репутацией гостеприимных, здравомыслящих и честных людей. Индианаполис часто называют “перекрестком Америки”. Утверждают, что половина населения страны живет в пределах одного дня пути от города. Поэтому есть надежда, что трибуны во время Гран При Ф-1 пустовать не будут.

Индианаполис давно и успешно использует автоспорт для собственного блага и процветания. Однако одной из примечательных сторон проекта проведения гонки Ф-1 здесь является то, что на его реализацию не затрачено ни

цента государственных средств или денег штата. Джордж платит за все сам. Он не раскрывает точную сумму, но автор проекта Кевин Форбс подтверждает, что речь идет о “десятиках миллионов”. Все это, конечно, впечатляет. Новая восьми-этажная башня управления уже господствует над местностью, возвышаясь над необозримыми трибунами вместимостью 300 000 человек. Автодром в Индианаполисе – самое большое по числу посадочных мест заведение в мире.

Проведение здесь Гран При – идея, с которой Джордж носит с начала 90-х годов. В 1992 году, когда на “Старой кирпичнице” проводились работы по созданию площадки для гольфа, Джордж и Форбс разработали схему, при которой оставалась возможность для сооружения трассы внутри знаменитого “овала”. С тех пор этот проект не претерпел никаких изменений, однако Форбс уверен, что он не устарел и что у гонщиков Ф-1 будет по крайней мере одна великолепная возможность для обгона – при торможении с 300 км/ч в 90-градусном первом повороте трассы. Так как автомобили Ф-1 будут двигаться в направлении, обратном тому, что принято в IndyCar, первый поворот трассы пройдет на самом деле перед четвертым поворотом “овала”.

Затем трасса делает несколько изощренных поворотов перед выходом на бульвар Халмана – улицу, которая проходит через весь автодром. Прямая заканчивается крутым

Американское “святилище скорости” скоро украсит новая “колокольня”, оборудованная по последнему слову автогоночной науки



Гран При США

24 сентября 2000 года



США
Индианаполис, штат Индиана
Автодром Indianapolis Motor Speedway
Длина круга: 4.2 км



Тони Джордж и его сотрудники возлагают на новый проект большие надежды

левым поворотом, где также возможны обгоны. Далее, сделав еще несколько изгибов, трасса возвращается на "овал". Здесь автомобили будут ускоряться, проезжая по профилированному первому повороту и километровой главной прямой.

Фундамент и первые слои покрытия трассы уже уложены. Оставшиеся дренажные работы будут скоро завершены, и в октябре этого года последний слой асфальта ознаменует собой конец этого этапа работ. Все остальное, включая сооружение отбойников, укладку кабелей и тому подобное, будет закончено к апрелю 2000 года, и Джордж надеется, что первые автомобили Ф-1 смогут опробовать трассу после Гран При Бразилии следующего года.

Сооружение собственно трассы – лишь малая часть работ, проводимых на IMS. Возведение башни управления уже продвинулось достаточно далеко. В этом впечатляющем здании будет располагаться центр управления гонкой, система измерения времени и подиум. Скоро также начнется строительство новых гаражей и пaddock-клуба. В состав этого комплекса будут входить боксы для 36 команд и еще один гараж для технического персонала FIA. Над гаражами будут располагаться 12 "лож" для особо важных гостей, каждая из которых будет делиться на три помещения. Здание спроектировано так, что может служить для разных целей, так как ни во время Indy 500, ни во время гонок NASCAR гаражи не будут использоваться по прямому назначению. С целью поддержания традиции во время гонок на "овале" будет использоваться прежняя пит-лейн. Пит-лейн для Ф-1 будет располагаться между ныне существующими командными мостиками и новыми боксами. Но при проведении трексовых гонок все это исчезнет под временными трибунами, а гаражи Ф-1 превратятся в сувенирные магазины.

Еще один комплекс, который предстоит соорудить, – это совершенно новый 4-этажный пресс-центр на 500 журналистов с видом как на прямую старта-финиша, так и на внутреннюю часть трассы. Команды IndyCar и NASCAR будут по-прежнему использовать старые гаражи в Газолиновой аллее позади новых боксов. Кроме того, позади башни управления предусматривается создание обширной площади, где зрите-

ли Ф-1 смогут приобрести сувениры.

Джордж и его команда уверены, что легко смогут собрать толпу в 175 тысяч человек. Предполагается, что большинство зрителей прибудет из Индианаполиса, который расположен всего в 2,5 км от автодрома. В городе сильны традиции по поддержке местных инициатив. Единственное опасение связано с тем, что в дни проведения Гран При Олимпийские игры в Сиднее будут в самом разгаре. Однако благодаря разнице во времени на момент начала гонки большинство соревнований в Австралии уже закончится, так что накладок с телетрансляцией произойти не должно.

В случае успеха, на который надеются люди Тони Джорджа, организаторы намерены изменить конфигурацию трассы таким образом, чтобы она проходила мимо трибун у третьего поворота. Это доведет число потенциальных зрителей до 250 тысяч. А это уже кое-что для Гран При Формулы-1.

День прошел, и мне пора было собираться в Монреаль. На следующие две недели у меня очень напряженный график. По пути в аэропорт, проезжая мимо какого-то супермаркета, я поймал себя на мысли: хорошо было бы после работы спокойно зайти туда и, не торопясь, побродить с тележкой. Просто для того, чтобы посмотреть, а как живут нормальные люди...

Джо Сейвард



Получив вдобавок к Indy 500 и NASCAR 400 еще и Гран При Ф-1, Индианаполис подтвердит свою репутацию автогоночной столицы мира

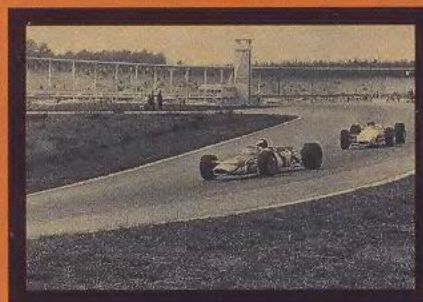


Организаторы Гран При США уверены - гонку Ф-1 на "Старой кирпичнице" ждет зрительский успех



Наконец об этом сказано

7 апреля 1968 года в результате загадочной аварии, которая так и не нашла своего объяснения, в Хоккенхайме погиб Джим Кларк. Спустя 30 лет журналист Мэтт Бишоп побывал на месте, где произошла катастрофа, унесшая жизнь Кларка. И совершенно случайно встретил человека, который был свидетелем этой трагедии.



Кларк во время квалификации перед гонкой Ф-2 в Германии 1968 года. Прошедший в день гонки дождь сделал условия проведения соревнований чрезвычайно опасными

Воскресенье. Хоккенхайм. Час до начала утренней тренировки. Достаточно времени, чтобы дойти до первой шиканы, прямо за которой стоит небольшой каменный крест. Этот крест установлен здесь в память о Джиме Кларке, величайшем британском гонщике всех времен. Он отмечает место, где этот великий человек испустил свой последний вздох среди искореженных обломков Lotus 48 Формулы-2.

В тот день было сыро, и людей на трассе было немного. Не то, что сегодня, когда даже в этот ранний час я пробивался сквозь шеренги измученных и молчаливых фанов Шумахера, похмельно качавших головами с нахлобученными на них красными кепками Dekra.

И тут я увидел нечто, чего видеть не хотел, нечто, что заставило меня пожалеть обо всех хлопотах, которые я предпринимал, чтобы этот трек назвали в честь Джимми. Я увидел двух одетых в красное, пакачавшихся пивом, с отсутствующим взглядом улюдков, сидящих на кресте с банками Warsteiner в руках. Кругом валялись сигаретные окурки, мусор, пустые банки из-под пива и пьяные фанаты.

Мой немецкий оставляет желать лучшего, поэтому я предпочел обратиться на простом английском: "Убирайтесь отсюда!" Я старался, чтобы мой голос прозвучал внушительно. С минуту не было никакого ответа, потом последовали познание плечами, хихиканье, и, наконец, два негоддя нехотя удалились. Я постоял немного, глядя на крест, в то время как армия Шумми глядела на меня. Все было безнадежно. Мне хватило минуты, чтобы пройти еще 50 метров, отделявших меня от первой шиканы – поворота Джима Кларка – откуда я и собирался наблюдать warm-up.

По пути я миновал пост, где стояли несколько маршалов. "Шотландец?" – спросил он меня по-английски, но с сильным немецким акцентом. "Нет. Англичанин. Британец!" – ответил я. "Как Джимми, – улыбнулся он, – я наблюдал за тобой возле креста".

Это был крупный мужчина, возможно, шестидесяти лет, того типа, что обычно определяют одним словом – добряк. "Джим Кларк был великим гонщиком", – сказал я. "Знаю, – ответил он. – Я видел, как он умер".

Это была правда. Винфрид Колб стоял на посту номер 16 почти на всех гонках, начиная с 1965 года. Был он там и 7 апреля 1968 года. Вот его рассказ.

"Я очень хорошо помню тот день, 7 апреля 1968 года. Как будто это было вчера. Я был большим поклонником Джимми Кларка. Я и мои друзья были сильно взволнованы, когда узнали, что он прибыл в Хоккенхайм для участия в гонке Формулы-2. Я считаю, что он был величайшим гонщиком.

В то время здесь не было никакой шиканы. Одна только длинная-длинная, слегка изогнутая дорога в лесу – настоящий тоннель из деревьев, которые росли по обеим сторонам трассы на расстоянии не больше метра от обочины.

Мы были разочарованы тем, что Джимми не было на поуле. Он оказался на несколько линий позади. Какие-то проблемы с автомобилем или, возможно, с пинами. Но он был здесь, в Хоккенхайме, где в те дни еще ни разу не проводился Гран При. По нашей трассе поедет двукратный чемпион мира! Лучший гонщик на планете! Он не выиграл поула, но было сыро, и, возможно, он сумеет проявить себя лучше в гонке.

Ко времени старта дождь прекратился, но повсюду были лужи. Я помню, что Курт Арне захватил лидерство, обогнав Анри Пескарролу и Жан-Пьера Бельюза. Стартовавшего с поула. Видимость была действительно ужасной! Брызги даже из-под тогдашних узеньких шин застилали все вокруг. Машины пролетели мимо моего поста на максимальной скорости – автомобили Формулы-2 в конце 60-х развивали скорость до 250 км/час.

Джимми все никак не мог выйти вперед. Затем, когда автомобили ушли на второй круг, я посмотрел направо и увидел Brabham Арне, MIRA Бельюза, MIRA Пескарролу и... единицу на носу Lotus Джимми.

Все произошло очень быстро. Зад его автомобиля повело влево. Руки Джимми сделали движение, чтобы выровнять машину. Автомобиль заскользил боком в направлении левой обочины, где находился мой пост. Было много брызг, но я сумел различить, что Lotus движется прямо на дерево. Огромное дерево среди других деревьев, и я не видел, каким образом Джимми мог бы избежать столкновения.

Машина ударилась о дерево боком и развалилась на три части. Двигатель и коробка передач пролетели метров 80 вдоль небольшой стены, за которой стояли зрители. Передняя часть отделилась и заскользила по асфальту. И, наконец, кокпит с Джимми, который все еще находился внутри, замер на левой обочине трассы.

Голова Джимми неподвижно спесилась набок. Мороз пробежал у меня по коже, так это выглядело скверно. В те дни у нас не было врача на каждом посту, как сегодня, так что я вынужден был вызывать помощь по радио. Машины пролетели мимо, и трек опустел. Стало очень тихо. Я побежал к Джимми – это заняло около минуты – и врач прибыл на место секундой позже. В кокпите не было заметно никакого движения.

Я посмотрел на доктора: его лицо было очень мрачным. Он склонился над Джимми и вдруг сказал: "Он еще жив!" Я помню этот момент очень ясно. Я посмотрел вдоль трассы, где ехала машина "скорой помощи". Я не смел надеяться. Джимми подняли, перенесли в машину и увезли.

Никоим образом этот случай не мог быть результатом ошибки Джимми. Никоим образом! Эта часть трассы не была слишком сложной. Отчаянно быстрой, но не сложной. Я уверен, что это была лопнувшая шина, левая задняя.

Я ждал известий, и они пришли: Джимми мертв. Машины показались вновь – на этот раз впереди был Бельюз – и скрылись в облаке брызг. Все, кроме Грэма Хилла, который ехал почти последним. Он посмотрел в зеркало, понизил передачу и перешел с 250 км/ч на скорость ходьбы, глядя вась в обломки: красно-белые цвета Gold Leaf Lotus Джима Кларка спутать с чем-либо было невозможно, Грэм покачал головой. Я видел по его лицу, насколько он был потрясен. Затем он медленно ускорился и уехал прочь.

По материалам журнала F1 Racing с согласия Haymarket Magazines Limited.

P. S. Эта история имела продолжение. Статья, опубликованная в номере F1 Racing, попала на глаза Берни Экклстоуну. Он немедленно связался с руководством автодрома в Хоккенхайме, которое заверило его, что уже в ближайшее время вокруг креста, поставленного на месте гибели великого гонщика, будет возведено ограждение.



Винфрид Колб находился в качестве маршала на том месте, где Кларк потерпел аварию в 1968 г. Он до сих пор маршал трассы в Хоккенхайме



Невесомый Дэвид



“Главное – выспись!” – напутствовали меня на инструктаже в пятницу. А как тут выспиться, если завтра вставать в полшестого утра? В субботу в семь часов группа из десятка английских, немецких и русских журналистов уже собралась в комфортабельном холле гостиницы “Балчуг”, готовая к отправке в Звездный городок. Но прежде чем мы перенесемся в Звездный, немного предыстории.

Два года тому назад, в июне 1997 года, в Москву приезжал Мика Хаккинен, и в рамках программы West in Space, организованной титульным спонсором команды McLaren, проходил полуразвлекательные тренировки в Центре подготовки космонавтов в подмосковном Звездном городке. 1 июля 1999 года его примеру должен был последовать и второй пилот McLaren Дэвид Култхард. Собственно, первоначально все планировалось совсем по-другому. В Россию должен был приехать сам Рон Деннис вместе с Мартином Брандлом, но, как призналась пресс-атташе McLaren Анна Гёрье, Рона задержали в Укинге важные дела, и вместо него в Москву привезли Дэвида.

Первым и, конечно, самым главным пунктом в программе визита был полет в условиях невесомости. Недаром у всех нас на комбинезонах красовалась надпись Gravity Zero. И пока Култхард пробивался из Шереметьево в Звездный городок сквозь ряды машин, спешивших на подмосковные усадьбы полусонных дачников, мы, журналисты трех стран, на военном аэродроме Звездного уже поднимались на борт летающей лаборатории искусственной невесомости – самолета ИЛ-76 МДК. Компанию нам должен был составить выставочный экземпляр McLaren MP4/14, который, хоть и был в половину легче настоящей машины, но в обложенном защитными матами грузовом отсеке ИЛ-76 смотрелся весьма внушительно.

Во время полета нам предстояло испытать десять переходов к невесомости, которая искусственно создается в самолете при подъеме с 6 до 9,5 тысяч метров. Самолет словно вычерчивает в воздухе десять парабол, на вершине каждой из которых в салоне наступает длящееся 25–30 секунд состояние невесомости, и вы начинаете летать по салону. Но здесь главное не проспать обратный переход, потому что вслед за невесомостью наступит вертикальная перегрузка в 2g, и не дай бог, если вы в этот момент воспарите под потолком. Падение с двухметровой высоты, да еще с двойным ускорением, может закончиться печально. Собственно, эти перегрузки и были самым тяжелым испытанием. Невесомость переносится сравнительно легко, даже приятно, нет почти никакого дискомфорта: главное разобраться в полете, где пол, а где потолок. А вот двадцать перегрузок по 2g даются, признаюсь честно, немного тяжелее.

Вторым рейсом “в космос” отправился Култхард. И, надо сказать, Дэвид остался доволен полетом на все сто: “Волнующие и необычные ощущения”, – улыбался шотландец, выбравшись из летающей лаборатории.

Испытавшего прелесть невесомости Култхарда познакомили также с макетами-тренажерами орбитальной космической станции “Мир” и космического корабля “Союз”. “Удивительно, какое большое доверие вы должны испытывать к людям,

Култхард стал вторым, после Мики Хаккинена, пилотом Ф-1, поднявшимся на борт летающей лаборатории искусственной невесомости



Первое, что по мнению Дэвида может пригодиться в космосе, это фонарик



Чтобы войти на станцию "Мир", пилоту McLaren пришлось разуться



Шотландец осваивается на борту станции



Да, нелегка жизнь космонавта, тернист путь его к звездам...

Космические гонки, космические скорости, космические гонорары...



На память о посещении ЦПК Дэвид увез кусочек обшивки спускаемого аппарата

которые работают на земле, – делился шотландец своими впечатлениями с российским космонавтом Василием Циблиевым, с которым познакомился в прошлом году на Гран При Люксембурга в Нюрбурге, где космонавт был гостем Мики Хаккинена и команды McLaren и даже прокатился с Мартином Брандлом на двухместной "формуле". – Ведь ваша жизнь зависит от очень многих людей". Особенный интерес Дэвида вызвала обгоревшая капсула спускаемого аппарата. Шотландец даже попросил на память кусочек обуглившейся обшивки, который ему тут же отковыряли с помощью перочинного ножа. Но это было еще не все.

Напоследок Дэвида ждал еще и "десерт" – огромная центрифуга, установленная в одном из ангаров ЦПК (Центра Подготовки Космонавтов) и позволяющая моделировать любые перегрузки. Совместно с учеными МГУ в ЦПК была разработана специальная программа подготовки для молодых автогонщиков, имитирующая перегрузки, возникающие в автомобиле Формулы-1 на любой трассе чемпионата мира. Но Дэвиду, и без того каждую неделю испытывающему подобные перегрузки в своем McLaren, это было не очень интересно. Поэтому "на трассу Хоккенхаймринга" отправили английского журналиста, а для Култхарда приготовили более острое блюдо: имитацию выхода на околоземную орбиту.

– Это уникальная центрифуга, на которой можно смоделировать практически любые перегрузки, – комментировал предстоящий эксперимент российский космонавт Василий Циблиев. – Центрифуга способна раскручиваться до 40g, а это раздавит все, что угодно. 12g – уже опасно для человека. Мы тренируемся в основном до 8g, но сегодня Дэвиду будет полегче. Программа вывода на орбиту предусматривает максимальную перегрузку 3,2g.

Все 9 минут, пока продолжался "вывод на орбиту", мы следили за Култхардом по контрольному монитору, и сказать, что ему было нелегко, значило бы не сказать ничего. Где-то на 2,5g Дэвид сообщил по связи, что у него начала кружиться голова. И хотя шотландец держался молодцом, было видно, что внешнее спокойствие дается ему с трудом. Но самое тяжелое испытание ждало Култхарда во время "отстрела ступеней", когда центрифуга в считанные секунды практически останавливалась, и лицо Дэвида буквально расплзлось по подголовнику кресла. "Было трудно дышать, – рассказывал потом Култхард, – такое впечатление, как будто тебя перевернули вверх ногами. Ощущения совсем не похожи на те, что испытываешь во время гонки. В машине голова имеет определенную степень подвижности, а в центрифуге тело полностью неподвижно. Признаюсь честно, полет в невесомость понравился мне куда больше".

"Хочу ли я полететь в космос? Ну, нет! – смеется Дэвид. – Конечно, если начнутся гонки в космосе, тогда я постараюсь полететь. Пока же я – человек земли и не очень комфортно чувствую себя в полете, где от меня мало что зависит", – признался Култхард, покидая Звездный городок.

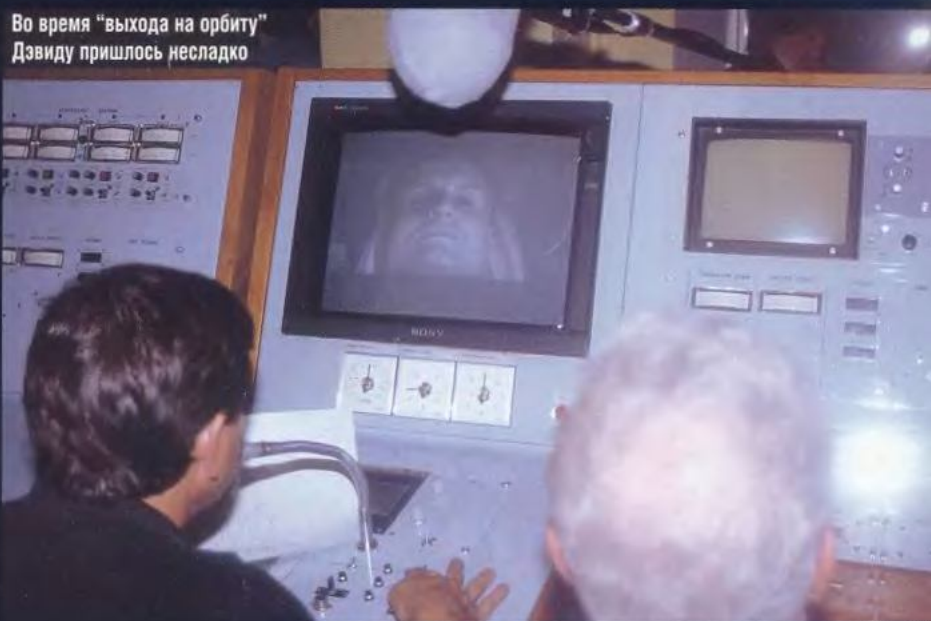
*Владимир Маккавеев
Фото МИК и автора*



Огромная центрифуга ЦПК позволяет имитировать перегрузки до 40g



Кресло для вращения в центрифуге еще более неудобно, чем кокпит McLaren



Во время "выхода на орбиту" Дэвиду пришлось несладко



Японская корпорация Bridgestone, один из мировых лидеров в производстве автомобильных покрышек, открыла в Москве первый собственный магазин "Pole Position". На торжественной церемонии открытия присутствовали посол Японии Такехио Того, представители Министерства экономики России и префектуры ЮАО Москвы. Обряд освящения магазина провел настоятель храма Святителя Николая отец Василий.

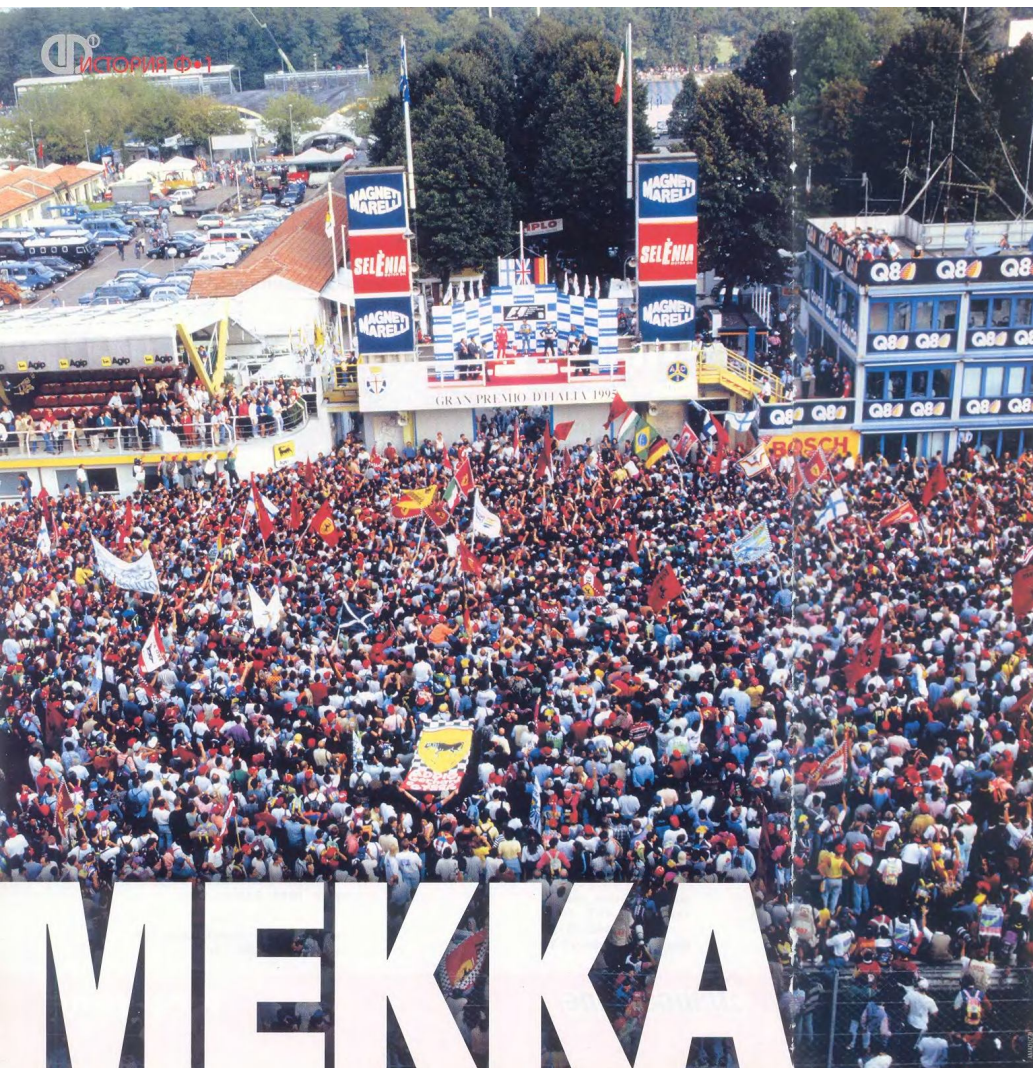
Первые практические шаги для достижения этой цели были сделаны в декабре прошлого года, когда Bridgestone создала в российской столице свою дочернюю торговую фирму. Она и является единственным собственником магазина, а точнее – торгово-технического центра на Варшавском шоссе. В магазине представлены только товары высшего класса – шины Bridgestone, Firestone, Dayton, колесные диски Bridgestone и других ведущих мировых производителей.

Само название Pole Position, означающее в мире автоспорта первую, "лучшую" позицию, подразумевает, что покупателям будут предложены лучшие шины, лучшие диски, лучшее обслуживание. Для быстрой и качественной замены резины в магазине установлено современное высокотехнологичное оборудование.

Но торгово-технический центр Pole Position – это не только шины и диски. В ассортименте магазина есть все необходимое для автомобиля – аккумуляторы, автокосметика, масла, аудиотехника. Концепция программы Pole Position, осуществляемая компанией Bridgestone, заключается в предоставлении товаров и услуг гарантированно высокого качества в условиях максимального комфорта. В торгово-техническом центре вам качественно, быстро и надежно произведут шиномонтаж, балансировку, регулировку углов установки колес и многое другое, связанное с "обувкой" вашего автомобиля. А сама атмосфера дружелюбия и профессионализма, ощущаемая в магазине, сделает ваше посещение приятным и запоминающимся событием.

До конца года Bridgestone планирует открыть в России двадцать торговых точек, которые будут входить в развиваемую ныне компанией франчайзинговую сеть магазинов Pole Position, а впоследствии довести их число до 200.





ИСТОРИИ Ф-1

GRAN PREMIO D'ITALIA 1995

МЕККА



Бенито Муссолини был человеком терпимым и рассудительным. Он никогда не являл собой образца профессионального политика, но прекрасно понимал: все, что может поднять престиж Италии в глазах Европы — одновременно поднимет и его, Муссолини, личный престиж и укрепит фашистскую власть на Апеннинских. Поэтому в 1922 году, став премьер-министром, лучше с такой готовностью откликнулся на предложение сенатора Сильвио Крестини (по совместительству — президента Автомобильного клуба Милана) построить в Королевском парке Монцы гоночную трассу. В начале 20-х годов интерес к автомобилям в Европе рос буквально на глазах, а специальных автодромов практически не было. Единственным исключением являлся английский Бруклендс, но он был построен еще в 1907 году и уже несколько устарел. Лучшим автодромом мира на тот момент по праву считалась "Кириничини" Индианаполиса. Естественно, перепланировать зарывавшихся янки, было для Муссолини делом национального престижа.

Еще в январе 1922 года на праздничном заседании, посвященном четвертьвековому юбилею Миланского автомобильного клуба, был одобрен проект строительства близ Милана гоночного кольца. По поручению директора АСМ Артуро Мерсанти, архитектор Альфредо Россети разработал проект невиданной по тем временам гоночной трассы.

Собственно говоря, уже одно строительство должно было навеки вписать Монцу в историю автогонок. Работы начались 15 мая 1922 года. Питанский автодром был построен всего за 110 дней. Над его сооружением трудились 350 рабочих, 200 грузовых повозок и 30 грузовиков. Для подвоза строительных материалов и грунта проложили специальную узкоколейную железную дорогу длиной 5 километров, по которой непрерывно курсировали 80 вагонов. Уже 15 августа, то есть всего через три месяца после начала работ, гоночная трасса была практически готова. Причем автодром

имел сразу два гоночных кольца: обычную трассу длиной 5,5 км и профилированный 4,5-километровый овал с радиусом виражей 320 метров. Конфигурация последних технически позволяла проходить оба поворота овалной трассы (северный и южный) со скоростью 180–190 км/ч.

Официальное открытие Автодрома Национале состоялось уже 3 сентября, когда Монца приняла свою первую гонку. Сегодня многие ошибочно считают, что это был розыгрыш Большого Приза Италии 1922 года, однако это не так. На самом деле 3 сентября 1922 года Автодромом Национале принимал гонку в классе "вулторетти", а второй Гран При Италии (первый прошел годом ранее на трассе Монтекарло, неподалеку от Брешии) был разыгран в Монце неделей позже. Путину же вызвал тот факт, что обе гонки — 3 и 10 сентября — к радости итальянской публики выиграл один и тот же пилот — туринец Пьетро Бордино, выступавший на FIAT 501 и FIAT 804, соответственно.

До 1926 года победы в Монце оставались прерогативой итальянских гонщиков, затем два года подряд в итальянском Гран При переносились французы, а в 1929 году Гран При Италии отменили. Поводом к тому послужили во-первых, — недовольство лучшими пилотами, которые несколько лет никак не могли отослать у иностранцев розной Большой Приз, а во-вторых, — смертельная авария флорентийца Эмилио Матерасси, случившаяся на Гран При 1928 года. В итоге, два следующих сезона вместо Большого Приза Италии Автодромом Национале принимал Гран При Монцы. В 1931 году розыгрыш итальянского Гран При возобновили, и в том же году организаторы гонок в Монце впервые задумались над изменением конфигурации трассы автодрома. На некоторых стартах вместо десятикилометрового двойного гоночного кольца использовался своего рода "гибрид" гоночной трассы и овалной трассы — так называемый Floio circuit. На прямой Rettilino Centro, перед входом в правый вираж Curva di Veduggio, трасса теперь



В 1988 г., когда McLaren выиграл 15 гонок из 16, единственной трассой, не покорившейся команде Проста и Сенны, стал Автодром Националь. На снимке можно видеть, как выглядела старая пит-лейн



Самая "быстрая" и широкая стартовая прямая современной Формулы-1



В дни гонок жизнь, которая кипит на трассе, еще больше оттеняет пустынную заброшенность овалного трека

да финишировавшего 4-м Майка Хейлвуда отделили от победителя Питера Петина ничтожные 0,18 (1 секунда), победы и поражения. Но есть в современной истории Монцы и четыре страстные странички, каждая из которых овеяна зловещей тайной.

АСКАРИ

В 1955 году на тестах в Монце расстался с жизнью последний итальянский чемпион мира Альберто Аскари. Альберто еще исполнился сего лет, когда 26 июля 1925 года на французском Гран При в Монтерри погиб за рулем Alfa Romeo его отец Антонио. Много лет спустя, уже сам став гонимым, Альберто, как и всякий другой пилот, научился забывать об опасности, когда заходил в коянит гоночной машины. Но он, как никто другой, верил в дурные приметы. Альберто никогда не садился за руль по 26-м числам. В тот день — 26 мая 1955 года, едва оправившись после страшной аварии в Монако, закончившейся для него "жреcheniem" в водах залива, Аскари заехал в Монцу, где Scuderia тестировала спортивную Ferrari. На этой машине через несколько Аскари преставило стартовать вместе с дуэтом Кастеллони в гонке Суперкортремаджоре. Слово бросая вызов судьбе, Альберто неожиданно попросил разрешения "прокатить" пару кругов за рулем красной Ferrari. Весело помахав рукой, Аскари выехал на трассу. Только тогда, когда итальянец скрылся за поворотом, механики и гонимый Scuderia Ferrari вспомнили о страшной цифре — 26!

В боксы Альберто так и не вернулся. Его перевернутую машину нашли на выходе из скоростного поворота Curva del Valone (того самого, где сегодня находится 5-образная скала, посвящая имя Аскари). Альберто был мертв. Причины трагедии установить не удалось.

ФОН ТРИПС

Это случилось еще до войны: гуляя по отцовским владениям, маленький Вольфганг



В 1990 г., в Монце были построены новые боксы с зеркальным пресс-центром

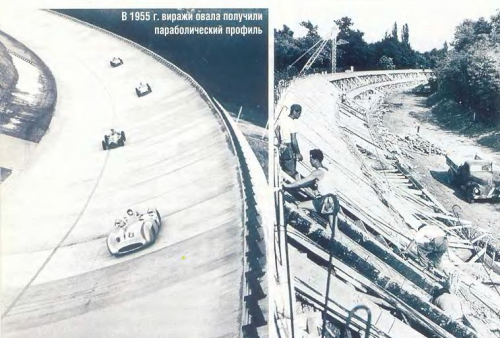


Впервые послестартовая "зска" появилась в Монце в 1972 г.

году гоночную трассу обновили, и обновили довольно значительно. Овалный трек попросту перестроили, существенно увеличив его градусность (до 80° в верхней части трека), благодаря чему максимальная теоретически возможная скорость прохождения виражей возросла до 285 км/ч, а на дорожном кольце увеличили новое покрытие и изменили один поворот: вместо двойного правого виража Curva di Veduggio перед выходом на стартовую прямую построили один 180-градусный очень хитрый и скоростной поворот Parabolica с изменяющимся радиусом кривизны. В том же году десятикилометровая комбинация дорожной трассы и овалного трека уже принимала этап чемпионата мира. Правда, через два года организаторы Гран При Италии отказались от овала, зато в 1957 и 1958 годах на Автодроме Национале прошли уникальные питтсмитские "Гранд-при мира".

Помните, как много разговоров было в середине 90-х по поводу противостояния двух чемпионатов: Формулы-1 и IndyCar. Макс Мосли даже обмолвился, что неплохо бы устроить совместную гонку Ф-1 и Indy. Так вот, почти за 40 лет до этого такие гонки уже проводились, и принимала их, естественно, Монца. Причем машины (из-за особенностей конструкции американских болидов) двигались по трассе против часовой стрелки, слева — направо. Обе гонки Монца-500 выиграли американские пилоты: Джейми Браун и Джон Рэтменн напугав разбитых европейцев. С тех пор Монца как будто вселялась гонимым: Старого света, и, напротив, пронизалась особыми чувствами к американцам.

Монцу не зря называют мехкой европейского автоспорта. Автодром Националь видел всякое. В его истории много ярких страниц: легендарные гонки и рекорды (чего стоит хотя бы Гран При Италии 1971 года, ко-



В 1955 г. виражи овала получили параболический профиль

Аутодроме Национале
Первая гонка: 1922 г.
Расположение: Монца, 15 километров
северо-восточнее Милана

Конфигурация трассы:

1922-1930	10,000 км
1931	6,800 км (10,000 км)
1932-1933	10,000 км
1934	4,310 км
1935	6,890 км
1936	7,000 км
1937	7,218 км
1938	6,993 км

1947	3,445 км
1948	4,800 км
1949-1954	6,300 км
1955-1956, 1960-1961	10,000 км
1957-1959, 1962-1971	5,750 км
1972-1973	5,775 км
1974-1975	5,780 км
1976-1979, 1981-1993	5,800 км
1995-1996	5,770 км



Берег фон Трипс встретил цыганку, и она нагнала мальчику страшную смерть в ужасной катастрофе. Прошли годы. Вольфганг занялся мото-, а затем и автоспортом, стал одним из лучших гонщиков Европы. В 1961 году он наконец мог привести Германию к первому чемпионскому титулу в Формуле-1. За два этапа до финиша чемпионата Вольфганг уверенно лидировал в общем зачете. По большому счету перед гонкой в Монце у Трипса оставался единственный соперник – его товарищ по Феттап американец Фил Хилл (Мокс из Lotus сохранял чисто теоретические шансы на чемпионство). Стартовая с полз-позиции, немец проиграл старт Хиллу, а уже на втором круге гонки случилась та самая авария, которую готовил фон Трипсу выгнанная судьба. Эта авария стала самой страшной трагедией в истории автоспорта в Монце. Феттап Трипс столкнулся на прямой с Lotus Кларка и вылетел в толпу зрителей. 14 человек скончались, еще более двух десятков получили серьезные ранения. Граф фон Трипс умер, не приходя в сознание, по дороге в больницу. Через несколько часов после катастрофы в Монце Европу облетела весть о другой трагедии в аэропорту Шаньчжоу рухнул самолет. В списке пассажиров, купивших билет на этот рейс, было и имя Вольфганга фон Трипса. От судьбы не уйдешь. В тот страшный день 10 сентября (запомните эту дату) 1961 года Фил Хилл стал первым американским чемпионом мира. От участия в последней гонке сезона Феттап отказался.

РИНДТ

Йохен Риндт так же, как и фон Трипс, был немцем, однако выступал за Австрию. В 1970 году ему не было равных на трассах чемпионата мира. В девяти первых гонках сезона Йохен одержал пять побед. Десятым этапом в календаре чемпионата значился Гран-при Болоньи. Приз Италии, однако на старт гонки в Монце Риндт так и не вышел. Во время субботах заездов при входе в Parabolica его Lotus сорвался с траектории и ударился об отбойник. Йохен Риндт умер через несколько часов в медицинском центре Милана, а ровно через месяц он стал чемпионом мира... посмертно.

ПЕТЕРСОН

Это случилось 10 сентября 1978 года – 17 лет спустя, день в день, после аварии фон Трипса. Перед гонкой в Монце шансы на чемпионский титул сохраняли лишь два товарища по неслучливой команде Lotus американец Марио Андретти и швед Ронни Петерсон.

Для Петерсона команда доставила на Аутодроме Национале немного устаревшую модель 78, в то время как Андретти стартовал на новом Lotus 79. Как потом оказалось, отчасти именно это стало Ронни женой. «Яркий швед» смог откатываться лишь пятым, и не сумел, в отличие от стоявшего на «полюсе» Андретти, избежать роковой аварии. Уже в первом повороте Петерсон угодил в массовый завал, спровоцированный стартером Джанни Пестелли и молодым пилотом Агос



Печально знаменитый участок трассы в Монце. В 1955 г. в Curva del Valtone (на заднем плане) разбился Альберто Аскарри. В 1961 г. на прямой перед Parabolica врезался в толпу зрителей фон Трипс, а в 1970-м в Parabolica погиб Йохен Риндт

Рикардо Патресе. Поняв, что случилось, что жизни Ронни ничего не угрожает у него была пара переломов, но мужественный швед даже не потерял сознание. Но на следующее утро Петерсон неожиданно умер в госпитале Милана от жировой эмболии.

Было ли это простым совпадением? Наверное. Но произошло еще ровно 17 лет, и 10 сентября 1995 года в Монце снова не раздалась новая трагедия. На пит-стопе один из механиков Феттап случайно задел колесом за телекамеру на машине Жана Алези и надломил крепление. Через несколько кругов на прямой перед della Roggia камера оторвалась и скочила по дорожке Феттап – Герхарда Бергера.

«Если бы на такой скорости эта штука попала мне в голову, у меня, наверное, уже не было бы шансов спастись», – вспоминал позже австриец. По счастью, все обошлось, и к четырем страшным стрессам не добавился пятый.

Мир вокруг нас стремительно меняется. Вместе с ним меняется и Формула. Уже, далеко не всегда – к лучшему. Спорт все больше уступает место бизнесу, романтика – расчету. В последнее время на один из старейших аутодромов Европы обрушивается немалое количество проблем, объявивших в отсутствие надежных мер безопасности, что в том, что ее длинные прямые и скоростные повороты представляют обман. Но несмотря на то, что Аутодроме Национале продолжает оставаться местом европейского автоспорта. Вот уже много лет оживленное сердце Монца, безудержно отдающее Феттап, после финиша гонки «выключает» к подиуму. И пока это сердце живо, пока оно трепещет и бьется в руках людей, влюбленных в Формулу – жив и дух, который этот овеянный славою аутодром пронес через десятилетия, живая легенда Формулы-1!

Владимир Максачев





Победители Гран При Италии, Гран При Монцы и Гран При Автодрома, проводившихся на Автодроме Национале в 1922–1998 гг.

Год	Гран При	Пилот	Автомобиль
1922	Италия	Пьетро Барбисо (Ит.)	FIAT 804
1923	Италия	Карло Саззанио (Ит.)	FIAT 805
1924	Италия	Алессандро Аскари (Ит.)	Alfa Romeo P2
1925	Италия	Гастон Брауни-Поре (Ит.)	Alfa Romeo P2
1926	Италия	"Сабина" (Фр.)	Bugatti T39A
1927	Италия	Роберт Бенуа (Фр.)	Delage 1558
1928	Монца	Заммер (Ит.)	Amilcar (Г.)
1929	Италия	Луи Шерон (Монако)	Bugatti T35C
1929	Монца	Алессандро Аскари (Ит.)	Alfa Romeo P2
1930	Монца	Алессандро Аскари (Ит.)	Maserati 26M
1931	Италия	Джузеппе Кампери (Ит.)/Таццо Нуволари (Ит.)	Alfa Romeo 8C "Monza"
1932	Монца	Луиджи Фаджюли (Ит.)	Maserati 26M
1932	Италия	Таццо Нуволари (Ит.)	Alfa Romeo Tipo 8 "P3"
1933	Монца	Рудольф Караччиола (Ит.)	Alfa Romeo Tipo 8 "P3"
1933	Италия	Луиджи Фаджюли (Ит.)	Alfa Romeo Tipo 8 "P3"
1934	Монца	Марсель Лелу (Англия)	Bugatti T51
1934	Италия	Рудольф Караччиола (Ит.)/Луиджи Фаджюли (Ит.)	Mercedes-Benz W25A
1935	Италия	Ханс Штур (Гер.)	Auto Union B
1936	Италия	Бернард Раузенберг (Гер.)	Auto Union C
1938	Италия	Таццо Нуволари (Ит.)	Auto Union D
1949	Автодром	Жан-Пьер Вимпел (Фр.)	Alfa Romeo 158
1949	Италия	Альберто Аскари (Ит.)	Ferrari 125
1950	Автодром	Хуан Мануэль Фанхио (Арг.)	Ferrari (42)*
1950	Италия	Джузеппе (Нино) Фарина (Ит.)	Alfa Romeo 158
1951	Автодром	Луиджи Виллард (Ит.)	Ferrari (42)*
1951	Италия	Альберто Аскари (Ит.)	Ferrari 175
1952	Автодром	Альберто Аскари (Ит.)	Ferrari (42)*
1952	Италия	Альберто Аскари (Ит.)	Ferrari 500 (42)*
1953	Автодром	Джузеппе (Нино) Фарина (Ит.)	Ferrari (42)*
1953	Италия	Хуан Мануэль Фанхио (Арг.)	Maserati 455S (42)*
1954	Италия	Хуан Мануэль Фанхио (Арг.)	Ferrari (42)*
1955	Италия	Хуан Мануэль Фанхио (Арг.)	Mercedes-Benz W196
1956	Италия	Стефен Мосс (Брит.)	Mercedes-Benz W196
1957	Италия	Стефен Мосс (Брит.)	Maserati 250F
1958	Италия	Том Брукс (Брит.)	Vanwall VWS
1959	Италия	Стефен Мосс (Брит.)	Vanwall VWS
1960	Италия	Фил Хилл (США)	Cosworth F1 Climax
1961	Италия	Фил Хилл (США)	Ferrari Dino 246
1962	Италия	Гран Хилл (Брит.)	Ferrari Dino 156
1963	Италия	Джон Кларк (Брит.)	BRM P57
1964	Италия	Джон Сертис (Брит.)	Lotus 25 Climax
1965	Италия	Джон Сертис (Брит.)	Ferrari 158
1966	Италия	Джон Сертис (Брит.)	BRM P81
1967	Италия	Людвиг фон Фюрстенберг (Ит.)	Ferrari 312
1968	Италия	Джон Хилл (Ирл.)	Honda RA300
1969	Италия	Джон Сертис (Брит.)	McLaren M7A-Ford
1970	Италия	Клей Регациони (Швейцария)	Matra MS60-Ford
1971	Италия	Литер Гетли (Брит.)	Ferrari 312B
1972	Италия	Зерсон Фитцпатрик (Браз.)	BRM P160
1973	Италия	Ронни Петерсон (Швеция)	Lotus 72D-Ford
1974	Италия	Ронни Петерсон (Швеция)	Lotus 72E-Ford
1975	Италия	Клей Регациони (Швейцария)	Ferrari 312T
1976	Италия	Ронни Петерсон (Швеция)	March 761-Ford
1977	Италия	Марко Аугетти (США)	Lotus 76-Ford
1978	Италия	Ники Лауда (Австрия)	Brabham BT46-Alfa Romeo
1979	Италия	Джоди Шектер (ЮАР)	Ferrari 312T4
1981	Италия	Ален Прост (Фр.)	Renault RE30
1982	Италия	Рене Арну (Фр.)	Renault RE30B
1983	Италия	Нельсон Пике (Браз.)	Brabham BT52B-BMW
1984	Италия	Ники Лауда (Австрия)	McLaren MP4/2-TAG Porsche
1985	Италия	Ален Прост (Фр.)	McLaren MP4/2B-TAG Porsche
1986	Италия	Нельсон Пике (Браз.)	Williams FW11-Honda
1987	Италия	Нельсон Пике (Браз.)	Williams FW18-Honda
1988	Италия	Герхард Бергер (Австрия)	Ferrari F187B8C
1989	Италия	Ален Прост (Фр.)	McLaren MP4/5-Honda
1990	Италия	Айртон Сенна (Браз.)	McLaren MP4/4B-Honda
1991	Италия	Найкел Масседи (Брит.)	Williams FW14-Renault
1992	Италия	Айртон Сенна (Браз.)	McLaren MP4/4A-Honda
1993	Италия	Даниэль Хельм (Брит.)	Williams FW15C-Renault
1994	Италия	Даниэль Хельм (Брит.)	Williams FW18B-Renault
1995	Италия	Джонни Херберт (Брит.)	Benetton B195-Renault
1996	Италия	Микаэль Шумагер (Гер.)	Ferrari F310
1997	Италия	Даниэль Хельм (Брит.)	McLaren MP4/12-Mercedes
1998	Италия	Микаэль Шумагер (Гер.)	Ferrari F300

* Г. – "тащилка"; гоним, Ф-2 – в 1949–1953 гг. Гран При Автодрома, а в 1952–1953 гг. Гран При Италии проводились для машин Формулы-2

Уважаемые читатели!

Редакция журнала получает множество писем с просьбами, предложениями, благодарностью и, естественно, критикой. Мы не имеем возможности ответить на каждое письмо, но, как вы, надеемся, замечаете сами, стараемся учитывать все предложения. Очень многие, например, просят ввести в журнале рубрику, где читатели могли бы высказать свои чувства, мысли, замечания. В этом номере мы выполняем и эту вашу просьбу.

Уважаемая редакция!

Меня зовут Светлана, мне двадцать лет, я москвичка, студентка Факультета управления Российского Государственного Университета. Формулой-1 увлекаюсь с 1993 года, с 1994 года болею за Михаэля Шумахера. Моя мама тоже любит Формулу (не каждому так везет с родителями в смысле совпадения увлечений!), только раньше она "болела" за Дэмона Хилла, а теперь ей больше интересен Хайнц-Харальд Френтцен.

Мне очень нравится Ваш журнал, я читаю каждый номер от корки до корки и всегда жду с нетерпением выхода следующего. Я очень рада, что у нас, наконец, появилось такое компетентное издание, посвященное Формуле-1, с множеством интересных материалов и фотографий. Спасибо Вам, что Вы есть!

Псылаю Вам свое стихотворение, написанное под влиянием аварии Михаэля Шумахера в Сильверстоуне 11 июля, — может быть, вы его напечатаете.

Плач тиффози

*О, за что же, за что, Мадонна,
То паденье с гордых вершин —
Мрачно-серая твердь бетона,
Чуть прикрытая слоем шин,
И, как свежие капли крови,
Монокока куски вокруг —
Как бы ни были вы готовы,
Что несчастье приходит вдруг.
И победа не стоит риска
Вновь принять на себя удар,
Если так пугающе близко
Холод смерти и гром фанфар...
О, за что же, дева Мария, —
Этот миг у страсти в плену,
Эти триста в час роковые
По гравийному полотну,
Эта ярость с примесью боли,
Пораженья забытый вкус —
И недели горькой неволи,
И надежд несбывшихся груз...*

Светлана Шишкова, Москва.

Здравствуй, уважаемая редакция "Формулы-1"!

Пишет Вам ярая "формулистка" с семилетним стажем. Немного о себе: Елена, 27 лет, образование высшее гуманитарное. Педагог. Работаю в спецшколе для слабовидящих детей. По складу ума — чистокровный гуманитарий. А вообще-то, я — обычный "среднестатистический" человек. Без особых дарований. Образ жизни — размеренный. Характер до недавнего времени был почти "нордический, стойкий".

Что, казалось бы, может быть общего у меня с Ф-1 — калейдоскопом ярчайших событий, звездным подбором искрометных личностей, безбашенной радости от побед, либо глубочайшего траура потерь? Наверное — именно стремление жить ярко даже в будни.

М. Шумахер, 1990 г.

Ф-1 для меня — ни с чем не сравнимый наркотик. Это — хобби, стиль, образ жизни и спасательный круг в периодически штормящем море жизни. Именно Формула-1 помогла мне преодолеть глубочайший личный кризис в совсем недавнем прошлом.

С 1996 года я веду скрупулезные записи о Гран При и коллекционирую все, касающееся Ф-1. Я научилась рисовать (хотя и весьма посредственно). Стала чуточку скульптором (слепила из пластилина Ferrari Шумми и Эдика). И пишу стихи.

Каждый новый номер Вашей "Формулы" — это лучший подарок для меня. И вообще — каждая статья в Вашем журнале — шедевр. А фотографии! А подписки к ним! Да, это — высший пилотаж!

Спасибо Вам за то, что Вы есть!

Лященко Елена, фанатка Ф-1, мечтающая однажды оказаться на одном из Гран При, Мурманск.



Д. Култхард



Д. Хилл

Здравствуй, уважаемая редакция "Формулы-1"!

Письмо пишу я Вам первый раз, я — глухонемой.

С Формулой-1 я знаком давно, а вот газет и журналов, где написано про Ф-1, найти не мог. А когда в г. Самаре в киоске я увидел красочный журнал "Формула-1", у меня аж сердце подпрыгнуло от радости. Кстати, у меня и мама и папа тоже любят Ф-1.

С уважением к вам, Алексей,
Самарская область, г. Отрадный.

Привет! Ваш обзор Гран При Канады мне понравился, кроме самой первой фразы: "Я не знаю, кого из множества гонщиков, которым не удалось добраться до финиша в Канаде, мама родила в понедельник..."

Предлагаю статистику, которая поможет восполнить этот пробел...

Лука Бадер	25 января 1971 г.	понедельник
Ральф Шумахер	30 июня 1975 г.	понедельник
Педро де ла Роса	24 февраля 1971 г.	вторник
Рубенс Баррикелло	23 мая 1972 г.	вторник
Рикардо Зонта	23 марта 1976 г.	вторник
Эдди Ирвайн	10 ноября 1966 г.	среда
Мика Сало	30 ноября 1966 г.	среда
Жан Алези	11 июня 1964 г.	среда
Хайнц-Харальд Френтцен	18 мая 1967 г.	четверг
Джонни Херберт	25 июня 1964 г.	четверг
Тораносуке Такаги	12 декабря 1974 г.	четверг
Педро Диниц	22 мая 1970 г.	пятница
Марк Жене	29 марта 1974 г.	пятница
Оливье Панис	2 сентября 1966 г.	пятница
Михаэль Шумахер	3 января 1969 г.	пятница
Жак Вильнев	9 апреля 1971 г.	пятница
Александр Вурц	15 февраля 1974 г.	пятница
Дэвид Култхард	27 марта 1971 г.	суббота
Мика Хаккинен	28 сентября 1968 г.	суббота
Дэмон Хилл	17 сентября 1960 г.	суббота
Стефан Сарразен	2 ноября 1974 г.	суббота
Ярно Трулли	13 июля 1974 г.	суббота
Алессандро Занарди	23 октября 1966 г.	воскресенье
Джанкарло Физикелла	14 января 1973 г.	воскресенье

С уважением, Юрий.

Уважаемая редакция "Формулы-1"!

Очень рад, что выходит столь отличное издание. При нынешнем денежном дефиците единственное, на что теперь "разорюсь" — на Ваш журнал.

Сам увлекся Формулой-1 после того, как посмотрел в 1969 году фильм "Большой Приз". Собственно, в основном из-за этого и выписывал потом "За рулем", где, если вы помните, на последней странице время от времени давались скучные результаты гонок. Дальше — больше. По работе пришлось "ездить по заграницам". Помню, как с трехмесячным сыном в 1980 году в три часа ночи смотрели в Новой Зеландии Большой Приз Монако. Имел и счастье в конце 80-х в Австралии на презентации автомобилей "Пежо" покататься на одном из них со Стирлингом Моссом. Присутствовал на переговорах с небезызвестной фирмой "Дорна" по поводу организации этапа Формулы-1 в тогдашнем СССР.

Прилагаю четыре марки для начала коллекции вашего возможного музея.

С уважением,

Валерий Николаевич Чаморцев, Москва.



Здравствуй, уважаемая редакция журнала "Формула-1"!

Позвольте от всей души поблагодарить вас за ваш замечательный журнал. Все мы понимаем, какая сейчас сложная финансовая ситуация, но ваше издание, кажется, появилось на свет как раз в печально известном августе 1998 года, и не только выжило, но и улучшается с каждым выпуском. За нашей поддержкой дело не станет, — ваш журнал будут покупать и за 50 рублей.

С искренней благодарностью, М. Крутик,
студент Санкт-Петербургской Консерватории

Все в журнале хорошо, но есть один существенный недостаток: читаешь — день, ждешь — месяц!

С. Сушков, г. Липецк