

Ф¹ОРМУЛА

ГЛАВНОЕ — СПОКОЙСТВИЕ!

Именно под этим девизом
Том Уокиншоу добился всех
своих успехов. Как в спорте,
так и в бизнесе



октябрь '99

Все об ARROWS

Куда летят "Стрелы", запущенные
22 года назад Джеки Оливером?

**Педро де ла Роса и
Тораносукэ Такаги:**
в Формуле-1 нет статистов



MTS
GSM


ИНВЕСТИЦИОННЫЙ
ТОРГОВЫЙ БАНК

ISSN 1560-3571



9 771560 357002 >

СОДЕРЖАНИЕ

- 4 Парад
- 10 Новости Ф-1
- Гран При
- 22 Бельгия
Без хозяина дом – сирота
- 32 Италия
Парк королевского периода
- 42 Калейдоскоп
- 44 McLaren на Мальорке
Мика и Дэвид в раю
- 46 Лучик надежды для синьора Руми
Машинные радости окольной команды. Самой скромной
- 46 Между нами, бизнесменами, говоря
"Я не буду комментировать это", – сказал Франк Уильямс
- 47 Philip Morris выберет Россию
За ужином в Ferrari заговорили о России...
- 47 Сезон охоты на Minardi
За спинками лидеров и середняков идет свирепая борьба
- Команда
- 48 Несчастливые "Стрелы" забияки Олли
Может ли привести к успеху неправильно начатое дело?
- 58 Статистика
- Один на один с Ф-1
- 62 Главное – спокойствие!
Том Уокеру не любит суетиться. Но приходится
- 70 Принц
С появлением черокиевского принца
в Формуле-1 заговорили о расизме
- 78 Тигр
Тора – это "тигр" в переводе с японского
- 84 Изгнанник
Даже ла Росе пришлось уехать в Японию,
чтобы о нем вспомнили в Испании
- Тема
- 86 10 лучших конструкторов Ф-1
- Техника Ф-1
- 88 Авария Шумахера
- 88 Передние антикрылья Ferrari
- 89 Экскурс в историю:
антикрылья на машинах Ferrari
- 90 Гран При Германии: технические новинки
- 91 McLaren: переоценка ценностей
- 92 Гран При Венгрии: технические новинки
- 92 Письма в Ф-1
- 96 Большой Приз от "Гран При"
Всей нашей жизнью управляет один бог – азарт



Жан Алези покидает Sauber. Вряд ли французский гонщик будет вспоминать этот сезон, как черную полосу своей жизни, но постоянные проблемы с надежностью автомобиля подтолкнули его сделать ряд резких заявлений о нежелании оставаться в швейцарской команде. Все знают, что в этом году бензин — не единственная легковоспламеняющаяся жидкость в гаражах Sauber. Такими же свойствами обладает кровь в жилах Алези.



Обломки автомобиля Педро Диница дают наглядное представление об опасности, которой подвергся бразильский гонщик во время Гран При Европы. Его Sauber перевернулся. Дуга безопасности, зарывшись в мягкий дерн, не выдержала и сломалась. И не сносить бы Диницу головы, если бы не особое устройство кокпита. Боковая защита спасла гонщика от серьезных травм.



Феномен Френтцена. Пожалуй, это самое подходящее название для результатов выступлений немецкого гонщика в этом сезоне. Разумеется, его команда в этом году сделала большой шаг вперед. Jordan 199 великолепен и на некоторых трассах способен на равных сражаться даже с McLaren. Но узнали бы мы об этом, если бы на месте Хайнца-Харальда Френтцена сидел кто-то другой?..

Важная персона



Среди гостей Гран При Бельгии можно было увидеть удивительную фигуру. Это вовсе не местный бомж, случайно затесавшийся в ложу для особо важных персон, как можно подумать. Это бывший владелец команды Ф-1 Moneytron Олух Жан-Пьер Ван Россем.

Главный фанат Шумахера



Михаэль Шумахер утверждает, что главная причина, по которой он стремится возможно быстрее вернуться в строй, это желание немедленно прекратить поток подарков, которыми засыпал его Жан Тодт. За время после аварии главный поклонник таланта немецкого гонщика в Ferrari послал Михаэлю (в порядке убывания) 82 открытки с пожеланиями быстрого выздоровления, 46 букетов цветов, 38 килограммов винограда, 24 фотографии в рамках, на которых они запечатлены вместе, и одного огромного плюшевого медведя с посланием "Очень скучаю без тебя!"

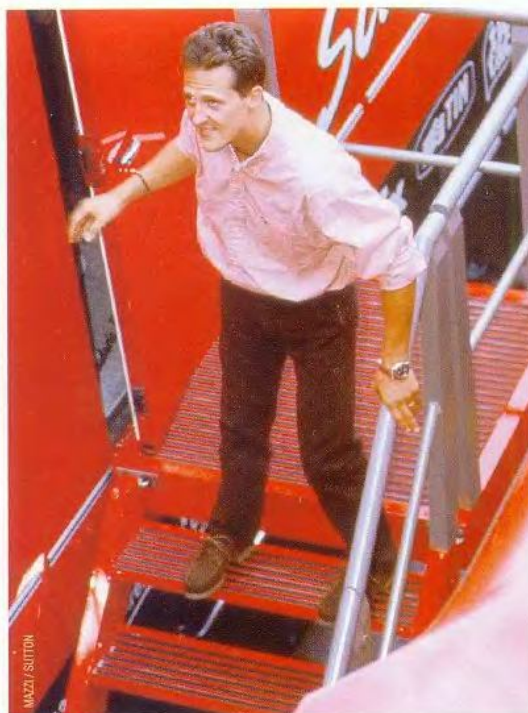
Михаэль Шумахер: возвращение откладывается

1 сентября

Пробные заезды, которые сегодня провел Михаэль в Монце, показали, что о его возвращении в строй в ближайшие недели говорить не приходится. Об этом заявил сам гонщик на пресс-конференции после тренировки. Он проехал всего 27 кругов, и, судя по всему, второго дня ему не потребуется. Еще на трассе было заметно, что вождение дается немецкому гонщику с большим трудом. Вылезая из машины, Шумахер морщился от боли.

"С моей ногой возникли проблемы, — Михаэль выглядел на пресс-конференции очень расстроенным, — и они слишком велики, чтобы говорить о скором возвращении. В общем, в настоящий момент я не могу хорошо вести машину. Здесь очень неровная трасса. Я все время испытывал боль. Я принял болеутоляющее средство, но это не помогло".

Проехать гонку в Монце, где необходимо очень жестко атаковать бордюрные камни в поворотах, — это действительно не то же самое, что совершить несколько быстрых кругов



по относительно ровной трассе в Муджелло. Хотя, как утверждают некоторые источники информации, преждевременное возвращение за руль гоночного автомобиля в Муджелло в прошлом месяце принесло больше вреда, чем пользы: нога стала болеть и Шумахеру даже запретили на несколько дней делать восстановительные упражнения.

"ФИГОВЫЙ" ЛИСТОК

Снова у BAR проблемы с окраской автомобиля. Крейг Поллок не оставляет надежды найти наилучший способ рекламы для двух табачных марок своего главного спонсора BAT: 555 и Lucky Strike. На этот раз предприимчивый Крейг предложил такую схему на следующий год: оба автомобиля команды выступают в одинаковых цветах, но с разными логотипами. Ведь регламент предусматривает "одинаковую в общих чертах окраску двух автомобилей команды". Увы, руководители соперничающих команд не пошли и на этот компромисс. В принципе, информация о цветах команды следующего года была конфиденциальной, однако многие фотографии смогли заснять наборщик BAR 2000 года в руках Берни Экклстоуна, когда тот в Монце беседовал с Томом Уокиншоу: то ли Берни прятал листок от Тома, то ли нарочно выставлял его на показ журналистам. Впрочем, представитель Экклстоуна отрицал какой-либо умысел в действиях шефа. Рисунок попал в поле зрения репортеров случайно.

Кроме того, что BAR, судя по всему, намерена полностью сменить в следующем сезоне имидж, обращает на себя внимание появление крупного логотипа пивоваренной компании Beck's на заднем антикрыле.



Австралийцы выигрывают и начинают

11 сентября

FIA опубликовала новый предварительный календарь чемпионата мира Ф-1 2000 года. Организаторам Гран При Австралии Рону Уокеру и Джеймсу Харндену (на фото) после переговоров с Берни Экклстоуном удалось добиться права открыть следующий сезон в удобные для них сроки. Гран При Малайзии, с которого, согласно первоначальным планам, должен был стартовать "большой цирк" в следующем году, перенесен на конец сезона. И, конечно, бросается в глаза отсутствие Гран При Бельгии. Упорство местных законодателей, полностью запретивших с этого года табачную рекламу на своей территории, привело к исключению из календаря легендарной гонки в Спа. Европейское сообщество приняло решение о полном запрете "пропаганды курения" с 2006 года. И только бельгийцы почему-то решили в этом вопросе оказаться впереди планеты всей и ввели запрет с этого года. Руководители "большого цирка" подчинились, но месть их была скорой и жестокой. Впрочем, у Бельгии еще есть шанс сохранить легендарную гонку, если местный парламент примет соответствующую поправку к закону. В противном случае, вместо Спа в следующем году Гран При пройдет в Зандворте, Эпшорле, Хересе или, скажем, где-нибудь в Буркина-Фасо.



Предварительный календарь чемпионата мира Формулы-1 2000 года

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

Формула-1 выставлена на продажу



Возраст заставляет Берни Экклстоуна подумывать о будущем автогонок Гран При. По слухам, Берни уже подыскивает надежные руки, в которые может передать дело своей жизни. Практически все права на Формулу-1 сейчас принадлежат компании Formula One Holding, владельцем которой и является Берни. Как сообщила британская газета The Sunday Business, хозяин Формулы планирует продать половину акций FON за 2,41 млрд долларов. Причем Берни настаивает, что покупателем должно стать частное лицо, т.е. — конкретный человек, хотя многие полагают, что такими большими компаниями лучше всего управлять коллегиально. Среди кандидатов на трон императора автогонок называют газетного магната Руперта Мердока, хозяина автодрома в Индианаполисе Тони Джорджа, тесно связанного с автоспортом американского бизнесмена Карла Хааса и... Рона Денниса, который при поддержке своего друга и соратника по TAG-McLaren Мансура Ойеха намерен повысить свой статус в мире "королевских гонок". О серьезности намерений Денниса говорит факт продажи 40% команды концерну DaimlerChrysler и совсем недавняя продажа пакета акций часовой фирмы TAG Heuer французскому богачу Хеннесси за 235 млн долларов. Мало кто сомневается, что компаньоны — Деннис и Ойех — приведут в порядок дела, потихоньку пристраивают McLaren и собирают деньги на какую-то очень серьезную покупку. Надо ли говорить, что в глазах очень многих людей именно Рон Деннис является наиболее приемлемым кандидатом на роль Берни Экклстоуна XXI века.

Чем Култхард лучше Френтцена



И это все о нем...

Флавио Бриаторе угрожает судебным иском итальянской газете Corriere della Sera, распространившей информацию, что владелец Supertec был арестован властями Кении, где Флавио проводил отпуск на своей яхте неподалеку от города Малинди. Бриаторе якобы обвиняли в махинациях с недвижимостью. Флавио полностью отрицает всю историю. Правдивость его слов подтверждает посол Кении в Италии господин Гидеон Мунгаро.

Бывший владелец Ligier Ги Лижье официально обвинил Флавио Бриаторе в том, что итальянец воспользовался его беспомощным состоянием, чтобы выку-



пить команду. "Я был болен, когда продавал команду, — заявил Лижье, — и был не в состоянии принимать решение, чем и воспользовался Бриаторе. Теперь я требую компенсации".

Флавио Бриаторе и Рокко Бенеттон едва не погибли на пути в Германию, когда их частный самолет попал в стаю птиц на взлете в аэропорту Тревизо. Один из двигателей отказал. Однако пилот сумел сохранить контроль над машиной, сделать круг и совершить аварийную посадку.

Бриаторе намерен вступить в брак с чернокожей супермоделью Наоми Кемпбэлл (по другим сведениям — разорвал с ней всякие отношения). В знак вечной любви счастливая (безутешная) Наоми сделала на своей левой руке татуировку в виде инициалов своего будущего супруга (ветреного любовника).

Футболист в боксе



Знаменитый бразильский футболист Роналдо побывал в Монце в гостях у команды Stewart и даже посидел в машине своего соотечественника Рубенса Баррикелло. Правда, кудесник мяча немного не рассчитал своих габаритов и не то чтобы застрял, но с трудом выбрался из тесного кокпита.

Доходный бизнес

24 сентября

Только что обнародованы сведения об итогах деятельности TAG-McLaren за 1998 год. Компания, производящая наручные часы и электронные системы хронометража для Ф-1, аудиосистемы, автомобили и многое другое, получила прибыль в 30 млн долларов при обороте 170 млн. При этом команда Ф-1 за тот же год выручила 30 млн при обороте 120 млн долларов. Так какой бизнес выгоднее?

В огне не горит



Фирма Sparco, крупнейший производитель автоспортивного оборудования и гоночных комбинезонов, выпустила экспериментальные образцы бикини. По словам представителей компании, новая модель огнеупорна и она полностью соответствовала бы требованиям FIA, если бы подобные требования были предъявлены к данному виду одежды. Словом, автоспортивные чиновники будут довольны. Что касается потенциальных потребителей, то, говорят, когда одну известную модель попросили сфотографироваться в обнове, она отказалась надеть "это" под тем предлогом, что новинка Sparco не вполне соответствует ее стилю.

Хищники



14 сентября

Сегодня был официально раскрыт наиболее плохо скрываемый секрет Формулы-1. Президент компании Jaguar доктор Вольфганг Райцле на автосалоне во Франкфурте объявил то, о чем уже с начала года судачила вся автоспортивная пресса: Jaguar будет участвовать в чемпионате мира 2000 года. Именно так со следующего сезона будет называться команда Stewart, недавно купленная компанией Ford, которой и принадлежит знаменитая британская марка.

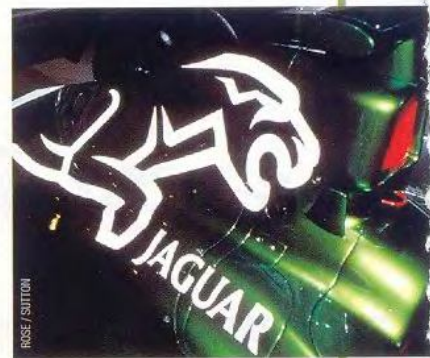
"У Jaguar долгая и славная история в автоспорте, — заявил доктор Райцле. — Мы 7 раз выигрывали Ле-Ман и дважды были чемпионами мира в классе спортивных автомобилей. Мы выигрывали ралли Монте-Карло и несчетное количество других гонок. Следующая логическая ступень — Формула-1".

Вице-президент Ford Нейл Ресслер подтвердил, что хотя с обтекате-

лей автомобиля будущего года исчезнет "голубой овал", двигатели Ф-1 для Jaguar будут по-прежнему разрабатываться фирмой Cosworth. Вместе с тем, участие специалистов Jaguar в работе команды начнется немедленно. "Обмен технологиями — одно из наибольших разовых преимуществ, которое получит Jaguar от решения участвовать в Ф-1", — считает Ресслер.

Объявлено, что по крайней мере еще год руководить новой командой будет Джеки Стюарт со своим сыном Полом. Хотя, согласно некоторым сведениям, это место рассчитывал получить Мартин Уиттекер — человек Ford в Stewart. "Когда Ford купил Stewart, я надеялся, что Jaguar примет участие в программе Ф-1, — заявил основатель команды. — Моя семья была дилером Jaguar в Шотландии, мой брат Джимми выступал за Jaguar, мои первые успехи в автогонках связаны с Jaguar E-типа".

До конца этого года команда сохранит свои цвета. Однако на первой гонке 2000 года, согласно схеме, представленной на автосалоне, зрители увидят машины, окрашенные в "британский гоночный зеленый" со знаменитой "большой кошкой" на обтекателе. Предполагается, что логотипы всех теперешних спонсоров: HSBC, MCI Worldcom, Lear, Visteon — сохранятся.



Джек Брэбэм тряхнул стариной



20 сентября

Чуть не закончилась гибелью для 3-кратного чемпиона мира в автогонках Ф-1 Джека Брэбэма гонка в Гудвуде. Во время традиционного фестиваля исторических автомобилей на старт вышли машины Гран При. В одном из эпизодов автомобиль 73-летнего Брэбэма столкнулся с машиной Джеки Оливера и врезался в ограждение. Брэбэм неподвижно свесился из кабины, заставив зрителей предполагать самое худшее. Подоспевшие спасатели немедленно доставили легендарного гонщика в ближайший госпиталь. Тщательный осмотр показал, что, слава богу, обошлось без серьезных травм. "Машина Брэбэма повреждена, но не сильно, Джеки Оливер также в полном порядке", — заявили организаторы праздника.



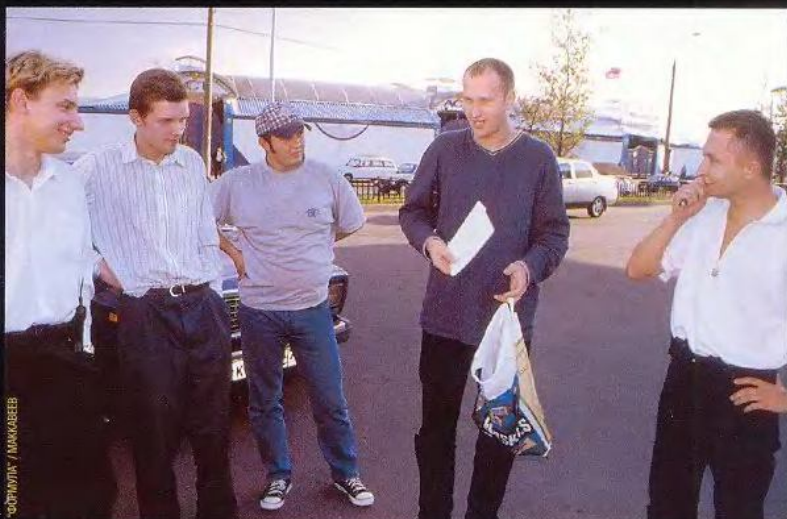
ФОРМУЛА-1 / МАКСИМОВ

Второй год подряд журнал "Формула-1" совместно с "Радио MAXIMUM" и сетью автозаправочных комплексов "Бритиш Петролеум" проводит акцию "MAXИМальный пит-стоп", дающую возможность практически каждому автолюбителю и поклоннику "королевских гонок" не только выиграть приз дня — аудиосистему, акустику и антенну от "Автоаудиоцентра", экипировку одной из команд от магазина "Формула 1 Клуб", но и принять участие в розыгрыше главного приза — поездки на один из этапов чемпионата мира Формулы-1 от нашего журнала. Сто тысяч автомобильных стикеров, специально напечатанных для акции, вручили автолюбителям на самых оживленных перекрестках Москвы, и развернулась борьба за главный приз и за приз дня.

Итак, вся Москва — большая трасса, все автолюбители — пилоты Формулы-1, а все автозаправочные комплексы "Би-Пи" — места пит-стопов. Каждый рабочий день со 2 по 27 августа был посвящен одному из этапов реальной Формулы-1. Все автолюбители, у которых на стекле автомобиля наклеен стикер "Радио MAXIMUM", по команде ведущего должны были заехать на одну из 11 заправок "Би-Пи", адрес которой звучал в эфире. Шестеро самых быстрых (по аналогии с Гран При Формулы-1) становились соискателями приза дня.

В конце концов, за призом дня развернулась такая охота, что некоторые претенденты "делили" между собой колонки и выстраивались на подъезде к ним за полчаса до начала розыгрыша.

Для того чтобы стать участником розыгрыша главного приза — путевки на Гран При Формулы-1 — необходимо было просто заехать в один из 20 дней конкурса на любую из заправок "Би Пи" с 18 до 19 часов, залить в бак 30 литров топлива и зарегистрироваться для участия в конкурсе. Из всех конкурсантов 28 августа в прямом эфире были отобраны шесть человек, которые 29 августа в последний день проведения Московского международного автомобильного салона встретились на стенде журнала "Формула-1" в очной борьбе.



ФОРМУЛА-1 / МАКСИМОВ

МАХИМальный ПИТ-СТОП



ФОРМУЛА-1 / МАКСИМОВ

и на большом экране телевизора. Тот, кто показывал лучшее время, становился обладателем Гран При, остальные получали утешительные призы. Из шести человек, большинство которых оказались поклонниками Ferrari, лишь трое сумели добраться до финиша. Победителем стал Андрей Краснов. Опередив второго призера всего на 0,021 секунды, Андрей получил сертификат журнала "Формула-1", гарантирующий ему бесплатную поездку на один из европейских этапов чемпионата мира. Второй приз — радиоуправляемая модель болида McLaren, любезно предоставленная специализированным магазином "Столица Хобби". Третьим призом стали культовые часы "Радио Максимум". По традиции настоящей Формулы-1 все победители одели оригинальные бейсболки от BRIDGESTONE — компании, снабжающей своими шинами всю Формулу-1.

Мы благодарим компании и фирмы, с помощью которых нам удалось провести виртуальный чемпионат мира Формулы-1, а также всех участников акции "MAXИМальный пит-стоп". Мы верим, что Формула-1 придет в Россию и у нас будет свой Гран При, а пока — будем играть. До следующего года, пилоты акции "MAXИМальный пит-стоп"! Запомните время проведения следующих гонок — август 2000 года. Главный приз — поездка на один из этапов чемпионата мира Ф-1!

Выражаем особую благодарность компьютерной компании "Клондайк" (тел: 210-9838) и лично г-ну Левину, компании "Альпин" (тел: 140-6622), г-ну Нифонтову, а также "Радио Максимум" и магазину "Формула 1 Клуб" за помощь в оформлении стенда журналов "Формула-1" и "Автопанорама" на Московском международном автомобильном салоне-99.

Владимир Маккавеев

При поддержке двух сотен зрителей, собравшихся у нашего стенда, каждый из соискателей Гран При должен был после нескольких тренировок проехать на автосимуляторе один круг компьютерной гонки. Компания "Клондайк" полностью оснастила стенд журналов "Формула-1" и "Автопанорама" компьютерным оборудованием, позволявшим всем участникам розыгрышей, а также посетителям стенда наблюдать за гонками на четырех мониторах



Про это...



После своей победы в Италии счастливый Хайнц-Харальд Френтцен объявил, что скоро должен стать отцом. Его подруга Таня Нигге ждет ребенка. В продолжение этой темы руководитель Minardi Джанкарло Минарди рассказал, что машина Луки Бадера, которую в Монце "покрыл" Arrows Торы Такаги, беременна.

Двойной успех Эдди Джордана



У Эдди Джордана была дополнительная причина порадоваться успеху Френтцена в Монце. Ведь руководитель Jordan поставил на победу своего гонщика в Гран При Италии ни много ни мало 2000 фунтов стерлингов! Ставка была принята как 14:1, что принесло Эдди 28 000 фунтов выигрыша. "Слава богу! — воскликнул после гонки Эдди. — Теперь я смогу оплатить миланские покупки своей жены".

Восковой Шумахер

По сообщениям британской прессы, знаменитая мадам Тюссо намерена установить в своем всемирно известном музее восковую фигуру Михаэля Шумахера. Острые на язык английские журналисты тут же прокомментировали эту новость, заявив, что сейчас самое удобное время сделать с Михаэля гипсовые слепки.



BMW продолжает испытания



BMW продолжает испытания своего двигателя, который будет стоять на автомобилях Williams в 2000 году. Как сообщают осведомленные источники, разработчики мотора BMW для Ф-1 столкнулись с большими сложностями: двигатель пока еще очень тяжел и маломощен. Тем не менее, немцы не намерены отступать. В сентябре тест-пилот

BMW Йорг Мюллер продолжил обкатку агрегата на принадлежащем немецкой компании полигоне на юге Франции. Никаких данных о ходе испытаний не сообщается. Однако журналистам продемонстрировали новую схему окраски, которая будет предложена команде Williams на следующий сезон. Традиционные сине-белые цвета должны напоминать о славном для BMW периоде сотрудничества с Brabham.

Михаэль принимает гостей

23 сентября

В среду вечером накануне Гран При Европы Михаэль Шумахер по традиции пригласил команду Ferrari на собственный картинговый турнир. Организованное уже в третий раз соревнование проходило в зале Картингового центра Михаэля Шумахера в городе Керпене. Мероприятие состояло из 45-минутной гонки, которая продолжилась в буфете. Обычно Михаэль и сам принимает участие в соревновании, однако на этот раз немецкий гонщик ограничился тем, что медленно проехал круг со своей дочерью Джинной-Марией на коленях.

Обычно гонка начинается в 8 вечера. Но на этот раз старт был отложен до 10 часов в связи с задержкой рейса, которым прибывали механики Ferrari. И это при том, что с "частной вечеринки" вели трансляцию два итальянских и один немецкий телеканал. В гонке соревновались 11 команд по 6 человек. Среди участников был и Жан Тодт, причем его команда заняла 2-е место. Вручая приз спортивному директору Ferrari, Михаэль немного грустно заметил, что это первый случай, когда он вручает кубок Жану.

Разумеется, всем в Ferrari хотелось бы, чтобы было наоборот.

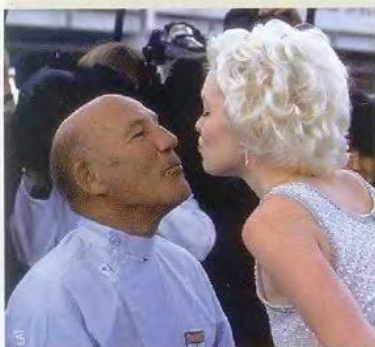


Герхард Бергер попал в больницу

24 сентября

Спортивный директор BMW Герхард Бергер вчера вечером был срочно доставлен в больницу после резкого приступа боли, вызванного камнями в почках. Приступ был настолько силен, что потребовался вызов "скорой помощи", доставившей Бергера из гостиницы неподалеку от Нюрбургринга в больницу, где ему в самое ближайшее время должна быть сделана операция по удалению камней из почек.

Стирлингу Моссу — 70!



17 сентября

Стирлинг Мосс отпраздновал сегодня свое семидесятилетие. С 1951 по 1961 год он участвовал в 66 Гран При, выиграл 16 из них, 16 раз завоевал полупозишн и 19 раз проехал быстрейший круг в гонке. Стирлингу так ни разу и не удалось стать чемпионом мира, хотя четырежды он был вторым, иногда уступая победителю совсем немного. Однако благодаря своей феноменальной невезучести Мосс до сих пор гораздо более популярен, чем некоторые чемпионы мира.

Свой юбилей Мосс отметил, проехав круг в Гудвуде на Maserati 250F. На этом автомобиле ему удалось выиграть Гран При Монако 1956 года. Затем Дэвид Култхард от имени McLaren-Mercedes преподнес ветерану деревянное рулевое колесо от Mercedes 300SLR, принесшего Стирлингу победу в "Милле Милья" 1955 года. А кульминацией праздника стал круг почета в открытом Cadillac. Причем в качестве шофера Стирлинга Мосса выступал Дэмон Хилл.

Не из той оперы



Известно, что знаменитый тенор Плачидо Доминго является близким другом президента Ferrari Луки ди Монтеземоло. Говорят, что после каждой победы итальянской команды в Гран При Плачидо звонит своему приятелю и по телефону исполняет для него какую-нибудь арию. Судя по тому, как идут дела в Ferrari, Лука уже успел соскучиться по опере.



Дорогой сувенир

Представитель Benetton, Джулия Хорден, заявила, что ее команда намерена подать иск на организаторов Гран При Италии. По мнению команды руководство автодрома в Монце должно оплатить ремонт машины Джанкарло Физикеллы. Джанкарло выбыл из гонки на первом же круге, однако судьи не стали эвакуировать Benetton, оставив автомобиль припаркованным на траве рядом с главными трибунами. В результате, вырвавшиеся после гонки на трассу толпы болельщиков

буквально разобрали автомобиль на сувениры. Причем самым варварским образом. Маршалам удалось спасти руль. Однако зеркала заднего вида, капот двигателя, сиденье, заднее антикрыло, проводка, крышка заправочной горловины — все было украдено. Охотники за сувенирами умудрились даже разломать боковую противоударную защиту и серьезно повредить шасси. По словам Джулии, ремонт автомобиля обойдется в сотни тысяч долларов.

Баррикелло посвящает гонку Родригесу



12 сентября

Рубенс Баррикелло посвятил 4-е место в Монце своему другу Гонсало Родригесу, погибшему в субботу 11 сентября во время тренировки перед гонкой серии CART в "Лагуна Сека". Причиной гибели 27-летнего уругвайского гонщика стал заклинивший акселератор, из-за чего произошло страшное столкновение с бетонным отбойником на скорости 220 км/ч. "Он был хорошим другом и настоящим бойцом, — сказал Рубенс. — Я много думал о нем перед гонкой".

Свои соболезнования родственникам Родригеса направила и Benetton, за юниорскую команду которой, Astromega, уругваец выступал в чемпионате Ф-3000 этого года. В составе Astromega Родригес выиграл в Монако. Перед последней гонкой Ф-3000 этого сезона он занимал 2-е место в общем зачете.

Родригес был самым талантливым гонщиком своей страны за все времена. На его похороны в Монтевидео намерен присутствовать президент Уругвая Хулио Сангунетти.

Сезон переходов в разгаре

27 августа

Сразу две команды объявили сегодня, что решили все свои проблемы с кадрами на ближайшее будущее. Джанкарло Физикелла и Александр Вурц продолжают свои выступления в Benetton в 2000 году. А вот состав гонщиков в команде Алена Проста обновился полностью. В 2000 году в Prost будут ездить опытный Жан Алези и новобранец Ф-1 Ник



Хайдфельд — тест-пилот McLaren и чемпион международной Ф-3000 этого года. За день до этого объявили о подписании контрактов с гонщиками в Sauber и Jordan. Петер Заубер поставил свою роспись под 2-летним договором с Микой Сало. Товарищем финна по команде в 2000 году будет Педро Диниц. А Эдди Джордан заключил соглашение с Ярно Трулли, которому предстоит защищать в 2000 году цвета Jordan вместе с Хайнцем-Харальдом Френтценом.

Первый бразилец в Ferrari

4 сентября

Сегодня было официально объявлено, что Рубенс Баррикелло подписал контракт с Ferrari на 2000–2001 год. Предположительно, Рубенс будет получать 5 млн долларов в год. Первый в истории итальянской команды бразильский гонщик заменит Эдди Ирвайна, который, в этом мало кто сомневается, в следующем сезоне перейдет на место Рубенса в Stewart-Ford (читай — Jaguar). Этот переход ожидался давно. Представители Ferrari, обеспокоенные растущими амбициями Ирвайна, контактировали с бразильцем еще перед гонкой в Сан-Паулу. Впрочем, строптивый Эдди со временем может показаться вполне сговорчивым парнем по сравнению с экспансивным южноамериканцем. Первая проба за рулем красного автомобиля состоится еще не скоро, а Баррикелло уже разразился целым рядом высказываний по поводу блестящих перспектив, ожидающих его в Маранелло. Во-первых, Рубенс заявил, что не будет 2-м номером при Шумахере, т. е. по условиям контракта ему "разрешено обгонять Михаэля на трассе". Во-вторых, бразилец полон решимости выиграть свой первый Гран При уже в год дебюта в Ferrari. Более того, Рубенс сказал, что будет настолько разочарован, если не добьется победы в 2000 году, что, возможно, вообще уйдет из спорта.



Ирвайн — гонщик Jaguar

14 сентября

Одновременно с официальным сообщением об участии Jaguar в Ф-1 было объявлено, что в следующем сезоне защищать цвета этой команды будет Эдди Ирвайн. 34-летний североирландец подписал



3-летнее соглашение, согласно которому будет получать около 8 млн фунтов стерлингов в год. Его товарищем по команде в 2000 году станет Джонни Херберт. Говорят, Эдди Ирвайн до последнего момента пытался договориться об условиях своего дальнейшего выступления в Ferrari. Но достигать со своими предложениями до руководства итальянской команды ему так и не удалось.

Зонта остается в BAR



24 сентября

BAR подтвердила, что бразилец Рикардо Зонта еще на год остается гонщиком команды.

Arrows и Minardi выжидают

Последние две команды, которые еще не определились со своими гонщиками на 2000 год, — это Arrows и Minardi. Том Уокиншоу ждет, кто из кандидатов предложит ему больше денег за место в команде. В Arrows усиленно сватают Оливье Паниса. Однако Том вряд ли согласится продать право защищать честь его команды в следующем году меньше чем за 8 млн долларов. Сомнительно, что Оливье удастся собрать такую сумму, если только он не заручится поддержкой крупных фирм, вроде Elf или Renault. Что касается Джанкарло Минарди, то ему сейчас не до найма водителей. В следующем году он может остаться без двигателя: Ford отказал Minardi, а на Supertec нет денег. Сейчас Минарди ждет решения испанской компании Telefonica, которая размышляет, покупать ли ей итальянскую команду. Telefonica получила в этом году 1 млрд долларов прибыли, увеличив свои доходы на 70%, и имеет все возможности создать испанскую дрим-тим, собрав вместе де ла Росу и Марка Жене.

Принц уходит

24 сентября

Сегодня было официально объявлено, что нигерийский принц Малик Адо Ибрагим покидает Arrows. Первоначально совладельцу команды Ф-1 так и не удалось закрепиться в мире Гран При. Африканец не сумел найти для Arrows новых спонсоров, что привело к возникновению трений между ним и командой. Как бы то ни было, но принц на собрании руководства команды, состоявшемся 14 сентября, был выведен из состава совета директоров Arrows.



"Малик был частью механизма принятия решений в команде, — комментировал последние события Том Уокиншоу. — Я не иронизирую. У него были свои обязанности. Я думаю, он недооценил сложность работы в Формуле-1. Он полагал, что может многое сделать в области маркетинга и инвестиций, но этого не произошло".

Тем не менее Малик должен сохранить за собой какое-то количество акций команды. Представитель банка Morgan Grenfell, который при посредничестве нигерийского принца купил весной этого года 40% акций Arrows, заявил, что во взаимоотношениях банка и команды никаких изменений не произошло.



Как стать Шумахером

Для большинства поклонников Формулы-1 сесть за руль гоночного болида и совершить круг-другой по извилистой дорожке автодрома — несбыточная мечта. Но совсем другое дело — карт. В Европе картинг культивируется не только как начальная школа по подготовке молодых кадров для "королевских гонок" (не стоит, кстати, забывать, что практически все действующие гонщики Гран При, за исключением, пожалуй, лишь Демона Хилла, начинали свои блистательные карьеры за рулем карта), но и общедоступный вид активного отдыха.

В Москве открыты несколько картинговых школ, где каждый желающий может попробовать себя за рулем карта. "Мы работаем в нескольких направлениях, — говорит Виталий Рышков, директор одной из старейших картинговых школ "Бригантина". — Это прежде всего подготовка команды для профессионального участия в чемпионате и Кубке России, полупрофессиональные группы для тех, кто хочет только попробовать себя за рулем карта, прокат и, конечно же, работа с учебными группами для молодежи. Причем, благодаря поддержке префектуры Алексеевского района дети из льготных и неимущих семей могут заниматься у нас практически бесплатно".

Надо сказать, что картинг на самом деле — отнюдь не дешевое удовольствие. Затраты на обслуживание карта класса "Интерконтиненталь-А", двигатель которого имеет лишь двухчасовой ресурс, могут достигать до 250\$ за час гонки (за рулем подобных карт каждый год в Парижском дворце спорта "Берси" развлекаются пилоты Формулы-1). Один из самых престижных и дорогих карт — "Формула-С" — оснащен 6-ступенчатой коробкой передач и 125-кубовым мотором мощностью 40 л.с., выдающим 15 000 об/мин и разгоняющим карт "до сотни" всего за 4 секунды. Но есть машины и попроще. Самый же скромный карт класса "Мини-Ракета" оснащается 0,085-литровым двигателем мощностью 8 л.с. и весит всего 90 кг. На таких машинках совершают первые шаги в автоспорте маленькие картингисты в возрасте 8–11 лет. Кстати, в этом году в классе "Мини-Ракета" 11-летний воспитанник клуба "Бригантина" Ваня Самарин (см. фото), всего полтора года назад впервые севший за руль карта, стал обладателем Кубка России.

Как и любую гоночную машину, карт нужно настраивать под конкретную трассу, изменяя развал колес, жесткость вала и т.д. Существует даже своя телеметрия. "Карт буквально облепляется датчиками, а затем опытный инструктор проезжает на нем пару кругов по кольцу картодрома, — объясняет Виталий Рышков. — Не обязательно ехать быстро, главное — точно следовать траектории, чтобы по показаниям датчиков компьютер мог составить точную легенду кольца. Затем за руль садится гонщик и, считывая каждые два-три круга информацию с его машины, мы можем проследить, как работал двигатель или где ошибся сам спортсмен".

Словом, здесь своя наука. Выигрывать гонки нелегко. Хоть в Формуле-1, хоть в картинге.

Владимир Маккавеев



12-й этап

1. Ожерельев Александр Вячеславович	г. Москва	18/3-4-5-6
Рыкунов Константин Михайлович	г. Москва	18/3-4-5-6
2. Суховой Сергей Николаевич	г. Москва	16/2-3-5-6
Шатных Сергей Павлович	г. Красноярск	16/2-3-5-6
3. Ефимова Юлия Викторовна	г. Москва	10/4-6

13-й этап

1. Сушков Сергей Вячеславович	г. Липецк	17/2-4-5-6
2. Разумов Илья Владимирович	г. Москва	11/1-4-6
3. Кривенко Сергей Михайлович	Моск. обл.	11/2-3-6

14-й этап

1. Кулик Елена Викторовна	г. Харьков	12/3-4-5
2. Ерыгина Анна Алексеевна	г. Запорожье	10/4-6
3. Сушков Сергей Вячеславович	г. Липецк	8/3-5

Общий зачет

1. Ожерельев Александр Вячеславович	г. Москва	111/6-6-6-9-3-4
2. Сушков Сергей Вячеславович	г. Липецк	110/4-3-5-5-7-5
3. Николаев Александр Николаевич	г. Тверь	101/3-4-4-4-4-4-7

**ИТОГИ
КОНКУРСА-
ПРОГНОЗА**

ВНИМАНИЮ ЧИТАТЕЛЕЙ, ПРОЖИВАЮЩИХ ЗА РУБЕЖОМ!

Вы можете оформить подписку на журнал "Формула-1" по каталогу агентства "РОСПЕЧАТЬ" "RUSSIAN NEWSPAPERS & MAGAZINES — 2000"



Тел.: (007 095) 195-6677, 195-6418
Факс: (007 095) 195-1431
E-mail: ovs@rosp.ru
Web site at <http://www.rosp.ru>

ATTENTION TO FOREIGN SUBSCRIBERS!

You can subscribe to magazine "Formula-1" through the "ROSPECHAT" agency catalogue "RUSSIAN NEWSPAPERS & MAGAZINES — 2000"



НАУЧНО-МЕТОДИЧЕСКИЙ УЧЕБНЫЙ
**ЦЕНТР
ВЫСШЕГО
ВОДИТЕЛЬСКОГО
МАСТЕРСТВА**
проф. Цыганкова Э.С.

Тел.: 166-0006, 166-4336

Управление автомобилем в критических ситуациях Приемы активной безопасности



<http://www.infosport.ru/codp>

e-mail: codp@infosport.ru

Конфуз в Ferrari



Гран При Европы изобилует драматическими моментами. Однако один из самых впечатляющих эпизодов произошел в боксах Ferrari, когда механики во время пит-стопа 40 секунд искали правое заднее колесо для машины Ирвайна. Всю вину за происшествие взял на себя Росс Браун. «Мы распустились, и это моя вина», — заявил технический директор Ferrari. Однако, не оправдывая Брауна, следует заметить, что при Михаэлле таких вольностей люди в красном себе не позволяли. Конечно, все бывает, но потерять колесо — это уже слишком. В свете этих событий становится более понятна роль, которую играет в команде Михаэль Шумахер, становится яснее, за что ему платят такие безумные деньги.

Но самое удивительное в этой истории то, что нашел затерявшееся в гараже колесо телерепортер итальянской компании Tele+, который и вручил свою находку растерявшимся механикам.

Siemens налаживает связь

23 сентября

Компания Siemens заключила соглашение о технологическом сотрудничестве с McLaren. Договор предусматривает также привлечение к работе с командой компании Fujitsu Siemens Computers. Siemens будет отвечать за всю коммуникационную инфраструктуру, необходимую для передачи данных, аудио и видео информации, и обеспечит бесперебойную спутниковую связь между боксами McLaren и штаб-квартирой в Уокинге, а компания Fujitsu Siemens Computers поставит все необходимое компьютерное оборудование. С сегодняшнего дня логотипы Siemens появятся на комбинезонах Мики Хаккинена и Дэвида Култхарда, а в недалеком будущем переднее крыло гоночного автомобиля MP4/14 украсит товарный знак Fujitsu Siemens Computers.



Гран При Европы: бой продолжается!

26 сентября

К сожалению, мы не успеваем в этом номере подробно осветить гонку на Нюрбургринге. Невероятная квалификация, где на стремительно подсыхающей после дождя трассе чуть ли не десяток гонщиков один за другим на последних минутах вскарабкивались на поул, который достался в конце концов Френтцену — не в последнюю очередь благодаря удивительной тактике Jordan, проведенной пит-стоп во время квалификации. Совершенно чудовищная гонка с таким количеством самых невероятных поворотов сюжета, что хватило бы на целый сезон: рестарт, страшная авария Sauber Диница, едва не стоившая бразильцу головы в буквальном смысле этого слова, затем дождь, крайне неуверенная езда на мокрой трассе Мики Хаккинена, когда чемпиона мира на McLaren-Mercedes обходили на круг не только Benetton и BAR, но и Minardi, катастрофа Ferrari на пит-стопе — механики потеряли колесо, поочередный сход и ошибки лидеров: Френтцен, Култхард, Физикелла, Ральф Шумахер, и наконец — абсолютно непредсказуемый триумф Stewart, триумф невезучего (везучего!) Джонни Херберта, а за всем этим схватка Ирвайна и внезапно проснувшегося Хаккинена за лидерство в чемпионате! Подробнее о Гран При Европы вы прочтете в следующем номере в репортаже нашего корреспондента, побывавшего в Германии.

Что касается результатов, то главный итог гонки подвел неунывающий Эдди Ирвайн: «Еще ничего не закончилось!»

Вся борьба впереди!



Педро Диниц не пострадал

Эта авария вполне могла стоить бразильскому гонщику жизни. Сразу после старта гонки на Нюрбургринге Benetton Александра Вурца, уворачиваясь от резко замедлившегося Jordan Хилла, поддел Sauber бразильца. Автомобиль Диница перевернулся в воздухе, пролетел несколько метров и рухнул вверх колесами. Монокок не выдержал удара и развалился. Казалось, 600-килограммовая машина опустилась прямо на голову бразильца. Подоспевшие спасатели осторожно извлекли гонщика из кокпита и, зафиксировав ему шею, увезли в медицинский центр на осмотр. Оттуда Диница доставили в ближайшую больницу для более тщательного обследования. После гонки команда Sauber распространила информацию о том, что медицинское обследование не выявило серьезных повреждений. Диниц отделался ушибами плеча и колена. Сам Педро заявил, что чувствует себя отлично и готов принять участие в намеченных на начало октября тестах команды.



РЕЗУЛЬТАТЫ ГОНКИ

Поз.	№	Пилот	Время	Отст., с
1	17	Д. Херберт	1:41'54.314	-
2	19	Я. Трулли	1:42'16.933	22.618
3	16	Р. Баррикелло	1:42'17.180	22.865
4	6	Р. Шумахер	1:42'33.822	39.507
5	1	М. Хаккинен	1:42'57.264	62.650
6	21	М. Жене	1:42'59.468	65.154
7	4	Э. Ирвайн	1:43'00.097	66.683
8	23	Р. Зонта	1:42'08.914	1 круг
9	18	О. Панис	1:42'18.099	1 круг
10	22	Ж. Вильнев	1:35'55.300	НФ
НК	20	Л. Бадоер	1:24'11.281	НФ
НК	14	П. де ла Роса	1:25'36.308	НФ
НК	9	Д. Физикелла	1:15'30.372	НФ
НК	3	М. Сало	1:12'43.287	НФ
НК	15	Т. Такаги	1:09'22.026	НФ
НК	2	Д. Култхард	57'09.682	НФ
НК	11	Ж. Алези	54'59.537	НФ
НК	8	Х.-Х. Френтцен	49'22.232	НФ
НК	5	А. Занарди	18'28.092	НФ
НК	7	Д. Хилл	-	НФ
НК	10	А. Вурц	-	НФ
НК	12	П. П. Диниц	-	НФ

ЧЕМПИОНАТ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ

№	Пилот	Очки
1	Мика Хаккинен	62
4	Эдди Ирвайн	60
8	Хайнц-Харальд Френтцен	50
2	Дэвид Култхард	48
6	Ральф Шумахер	33
3	Михаэль Шумахер	32
16	Рубенс Баррикелло	19
9	Джанкарло Физикелла	13
17	Джон Херберт	12
3	Мика Сало	10
19	Ярно Трулли	7
7	Дэмон Хилл	7
10	Александр Вурц	3
12	Педро Паоло Диниц	3
18	Оливье Панис	2
14	Педро де ла Роса	1
11	Жан Алези	1

КУБОК КОНСТРУКТОРОВ

Поз.	Команда	Очки
1	McLaren-Mercedes	110
2	Ferrari	102
3	Jordan-Mugen Honda	57
4	Williams-Supertec	33
6	Stewart-Ford	31
5	Benetton-Supertec	16
7	Prost-Peugeot	9
8	Sauber-Petronas	4
8	Arrows	1
9	Minardi	1

ГРАН ПРИ БЕЛЬГИИ

27–29 августа 1999 г.

West представляет

Порождем у моря непогоды

Пятница, 27 августа. Свободные заезды: 11.00–12.00, 13.00–14.00.

Здесь Ирвайна довольно трудно заставить мрачным или унылым. Но в это мгновение взгляд шутника-сесквипеданта, обращенный на окна пресс-центра, стал чуть отсутствующим: "Шанс Феррари? Ну разумеется, они есть. Хотя, я слышал, пого-да улучшается. Что на руку ребятам McLaren."

В Бельгии всегда много разговоров о погоде. В течение одного дня вы можете стоять на солнце, вымокнуть до нитки и продрогнуть в сплывшемся внезапно густом покрове тумана. После безоговорочного успеха McLaren в Венгрии у соперников английской команды и вовсе, кажется, не осталось другой надежды, кроме как уповать на милость небес. Все понимают, что на мокрой трассе Мика Хаакенен чувствует себя не самым уютно, да и общее преимущество в скорости значительно нивелируется.

А чемпионом мира, которому отсутствие травмированного соперника придает, похоже, дополнительное уверенность, перекрывает взгляд Ирвайна, ухмыляясь: "То ум, я бы сейчас должен лидировать в чемпионате с огромным отрывом в 30. Ну ничего — после очень многообещающих тестов в Сильверстоуне почему бы нам не пропить себя в Бельгии с самой лучшей стороны. Да и во всех оставшихся этапах тоже".

На следующий день небо над окрестностями Спа очистилось от темных клубящихся туч. О вечернем ливне напомнили только легкие облачка, играющие с солнцем в лесных коленах-мышках, и удивительно-прекрасный запах грибоного леса. Честное слово, я бы не удивился, если бы вдруг увидел Ральфа Шумахера, скажем, с корзиной в руках.

По мере того, как чинче и сине становилась трасса, преимущество McLaren вырисовывалось все яснее. "Тихая, небогатая событиями тренировка", — гласил пресс-релиз FIA. Между тем Хайнц-Харальд Френтцен раскрыл свой Jordan ("Моя ошибка! Синглэм быстро зашел в поворот — левый, на спуске, после "Риважа" — и не удержал машину") и пропустил половину второго часа. А перся "Ле Комб", когда Жак Вильев начал тормозить со скоростью 315 км/ч, допуща рычаг правой передней подвески его Bernand, и оторвавшееся колесо удержал только всенный недавно специальный страховочный трос. "Все произошло так быстро и неожиданно, что я и испугаться толком не успел", — улыбаясь через несколько минут кандал.

Все же пресс-релиз не лгуна, — в главном тренировке подтвердила ожидания: McLaren на голову выше всех. И пока остальные жевались на нестабильность машин и искали верный баланс, Дэвид Култхард, показавший лучшее время, позволил себе такое высказывание: "Никаких проблем. Я даже неслучайно удивлен, что в поединке машина не показала отличий между новыми передними шинами с чепырями канавками и старыми, которыми мы пользовались здесь год назад".

Каково это было слышать лидеру чемпионата мира, показавшему 9-й результат? "Если честно, — произнес после заезда Ирвайн, — мы не добились почти никакого прогресса. Я думаю, что машина к концу тренировки была даже хуже, чем в начале."

Становилось ясно, что и Scuderia в гонке придется надеяться разве что на милость природы.

Надежды юношей питают

Суббота, 28 августа. Свободные заезды: 9.00–9.45, 10.15–11.00.

Ну в небесной канцелярии не желали прислушиваться к мольбам соперников McLaren. По-прежнему летнее облака лишь понарошку грозил яркому летнему солнцу, а давление чуть выросло, что, как известно, осадков отнюдь не предвещает. Тем не менее, к обеду в стане Jordan, Williams, Stewart и даже BAR царило радостное окаяние. Чемпион мира только 7-й Култхард остался 3-м. А в именитых хоздиз Френтцен, Дэмон Хилл, Вильев и Шумахер. Даже товарищ немца по Williams, у которого редко находится повод для оптимизма,

моторов, скачущие миллионеры за рулем неторопливых Cadillac неodobительно поглядывают на бесконечные вереницы снующих в разных направлениях малолитражек, забитых до отказа туристами самого шумного толка — болельщиками.

В последние три года кавалькада эта была раскрашена в основном в желто-черно-красные цвета немецкого флага. Теперь же, в отсутствие травмированного Михаэля Шумахера, немецких фанов Формулы-1 на улицах Спа и близлежащих деревень — Мальмеди, Ставело, Франкоршам — оказалось заметно меньше. Да и сама гонка получилась совсем не такой, каким бывал бельгийский Гран При на одной из самых живописных и непредсказуемых трасс в мире.

Без хозяина дом — сирота

На лице владельца маленького уютного ресторанчика в самом центре Спа читалась прямо-таки отеческая забота: "Молодые люди, позвольте вас предупредить. У нас ресторан. Если вы просто хотите перекусить, соседнее заведение с радостью...". Но шеф-повар совсем юных англичан, одетых отнюдь не в смокинги и вечерние платья, уже весело сдвигали столы: "Не беспокойтесь, папа-

ша! Можем же мы отметить победу Ди Си кроликом-польежкой, арденской ветчиной и бараньими ребрышками в сладком соусе. Тащите все это сюда! Да побыстрее!"

Раз в год спокойная провинциально-скуповатая жизнь курортного Спа на три дня превращается в сущий бедлам. Пожилые пары на скамейках тенистого парка вздрагивают от рева спортивных

выглядел воодушевленным. Показать нечто лучшее, чем 12-й результат, Занарди помешали тормоза. Алекс долго сравнивал углеволоконные и чугунные диски и в конце концов заставил своих механиков поменять главный тормозной цилиндр.

И только во владениях Ferrari было не слишком весело – больше секунды отставания от Jordan... Вчерашние проблемы с разбалансированностью машины (недостаточная поворачиваемость в одних поворотах и избыточная – в других) и время от времени блокирующимися тормозами F399 продолжались. К тому же Эдди оштрафовали на 1750 долларов за превышение скорости в боксах – 87 км/ч. Пустячок – а неприятно.

Bridgestone предложил покрышки из мягкой и средней смеси. Еще в пятницу те, кто предпочел первые, жаловались на резкую потерю сцепления после некоторого количества кругов. “Средние” шины вели себя надежнее, но, похоже, прилично проигрывали в скорости. Главной задачей пилотов было попытаться найти такие настройки подвески, при которых “внезапный износ”, как назвал это качество мягкой резины технический менеджер японской фирмы Йосихико Ичикава, наступает насколько возможно позже. Или... Совершенно верно, выбрать тактику с тремя остановками. Если же ни то, ни другое не получится, попробовать шины средней жесткости и одну дозаправку.

Дождь и не пахло. Микроскопической надеждой поманили соперники McLaren судьи, – через три четверти часа после конца тренировки они вызвали Култхарда, потребовав от шотландца объяснений, почему тот показал лучший отрезок (не круг даже!), когда Александр Вурц толкал свои Benetton по травке в “Радийоне”. А ну как отнимут у Дэвида лучшее время в предстоящей квалификации?

Проклятие “Красной воды”

Суббота, 28 августа. Квалификация, 13.00–14.00

Заполучив десятый поул сезона, Хаккинен выглядел отнюдь не уставшим. Финн был явно доволен своим результатом, однако мастерски разыгрывал удивление: “Иногда, выигрывая в квалификации одну-две десятых, испытываешь невероятное блаженство. Но когда опережаешь третьего на секунду, – это даже как-то трудно поддается пониманию”.

Мика явно кривил душой. Соперники были обречены с самого начала – ни дождь, ни судьи им подыгрывать не желали. Наоборот, везенье на этот раз оказалось на стороне McLaren.

На 32-й минуте, когда Хайнц-Харальд Френтцен, показав абсолютно лучшую пока максимальную скорость 330,9 км/ч в конце прямой “Кеммель”, готов был бросить вызов английским машинам, Reynard Вильнева сорвался с асфальта на выходе из поворота “Красная вода” и, вращаясь, помчался навстречу пяти рядам покрышек у отбойника.

Этот поворот – один из самых красивых и волнующих в мире. “Эска” со входом на спуске после длиннющей прямой и выходом в крутую горку перед таким же длинным прямым требует от пилота всего его мужества, а от машины – максимальной мощности и точной настройки. И еще – это один из самых опасных поворотов Формулы-1. Здесь в 1993-м разбил свой Lotus Алессандро Занарди. Здесь в 85-м погиб, врезавшись в отбойник, талантливый немец Стефан Беллоф. “Превосходный поворот, который можно проходить на полном газу, – сказал накануне Вильнев. – Надеюсь, завтра у меня это получится”.

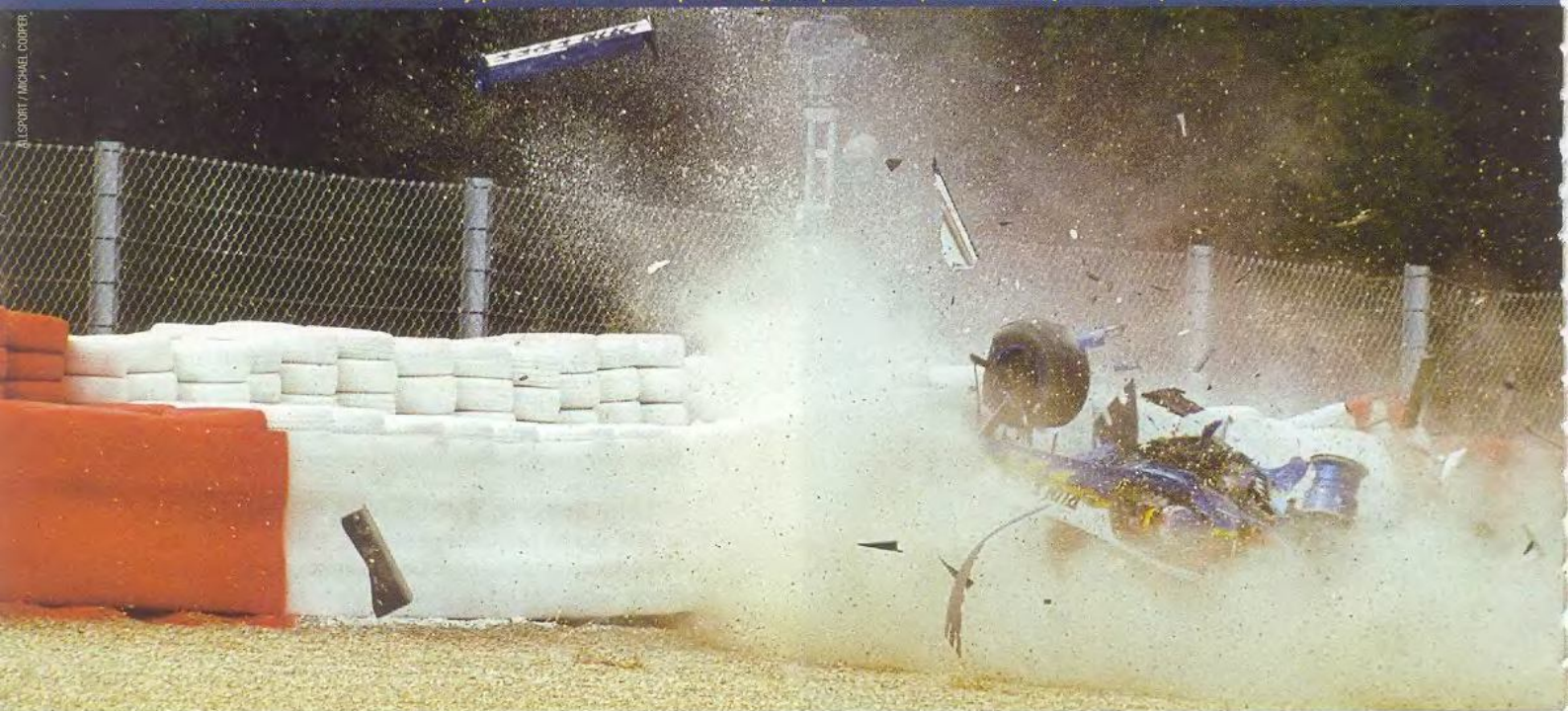
К счастью, Жак не пострадал, и через девять минут судьи убрали красные флаги, остановившие заезды. Но не прошло и четверти часа, как в том же самом месте точно так же снесло задние колеса Reynard Рикардо Зонты. И через несколько мгновений вторая машина команды превратилась в совершеннейший хлам. А в это время как раз Френтцен шел на лучшее свое время. И чтобы не быть дисквалифицированным, Хайнц-Харальд снял ногу с педали “газа”.

Такая же неудача постигла Микку Сало, Джонни Херберта, еще утром обещавшего, что Stewart будет в шестерке на старте, Оливье Паниса, Педро Паоло Диница. В Benetton горевали о так и не найденном балансе, Петер Заубер сокрушался по поводу недостатков в аэродинамическом вооружении машины. А в Ferrari царил настоящая растерянность.

“Полтора секунд отставания я, конечно, не ожидал, – с каждым днем на лице Ирвайна все чаще можно было застать задумчивое выражение. – Машина просто недостаточно быстра”. “Надеюсь, в гонке будет меньше проблем, – уныло протянул Сало. – Ведь утром, с полными баками все, как будто, было о’кей. Машина слишком медленна. Одна радость – она надежна”.

Четыре этапа нет в Ferrari ее лидера, Михаэля Шумахера, и дела Scuderia идут все хуже. В Бельгии можно было наблюдать нечто даже вроде легкой паники. И очень напоминала эта ситуация картину недавнего прошлого, когда в 1993–1995 годах Жан Алези и Герхард Бергер никак не могли заставить резво бегать “жеребцов из Маранелло”. Все, кажется, у них было – и та-

“Наша машина очень сложна в управлении и слишком нервная сзади”, – прокомментировал свою аварию в квалификации Жак Вильнев





“Удар-то был совсем несильным, – сказал Френтцен после аварии в пятницу. – К несчастью, передняя и задняя подвески – на списание!”



Накануне первых заездов Эдди Ирвайн совсем не выглядел лидером чемпионата мира. Может быть потому, что он – едва ли не единственный пилот Ф-1, который не любит трассу в Спа?



В субботу утром Рикардо Зонта не сумел преодолеть “Автобусную остановку” и до боксов добирался пешком, – благо недалеко!



К вечеру субботы пилоты BAR уничтожили уже три Reupard. Пришлось срочно доставить в Бельгию из Брэкли две испытательные машины



“Отличный автомобиль, превосходные водители – что еще нужно для счастья?!” – веселился обладатель десятого поула в сезоне

West



представляет

лант, и опыт, и ресурсы FIAT и Marlboro, и штат умелых и преданных инженеров и механиков. Да вот поди ж ты, ничего не получалось. Вот и теперь, стоило Шумахеру оставить свой пост, как итальянский корабль, уже было набравший крейсерскую скорость, внезапно дал течь.

Так что единственным соперником Хаккинена оказался его товарищ по команде. Култхард даже показал лучшее время на первом и последнем участках. Но опередить финна не смог. “Что бы я ни делал, Мика каждый раз оказывался чуточку быстрее, – на пресс-конференции Дэвид выглядел обескураженным. – А в последней попытке, когда мы кое-что изменили в настройке, я сам пару раз ошибся”.

Утро туманное

Воскресенье, 29 августа. Разминка. 9.30–10.00

Первое, что я увидел, поставив машину на стоянку недалеко от главного входа на трассу, – прямо на земле, чуть в стороне от дороги в спальном мешке спал человек. Мне стало еще холоднее – на дворе +7, трава белая от росы, туман, кажется, забирается не только под рубашку, а под самые ребра. Бр-р-р!

На сером асфальте небольшие лужицы, оставленные ночной холодиной, были хорошо заметны. И в самом начале разминки McLaren под номером 2 промчался по траве, вздымая тучи брызг, – Култхард промазал “Автобусную остановку”. Дэвид установил в результате лишь седьмое время, породив у болельщиков Ferrari слабую надежду.

Однако на самом деле Дэвиду помешала установить приличное время невероятная толкотня на трассе в последние минуты. Да и вообще, результаты разминки все в меньшей степени свидетельствуют об уровне подготовки команд. Что лишний раз подтвердилось в Спа. Показавший четвертое время Алези остался крайне недоволен управляемостью своего Sauber, оказавшийся только 12-м Френтцен, наоборот, удовлетворенно потирал руки. Панис удивленно рассматривал на мониторе свое третье время: “Большой сюрприз. Машина прекрасно сбалансирована”.

В это время со всех сторон к трассе тянулись вереницы машин, – десятки тысяч болельщиков торопились занять лучшие места. Здесь это не просто. Несмотря на то, что едва ли не каждый метр предоставляет вам возможность увидеть гонку вблизи, расположившись при этом как на пикнике в лесу, в самых удобных точках болельщики обычно стоят в пять-шесть рядов у защитной сетки. Каково же было мое удивление, когда во время прогулки по трассе в полдень, я обнаружил зияющие плещи на окружающих трассу холмах. Гран При Бельгии привлек на этот раз заметно меньше зрителей.

Весьма возможно, что именно об этом судачили гонщики, когда серебристый грузовик Mercedes-Benz без их по трассе в обычное предстартовое путешествие. Зрелище, надо сказать, получилось не слишком веселое – одиноко взрывались сирены, тут и там развевались флаги, слышались редкие аплодисменты. Ах, как не хватало Большому Призу шумных поклонников Михаэля Шумахера, героя всех бельгийских гонок последних лет! Без хозяина лучшая трасса чемпионата мира казалась сиротой...





В очередной раз Култхард и Хаккинен заставили поволноваться своих поклонников в первом же повороте

"Надеюсь, они проиграют!"

Воскресенье. 29 августа. Гонка. 14.00

До самой последней минуты взоры всех поклонников Формулы-1 были обращены к обманчивому здешнему небосводу. Сколько раз вот так же, среди удручающей жары, с запада, со стороны Спа набегали внезапно шальные тучи, и обрушивался на трассу ливень, путая карты фаворитам, спасая заведомых неудачников, помогая тем, кто любит и умеет рисковать. Кроме пилотов McLaren был на старте Гран При лишь один человек, кто не хотел дождя – Занарди.

"Надеюсь, будет сухо, – сказал Алекс еще в пятницу. – Потому как если в Спа ваша машина хорошо держит дорогу, вам гарантирована замечательная гонка".

Пожелание итальянца исполнилось. Но, как и следовало ожидать, самой гонке это зрелищности отнюдь не прибавило. Ливневая доля всех событий Гран При Бельгии произошла на старте.

До закрытия выхода из боксов оставалось всего четыре минуты, как из-под капота оранжево-черного Arrows Такаги показался дымок. Как выяснилось впоследствии, неисправной оказалась топливная система. Все участники выстроились к тому моменту на стартовой прямой – никто уже не пытался в ожидании дождя до последнего момента оставаться на пит-лейн, как происходит это обычно в Спа. Японец помчался в боксы и успел вывести на трассу запасную машину, которая всего через четверть часа безжизненно застыла на старте со сломанным сцеплением.



Но в этот момент судьба Тораносукэ, равно как другого аутсайдера, Зонты, чей Reynard также не стронулся с места, никого, кроме их немногочисленных поклонников, не волновала, – ибо события в первых рядах развивались на редкость драматично. Не успели еще погаснуть красные огни светофора, как McLaren чемпиона мира тронулся с места – фальстарт! Хаккинен затормозил, в этот момент огни погасли, и Култхард, рванувшись слева, начал обходить финна. Сзади блестяще стартовали Ирвайн и Занарди, отвоевавшие каждый по две позиции за счет неудачи Рубенса Баррикелло и провала Хилла. А в первом повороте, коварнейшей шпильке "Ля Сурс", два McLaren чиркнули передними колесами друг друга и, каким-то чудом не сцепившись в гибельном объятии, преодолели вираж. Култхард впереди!

Собственно говоря, на этом интрига Гран При Бельгии '99 была исчерпана. Правда, через десять минут судьи опубликовали пресс-релиз – фальстарт Хаккинена рассматривается. Но круг шел за кругом, а никаких санкций против финского пилота предпринято так и не было. Дело в том, что Мике удалось полностью остановить машину после того, как она тронулась с места. А в этом случае вся вина с пилота снимается.

Судьи "подвели", как и погода, но оставалась еще надежда на разное количество остановок в боксах. Однако гонка и в этом отношении оказалась весьма примечательной. Benetton, Williams и BAR выбрали тактику с одной дозаправкой, остальные – с двумя. Однако никаких выгод она им не принесла, равно как и убытков. Как уехали со старта Шумахер и Занарди 5-м и 6-м, так и финишировали бы, если бы не досадная оплошность на пит-стопе – в баки Williams итальянца залили очень мало топлива, и Алессандро пришлось возвратиться в боксы.

Лишь Петеру Зауберу и Алену Просту удалось перехитрить соперников. Аlesi, Trulli и Panis обходили один за другим автомобили конкурентов. Они первыми отправились на дозаправку – минимум бензина на коротком первом отрезке позволил Жану с 16-го места пробиться на 9-е, Оливье – с 17-го на 13-е.



В чем же секрет McLaren? Технический директор Ferrari Росс Браун и Sauber Лео Риз не упускают случая взглянуть на "раздетую" машину соперников



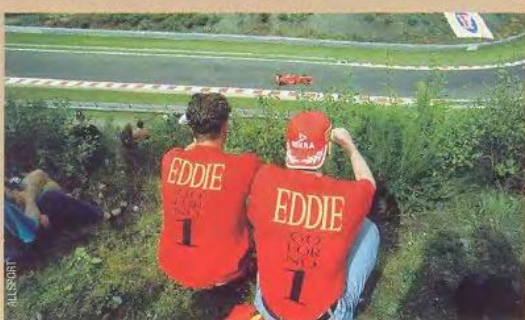
Первый поворот гонки – Култхард уже одолел чемпиона мира, а Ирвайн прорвался на 4-е место



Алессандро Занарди до 31-го круга сохранял надежду на первое очко, но из-за оплошности команды во время дозаправки вынужден был пропустить и Дэмона Хилла и Микку Сало



"13-е место – это, конечно, совсем не то, чего мы ожидали, – сказал на финише Оливье Панис. – Но я сделал все, что мог. На большее машина не способна"



В отсутствие Михаэля Шумахера у Ирвайна обнаружилось вдруг довольно большое число поклонников

West



представляет

ALLSPORT / MICHAEL COOPER



А среди лидеров и вовсе почти никакой борьбы не было. Хаккинен не желал (или не мог) достать Култхарда. Френтцен, поначалу, очевидно, ожидая черного флага чемпиону мира, не форсировал события и все больше отставал от финна. Ирвайн, в свою очередь, не мог удержаться за желтым Jordan и хотя показал наивысшую скорость в гонке – 331,6 км/ч – жаловался, что Ferrari... недостаточно быстр. "Хорошо хоть старт получился отличным, да стратегия сработала, – признался на финише североирландец. – Я уж ожидал гораздо худшего".

Какая, простите, стратегия? У Ferrari же, McLaren и Jordan количество остановок было равным, и заезжали они в боксы примерно в одно и то же время.

Ответ прост. Достаточно было видеть, как судорожно шархнулся влево, вздымая тучи пыли в "Ля Сурс" Мика Сало, пытаясь пропустить только что выехавшего после второй остановки Ирвайна и одновременно отсечь от своего "первого номера" висевшего у финна на хвосте Шумахера.

"К несчастью, Ральф стал жертвой циничного подхода Ferrari, – негодовал после финиша технический директор Williams Патрик Хед. – Я очень удивлен, что Сало последовал такому указанию из боксов, блокируя соперника с целью защитить позицию Ирвайна. Ferrari играет в такие игры уже несколько лет, и нужно сказать, мне гораздо больше по душе подход McLaren – это действительно команда из двух равных пилотов. Они захватили лидерство в личном и командном зачете и, надеюсь, удержат его. А Ferrari проиграет!"

Через полчаса после финиша, глядя в глубоко запавшие глаза Мики Сало, который в толпе обступивших его журналистов чуть слышно оправдывался за свое седьмое место ("Настройка автомобиля отняла в эти выходные непомерно много времени, но машина так и осталась слишком медленной, хотя и прекрасно проходила повороты. Я просто не мог настигнуть Хилла – он был быстрее на прямых"), я подумал, что итальянцы проиграли чуть раньше – когда в Сильверстоуне врезался в отбойник Шумахер. И без хозяина все в доме пошло наперекосяк.

Александр Мельник



Пресс-конференция после гонки

Дэвид Култхард, Мика Хаккинен, Хайнц-Харальд Френтцен



Дэвид, поздравляем Вас с победой. Мы видели резкий маневр, который предприняли Вы с Микой в первом повороте. Что там произошло?

ДК: До того как красные огни погасли, Мика тронулся с места, и я чуть было не двинулся за ним рефлексивно. Потом, когда огни, наконец, погасли, его старт был не слишком хорошим, в то время как я стартовал лучше. Естественно, я двинулся на траекторию защищать то, что мне причитается. Когда я понял, что борьба становится слишком плотной, я слегка отвернул и при этом произошел небольшой контакт. Но не думаю, что были какие-то повреждения.

Вы с Микой действительно столкнулись?

ДК: Да, мы столкнулись при входе в La Source. Но затем я отвернул, чтобы дать пространство, так что повреждений не произошло.

Вы были гораздо быстрее Мики на первом этапе, в то время как остальную часть гонки шли в одном с ним темпе. Это потому что Вы гнали сильнее на начальной стадии?

ДК: Я не знаю. Я был удивлен. Я оторвался от Мики и не знаю, был ли поврежден его автомобиль при контакте или у него были какие-то другие проблемы. Но я очень легко ушел от него и легко сохранил отрыв вплоть до последней остановки.

После победы в Сильверстоуне Вы сказали, что два ваших соперника выбыли из гонки в результате аварий. Вы более удовлетворены победой здесь, на предельно сложной для гонщиков трассе?

ДК: Совершенно верно! Спа всегда была моей любимой трассой, но я никогда не побеждал здесь, ни в одной из Формул, в которых мне приходилось здесь выступать. Поэтому наконец победить здесь было великолепно. Победить в моей домашней гонке, в Сильверстоуне, и потом победить здесь – значит победить на двух самых важных трассах.

Мика, мы слышали версию Дэвида о том, что случилось на первых метрах гонки. Как описали бы Вы то, что произошло между вами?

МХ: Я знал, что это первое, о чем меня собираются спросить. Это был... снова опыт. Не очень приятный, но... больше мне нечего сказать. Что касается гонки вообще, то обгон – не та вещь, о которой можно думать, когда два весьма боеспособных гонщика едут с одинаковой скоростью. Также не было никакого смысла пытаться сблизиться с Дэвидом, поскольку двигатель не очень хорошо охлаждается, когда вы следуете вплотную, и вы можете подвергнуть себя ненужному риску из-за отсутствия максимальной прижимной силы автомобиля. В этом случае

лучше всего отстать и сосредоточиться на собственной гонке, чтобы получить максимально возможное количество очков. В тот момент больше всего очков мне давало второе место, а это, ясное дело, лучше, чем ничего, учитывая то, что могло произойти в первом повороте. Как я понял, Эдди финишировал четвертым, что делает ситуацию в конце сезона интересной.

Что случилось, когда Ваш автомобиль дернулся на стартовой линии?

МХ: У меня была небольшая проблема. Когда загораются все огни, хочется почувствовать сцепление, и сцепление очень быстро сработало. Автомобиль тронулся с места, но, к счастью, мне удалось полностью остановиться и отжать сцепление. В этот момент, как положено, огни погасли, и все-таки мне удалось приемлемо стартовать. Так я и завис, но... что случилось – то случилось.

Хайнц, Вы хорошо стартовали и удержали свое 3-е место, пока два McLaren уходили от вас вперед, а остальные машины отставали. Это и было для Вас то, что можно назвать "спокойной" гонкой?

ХХФ: Да, конечно. Мне немного жаль зрителей, так как нам не удалось завязать интересную борьбу, по крайней мере впереди. На самом деле вначале я был уверен, что Хаккинена оштрафуют, но, к несчастью для меня, этого не произошло. Возможно, систему фальстарта не включают до определенного момента... Тем не менее, я доволен тем, как ушел на дистанцию, потому что не обошлось без небольшой неразберихи. Я пытался преследовать Микку, но, к сожалению, автомобили McLaren сегодня для нас слишком быстры.

Мика, Вы заметно отстали от Дэвида после старта. Ваш автомобиль получил какие-то повреждения в столкновении с Дэвидом?

МХ: К счастью, нет. Ясно, что у нас с Дэвидом совершенно одинаковые автомобили, так что не было смысла или какой-либо логики в том, чтобы думать о сближении, достаточном для того, чтобы получить возможность обгона. Лучше было отстать, расслабиться и сохранить автомобиль. Не было причины сражаться здесь с собственным товарищем по команде: в настоящее время не он является в чемпионате главной угрозой для меня.

Мика, Вы бы оценили, если бы команда приказала Вам поменяться местами с Дэвидом, чтобы дать Вам дополнительных четыре очка, как сделала Ferrari в Хоккенхайме?

МХ: (длинная пауза, сопровождаемая вздохом) Э-хе-хе... д-да. Следующий вопрос.

Вы просили Рона Денниса о подобном приказе?

МХ: Нет, не просил.

Вы ожидали его?

МХ: (не отвечает)

Дэвид, у находящихся в этом помещении складывается впечатление, что между Вами и Микой возникло некое напряжение из-за того, что произошло в первом повороте. Не будет ли лучше рассказать нам прямо сейчас, не поссорились ли вы? И второй вопрос, ожидали ли Вы приказа из боксов после того, как вышли в лидеры?

ДК: Прежде всего, Вы ошибаетесь (смеется). Как всегда, если нам есть, что обсудить, я предпочитаю делать это с глазу на глаз. Я не вижу, почему это дело должно касаться кого-либо из вас. И второе – нет, я не ожидал никаких приказов со стороны команды. В случае возникновения подобных ситуаций Рон Деннис всегда обсуждает это до гонки, а не на полпути.

БЕЛЬГИЯ

этап 12

27-29/8/1999



Победитель 1998 г.:

Дэмон Хилл/Jordan 198: 1:43'47.407

Рекорд круга в квалификации:

1'48.682 (1998 г., Мика Хаккинен/McLaren MP4/13)

Рекорд круга в гонке:

1'52.692 (1997 г., Жак Вильнев/Williams FW19)

Спа

Спа-Франкоршам

Длина круга: 6,968 км

Количество кругов: 44

Общая длина: 306,592 км

СВОБОДНЫЕ ЗАЕЗДЫ. ПЯТНИЦА

Солнечно. Сухо.

11.00-14.00

Температура воздуха: 19-21 °C

Температура полотна: 23-30 °C

Поз. №	Пилот	Л. круг/Всего	Отст. с	Вср. км/ч
1	Д. Култхард	1'53.577/28	—	220.861
2	М. Хаккинен	1'54.021/24	0.444	220.001
3	Д. Физикелла	1'54.066/29	0.489	219.914
4	Х.-Х. Френтцен	1'54.678/20	1.101	218.741
5	Д. Хилл	1'54.892/27	1.315	218.333
6	Р. Шумахер	1'54.899/27	1.322	218.320
7	Д. Херберт	1'54.975/25	1.398	218.176
8	М. Сало	1'55.032/36	1.455	218.068
9	З. Ирвайн	1'55.242/27	1.665	217.670
10	Ж. Алези	1'55.271/30	1.694	217.615
11	Р. Баррикелло	1'55.484/25	1.907	217.214
12	А. Вурц	1'55.486/28	1.909	217.210
13	О. Панис	1'55.541/34	1.964	217.107
14	А. Занарди	1'55.743/31	2.166	216.728
15	Л. Бадер	1'56.090/31	2.513	216.080
16	Т. Такаги	1'56.263/27	2.686	215.759
17	П. П. Диниц	1'56.310/25	2.733	215.671
18	Ж. Вильнев	1'56.429/18	2.852	215.451
19	П. де ла Роса	1'56.749/37	3.172	214.860
20	Я. Трулли	1'56.765/32	3.188	214.831
21	М. Жене	1'56.855/32	3.278	214.666
22	Р. Зонта	1'57.717/22	4.140	213.094

СВОБОДНЫЕ ЗАЕЗДЫ. СУББОТА

Солнечно. Сухо.

9.00-11.00

Температура воздуха: 16-18 °C

Температура полотна: 19-21 °C

Поз. №	Пилот	Л. круг/Всего	Отст. с	Вср. км/ч
1	Х.-Х. Френтцен	1'51.047/23	—	225.893
2	Р. Шумахер	1'51.417/25	0.370	225.143
3	Д. Култхард	1'51.729/23	0.682	224.514
4	Д. Хилл	1'51.833/21	0.786	224.305
5	Ж. Вильнев	1'52.111/29	1.064	223.749
6	З. Ирвайн	1'52.160/21	1.113	223.651
7	М. Хаккинен	1'52.259/20	1.212	223.454
8	М. Сало	1'52.528/22	1.481	222.920
9	Р. Баррикелло	1'52.769/22	1.722	222.444
10	Д. Херберт	1'52.849/23	1.802	222.286
11	Я. Трулли	1'53.061/20	2.014	221.869
12	А. Занарди	1'53.301/20	2.254	221.399
13	Ж. Алези	1'53.317/20	2.270	221.368
14	А. Вурц	1'53.325/18	2.278	221.352
15	Д. Физикелла	1'53.463/16	2.416	221.083
16	О. Панис	1'53.595/16	2.548	220.826
17	Р. Зонта	1'53.926/15	2.879	220.185
18	П. П. Диниц	1'54.112/26	3.065	219.826
19	Т. Такаги	1'54.258/23	3.211	219.545
20	П. де ла Роса	1'54.592/25	3.545	218.905
21	Л. Бадер	1'54.768/22	3.721	218.569
22	М. Жене	1'54.860/26	3.813	218.394

КВАЛИФИКАЦИЯ

Солнечно. Сухо.

13.00-14.00

Температура воздуха: 22-23 °C

Температура полотна: 28-29 °C

Поз. №	Пилот	Л. круг/Всего	Отст. с	Отст. %	Вср. км/ч
1	М. Хаккинен	1'50.329/8	—	—	227.363
2	Д. Култхард	1'50.484/9	0.155	0.140	227.044
3	Х.-Х. Френтцен	1'51.332/10	1.003	0.909	225.315
4	Д. Хилл	1'51.372/10	1.043	0.945	225.234
5	Р. Шумахер	1'51.414/9	1.085	0.983	225.149
6	З. Ирвайн	1'51.895/12	1.566	1.419	224.181
7	Р. Баррикелло	1'51.974/11	1.645	1.490	224.023
8	А. Занарди	1'52.014/12	1.685	1.527	223.943
9	М. Сало	1'52.124/10	1.795	1.626	223.723
10	Д. Херберт	1'52.164/12	1.835	1.663	223.643
11	Ж. Вильнев	1'52.235/8	1.906	1.727	223.502
12	Я. Трулли	1'52.644/11	2.315	2.098	222.690
13	Д. Физикелла	1'52.762/12	2.433	2.205	222.457
14	Р. Зонта	1'52.840/8	2.511	2.275	222.304
15	А. Вурц	1'52.847/11	2.518	2.282	222.290
16	Ж. Алези	1'52.921/12	2.592	2.349	222.144
17	О. Панис	1'53.148/12	2.819	2.555	221.699
18	П. П. Диниц	1'53.778/10	3.449	3.126	220.471
19	Т. Такаги	1'54.099/11	3.770	3.417	219.851
20	Л. Бадер	1'54.197/11	3.868	3.505	219.662
21	М. Жене	1'54.557/12	4.228	3.832	218.972
22	П. де ла Роса	1'54.579/12	4.250	3.852	218.930
107%		1'58.052	7.723	7.000	

СТАРТ



ФИНИШ



ПОДИУМ



WARM-UP

Солнечно. Сухо.
9.30-10.00

Температура воздуха: 16-18 °C
Температура полотна: 21 °C

Поз.	№	Пилот	Л. круг/Всего	Отст., с	В ср. км/ч
1	1	М. Хаккинен	1'54.019/10	—	220.005
2	6	Р. Шумахер	1'54.255/12	0.236	219.551
3	18	О. Панис	1'54.757/11	0.738	218.590
4	11	Ж. Алези	1'54.799/12	0.780	218.510
5	7	Д. Хилл	1'54.888/10	0.869	218.341
6	4	Э. Ирвайн	1'54.906/12	0.887	218.307
7	2	Д. Култхард	1'54.923/11	0.904	218.274
8	17	Д. Херберт	1'55.329/11	1.310	217.506
9	10	А. Вурц	1'55.363/13	1.344	217.442
10	5	А. Занарди	1'55.366/10	1.347	217.436
11	19	Я. Трулли	1'55.394/13	1.375	217.383
12	8	Х.-Х. Френтцен	1'55.409/13	1.390	217.355
13	3	М. Сало	1'55.434/14	1.415	217.308
14	16	Р. Баррикелло	1'55.485/11	1.466	217.212
15	22	Ж. Вильнев	1'55.738/8	1.719	216.737
16	21	М. Жене	1'55.843/11	1.824	216.541
17	9	Д. Физикелла	1'55.886/14	1.867	216.461
18	12	П. П. Диниц	1'56.990/12	2.971	214.418
19	15	Т. Такаги	1'57.555/10	3.536	213.387
20	14	П. де ла Роса	1'57.873/10	3.854	212.812
21	20	Л. Бадер	1'58.213/9	4.194	212.200
22	23	Р. Зонта	1'58.442/8	4.423	211.789

ГОНКА

Солнечно. Сухо.
14.00

Температура воздуха: 20-23 °C
Температура полотна: 26-30 °C

Поз.	№	Пилот	Время	Отст., с	Л. круг/№	В ср. км/ч
1	2	Д. Култхард	1:25'43.057	—	1'54.088/28	214.595
2	1	М. Хаккинен	1:25'53.526	10.469	1'53.955/23	214.159
3	8	Х.-Х. Френтцен	1:26'16.490	33.433	1'55.412/24	213.209
4	4	Э. Ирвайн	1:26'28.005	44.948	1'55.582/27	212.736
5	6	Р. Шумахер	1:26'31.124	48.067	1'55.964/27	212.608
6	7	Д. Хилл	1:26'37.973	54.916	1'54.954/25	212.328
7	3	М. Сало	1:26'39.306	56.249	1'55.299/43	212.273
8	5	А. Занарди	1:26'50.079	67.022	1'55.786/33	211.835
9	11	Ж. Алези	1:26'56.905	73.848	1'56.016/31	211.557
10	16	Р. Баррикелло	1:27'03.799	80.742	1'56.131/34	211.278
11	9	Д. Физикелла	1:27'15.252	92.195	1'57.037/27	210.816
12	19	Я. Трулли	1:27'19.211	96.154	1'56.367/28	210.657
13	18	О. Панис	1:27'24.600	101.543	1'56.681/24	210.440
14	10	А. Вурц	1:27'40.802	117.745	1'57.526/27	209.792
15	22	Ж. Вильнев	1:25'49.704	1 круг	1'57.619/23	209.447
16	21	М. Жене	1:26'19.557	1 круг	1'56.789/27	208.240
НК	14	П. де ла Роса	1:11'10.106	НФ	1'58.480/16	205.595
НК	20	Л. Бадер	1:06'31.749	НФ	1'57.929/31	207.363
НК	23	Р. Зонта	1:09'36.945	НФ	1'58.918/25	198.169
НК	17	Д. Херберт	53'52.572	НФ	1'57.094/18	209.503
НК	12	П. П. Диниц	38'23.423	НФ	1'58.179/12	206.890
НК	15	Т. Такаги	—	НФ	—	—

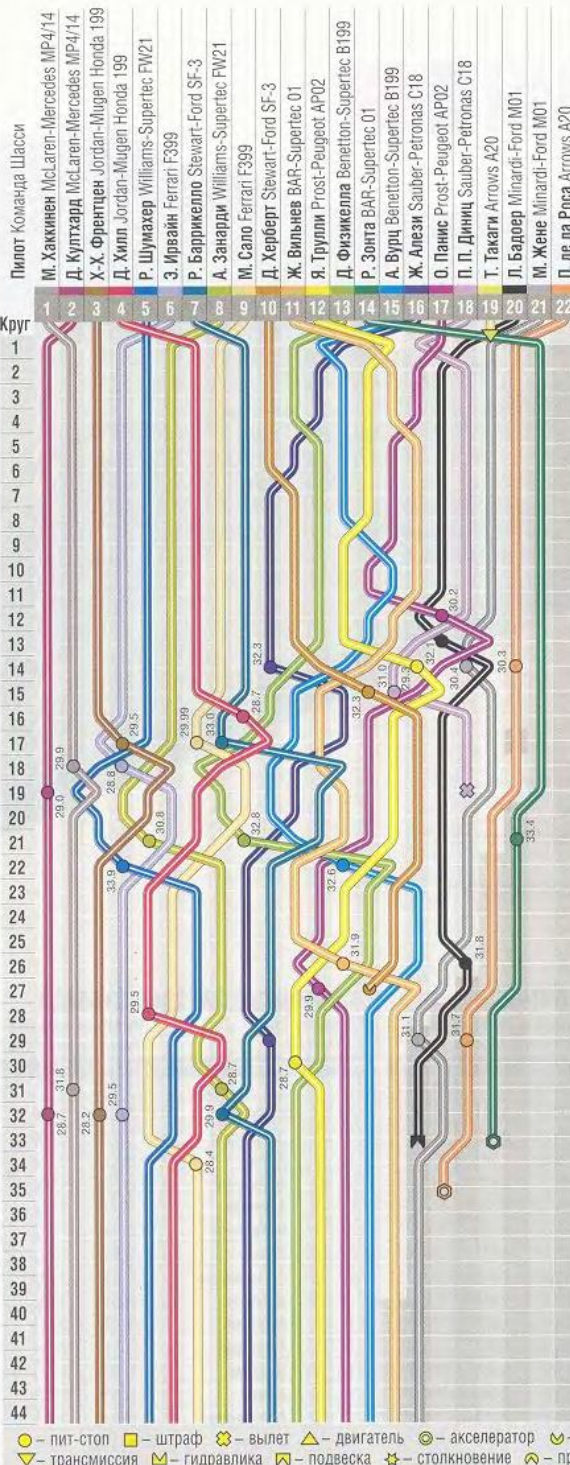
НК — не классифицирован. НФ — не финишировал, НС — не стартовал, ДК — дисквалифицирован

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	4	10	6									60
Э. Ирвайн	10	2	6	3	4	1	6	10	10	4	3						59
Д. Култхард		6		6			10	6	2	6	10						46
Х.-Х. Френтцен	6	4	3				10	3	3	4	3	4					40
М. Шумахер	6	10	10	4		2											32
Р. Шумахер	4	3		2	3	3	4	3	2								24
Д. Физикелла	3	2	2	6													13
Р. Баррикелло	2	4			4			2									12
Д. Хилл		3				2		1	1								7
М. Сало							6										6
А. Вурц		1				2											3
П.П. Диниц				1	1	1											3
Д. Херберт				2													2
О. Панис									1								2
П. де ла Роса	1																1
Ж. Алези		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
McLaren	10	6	4	16	10	6	10	10	2	16	16						106
Ferrari	10	8	10	16	7	4	3	6	10	16	4	3					97
Jordan	6	4	3	3			10	5	3	4	4	5					47
Williams	4	3			2	3	3	4		3	2						24
Benetton	3	2	3			6			2								16
Stewart	2	4			2	4			2								14
Sauber		1			1	1	1	1									4
Prost		1		1					1								3
Arrows	1																1



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



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	1.4	0.9	1.1	0.8	1.3	0.4
2	2.1	1.5	2.2	0.8	1.3	0.6
3	2.3	2.2	2.8	0.8	1.7	0.5
4	2.7	3.4	3.6	0.4	2.0	0.6
5	3.0	4.1	4.8	0.6	2.9	0.1
6	3.4	5.2	5.0	0.8	3.0	0.9
7	4.7	5.2	5.9	1.1	2.8	0.7
8	5.8	5.5	6.0	1.2	3.6	0.5
9	6.2	6.4	5.9	1.3	4.1	0.5
10	6.4	7.4	5.9	1.2	4.8	0.8
11	6.5	8.4	6.1	1.2	5.8	0.2
12	6.8	9.1	6.1	1.4	6.1	0.7
13	7.3	10.1	6.2	1.4	6.2	1.0
14	8.2	10.3	6.1	2.0	6.2	1.3
15	9.3	10.2	6.5	2.5	6.3	1.0
16	9.8	10.8	6.2	3.4	6.3	п
17	10.2	п	17.3	2.2	7.0	п
18	п	п	13.8	4.2	4.8	16.8
19	п	0.4	6.5	3.9	5.4	11.4
20	10.7	1.8	6.0	2.7	6.0	10.3
21	11.3	3.3	п	7.8	1.3	7.8
22	10.2	п	12.3	6.8	7.2	5.6
23	8.1	14.2	9.1	6.9	6.5	1.1
24	8.3	14.7	9.7	6.0	7.2	2.0
25	9.3	15.0	9.9	5.2	8.2	2.2
26	9.0	16.3	10.5	4.5	8.6	2.5
27	9.1	17.6	10.4	4.8	8.7	2.5
28	9.1	19.6	10.0	п	3.4	0.8
29	9.2	22.3	8.5	18.5	0.5	3.0
30	8.3	22.5	9.0	20.7	0.6	2.1
31	п	п	9.5	22.1	0.4	п
32	п	п	п	п	1.6	6.4
33	11.9	21.7	10.2	1.5	1.0	5.2
34	13.4	21.0	10.4	п	3.7	4.6
35	13.8	21.4	10.7	4.5	5.6	12.8
36	14.5	21.0	11.5	4.7	5.9	11.8
37	15.2	21.5	11.4	4.5	5.8	11.6
38	15.5	21.8	11.8	3.9	5.7	11.2
39	15.1	21.7	11.8	4.1	5.3	10.8
40	15.6	21.6	11.1	4.5	5.6	9.8
41	15.8	22.1	10.6	4.6	6.2	8.1
42	14.3	21.9	10.7	4.4	7.0	5.8
43	13.4	22.0	10.3	4.1	7.1	3.6
44	10.4	22.9	11.5	3.1	6.8	1.3

ГРАН ПРИ ИТАЛИИ

10–12 сентября 1999 г.

West  представляет

В лесу было душно и жарко как в бане. С ветвей монументальных дубов и могучих вязы свесивались, словно неопрятные зеленые бороды местных злых духов, гирлянды ползучих растений. Тропинка все время стремилась свернуть вправо, заставляя перебираться через поваленные деревья, поминутно отводить норовящие ткнуть прямо в лицо колючие руки акаций. Рубашка тут же намокла от пота. Фотоаппарат стал камнем на шее... Внезапно тропинка метнулась влево, открыла в глубине зарослей разорванную в клочья ржавую сетку забора, и резко нырнула вниз. Еще пара шагов, и передо мной, как в фантастическом фильме, вырос уходящий вперед и вверх серый бетонный желоб, изгибающийся, подобно исполнителю эмею. Вот она, некогда знаменитая, а теперь совсем забытая трасса, полускрытая разросшимся парком. Откуда-то издали, будто из глубины стремительно уходящих лет, доносились приглушенный рев трибун, истеричная скороговорка диктора и надсадный то ли рык, то ли вой гоночных моторов. Казалось, через секунду слева, по самой кромке виража помчится серебристый призрак Mercedes-Benz или алая красавица Maserati... Увы, шли минуты – ничего. Серый выветрившийся бетон, трава, проросшая сквозь стыки крошащихся плит, ржавые остоны отбойников на самой вершине... "Королевские гонки" в Королевском парке Монцы остались в прошлом. Нет ни героев, ни гигантов, ни волшебников руля – голая коммерция и ведающе-скудная электроника. Во всяком случае, именно такой многим представляется Формула-1 в конце XX века...

"Все стало для нас непонятно..."

Пятница, 10 сентября. Свободные заезды. 11.00–12.00; 13.00–14.00

Монцу любит все. Неистовые болельщики, огромные скорости на длинных прямых, сложные скоростные повороты "Лесмо", нехотят трасса "Парбизина" с постепенно усиливающимся радиусом и хитрые "жои" проверяют участников, что называется, по полной программе. От двигателя здесь требуется максимальная мощность, от тормозов – максимальная эффективность, от кузова – наименьшее сопротивление воздуха и минимальная прижимающая сила, от подвески – точнейшая настройка, чтобы компенсировать недостаток аэродинамической нагрузки механической. А от пилота – все его мастерство.

Но даже не это главное. "Думаю, завтра результаты сразу нескольких команд будут очень близки", – предсказывал накануне первой тренировки Дэвид Култхард. – Именно благодаря природе этой трассы. В смысле настройки от техники здесь зависит меньше, чем обычно. Достаточно лишь "подрезать крыльяшки", добиться хорошего аэродинамического баланса".

К тому же почти все "комонши" (прогулка занятия только

до Гран При Италии в Монце по два-три дня тренировок, так что к гонке подошли во всеоружии. "В Монце мы с McLaren поборолись", – обещал Хайнц-Харальд Френтцен. "Лично я победы не ожидаю, – открывенничал не набравший пока ни одного очка Алессандро Запарди, – но не брезжит бо́льшая претензия к чемпионату".

Может кто-то и посмеялся над смелым заявлением чемпиона CART, может кто-то даже и покрутил пальцем у виска, но в два часа пополудни в пятницу результаты выглядели столь необычно, что впору было ущипнуть себя – вперед Williams, Prost, Sauber. "Сегодняшние секунды, как всегда в пятницу, лишь отражают разное пики и уровни "топлива", – спокойно заметил Рон Дэниелс. Его McLaren показали всего лишь 5-е и 8-е время. Правда, оплатили по три десятка кругов на одном комплексе резины, почти превратив ее в концы тренировок в запрещенный слик.

А вот в Ferrari спокойствия как не бывало. "Я испробовал разные настройки, но так и не нашел подходящей, – недоумевал

Парк королевского периода

Эдди Ирвайн. — Наверное, трасса более скользкая, чем на прошлой неделе... "Главная проблема — в излишней поворачиваемости, — заметил его товарищ Мика Сало. — Так что нам теперь предстоит крепко подумать над завтрашним днем".

Статисты в красном

Суббота, 11 сентября. Свободные заезды. 9.00–9.45; 10.15–11.00

Невероятные 16-е и 17-е места гонщиков Ferrari, видимо, основательно выбили из колеи даже обслуживающий персонал трассы. Во всяком случае, в пятницу на автодроме вдруг вырубилось электричество. Замерли электронные контролеры на входах в паддок и пресс-центр, погасли мониторы, пресс-конференция пришлось отменить. И в последующие дни дела итальянцев шли через пень колоду, — свет то и дело гас, а недоумевающие ферраристы, которые в Монце требуют от своей любимой команды только победы, потрясенно разводили руками: надо бы хуже, да некуда!

F399 плохо проходила "эски", нервно вела себя на торможении в конце длинных прямых, пританцовывая, норовила вылететь на гравий на выходе из "Лесмо" и "Курва Гранде". И хотя — пусть в разной степени — подобным поведением грешили почти все машины, пилотам не только McLaren, но и Jordan, Williams, Prost, Stewart удавалось выжать из техники намного больше, нежели Ирвайну и Сало.

На автомобиле североирландца поменяли чуть ли не все что можно! Амортизаторы, тормоза, антикрылья, даже рычаги подвески — в тщетной попытке найти более удачное распределение веса по осям. Ничего не помогало — по-прежнему секунда и более отставания и никакой надежды на улучшение.

А главные (и единственные, как считалось совсем недавно) соперники итальянской команды методично работали над "тонкой настройкой", подбирая к квалификации лучшие амортизаторы и стабилиза-

торы поперечной устойчивости. Причем, залили в баки довольно много топлива. Самый же быстрый в это утро на трассе Хайнц-Харальд Френтцен, едва выбравшись из кокпита своего Jordan, одной фразой бесцеремонно отодвинул Ferrari далеко в глубь сцены: "Если у McLaren было сейчас не больше 30 литров бензина, думаю, у меня есть шанс на поул-позишн". Пилоты в красном самоуверенного немца уже не интересовали!

В довершение же бед, свалившихся на итальянскую команду, Ирвайн промчался по пит-лейн на скорости почти 100 км/ч и тут же был оштрафован на 10 тысяч долларов.

Мертвый лев никому не страшен

Суббота, 11 сентября. Квалификация. 13.00–14.00

"Было бы очень трудно стартовать позади Ferrari, — улыбался Занарди, — поэтому пришлось поднажать в квалификации!" И оба Williams заняли лучшие в сезоне места на старте.

Неудивительно, что Эдди ходил по боксам мрачнее тучи: "Не понимаю, что произошло с прошлой недели. За последние три гонки — никакого улучшения!" Хорошо хоть, из второго десятка Ferrari перекочевали в первый. Однако, судя по отставанию от лидеров, которое только увеличилось, — отнюдь не из-за собственных заслуг, а скорее благодаря неудачам соперников.

Не посчастливилось гонщикам Prost, хотя все шло к тому, что и Оливье Панис, и Ярно Трулли опередят алые итальянские машины. Новая версия двигателей Peugeot A18 Evo5 с выхлопными трубами, выведенными, как у Ferrari и Stewart, не сквозь заднюю ось, а вверх, располагала дополнительными 10 л.с. В Монце о такой прибавке в мощности мечтает каждый.

Увы, в первой же попытке Трулли вылетел с трассы в первой "эске", ударился в отбойник и заглушил мотор. А запасная машина была оборудована старым двигателем и о дополнительной мощности пришлось забыть. Разнервничавшись, Ярно вылетел еще раз, помешав к тому же и своему товарищу по команде.

Намного ниже своих возможностей выступили пилоты Stewart, на большее рассчитывали Жак Вильнев и Жан Алези.



В некоторых местах трассы зрители не только стоят в несколько рядов, но и сооружают импровизированные трибуны





Монца – одна из самых сложных трасс современной Ф-1. Тормозам, шинам и двигателю здесь приходится несладко



Даже будущему герою Гран При Италии, Френтцену, на тренировках не всегда удавалось вписаться в причудливые извивы трассы



Приехавшие в Монцу из разных стран болельщики стараются расположиться в Королевском парке с максимальным комфортом



Вслед за Ferrari и Stewart новую систему выхлопа (трубы вверх) применили и в Prost



Перекрыть рев двигателей невозможно. Именно поэтому у болельщиков Ф-1 в таком ходу самодельные плакаты. И почти на всех – слова поддержки Ferrari



Командная тактика – традиционно сильная сторона Ferrari. Поможет ли итальянской команде проверенное оружие в этом сезоне?

Многие жаловались на новую электронную систему, введенную FIA. Теперь пилоты уже не смогут оправдаться тем, что не видели желтых флагов, которыми размахивают судьи где-то на обочинах, – в случае какого-либо инцидента предупреждающие сигналы загораются прямо на приборной доске их машин.

На эти самые сигналы, равно как на забитую машинами соперников трассу и – иногда – собственные ошибки ссылались Френтцен и Култхард, чтобы оправдать огромное по меркам Монцы-99 отставание от победителя. И только чемпиону мира, похоже, ничего не может помешать.

В очередной раз Хаккинен даже не стал использовать последнюю попытку, ограничившись 10 кругами. "Сегодняшняя квалификация доставила мне огромное удовольствие, – спокойно улыбался Мика 11-му поулу в сезоне и шестому подряд. – Все работало просто фантастически. Я немного удивлен таким быстрым секундам. Но с другой стороны – в ходе заездов нам удалось провести очень хорошие регулировки, что помогло мне улучшить время там, где я поначалу проигрывал".

Время финна и впрямь впечатляло – быстрее здесь в квалификации были только Сенна, Мэнселл и Прост в 1991–1993 годах. На сликах, с более мощными 3,5-литровыми двигателями, "активной" подвеской, управляющей электроникой, на более быстрой трассе. По всему выходило, окончательно сбившие дыхание "жеребцы из Маранелло" супербыстрым McLaren не страшны. И 70-й Гран При Италии станет ареной борьбы Хаккинена и Култхарда с Френтценом. Голая математика.

Трагедия за океаном

Воскресенье, 12 сентября. Warm-up. 9.30–10.00

Мне казалось, что провал Ferrari должен охладить пыл итальянских тиффози. Ничуть не бывало. С раннего утра сквозь ворота Королевского парка вливались на автодром бесконечные колонны болельщиков. В море красных, красно-желто-черных и бело-зелено-оранжевых стягов финские, шотландские и серебристые "мерседесовские" растворялись совершенно бесследно. Главная трибуна, особенно перед боксами Ferrari, пестрела множеством транспарантов – шуточных, трогательных, бескомпромиссных. Don't worry, be Eddie! – гласил самый большой из них. Ферраристы не собирались бросать своих любимцев в беде. "Не бойся, Эдди, мы с тобой", – словно сотня тысяч рук протягивалась к приунывшему было Ирвайну.

Но, несмотря на поддержку болельщиков, разминка только добавила Ferrari хлопот – никакого улучшения. На автомобиле Ирвайна механикам пришлось заменить дымившиеся тормозные скобы, вконец осмелевшие соперники отнюдь не желали уступать трассу алым автомобилям, и Джонни Херберт, обгоняя североирландца, вынудил Эдди срезать первую "эску". Лучшим же оказался Stewart Баррикелло. Однако на лице бразильца не заметно было радости. "Я сейчас не думаю о секундах, – признался Рубенс. – Все мысли о Гонсало Родригесе, которого мы вчера потеряли. Он был хорошим другом и настоящим бойцом".

Гибель молодого урутвайца, которого многие уже видели в составе одной из команд Ф-1 будущего сезона, на тренировке этапа заокеанского чемпионата CART произвела тягостное впечатление. Тем более что случилось это на одной из лучших американских трасс, в одном из таких поворотов, где, кажется, не может произойти серьезной аварии. Но никто не застрахован от роковой случайности. Гонсало погиб, потому что "закусил газ".

И наверняка каждый из участников вспомнил знакомые с детства аршинные буквы газетных заголовков: "Ужас в Монце!", "Еще одна жертва итальянского автодрома!" Именно здесь погибли замечательные пилоты фон Трипс, Риндт, Петерсон. Гонки Формулы-1 в Королевском парке унесли жизни 13 зрителей.

"Разве можно заранее сказать, что произойдет после старта? – помолчав, задумчиво произнес Мика Хаккинен, когда чемпиона мира спросили о главных его соперниках в гонке. – Давайте пождем с прогнозами".



Нелепая ошибка стоила Мике Хаккинену верной победы. Обидно... До слез обидно!

Никогда не сдавайся!

Воскресенье, 12 сентября. Гонка. 14.00

Признаться, я счел слова чемпиона мира все же некоторым кокетством, своеобразной перестраховкой. И с жалостью поглядывал на болельщиков, наводнивших Королевский парк. Многие из них приехали еще в пятницу или субботу на мотоциклах, мотороллерах, велосипедах и расположились внутри трассы прямо возле заградительной сетки – кто в палатках, кто в спальных мешках, кто и попросту подстелив под голову одеяло или куртку. Бедняги, двойная победа год назад вскружила им голову! Теперь нет у Ferrari всемогущего Шумахера, не получается у его временного заместителя Ирвайна удерживаться на лезвии бритвы в настройке машины. Так что сотню тысяч ферраристов ожидает, скорее всего, горькая пилюля.

В общем, так оно все и складывалось поначалу. Хаккинену удалось удержать первое место – не в последнюю очередь благодаря оплошности Френтцена с Култхардом: увлекшись борьбой друг с другом, они проворонили рывок Занарди. В первом же повороте (только с трибуны, носящей громкое название “Прима варианте интерна”, видно, насколько необычен этот извив трассы, словно два подряд акульих зуба!) Култхард еще и Ральфа Шумахера пропустил. Причем Williams обошел шотландца по зеленым, за что судьи просто обязаны были наградить немца штрафом “стоп-энд-гоу”, ведь еще в пятницу в такой же ситуации лишился своего лучшего крута Панис. Но тогда, переставляя француза с четвертого на шестое место ничего не значившей тренировки, легко было проявлять свою принципиальность. В гонке же, когда на глазах сотни тысяч тиффози любой соперник McLaren авто-

матически становится помощником Ferrari, сохранять объективность не в пример сложнее.

Горячий Дэвид, возмущенный, очевидно, до глубины души, разумеется, немедленно бросился отыгрываться. Но в следующей же “эске” Ральф бесцеремонно “задвинул” его на гравий, и трибуны, впервые, наверное, за все эти дни радостно зашумели – Ferrari Сало опередил беспомощно барахтавшийся в пыли McLaren Култхарда. Лиха беда – начало!

В этот момент положение главной надежды болельщиков было незавидным. Стартовал Ирвайн совсем не так, как может и уметь, оставшись на далеком 8-м месте. “Я осторожничал, потому что знал – закончить гонку для меня жизненно важно, – скажет Эдди через полтора часа. – Что стоило мне, думаю, пары мест”. И чем дальше уходил вперед серебристо-черный локомотив лидера, тем безнадежнее отставал от него совсем еще недавно реальный претендент на чемпионский титул. 9 секунд, 15, 25...

И тут трибуны зашлись в радостном реве – McLaren Хаккинена, неуклюже вильнув задом, боком вылетел на травку в первой “эске”. Через секунду Мика выбросил руль, еще через две, в ярости содрав правую перчатку, метнул ее об землю – предатели! “Все выходные я проходил этот поворот на второй передаче, – лишь через два часа, успокоившись, осушив слезы ярости и наступавший кулаком по траве, шлему и прочим невинным предметам, Мика смог беспристрастно прокомментировать случившееся. – И вдруг почему-то включил первую. Задние колеса частично заблокировались, и меня вынесло с трассы с заглохшим мотором. Конечно, я страшно зол на себя, но уверен – это последняя ошибка в сезоне”.



“Акулы зубы”
“Прима варианте”
основательно
“причесали”
пелотон сразу
после старта



“Героем” старта
стал Ральф
Шумахер. Он не
только срезал
первую “зску” (это
сделали еще
несколько
гонщиков), но и
улучшил при этом
позицию, однако
никакого наказания
не понес



Джанкарло
Физикелла
продержался
в гонке только
один круг



Вздымая тучи
пыли и гравия,
к неопикуемой
радости трибун,
Мика Хаккинен
выбывает из гонки
в “Прима вариате”



Потерявший все
свое северное
хладнокровие Мика
Хаккинен в гневе
швыряет перчатку
оземь, словно
бросая вызов
судьбе



Весьма живописная
авария. Однако
при иных
обстоятельствах
Arrows Такаги,
наехавший на
заднее колесо
Minardi Бадоера,
мог бы лететь до
самых трибун

West



представляет

Любопытно, что в Монце досаднейшую ошибку совершил и его товарищ по команде. Хотя и не столь заметную. Как ни пытался Дэвид, он не мог опередить Сало, а на 11-м круге произошло и вовсе на первый взгляд невероятное. На выходе из “Параболики” к McLaren приблизился белый Stewart и на длинной стартовой прямой довольно легко опередил самую быструю машину чемпионата! Еще более невероятным покажется этот факт, если посмотреть статистику максимальной скорости. Култхард показал фантастические 361,8 км/ч, Баррикелло же на 10 км/ч меньше. Причина? Давайте послушаем самого Рубенса: “Параболика” – может быть, самый важный поворот Монцы, настоящий барометр того, насколько хорошо настроен ваш автомобиль. На входе вы тормозите до третьей передачи (это около 160 км/ч), потом включаете четвертую на выходе, пятую, выезжая на прямую “Реттифили”. Время всего круга определяется именно здесь”. Похоже, Култхард, еще в субботу вечером жаловавшийся на то, что не сумел нащупать верной настройки, поставил не на ту карту, принеся в жертву максимальной скорости хорошее сцепление с трассой на выходе из поворотов...

Но даже эта неудача не спасла бы Эдди и Ferrari, если бы не необъяснимая болезнь, постигшая Williams Занарди.

Сандро блестяще стартовал и хотя уже к четвертому повороту уступил вторую позицию Френтцену, в дальнейшем целых 17 кругов не давал шанса своему товарищу по команде себя обойти. И вдруг безропотно пропустил Ральфа. “В самом начале гонки, круге на третьем, я почувствовал, что в днище машины что-то цепляет за асфальт, – на финише Алекс выглядел раздосадованным, пожалуй, не меньше Хаккинена, хотя и не таким хмурым, как опередивший итальянца всего на полсекунды Ирвайн. – Было так скверно, что иногда нос машины просто задирался. Похоже, там просто что-то отвалилось... Мои поздравления Ральфу”.

2-е место Шумахера-младшего – отличный результат. Победа Хайнца-Харальда Френтцена, 2-я в сезоне, – великолепный успех, позволивший немцу всерьез претендовать если не на титул, то на участие в борьбе за него. Но главное достижение команды Эдди Джордана этого сезона состоит в том, что 1-е места его пилотов не только в тренировках, но и в гонках перестают удивлять кого бы то ни было. И действительно, итальянской публике, казалось, и дела не было до триумфа Jordan.

Сразу после финиша на трассу, как и следовало ожидать, прорвалась толпа болельщиков. Они почти не обращали внимания на счастливых немцев на пьедестале почета, они приплясывали на том месте, где ткнулся беспомощно в гравий ненавистный McLaren, горланили что-то, приятельски похлопывали асфальт “Прима варианте”. Эта гонка наверняка войдет в число местных легенд! Мика Сало занял 3-е место, Эдди Ирвайн – только 6-й. Но в глазах поклонников – Ferrari победила! Все было против нее, но ребята не сдались и полное преимущество своих соперников обернули себе на пользу.

“Чемпионат отнюдь не закончен, – из этой драки храбрец Эдди вышел изрядно опципаным, но не побежденным. – Я снова лидер. А теперь – работать, работать и еще раз работать!”

И кто сказал, что нынешняя Формула-1 – лишь голая коммерция и скучная электроника? Это Большие гонки!

Александр Мельник



SUTTON

Пресс-конференция после гонки
Хайнц-Харальд Френтцен, Ральф Шумахер, Мика Сало

ALLSPORT / MICHAEL COOPER



Наши поздравления, Хайнц-Харальд, со второй победой в сезоне! Первый вопрос, конечно, о том, что Вы почувствовали, когда Мика Хаккинен выбыл из гонки?

ХХФ: Я не знаю точно, что произошло, но я видел, как он вылетел в первой "эске", и я сказал себе: "Не могу в это поверить!". Он был в 7 секундах впереди меня, но к тому времени отрыв стабилизировался и он не стремился ехать быстрее. Может быть, он отвлекся или что-нибудь в этом духе.

Вы полностью контролировали ход гонки и у Вас не было никаких проблем. Это верно?

ХХФ: Ну, вначале я пытался держаться за Микой, но несмотря на все старания не смог сделать этого. Я волновался только из-за того, что запланировал позднюю дозаправку и не знал, как поведет себя резина перед ней. Я старался по мере возможности беречь шины и не позволял им пробуксовывать слишком сильно, но увидел приближающегося Ральфа и поднажал к середине дистанции. Ральф обогнал Занарди, так что нужно было нажать, чтобы удержать его на расстоянии. Он выглядел весьма опасным на этом этапе.

Как большинство других гонщиков, Вы сделали только одну дозаправку. План оправдал себя?

ХХФ: Да, я оставался на трассе дольше, чем Ральф, и хотя он сделал пару быстрых кругов, после дозаправки я значительно опережал его и других гонщиков. Потом я старался довести автомобиль до финиша, не переключивая двигатель и не насылая слишком шины и тормоза. Я просто вел машину домой.

Ральф, поздравляем Вас с превосходным 2-м местом и 3-м пьедесталом в сезоне. Первый круг Вы проехали довольно агрессивно. Расскажите нам об этом!

РПШ: Да, несколько первых поворотов прошли в плотной борьбе. Я вынужден был немного срезать первую "эску", чтобы избежать столкновения с Дэвидом. Затем я боролся с Микой Сало и сумел защитить свою позицию. Я должен сказать спасибо команде и также моему товарищу Алексею Занарди за то, что он так легко пропустил меня, чтобы я продолжал вести свою гонку. Без его помощи я бы не смог сегодня финишировать вторым.

Выходит, команда не просила Алекса пропустить Вас?

РПШ: Нет-нет. У нас есть договоренность, что если один из нас окажется быстрее, то другой будет не мешать, а помогать ему. В конце концов, мы выступаем ради команды, ради наилучшего результата. Я должен поблагодарить Алекса еще раз, потому что он сделал правильный выбор. Мое 2-е место в значительной степени принадлежит и ему.

Мика, кто решил, что Вам следует бороться за 3-е место, вместо того чтобы попытаться помочь Вашему товарищу Эдди Ирвайну набрать побольше очков в чемпионате?

МС: Ну, если вас разделяют два или три автомобиля, очень трудно что-либо сделать. Практически невозможно...

Что Вы скажете о реакции тиффози, когда Вам вручали приз за 3-е место?

МС: Невероятно! Это было великолепно после такого скверного уик-энда. Мы были столь медленны весь уик-энд, что радовались, оказавшись в первой десятке, честное слово. Здесь, в Италии, это нечто особенное, очень много эмоций, люди плакали и кричали. Просто невероятно!

После всех проблем с автомобилем ожидаете ли Вы каких-либо модификаций, которые позволили бы Вам опередить McLaren на трассе, а не из-за схода соперников?

МС: Мы напряженно работаем и на следующей неделе ожидаем появления некоторых новшеств. Мы снова начнем испытания, чтобы сделать автомобиль быстрее.

Хайнц-Харальд, Вы опередили Дэвида Култхарда и вышли на 3-е место в личном зачете. С 50 очками Вы только на 10 очков отстаете от лидеров, Мики Хаккинена и Эдди Ирвайна. Это делает Вас реальным претендентом на победу в чемпионате. Что Вы думаете об этой ситуации?

ХХФ: Я не могу поверить в это и, конечно, ничего подобного не ожидал. Я стремился проехать здесь как можно быстрее и показать лучший результат, какой только мог. Все эти расчеты еще не уложились в моей голове, но, разумеется, эти десять очков значат для меня много, и особенно – для команды. Команда достигла наибольшего успеха за 9 лет в Кубке конструкторов, и это самый удачный период в моей карьере в Ф-1. Я в полном восторге, но не знаю, как его выразить!

ИТАЛИЯ

Монца
Аутодромо Национале
Длина круга: 5,770 км
Количество кругов: 53
Общая длина: 305,545 км

этап 13 10-12/9/1999

Победитель 1998 г.:

Михаэль Шумахер/Ferrari F300: 1'17'09.672

Рекорд круга в квалификации:

1'22.432 (1999 г., Мика Хаккинен/McLaren MP4/14)

Рекорд круга в гонке:

1'24.808 (1997 г., Мика Хаккинен/McLaren MP4/12)



СВОБОДНЫЕ ЗАЕЗДЫ. ПЯТНИЦА

Солнечно, Сухо.
11.00–14.00

Температура воздуха: 25–27 °C
Температура полотна: 26–29 °C

Поз. №	Пилот	Л. круг/Всего	Отст., с	Вср. км/ч
1 6	Р. Шумахер	1'24.507/36	—	245.802
2 19	Я. Трулли	1'24.692/41	0.185	245.265
3 5	А. Занарди	1'24.823/46	0.316	244.886
4 11	Ж. Алези	1'25.030/21	0.523	244.290
5 1	М. Хаккинен	1'25.103/33	0.596	244.080
6 18	О. Панис	1'25.138/33	0.631	243.980
7 22	Ж. Вильнев	1'25.307/22	0.800	243.497
8 2	Д. Култхард	1'25.347/36	0.840	243.382
9 12	П. П. Диниц	1'25.388/42	0.881	243.266
10 7	Д. Хилл	1'25.397/31	0.890	243.240
11 16	Р. Баррикелло	1'25.499/37	0.992	242.950
12 17	Д. Херберт	1'25.551/37	1.044	242.802
13 8	Х.-Х. Френтцен	1'25.577/16	1.070	242.728
14 9	Д. Физикелла	1'25.701/24	1.194	242.377
15 10	А. Вурц	1'25.742/40	1.235	242.261
16 4	З. Ирвайн	1'25.897/36	1.390	241.824
17 3	М. Сало	1'25.931/39	1.424	241.728
18 21	М. Жене	1'26.069/27	1.562	241.341
19 23	Р. Зонта	1'26.181/29	1.674	241.027
20 20	Л. Бадер	1'26.633/28	2.126	239.770
21 14	П. де ла Роса	1'27.542/23	3.035	237.280
22 15	Т. Такаги	1'27.931/33	3.424	236.230

СВОБОДНЫЕ ЗАЕЗДЫ. СУББОТА

Солнечно, Сухо.
9.00–11.00

Температура воздуха: 22–25 °C
Температура полотна: 24–29 °C

Поз. №	Пилот	Л. круг/Всего	Отст., с	Вср. км/ч
1 8	Х.-Х. Френтцен	1'23.142/34	—	249.837
2 2	Д. Култхард	1'23.412/27	0.270	249.028
3 1	М. Хаккинен	1'23.482/27	0.340	248.820
4 5	А. Занарди	1'23.721/31	0.579	248.109
5 19	Я. Трулли	1'23.833/35	0.691	247.778
6 16	Р. Баррикелло	1'23.837/18	0.695	247.776
7 6	Р. Шумахер	1'23.863/27	0.721	247.689
8 7	Д. Хилл	1'23.921/32	0.779	247.518
9 17	Д. Херберт	1'23.971/32	0.829	247.371
10 3	М. Сало	1'24.091/30	0.949	247.018
11 18	О. Панис	1'24.240/33	1.098	246.581
12 4	З. Ирвайн	1'24.330/29	1.188	246.318
13 22	Ж. Вильнев	1'24.412/23	1.270	246.078
14 10	А. Вурц	1'24.576/24	1.434	245.601
15 12	П. П. Диниц	1'24.739/38	1.597	245.129
16 11	Ж. Алези	1'24.770/23	1.628	245.039
17 9	Д. Физикелла	1'24.995/22	1.853	244.390
18 21	М. Жене	1'25.595/24	2.453	242.677
19 20	Л. Бадер	1'25.605/30	2.463	242.649
20 23	Р. Зонта	1'25.761/8	2.619	242.207
21 14	П. де ла Роса	1'26.617/32	3.475	239.814
22 15	Т. Такаги	1'26.631/19	3.489	239.775

КВАЛИФИКАЦИЯ

Солнечно, Сухо.
13.00–14.00

Температура воздуха: 28 °C
Температура полотна: 35–37 °C

Поз. №	Пилот	Л. круг/Всего	Отст., с	Отст., %	Вср. км/ч
1 1	М. Хаккинен	1'22.432/10	—	—	251.989
2 8	Х.-Х. Френтцен	1'22.926/11	0.494	0.599	250.488
3 2	Д. Култхард	1'23.177/12	0.745	0.903	249.732
4 5	А. Занарди	1'23.432/12	1.000	1.213	248.969
5 6	Р. Шумахер	1'23.636/12	1.204	1.460	248.361
6 3	М. Сало	1'23.657/12	1.225	1.486	248.299
7 16	Р. Баррикелло	1'23.739/11	1.307	1.585	248.056
8 4	З. Ирвайн	1'23.765/12	1.333	1.617	247.979
9 7	Д. Хилл	1'23.979/11	1.547	1.876	247.347
10 18	О. Панис	1'24.016/12	1.584	1.921	247.238
11 22	Ж. Вильнев	1'24.188/11	1.756	2.130	246.733
12 19	Я. Трулли	1'24.293/11	1.861	2.257	246.426
13 11	Ж. Алези	1'24.591/12	2.159	2.619	245.558
14 10	А. Вурц	1'24.593/12	2.161	2.621	245.552
15 17	Д. Херберт	1'24.594/12	2.162	2.622	245.549
16 12	П. П. Диниц	1'24.596/11	2.164	2.625	245.543
17 9	Д. Физикелла	1'24.862/12	2.430	2.947	244.773
18 23	Р. Зонта	1'25.114/12	2.682	3.253	244.049
19 20	Л. Бадер	1'25.348/11	2.916	3.537	243.380
20 21	М. Жене	1'25.695/12	3.263	3.958	242.394
21 14	П. де ла Роса	1'26.383/11	3.951	4.793	240.463
22 15	Т. Такаги	1'26.509/12	4.077	4.945	240.113
107%		1'28.202	5.770	7.000	

СТАРТ



ФИНИШ



ПОДИУМ



WARM-UP

Солнечно. Сухо.
9.30-10.00

Температура воздуха: 22-25 °C
Температура полотна: 27-29 °C

Поз.	№	Пилот	Л. круг/Всего	Отст., с	В ср., км/ч
1	16	Р. Баррикелло	1'25.397/17	—	243.240
2	2	Д. Култхард	1'25.667/13	0.270	242.473
3	1	М. Хаккинен	1'25.854/12	0.457	241.945
4	12	П. П. Диниц	1'26.119/15	0.722	241.201
5	17	Д. Херберт	1'26.126/18	0.729	241.181
6	22	Ж. Вильнев	1'26.137/12	0.740	241.150
7	6	Р. Шумахер	1'26.166/10	0.768	241.069
8	18	О. Панис	1'26.310/14	0.913	240.667
9	9	Д. Физикелла	1'26.404/15	1.007	240.405
10	8	Х.-Х. Френтцен	1'26.446/16	1.049	240.288
11	19	Я. Трулли	1'26.603/14	1.206	239.853
12	23	Р. Зонта	1'26.704/12	1.307	239.573
13	5	А. Занарди	1'26.712/15	1.315	239.551
14	4	З. Ирвайн	1'27.096/16	1.699	238.495
15	7	Д. Хилл	1'27.131/14	1.734	238.388
16	11	Ж. Алези	1'27.226/9	1.829	238.140
17	10	А. Вурц	1'27.425/13	2.028	237.597
18	3	М. Сало	1'27.665/5	2.268	237.114
19	21	М. Жене	1'27.825/13	2.428	236.685
20	15	Т. Такаги	1'27.973/12	2.576	236.117
21	20	Л. Бадер	1'28.185/9	2.788	235.630
22	14	П. де ла Роса	1'28.488/13	3.091	234.743

ГОНКА

Солнечно. Сухо.
14.00

Температура воздуха: 28-29 °C
Температура полотна: 37-39 °C

Поз.	№	Пилот	Время	Отст., с	Л. круг/№	В ср., км/ч
1	8	Х.-Х. Френтцен	1:17'02.923	—	1'25.917/32	237.938
2	6	Р. Шумахер	1:17'06.195	3.272	1'25.579/48	237.770
3	3	М. Сало	1:17'14.855	11.932	1'25.630/44	237.326
4	16	Р.Баррикелло	1:17'20.553	17.630	1'25.825/51	237.034
5	2	Д. Култхард	1:17'21.085	18.142	1'25.832/32	237.008
6	4	З. Ирвайн	1:17'30.325	27.402	1'26.387/48	236.536
7	5	А. Занарди	1:17'30.970	28.047	1'26.047/51	236.503
8	22	Ж. Вильнев	1:17'44.720	41.797	1'26.338/48	235.806
9	11	Ж. Алези	1:17'45.121	42.198	1'25.911/52	235.786
10	7	Д. Хилл	1:17'59.182	56.259	1'26.342/41	235.078
11	18	О. Панис	1:16'30.678	НФ	1'25.953/31	235.090
НК 17	Д. Херберт	59'02.501	НФ	1'26.253/18	234.279	
НК 15	Т. Такаги	54'16.201	НФ	1'29.216/12	222.982	
НК 14	П. де ла Роса	56'20.419	НФ	1'28.518/15	214.788	
НК 1	М. Хаккинен	42'03.100	НФ	1'26.080/24	238.375	
НК 19	Я. Трулли	43'24.331	НФ	1'26.493/23	230.940	
НК 23	Р. Зонта	37'38.129	НФ	1'26.946/24	229.551	
НК 20	Л. Бадер	34'39.233	НФ	1'26.945/24	229.321	
НК 10	А. Вурц	16'50.151	НФ	1'26.338/6	225.281	
НК 12	П. П. Диниц	1'39.370	НФ	—	199.545	
НК 9	Д. Физикелла	1'40.305	НФ	—	197.684	
НК 21	М. Жене	—	НФ	—	—	

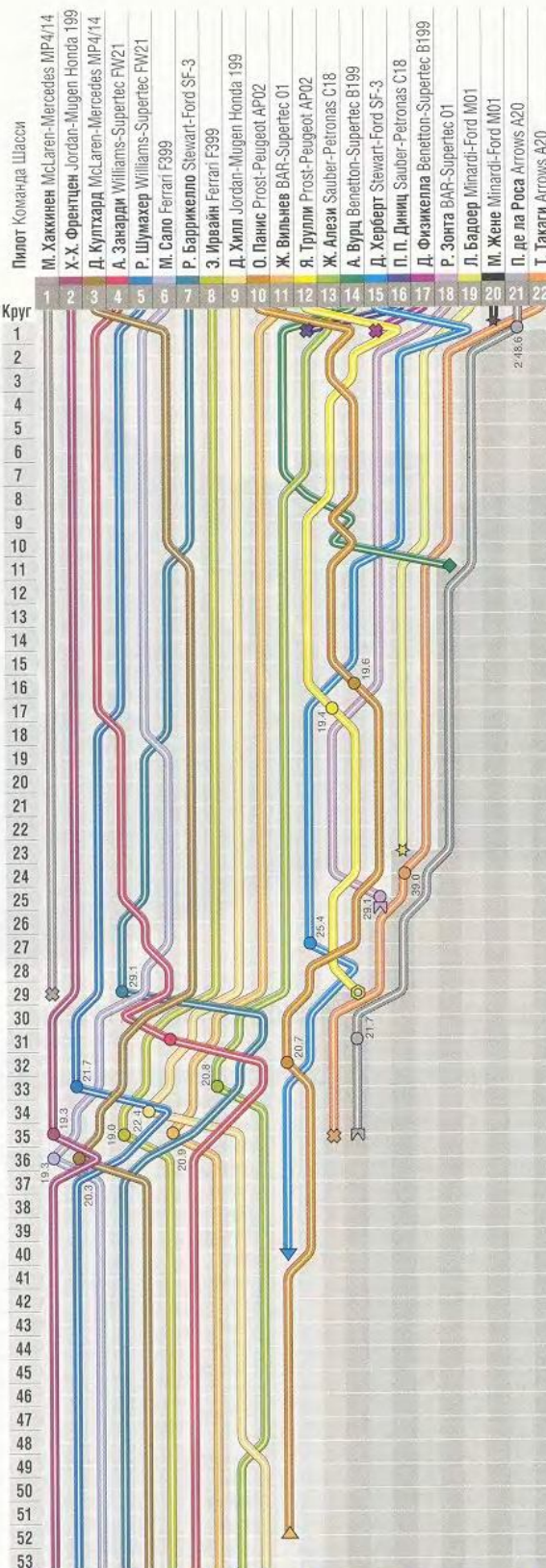
НК — не классифицирован. НФ — не финишировал. НС — не стартовал. ДК — дисквалифицирован

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	4	10	6									60
З. Ирвайн	10	2	6	3	4	1	6	10	10	4	3	1					60
Х.-Х. Френтцен	6	4				10	3	3	4	3	4	10					50
Д. Култхард		6	6			10	6	2	6	10	2						48
М. Шумахер		6	10	10	4	2											32
Р. Шумахер	4	3		2	3	3	4	3	2	6							30
Р. Баррикелло	2	4				4			2	3							15
Д. Физикелла	3	2	2	6													13
М. Сало								6		4							10
Д. Хилл		3				2		1	1								7
А. Вурц			1				2										3
П.П. Диниц				1	1	1											3
Д. Херберт					2												2
О. Панис	1							1									2
П. де ла Роса	1																1
Ж. Алези			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
McLaren	10	6	4	16	10	6	10	10	2	16	16	2					108
Ferrari	10	8	10	16	7	4	3	6	10	16	4	3	5				102
Jordan	6	4	3	3			10	5	3	4	4	5	10				57
Williams	4	3			2	3	3	4	3	2	6						30
Stewart	2	4			2	4			2	3							17
Benetton	3	2	3	6			2										16
Sauber		1			1	1	1										4
Prost	1			1					1								3
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	1.2	1.1	1.1	0.6	1.1	0.6
2	1.5	1.4	0.9	0.7	0.6	0.8
3	1.9	1.7	0.7	0.6	0.7	0.4
4	2.2	2.1	0.6	0.5	0.5	0.3
5	3.0	2.5	0.4	0.7	0.5	0.8
6	2.5	2.5	0.8	0.3	0.6	0.8
7	3.2	2.7	0.8	0.5	0.4	0.8
8	3.9	2.6	0.8	0.9	0.3	0.6
9	4.5	2.9	0.5	1.3	0.4	0.6
10	5.0	3.3	0.8	0.8	1.0	0.0
11	5.8	2.9	0.5	1.1	0.9	0.8
12	6.2	3.2	0.9	0.7	0.4	0.9
13	6.4	3.7	0.8	0.8	0.5	0.5
14	6.7	3.5	1.0	0.7	0.6	0.6
15	6.9	3.4	1.2	0.8	0.5	0.7
16	7.1	3.7	0.6	1.4	0.5	0.4
17	7.3	3.9	0.4	1.5	0.6	0.7
18	7.3	3.6	1.6	0.5	0.5	0.8
19	7.5	3.7	2.3	0.8	0.9	0.5
20	7.8	3.9	2.7	0.5	1.2	0.6
21	7.5	3.8	3.4	0.5	1.0	0.8
22	6.8	3.6	4.2	0.5	0.9	0.7
23	7.1	3.0	4.7	0.6	0.9	0.7
24	7.6	2.7	5.2	0.5	1.3	0.4
25	8.4	2.2	5.4	0.3	1.1	0.5
26	8.2	2.0	6.9	0.6	0.3	0.4
27	8.2	2.4	6.4	2.2	2.4	0.6
28	7.9	2.3	6.4	3.4	0.8	1.2
29	8.0	2.4	п	2.4	2.1	2.6
30	2.2	11.4	2.2	2.7	2.1	0.5
31	2.4	12.1	п	2.6	2.0	1.0
32	2.7	12.3	2.0	2.7	1.0	4.5
33	п	11.0	1.4	2.7	1.1	4.5
34	16.8	1.9	2.4	п	0.3	1.0
35	14.6	1.5	п	2.8	п	6.6
36	п	п	п	0.8	6.0	4.7
37	5.7	9.5	1.5	0.5	4.0	1.1
38	5.4	9.0	2.3	0.8	3.7	1.4
39	5.8	8.2	3.0	0.5	4.3	1.7
40	5.9	7.9	3.5	0.5	4.5	1.7
41	5.4	8.3	3.7	0.4	4.8	1.8
42	5.5	8.4	4.1	0.4	4.7	1.8
43	5.3	8.2	4.7	0.5	4.8	1.6
44	5.5	7.7	5.4	0.4	5.0	1.6
45	5.4	7.6	5.7	0.5	5.4	1.6
46	5.2	7.4	6.0	0.5	5.8	2.3
47	5.0	7.1	6.5	0.5	6.2	2.4
48	4.1	7.3	6.7	0.4	6.5	2.4
49	3.8	7.4	7.1	0.3	6.8	2.3
50	4.2	7.0	7.1	0.4	7.0	2.0
51	3.8	7.3	6.9	0.5	7.7	1.5
52	3.2	7.8	6.8	0.4	8.5	0.9
53	3.2	8.6	5.6	0.5	9.2	0.6

● — пит-стоп ■ — штраф * — вылет ▲ — двигатель ⊙ — акселератор ☹ — тормоза ⊕ — коробка передач ▼ — трансмиссия ☼ — гидравлика ☼ — подвеска ☆ — столкновение ☼ — прокол ▲ — масло ◆ — электроника

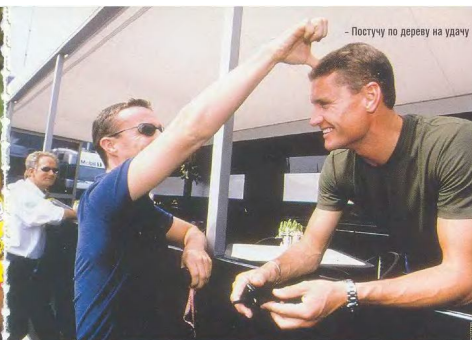




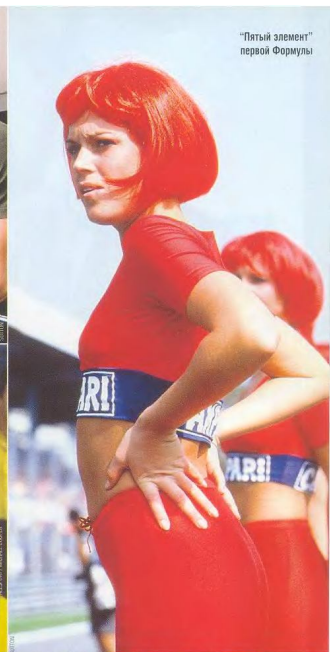
У немецких фанов хорошее настроение



Ирландский шаман



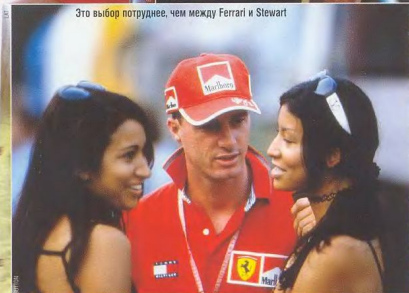
Постучу по дереву на удачу



"Пятый элемент"
первой Формулы



- И почему некоторые считают мой вклад в успехи McLaren недостаточно весомым?



Это выбор потруднее, чем между Ferrari и Stewart



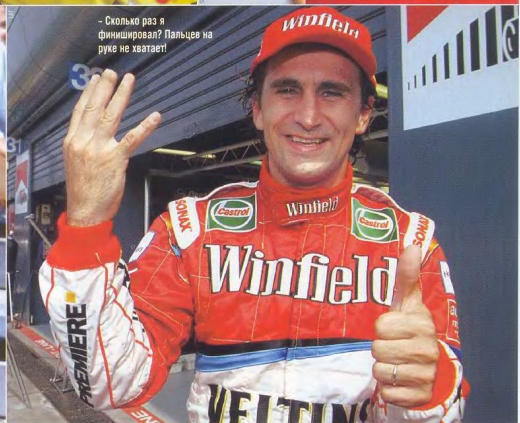
Пожалуй, Эдди всерьез
вознамерился проводить
Дэмона на покой



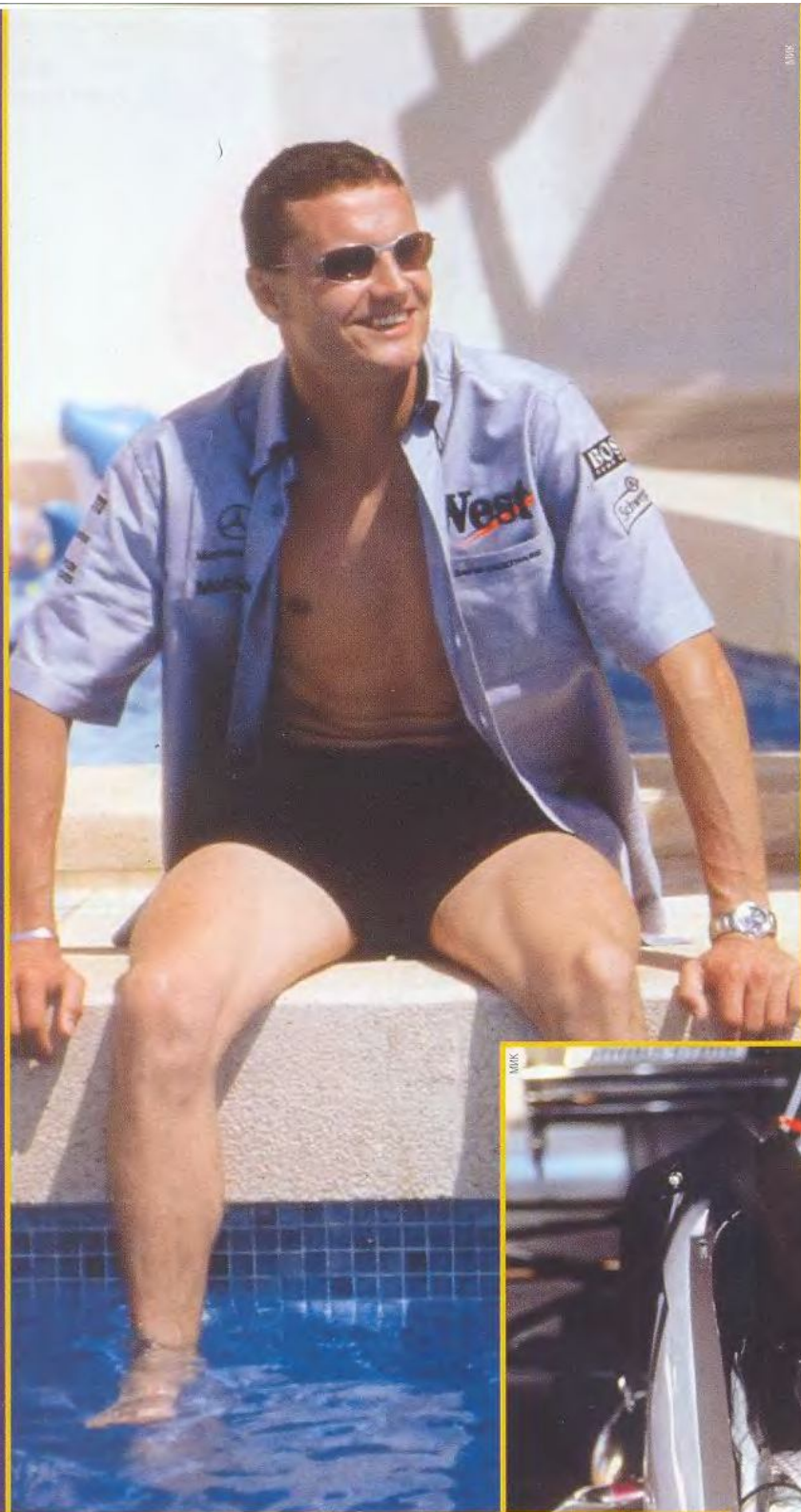
Итальянцы вывели
гибрид Сало с
апельсином



- Час, сияюб Ирвинг!



- Сколько раз я
финишировал? Пальцев на
руке не хватает!



Сказочный остров Мальорка - самая крупная жемчужина Балеарских островов, затерянных в водах западного Средиземноморья между Европой и Африкой. Рай на земле, как о нем отзываются туристы. За свою многовековую историю он повидал почти все, что может увидеть один из лучших уголков планеты. Сотни лет за этот кусочек суши, окруженный тремя небольшими островками-спутниками, с переменным успехом сражались финикийцы, марокканцы и греки. Остров несколько раз переходил из рук в руки, пока, наконец, окончательно не попал под господство Испании. С тех пор "набеги" на остров участились и стали регулярными.

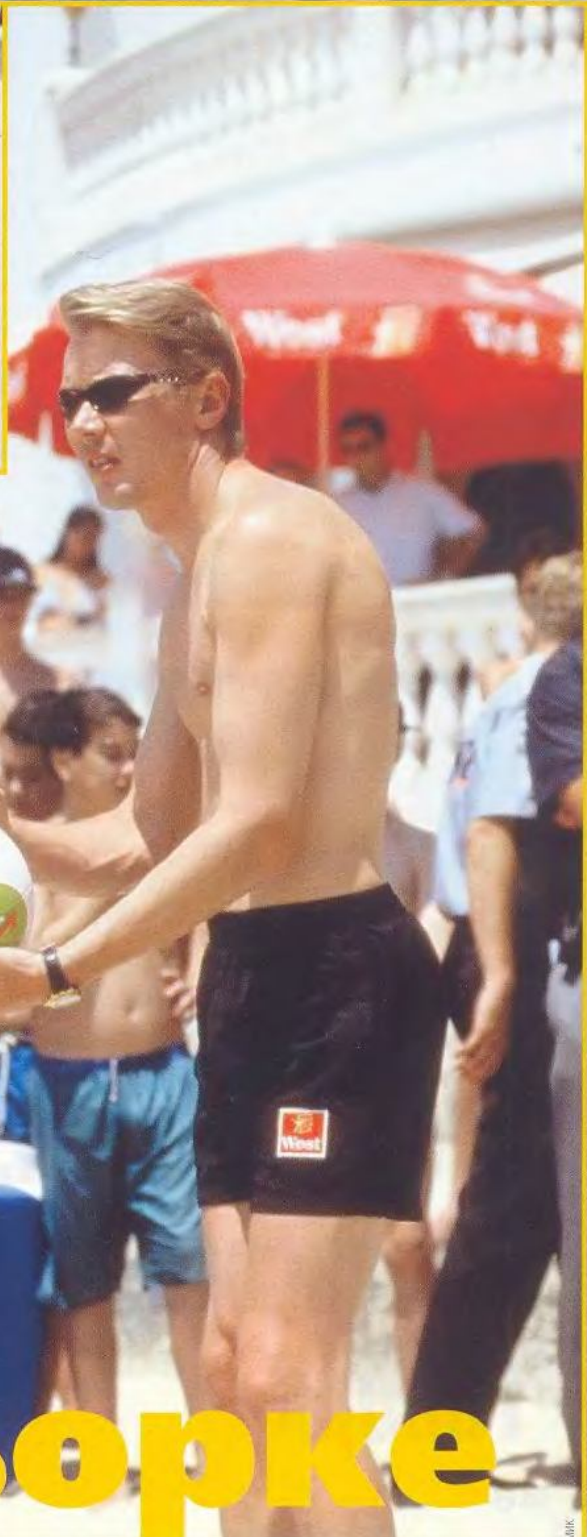
Каждый год с началом курортного сезона на Мальорку с его мягким климатом и ласковым морем устремляются тысячи туристов со всего мира. Здесь можно увидеть виллы самых богатых и знаменитых людей планеты: от короля Испании Хуана Карлоса до многочисленной колонии звезд Голливуда во главе с мировым секс-символом Шарон Стоун.

В самый разгар лета после визита в подмосковный Звездный Городок гоночная команда West McLaren Mercedes продолжила свои гастроли по миру на Мальорке, где в рамках проекта West Adrenaline, Reemstma устроила обширную развлекательную программу для туристов и звезд шоу-бизнеса.

16 июня местная гоночная трасса с гордым именем Circuitos de Motor El Arenal огласилась ревом моторов двухместного McLaren MP4-98T и McLaren GTR. На этот раз самым дорогим пассажиром double seater стал актер Голливуда Майкл Дуглас, чья вилла находится тут же на острове. Дуглас, который пять лет назад должен был играть роль бразильского Волшебника в так и не снятом фильме об Айртоне Сенне, впервые испытал на себе перегрузки автомобиля Формулы-1 и, вылезая из двухместного болида, в восхищении смог вымолвить лишь несколько слов: "Фантастически, убийственно быстро!"



McLaren



Мика Хаккинен и Дэвид Култхард тем временем общались с прессой и наслаждались активным отдыхом под пристальными взглядами фотокамер. Пока Хаккинен отвечал на вопросы сочувствовавших ему, но от этого не менее настойчивых журналистов, замечая, что чемпиону мира даже в редкие свободные от основной работы деньки приходится мотаться по свету, приветствовать болельщиков и раздавать автографы, Култхард, сидя на краю бассейна, весело болтал с трехлетним английским мальчуганом. Лишь когда технология строительства замков из песка, опасность от падения давления в... резиновом спасательном круге и прочие важные вопросы были оговорены, шотландец, наконец, предстал перед телевизионными камерами, которые весь оставшийся день неотступно следовали за гонщиками McLaren и во время путешествия на катере вокруг острова, и даже на пляже, где Мика и Дэвид играли в волейбол с местными красавицами. В программе праздника, устроенного в честь команды McLaren, объявили "topless beach volleyball", но на самом деле topless зрители увидели только гонщиков, девушки играли в купальниках.

Зато рядом под пальмами нежились десятки полуобнаженных нимф из разных уголков света, которым не было никакого дела до шумных гастролей лучшей команды "большого цирка". Они украшали эти пляжи до приезда McLaren, они будут украшать Мальорку и после того, как английская команда покинула райский остров, увезя с собой надрывные звуки гоночных моторов, так контрастировавшие со спокойной, полной дурманящего наслаждения жизнью Мальорки.

Владимир Маккавеев

на Мальорке

Лучик надежды для синьора Руми



Обычно этот человек скромно стоит где-нибудь рядом с автобусом Minardi, окидывая бурлящую вокруг жизнь пaddock чуть удивленным доброжелательным взглядом. Ни дать ни взять – чей-то гость, примеривший по случаю забавную желто-синюю униформу. Никак не скажешь, что перед вами солидный бизнесмен и владелец одной из «конюшен» Формулы-1. Правда, повода оказаться в центре внимания у Габриэле Руми чаще всего просто нет. С тех пор как владелец фирмы Fondmetal приобрел у своего друга Джанкарло Минарди его предприятие, результаты команды оставляют желать много лучшего.

Точно таким же синьор Руми выглядел и в Спа. Однако уже в пятницу Лука Бадосер показал 15-й результат, опередив не только Arrows, но и Sauber, Reynard, Prost, и отстал от пилотов McLaren всего на 2,5 секунды. Мало того, время итальянца оказалось для Minardi на секунду лучше прошлогоднего, в то время как победитель тренировки Култхард отстал от своего времени в Бельгии-98 на несколько секунд!

А ведь многого от 12-го этапа в команде не ждали. Как-никак, Марк Жене – дебютант бельгийской трассы, а его коллега не стартовал здесь с 1995 года. «Гонка от гонки наши результаты улучшаются, – с удовлетворением заметил спортивный директор команды Чезаре Фьорио. – Причем, что отрадно, это никак не сказывается на надежности».

Суббота, однако, началась с разочарования – две последних строчки в тренировочных заездах, а Жене вылетел с трассы в Pouhon. Не намного лучше сложилась и квалификация. С самого начала было видно, как

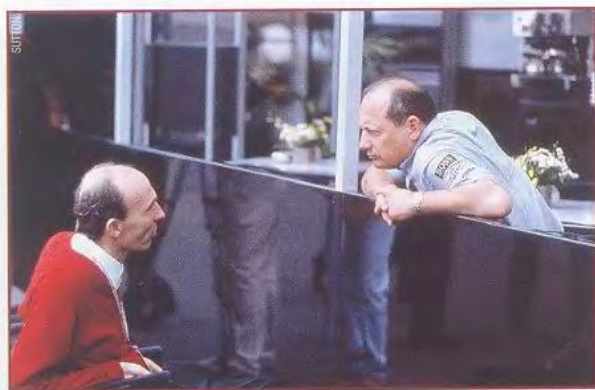
Марк пытается удержать машину в «Автобусной остановке» – все четыре колеса заметно сносило. «Нам пришлось гораздо тяжелее, чем я предполагал», – задумчиво протянул Бадосер. Но, несмотря на почти 4 секунды отставания («А год назад было семь!» – отметил главный конструктор «маленькой скудерии» Густав Брюннер), Джанкарло Минарди остался недоволен: «Ясно, что мы ожидали большего...»

Утренняя разминка принесла команде Габриэле Руми еще одно маленькое чудо: время Жене 16-е, всего на 1,824 секунды хуже результата Хаккинена. Да и в самой гонке испанец не ударил в грязь лицом. Пусть и занял последнее место, и уступил Култхарду крут, но лучшее время, которое Марк установил на 27-м круге, оказалось 13-м, а максимальная скорость – 6-й! «Я чувствую, что Minardi M01 начинает раскрывать свой великий потенциал!» – не скрывал радости гонщик.

И хотя для Бадосера гонка сложилась не слишком удачно – во время смены шин перегрелся тормозной трубопровод, и Лука испытывал постоянные проблемы с тормозами, пока в конце концов не промазал «Автобусную остановку» и не повредил подвеску на бордюрном камне – у команды появился наконец повод для оптимизма. «До самого своего схода Лука держал хороший темп и не отставал от соперников, которые боролись за место в десятке, – заключил Фьорио. – Весьма многообещающий показатель».

Терпению Руми можно позавидовать. Пока он стойко сносил все неудачи своей команды. Может быть, теперь синьор Габриэле наконец дождался?

Александр Мельник



Между нами, бизнесменами, говоря

У главного входа на трассу, чуть ниже деревни Франкоршам, на берегу ручейка Красная вода раскинулся шумный лагерь – палатки с едой и питьем, передвижные сувенирные лавки, банки, телефоны, туалеты. С пятницы по воскресенье здесь не протолкнуться. Тысячи и тысячи болельщиков пытаются протиснуться поближе к настоящему, «живому» (совсем немногие посвященные знают, что это всего лишь неходовые макеты) McLaren, Ferrari, Williams. Потрогать, пощупать, постучать, погладить, разумеется, попробовать что-то отвернуть.

Одним из самых популярных таких стендов в Бельгии был «мерседесовский». А самым любопытным его экспонатом – малыш А-класса в «маклареновских» цветах, с номером 8 на борту и табличкой Hakkinen Edition. Этот серийный Mercedes-Benz – один из первых плодов сотрудничества McLaren с межнациональным автогигантом.

«Ну что вы, продажа акций никоим образом не свидетельствует о потере McLaren самостоятельности», – невозмутимо отвечал на каверзные вопросы шеф команды Рон Деннис в пятницу. Теперь Мансуру Ойеху (точнее, его компании TAG) и самому Деннису принадлежит по 30% акций McLaren International, DaimlerChrysler – 40%. Так что контроль над командой по-прежнему сохраняют арабский бизнесмен и бывший английский механик. Но только до тех пор, пока они вместе.

«Дело исключительно в контракте на производство новых спортивных машин под маркой Mercedes-Benz, – уверял собравшихся на пресс-конференции Деннис. – Для нас это огромный шаг вперед, ибо ставит McLaren в такое положение, которое в нашем бизнесе скоро должен будет занять каждый, когда большие компании, как Ford, Toyota, BMW и Honda, начнут предпринимать серьезные усилия для победы в Формуле-1».

Сидевший рядом Фрэнк Уильямс слушал соперника и коллегу с неподдельным интересом. И на вопрос о том, не собирается ли он продать часть своей команды, ответил, не задумываясь: «Я не буду комментировать это. Но скажу – то, что сделал Рон, – почти неизбежное требование времени, когда необходимо изыскивать дополнительные технические и финансовые ресурсы. Одновременно такая сделка – показатель долгосрочной заинтересованности вашего технического партнера. И этому можно лишь позавидовать».

Александр Мельник



Philip Morris выберет Россию



Приглашения на торжественный ужин по случаю 70-го Гран При Италии команда Ferrari рассылала задолго до юбилея, начиная еще с бельгийского этапа. Кто же знал, что в Монце субботним вечером у всей Scuderia настроение будет отнюдь не праздничным? Но команда держалась молодцом – ни гонщики, ни руководство ни разу за три часа не подали виду, как они все разочарованы весьма посредственными результатами трени-

ровок и квалификации. Еще бы, ведь здесь же, на банкете, помимо многочисленной журналистской братии, присутствовало высокое спонсорское начальство.

С одним из этих важных господ, что приводят в трепет говорливого синьора ди Монтеземоло и приветливого месье Тодта, президентом европейского подразделения Philip Morris Хансом Флюри, корреспонденту "Формулы-1" удалось даже побеседовать.

– Господин Флюри, как Вы оцениваете перспективы табачного спонсорства в Формуле-1?
– Согласно последним договоренностям по крайней мере до 2005 года у нас развязаны руки.
– А может быть, подумать о смене рекламиру-

емой марки? Если европейскому сообществу так не по душе табачный дым, может быть, сменить красное с белым на черно-золотые или бело-голубые цвета пива Miller, выпускаемого Вашей компанией? Как в заокеанской серии CART... По-моему, будет очень красиво.

– Вы представляете, что сделают с нами итальянские болельщики, если увидят свои любимые Ferrari в черном платье?! А если серьезно, то мы отнюдь не случайно остановили выбор именно на Ferrari с ее алым цветом. И не намерены изменять этот имидж.

– И все-таки – вдруг европейские страны внезапно примут резкие меры, полностью запретив табачную рекламу в спорте?

– Мы и к такому повороту событий готовы. Как уже подчеркивал мистер Экклстоун, вне Европейского сообщества найдется немало желающих провести этапы чемпионата мира. В том числе, добавлю от себя, и в России.

Нужно сказать, что Philip Morris уже разработала программу поддержки автоспорта в нашей стране. И как отметил управляющий торговой маркой Marlboro российского отделения Philip Morris Марко Бос, лишь прошлогодний кризис несколько задержал начало этой программы.

– Задержал, но не отменил. Мы обязательно будем поддерживать молодых перспективных пилотов из России, как делаем это во всем мире. С дальним прицелом на Формулу-1. У каждой страны должен быть свой герой.

Александр Мельник

Сезон охоты на Minardi

Таким свирепым кроткого хозяина итальянской "конюшни" в пaddock Формулы-1 еще никто не видел. Лицо Габриэле Руми покраснело, глаза за тонкими стеклами очков метали молнии: "Arrows, наш главный соперник, не в силах больше составить нам конкуренцию в смысле характеристик автомобиля. Поэтому они воспользовались единственным доступным им средством – они уничтожают нас! Утром я уже предупредил о том, что эти ребята ведут нечестную игру. К несчастью, я оказался прав!"

Действительно, в первом же повороте после старта испанец Педро де ла Роса не удержал свой оранжево-черный Arrows от столкновения с Minardi

земляка Марка Жене. А на 24-м круге почти в том же месте – на входе в "Прима варианте" – Тораносуке Такаги в буквальном смысле наехал на Луку Бадера.

Вслед за этим последовал беспрецедентно короткий – всего шесть строк – пресс-релиз Minardi, заканчивающийся такими словами: "Марка Жене ударили де ла Роса и Такаги, Луку Бадера ударил Такаги".

На протяжении всего итальянского Гран При пилоты Arrows регулярно занимали последние места, тогда как гонщики итальянской команды нет-нет да опережали кого-нибудь из признанных середнячков. И все же трудно себе представить, чтобы Том Уокиншоу на "предматчевой установке" давал задание сво-

им ребятам убить Minardi. В таких утверждениях здравого смысла не больше, чем в байках итальянских журналистов о том, что нехороший Жан Тодт и совсем уж скверный Лука ди Монтеземоло подсовывают Эдди Ирвайну куда не годный автомобиль.

Если уж осуждать подопечных Уокиншоу, то лишь за недостаток опыта и мастерства. Но у кого повернется язык обвинять испанца и японца, если в той же "эске" не справились с управлением своими "формулами" опытный Мика Хаккинен и талантливый Джанкарло Физикелла?

Александр Мельник



НЕСЧАСТЛИВЫЕ “СТРЕЛЫ” ЗАБИЯКИ ОЛЛИ

За два десятка лет,
что эта команда
участвует в
чемпионатах мира, ее
пилоты не раз были
в шаге от вершины.
Но так и не достигли
ее. Что это - обычное
невезение или злой
рок?



Бесперспективный

Чемпиону с самого начала не поворачивался этот парень. Упрямый, проныра и забияка — такие прекрасно себя чувствуют в гонимой и не растеряются в уличной драке. А за рулем гоночного автомобиля создатель Lotus предпочитал людей мягких, интеллигентных, умных. Каким был Джон Кларк, на место которого пришел в его команду этот задир из Эссекса. Но Кларк больше не будет.

В первой гонке, 26 мая 1968 года, Джеки Оливер не прошел и круга. Новичок разбил Lotus 49 (тот самый, на котором Гран Хилл двумя неделями раньше выиграл Гран При Испании) в "эссе" при выходе на набережную Монте-Карло. В ярости Чепмен выгнал гонщика — такой сорвиголовы в Lotus не нужен. Но за Джеки вступили главные механики Джон Эндервуд и Колин Смит: гонки на милость. В самом деле, стоит ли так строго спрашивать с 25-летнего парня, который стал профессионалом меньше года назад?

В Бельгии новичок снова попытку за два круга до финиша. В Голландии остался на десять кругов. Во Франции чудом остался жив после аварии в тренировке. В Англии умудрился стартовать из первого ряда и даже 20 кругов лидировал, но "убил" трансмиссию, пройдя лишь половину дистанции. В Германии остался на круг. В Италии и Канаде снова ломал машину. В Штатах — опять авария в тренировке! Так что, несмотря на удивительный результат в Гран При Мексики, где Джеки

Дебют Оливера в чемпионате мира 6 августа 1967 года. За рулем Lotus 48 Формулы-2 Джеки занял 5-е место в Гран При Германии, опередив 13 пилотов Ф-1, но очков не получил



После гибели Джима Кларка Оливер стал заводским пилотом Lotus

с 14-го места поднялся на 3-е, всего 0,44 секунды вырвав у BRM Педро Родригеса, терпеливо Колина Чепмена и сбежав. Хозяин Lotus без сожалений уволил совершенно бесперспективного, как он считал, пилота.

Наверное, гениальный конструктор был прав. Ведь за шесть последующих сезонов, которые Джеки провел в BRM, McLaren и Shadow, он набрал лишь семь очков, шесть раз попадая в более или менее серьезные аварии. Так что лучшим его результатом так и остался 13-я позиция в чемпионате мира-68, когда Оливер сел за руль чемпионского Lotus.

Однако не все так просто. Ибо в 1969 году англичанин из деревушки Чесуэлл Хиз, что близ Рамфорда в графстве Эссекс, выиграл самые знаменитые гонки на выносливость — "12 часов Себринга" и "24 часа Ле-Ман". Через два года добавил к ним победы в 24-часовых состязаниях в Дайтоне и еще двух этапах чемпионата мира — в Монце и Спа.

Эти успехи пролили баллам на рваную Чемпионку джун Джеки. А 12 октября 1969 года он вышел на старт этапа канадско-американского Кубка в Лас-Вегасе, и этот день стал переломным в карьере 27-летнего пилота.

Добро пожаловать в Америку!



За рулем сверхмощных машин Can-Am (Риверсайд, 1969 год, TI-22) Оливер заработал репутацию смелого и упрямой пилота и несколько сотен долларов

Напористость и упрямство англичанина, стартовавшего на удивительно "титановом" каре TI-22, американцам понравились. Пару раз он разбивал свою машину в совершеннейший хаос, чудом оставаясь жив, но зато в каждой гонке что-то успевал выигрывать с непобедимыми на трассах этого заокеанского первенства McLaren и Porsche. Болеющих не устраивало уменьшающееся Джеки от слишком британского имени Keith Джеки Оливер, и они тут же окрестили задир-юношу по-своему — Олли.

В 1970 году Джеки занял в общем зачете лишь 5-е место, но заработал пятьдесят тысяч долларов призовых — неплохой по тем временам депозит. И, как многие до него, понял, что автогонки могут быть неплохим бизнесом. С тех пор у задирки Олли появилась цель — заработать за сезон достаточно денег и перебраться в Формулу-1.

Помог ему в этом полковник американского ВМФ Дональд Николз, скрупулезный, что называется, на корню и сам "титановый кар", и его создатель — конструктор Питера Брайанта, и гошница — забияка Олли. Три сезона выступлений в Can-Am под флагом вновь созданной команды Shadow принесли наконец Джеку долговязный успех — Олли выиграл Кубок в сезоне-74. К тому времени он уже был

менеджером американской команды и правой рукой Николза. Оставалось лишь сделать последний шаг — и после неожиданной кончины Can-Am Николз перенес своего оставшегося без работы пилота помощником менеджера "команды" Ф-1.

Можно спорить о правоте Чепмена, не поверившего в перспективы Оливера-пилота. Но вот Николз — интеллигент и умница, архитектор по образованию и разведчик по профессии — жестоко обманулся если не в Оливере-администраторе, то в человеке. Ибо не прошло и трех лет, как в ноябре 1977 года задирка Олли устроил грандиозный скандал по поводу слишком маленького жалования. И ушел из Shadow, в благодарность Николзу прихватив с собой менеджера-вадильца Алана Риза, конструкторов Тони Саутгейта и Дейва Уолса, главного механика Питера Керра, гошника Риккардо Патресе и даже спонсора, итальянского миллионера Фрэнко Амброзио.

Зимой эта компания сколотила собственную "команду", имя которой составили из букв фамилий отцов-основателей Ambrosio, Rees, Oliver, Wass, Southgate. Получилось ARROW'S "Стрелы" — красиво и по делу. Вот только судьба команды складывалась очень непростой. Как будто спалил кто "Стрелы" и их создателей...

“Особый путь” Тони Саутгейта

Первым пострадал Амброзио, очень скоро обвиненный итальянскими властями в финансовых нарушениях и надолго угодивший на скамью подсудимых. С тех пор Attos навесда прописался в “клубе бесноватых” Формулы-1, среди тех коллективов, главная забота которых – постоянный, не прекращающийся ни на минуту поиск средств к существованию. Главная беда таких команд – вечная нехватка времени: некогда как следует продумать новый автомобиль, некогда его тщательно испытать и, если необходимо, доработать.

Первый Attos, модель FA1, изготовили с чистого листа всего за 60 дней. Нужно было торопиться: чтобы попасть в число членов недавно организованной FOCA (Ассоциация конструкторов Формулы-1) и получить соответствующие привилегии, команде-новичку можно было пропустить лишь один несерьезный этап чемпионата мира. Сезон же открывали сразу три зиморозные гоноки – 15 января в Аргентине, 29-го в Бразилии и 4 марта в Южной Африке.

Характерный длинный и плоский нос с отверстием воздухозаборника, придававший Attos сходство с неким забавным животным, ступенчатые боковые подножки и горбатый профиль привлекли к новинке всеобщее внимание на тренировке в Жакарпалау. Которое еще усилилось, когда Патресе сумел квалифицироваться на 18-м месте – ибо на старт Гран

При Бразилии не попали также известные машины, как Hesketh и Surtees. А в ЮАР 24-летний итальянец, стартовавший ссыльным, даже лидировал почти половину дистанции (в борьбе с Анджетти, Лаутой, Шехтером, Петерсоном, Джамом, Делайе) и сошел за 15 кругов до финиша – “выжил” мотор.

Тогда же, в Кылами, появились и второй автомобиль команды, за рулем которого сидел немец Рольф Штоммелен. А затем последовали шестые места в Лонг-Бич и Монако и вторая ступенька пьесталла в Шведии. Но тут разразился скандал.

Когда с опозданием почти в четыре месяца на старт Гран При Монако появился новый автомобиль обескровленной команды Shadow, все увидели тот же характерный нос, те же ступенчатые боковые подножки. DN9 и FA1 выглядели близнецами. И Николз подал в суд на Оливера, Саутгейта и Уокса, укрывших у него машину. Тони, проработавший в Shadow пять лет, оправдывался тем, что именно ему, как автору DN9, должны принадлежать права на конструкцию, что за один день невозможно изменить представление об аэродинамике и механике, складывавшееся в голове конструктора в течение нескольких лет.

На Лондонский верховный суд аргументы не подействовали, и он постановил, что за 60 дней невозможно спроектировать и изготовить новый автомобиль без использования

Трасса в Лонг-Бич оказалась для Attos счастливой. Здесь в 1980 году Риккардо Патресе занял 2-е место, уступив только будущему чемпиону Нельсону Пике. А год спустя выиграл для команды первый и единственный поул



чужих чертежей. Четыре пилота FA1 приказано было разобрать и выплатить Николзу компенсацию в полмиллиона долларов.

Разошлись до крайности. Саутгейт и Уокс решили доказать, что могут изготовить новый автомобиль еще быстрее. За 53 дня в конструкторском бюро в Милтон-Кейнс родились Attos A1, доработанный в Гран При Австрии. По правде говоря, он не слишком отличался от своего “незаконнорожденного” предшественника. Но увеличились колеса и база, иной стала задняя подвеска, и у судьи претензий не осталось. И все же судьба этой машины оказалась под стать участи старшей сестры. После аварии в Австрии и Поландии журналисты обвинили Патресе в гибели Ронни Петерсона в столкновении на старте итальянского Гран При. Риккардо даже запретили участвовать в гонке в США. И лишь четвертое место в Канаде в какой-то мере послужило итальянцу компенсацией за перенесенные унижения.

А мучения Оливера и его команды между тем продолжались. А1В образца 1979 года оказался слишком тяжелым. Его наследник А2, появившийся в середине сезона, шелоча необыкновенными обводками и удивительным (с наклоном вперед) расположением силового агрегата. Но, похожий в цветах немецкого пилота Wastelner на золотую пулю, он отличался отвратительной управляемостью – как раз из-за необычного “задранного хвоста”.

А3, увидевший свет в сезоне-80, по словам пилотов, сказал по трассе, как козла. Стало ясно, что особый путь, который избрал Саутгейт с самого начала, оказался тупиковым. Дело в том, что Тони работал в Lotus в 1976–1977 годах, то есть тогда, когда там под руководством Клоина Чивена родилась концепция “автомобиля-краба” с внутренней аэродинамикой, создающей доминирующую прижимную силу – так называемый “трагид-эффект”. По иронии судьбы, создавая Shadow DN9/Attos FA1, Саутгейт не захотел копировать чужие решения и спроектировал другую конструкцию. Именно с ней больше всего мучились пилоты и инженеры Attos, так и не научившись создавать достаточное разрежение под днищем машины. Даже практически скопировав линии Williams FW07 в 1980 году, добиться наилучшего баланса так и не удалось. И в конце сезона Тони покинул Милтон-Кейнс, оставив во главе конструкторского штаба бывшего главного чертежника Shadow Уокса.

Презентация Attos FA1 в январе 1978 года



На безрыбье

"Денег у нас нет, — первым делом заявил Делл, — поэтому все, что остается — поворобить сделать заднюю подвеску такой же плохой, как переднюю. Может быть тогда удастся достичь желанной сбалансированности характеристик машины". И как это ни удивительно, оказалось прав!

На обновленном столь вариационном способом А3 Патресе выиграл квалификацию первого этапа сезона-81 в Ланс-Вич, финишировал третьим в Рио, вторым в Имоле. Но уже, борясь с Brabham Нельсона Пике, оснащенным хитроумной гидромеханической подвеской, Риккардо не мог. А потом пришла беда отсюда не ждали, — Michelin прекратил поставки шин. Итальянские же Pirelli, которые купил Оливер, оказались ниже всякой критики: каждая покрышка весила на 12 кг (!) больше французской.

Уосс как мог боролся с несомненным гандикапом и фамильной чертой всех Artovs — неприятным "козлением". Он обещал автомобиль настолько возможного, используя сотовый алюминий (успешно так был слишком дорог для тонкого кошелька Artovs), он усердно копировал черты Williams FW08. Но все тщетно — совместных усилий чемпионов Европы Мауро Баллади, Брайана Хеттона, Марка Зурера и талантливейшего французского пилота Патрика Тамбо за рулем легких и изощренных, но не слишком быстрых А1 и А5 хватило лишь на 10-е место в Кубке конструкторов. "Мы как бедняки, собирающие крохи со стола богатей", — горько посетовал Уосс.

Кого заинтересует такая команда? Неудивительно, что на стартовых этапах сезона-83

Сезон-89 для Дерекса Уоррика и Эдди Чивера на Artovs А11 начинался очень неплохо, но летом команда столкнулась с серьезными финансовыми трудностями



Лучшим достижением Artovs в Кубке конструкторов стал 4-е место в 1988 году



Из рук в руки

машины забывай. Олли блистали действенной беской — ни единого спонсора! А ведь дилемматический специалист по отопительной и вентиляционной технике, Оливер считался докой именно в поиске спонсоров. Разумеется, в таких условиях рассчитывать на приобретение турбомотора нечего было и думать. Мощности же "старого доброго" Cosworth DFV, из которого доводили Хайни Мадер, хватало около 490 л.с., хватало лишь на то, чтобы еще выигрывать отнюдь не гигантские скорости лидеры, чьи автомобили оснащались 650-сильными турбомоторами.

Надежда мелькнула в начале следующего сезона. На табличке денгиз Барслау Оливеру удалось приобрести 4-цилиндровый BMW. Но это был отнюдь не тот двигатель, с которым Пике только что стал первым чемпионом "турбобой". Радиаторы, турбокомпрессоры и их охладители, разработанные Хайни Мадером для команд ATS и Artovs, значительно уступали в эффективности заводским агрегатам Brabham. К тому же контракт с багровыми фирмой, как обычно, заключен на самую последнюю минуту, и Уоссу пришлось перекрашивать всю конструкцию, рассчитанную на бензиновый мотор. Опять не осталось времени на испытания и доводку.

И хотя в сезоне-85 вновь наступило проклятие — замечательная пара пилотов Герхард Бергер/Пьерри Вуреси и новый, первый в истории команды автомобиль с легким и прочным успешным монококком, А8, позволили набрать целых 14 очков, лучшее пока достижение Оливера и К — год спустя "кошмар" оказался на краю полного краха.

Спасла положение американская финансовая группа USF&G. В 86-м она еще числилась спонсором, но зимой просто сдула контрольный пакет акций. И из всех отцов-основателей Artovs остались всего двое — Оливер и Рик.

Главным конструктором вместо Уосса стал молодой Росс Браун, проявивший хорошую школу у Патрика Хелла в Williams. Он, а также скандинав и опытный пара пилотов Дерек Уоррик и Эдди Чивер стали фундаментом самого плодотворного периода в истории команды. Выдающийся аэродинамик А10, А10В и А11, довольно мощный и надежный мотор Megatron (USF&G привлекла своего финансового партнера, американской фирмы BMW) принесли за три сезона 47 очков. А десятилетие своего участия в чемпионате мира команда отметила историческим достижением, войдя в четверку лучших в Кубке конструкторов.

Но тут произошло неожиданное. Возможно, именно достижения Artovs, а может быть просто белее спонсорские цвета USF&G привлекли внимание японского миллионера Ватсуги Окаси. Фирменными цветами его многоотраслевой компании Footwork (гостиницы, закусочные, транспортные конторы) были белый и красный. В январе 1990 года стало известно о приобретении Footwork акций Artovs Racing. И через месяц все буквально рты разинули от удивления. Японцы заключили 40-миллионный контракт об исключительных поставках двигателей Porsche на три года. Вот это размах! Вот это хаптал! Ведь свежи были еще в памяти три чемпионских титула немецких моторов — в 1984-1986 годах.

Однако для Оливера наступили черные дни. Несмотря на то, что он и Рик остались в числе директоров Footwork Artovs Racing, как поначалу называлась команда (искося Artovs совсем отбросили), к ним присоединились Джон Уикем и представлявший нового босса Йосиоки Нагата. И мнение Дэвиса теперь никто не интересовало. Новые конструкторы — Азми Дженикс, поработавший в McLaren и Onyx, а также Пол Боуэн и Дастин Робинсон. Новые пилоты — место ангосасов заняли итальянцы Микеле Альборето и Алекс Каффи. Новое шасси с единственным бензобаком и иной аэродинамикой. Новый технический центр в Милане-Кельне площадью 4,6 тысяч квадратных метров с аэродинамической трубой для продувки моделей в масштабе 2,5. И совершенно новая концепция: сегодняшние результаты неважны, главное — дождаться великого завета с двигателем Porsche. Тогда и закончим!

Чемпионский турбодвигатель BMW не принес удач Artovs. Герхард Бергер за рулем А8 сумел добыть лишь 3 очка





Гран При Венгрии, где A18 Дэмона Хилла легко опередил Ferrari Михаэля Шумахера, обещал стать поворотным пунктом. Но коммерческого директора TWR Arrows Оливера (внизу, в центре) это, похоже, уже не слишком волновало



Затея провалилась со страшным треском. Если в сезоне-90 Каффи еще удалось ухватить два очка в Монако, то в следующем году новый 3,5-литровый 12-цилиндровый двигатель Porsche оказался просто беспомощным, надолго, если не навсегда, отбив охоту у инженеров из Вайсзаха строить моторы для Ф-1.

Новый сезон – новые напасти. Arrows FA13 Mugen-Honda под управлением Альберто стал самой надежной машиной чемпионата. Проехав в гонках 4281 километр, он закончил 14 из 16 этапов чемпионата мира! Но наградой итальянцу послужили лишь два шестых и два пятых места. В шести же Гран При несчастный Микеле финишировал седьмым! «Без собственной активной подвески мы обречены», – жаловался Дженкинс, засев-

ший за разработку такой системы во второй половине сезона-92.

Но чтобы сэкономить время и деньги, Охаси решил купить уже имеющуюся – у TAG McLaren. Итог – четыре очка вернувшегося в команду Уорвика. А осенью пришли новые беды. FIA запретила активную подвеску и все остальные электронные системы, за которые только что были заплачены огромные деньги. И Охаси-сан не выдержал: «Я больше не могу себе позволить выбрасывать на ветер по 30 миллионов долларов в год!» Прослышав об этом, отказалась поставлять моторы Mugen-Honda. Задира Олли опять остался у разбитого корыта. Зато получил назад свое имя – «закусочная конюшня» вновь стала называться Arrows.

Новые амбиции

Талантливые молодые гонщики Кристиан Фиттипальди и Джанни Морбиделли помогли "Стрелам" продержаться целых два сезона. Но постоянная нехватка средств заставила Оливера открыть торговлю местами за рулем своих машин: в 1995-м в кокпите Arrows FA15 появился Таки Инуэ, известный в гоночном мире отнюдь не способностями, а лишь толщиной кошелька своих спонсоров. А Морбиделли, сумевший завоевать очко в Гран При Канады, на время был заменен более удачливым в поиске финансов соотечественником Массимилиано Паписом. Оба "платных" пилота, как и ожидалось, очков Олли не принесли.

Да, похоже, Джеки дошел до крайности. Ни сил, ни средств продолжать барахтаться среди аутсайдеров чемпионата мира у стареющего задиры и упряма не оставалось. И в марте 1996 года он продал свою "конюшню" шотландцу Тому Уокиншоу.

Некоторое время Олли еще оставался на посту менеджера теперь уже совсем чужой ему команды. Но старина Том – совсем не то, что финансисты из USF&G или ресторанный магнат Охаси. Никто не сомневался, что шотландец с его огромным опытом пилота и менеджера скоро полностью изменит лицо команды. И Оливер ему в этом не помощник.

Так оно и оказалось. Уокиншоу развил бурную деятельность: производитель прохладительных напитков Power Horse, Bridgestone, Yamaha, Педро Паоло Диниц с "пармалатов-

скими" миллионами, Дэмон Хилл с чемпионской единичкой на носу машины, – с такими козырями на руках Том вполне мог рассчитывать на успех.

Но минул сезон-97, а воз почти не сдвинулся с места. Один-единственный раз Хилл блеснул за рулем A18 Yamaha – в Венгрии, когда за полкруга до финиша его подвела коробка передач, и чемпион мира упустил первую победу Arrows. Осенью Хилл ушел. А "Стрелы" после кратковременного взлета вновь продолжали свое падение.

Дело было, скорее всего, именно в кипучей и деятельной сверх всякой меры натуре Уокиншоу. Мало ему было одной "конюшни". Интересы TWR, настоящего спортивно-промышленного конгломерата, состоящего из более чем двух десятков различных компаний, простирались от Формулы-1 до выпуска сельскохозяйственного оборудования. После фиаско с Yamaha Том решил строить моторы самостоятельно и прибрал к рукам моториста Брайана Харта, переманив к нему в помощь инженера Джеффа Годдарда, создателя чемпионского мотора Ford Cosworth HB. Главную же ставку Уокиншоу сделал на конструктора, справедливо полагая, что именно недостатки шасси тормозят бег его машин. Еще в апреле 1997 года в составе Arrows появился инженер мирового класса – Джон Барнард.

Однако даже этот признанный гений Формулы-1 положения не спас. Больше того, любимое детище Барнарда – коробка передач с картером из углепластикового компо-

зита – оказалось на редкость ненадежным, совсем замучив пилотов и инженеров. Так что летом Том разругался со знаменитым конструктором. Осенью ушли и гонщики – Диниц со своими миллионами и талантливый Мика Сало. Всю зиму, как когда-то Оливер, Уокиншоу провел в поисках средств. И в конце концов на сцену вышел некий чернокожий принц из Нигерии.

В преддверии эпилога

Малик Адо Ибрагим, как до него американские финансисты, японские торговцы и шотландский дядя Том, рьяно взялся за дело. Но, располагая лишь собственными средствами, не имея ни опыта руководства гоночной "конюшней", ни особого пристрастия к автогонкам вообще, "черный принц" вряд ли добьется успеха. С гораздо большей степенью вероятности можно ожидать, что, позабывшись сезон и истратив многие миллионы, Малик избавится от дорогой игрушки.

И что тогда? Может быть, найдутся смелые люди, которые не боятся проклятия, вот уже два десятка лет тяготеющего над гоночными "Стрелами" забияки Олли. Но, скорее всего, именно тогда закончится их длинная и трудная история. К вящему удовольствию любителей высшей справедливости: дело, неправедно начатое, не может закончиться успехом.

Александр Мельник



ARROWS GRAND PRIX

Команда Arrows Grand Prix International основана в 1977 г. В Формуле-1 с 1978 г.

Дебют в Гран При заводского автомобиля:

Последний Гран При до 1999 г.:

Руководители:

Штаб-квартира:

Количество Гран При:

Общее число стартов машин в гонках:

1978 г., Гран При Бразилии – Риккардо Патресе (10-й)

1998 г., Гран При Японии – Мика Сало (сход); Педро Паоло Диниц (сход)

Джеки Оливер и Алан Риз 1978–1996 гг.; Ватара Охаси (Footwork)

1991–1996 гг.; Том Уокиншоу с 1996 г.

Милтон Кейнс, Великобритания 1978–1996 гг.;

Уитни, Великобритания с 1997 г.

321 (8-й показатель среди всех команд Формулы-1)

602 (8)

Пилоты, наиболее успешно выступавшие на Arrows (Footwork):

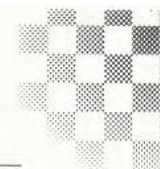
Пилот	Старты: 602	Очки: 156	Победы: 0	Пул-позишн: 1	Быстрейшие круги в гонках: 0
Дерек Уорвик	63	31	–	–	–
Риккардо Патресе	57(1)	30	–	1	–
Эдди Чивер	46(2)	20	–	–	–
Тьерри Бутсен	57(1)	16	–	–	–
Марк Зурер	47(1)	8	–	–	–
Джанни Морбиделли	26	8	–	–	–
Йохен Масс	24(4)	7	–	–	–
Дэмон Хилл	16	7	–	–	–
Микеле Альборето	38(10)	6	–	–	–
Кристиан Фиттипальди	16	6	–	–	–
Педро Паоло Диниц	33	5	–	–	–

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

Выступления команды Arrows (Footwork) в Формуле-1 в 1978–1998 гг.:

Год	ГП	СТ	О	ПП	БК	1	2	3	4	5	6	Место в Кубке конструкторов	Лидерство в гонках: круги/км	Гонщики/место в чемпионате мира	Титульные спонсоры
1978	15	23	11	–	–	–	1	–	1	–	2	9	37/151,8	Риккардо Патресе/11 Рольф Штоммелен/–	Varig, Warsteiner
1979	15	27	5	–	–	–	–	–	–	1	3	9	–	Риккардо Патресе/19 Йохен Масс/15	Warsteiner
1980	14	25	11	–	–	–	1	–	1	–	2	7	–	Риккардо Патресе/9 Йохен Масс/17 Майк Такуэлл/– Манфред Винкельхок/–	Warsteiner
1981	15	24	10	1	–	–	1	1	–	–	–	8	24,5/79,6	Риккардо Патресе/11 Зигфрид Штор/– Жак Вильнев/–	Ragno, Penthouse
1982	14	24	5	–	–	–	–	–	–	1	3	10	–	Брайан Хентон/– Марк Зурер/20 Мауро Бальди/22	Ragno, Nordica
1983	15	30	4	–	–	–	–	–	–	1	2	10	–	Марк Зурер/15 Чико Серра/– Алан Джонс/– Тьерри Бутсен/–	Barclay, Rizla
1984	15	30	6	–	–	–	–	–	–	2	2	9(9)*	–	Марк Зурер/20 Тьерри Бутсен/14	Barclay
1985	16	32	14	–	–	–	1	–	1	1	3	8	–	Герхард Бергер/17 Тьерри Бутсен/11	Barclay
1986	16	31	1	–	–	–	–	–	–	–	1	10	–	Марк Зурер/– Кристиан Даннер/18 Тьерри Бутсен/–	USF&G, Barclay
1987	16	32	11	–	–	–	–	–	2	1	3	6	–	Дерек Уорвик/16 Эдди Чивер/10	USF&G
1988	16	32	23	–	–	–	–	1	4	2	3	4	–	Дерек Уорвик/7 Эдди Чивер/12	USF&G
1989	16	30	13	–	–	–	–	1	–	3	3	7	4/17,6	Дерек Уорвик/10 Эдди Чивер/11 Мартин Донелли/–	USF&G
1990	14	25	2	–	–	–	–	–	–	1	–	9	–	Микеле Альборето/– Алекс Каффи/16 Бернд Шнайдер/–	Footwork, USF&G
1991	10	12	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–**	–	Микеле Альборето/– Алекс Каффи/– Стефан Юханссон/–	Footwork
1992	16	30	6	–	–	–	–	–	–	2	2	7**	–	Микеле Альборето/10 Агури Сузуки/–	Footwork, Hamacher
1993	16	32	4	–	–	–	–	–	1	–	1	9**	–	Дерек Уорвик/15 Агури Сузуки/–	Footwork

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



Выступления команды Arrows (Footwork) в Формуле-1 в 1978-1998 гг.:

Год	ГП	СТ	О	ПП	БК	1	2	3	4	5	6	Место в Кубке конструкторов	Лидерство в гонках: круги/км	Гонщики/место в чемпионате мира	Титульные спонсоры
1994	16	32	9	—	—	—	—	—	2	1	1	9**	—	Кристиан Фиттипальди/14 Джанни Морбиделли/22	Uliveto
1995	17	34	5	—	—	—	—	1	—	—	1	8**	—	Джанни Морбиделли/14 Макс Папис/— Таки Инуэ/—	Sasol, Unimat
1996	16	32	1	—	—	—	—	—	—	—	1	9**	—	Рикардо Россет/— Йос Ферстаппен/16	Power Horse, Philips
1997	17	33	9	—	—	—	1	—	—	1	1	8	62/246,0	Дэмон Хилл/12 Педро Паоло Диниц/16	Danka, Zepter
1998	16	32	6	—	—	—	—	—	1	1	1	7	—	Мика Сало/13 Педро Паоло Диниц/13	Danka, Zepter
Всего	321	602	156	1	—	—	5	4	13	18	35		127,5/495,0		

*— в сезоне 1984 г. три очка пошли в зачет Кубка конструкторов для Arrows-Ford и три — для Arrows-BMW

**— в 1991–1996 гг. команда Arrows выступала в чемпионате мира под названием Footwork, во второй половине сезона 1996 г. — TWR Arrows

ГП — Гран При; СТ — старты; 1–6 — места в гонках; ПП — поул-позишн; БК — быстрые круги; О — очки.



Шасси Arrows (Footwork) 1978–1998



Модель FA1*	год 1978		
Гран При	10	Поул-позишн	—
Старты	18	Быстрые круги	—
Очки	8	Победы	—
Конструкторы Т. Саутгейт/Д. Уазз			
Мотор Ford DFV V8		Шины Goodyear	



Модель A3	годы 1979-1981		
Гран При	29	Поул-позишн	1
Старты	49	Быстрые круги	—
Очки	21	Победы	—
Конструкторы Т. Саутгейт/ Д. Уосс			
Мотор Ford DFV V8		Шины Goodyear; Pirelli	



Модель A1; A1B	годы 1978-1979		
Гран При	13	Поул-позишн	—
Старты	19	Быстрые круги	—
Очки	6	Победы	—
Конструкторы Т. Саутгейт/Д. Уосс			
Мотор Ford DFV V8		Шины Goodyear	



Модель A4	год 1982		
Гран При	13	Поул-позишн	—
Старты	21	Быстрые круги	—
Очки	5	Победы	—
Конструктор Д. Уосс			
Мотор Ford DFV V8		Шины Pirelli	



Модель A2	год 1979		
Гран При	7	Поул-позишн	—
Старты	13	Быстрые круги	—
Очки	2	Победы	—
Конструкторы Т. Саутгейт/Д. Уосс			
Мотор Ford DFV V8		Шины Goodyear	



Модель A5	год 1982		
Гран При	3	Поул-позишн	—
Старты	3	Быстрые круги	—
Очки	—	Победы	—
Конструктор Д. Уосс			
Мотор Ford DFV V8		Шины Pirelli	





Модель A6		годы 1983-1984	
Гран При	22	Полу-позишн	—
Старты	39	Быстрейшие круги	—
Очки	7	Победы	—
Конструктор Д. Уосс		Шины Goodyear	
Мотор Ford DFV V8			



Модель FA12**		год 1991	
Гран При	9	Полу-позишн	—
Старты	11	Быстрейшие круги	—
Очки	—	Победы	—
Конструктор А. Дженкинс		Шины Goodyear	
Мотор Porsche 3512 V12, Ford DFR V8			



Модель A7		год 1984	
Гран При	13	Полу-позишн	—
Старты	21	Быстрейшие круги	—
Очки	3	Победы	—
Конструктор Д. Уосс		Шины Goodyear	
Мотор BMW M12/13 S4 tc			



Модель FA13**		год 1992	
Гран При	16	Полу-позишн	—
Старты	30	Быстрейшие круги	—
Очки	6	Победы	—
Конструктор А. Дженкинс		Шины Goodyear	
Мотор Mugen-Honda MF-351H V10			



Модель A8		годы 1985-1986	
Гран При	32	Полу-позишн	—
Старты	60	Быстрейшие круги	—
Очки	15	Победы	—
Конструктор Д. Уосс		Шины Goodyear	
Мотор BMW M12/13 S4 tc			



Модель FA13B**		год 1993	
Гран При	2	Полу-позишн	—
Старты	4	Быстрейшие круги	—
Очки	—	Победы	—
Конструктор А. Дженкинс		Шины Goodyear	
Мотор Mugen-Honda MF-351HB V10			



Модель A9		год 1986	
Гран При	3	Полу-позишн	—
Старты	3	Быстрейшие круги	—
Очки	—	Победы	—
Конструктор Д. Уосс		Шины Goodyear	
Мотор BMW M12/13 S4 tc			



Модель FA14**		год 1993	
Гран При	14	Полу-позишн	—
Старты	28	Быстрейшие круги	—
Очки	4	Победы	—
Конструктор А. Дженкинс		Шины Goodyear	
Мотор Mugen-Honda MF-351HB V10			



Модель A10		год 1987	
Гран При	16	Полу-позишн	—
Старты	32	Быстрейшие круги	—
Очки	11	Победы	—
Конструктор Р. Браун		Шины Goodyear	
Мотор Megatron BMW M12/13 S4 tc			



Модель FA15**		год 1994	
Гран При	16	Полу-позишн	—
Старты	32	Быстрейшие круги	—
Очки	9	Победы	—
Конструктор А. Дженкинс		Шины Goodyear	
Мотор Ford HB V8			



Модель A10B		год 1988	
Гран При	16	Полу-позишн	—
Старты	32	Быстрейшие круги	—
Очки	23	Победы	—
Конструктор Р. Браун		Шины Goodyear	
Мотор Megatron BMW M12/13 S4 tc			



Модель FA16**		год 1995	
Гран При	17	Полу-позишн	—
Старты	34	Быстрейшие круги	—
Очки	5	Победы	—
Конструктор А. Дженкинс		Шины Goodyear	
Мотор Hart 830 F1 V8			



Модель A11		годы 1989-1990	
Гран При	17	Полу-позишн	—
Старты	31	Быстрейшие круги	—
Очки	13	Победы	—
Конструкторы Р. Браун/Д. Робинсон		Шины Goodyear	
Мотор Ford DFR V8			



Модель FA17**		год 1996	
Гран При	16	Полу-позишн	—
Старты	32	Быстрейшие круги	—
Очки	1	Победы	—
Конструктор А. Дженкинс		Шины Goodyear	
Мотор Hart 830 F1 V8			



Модель A11B		год 1990	
Гран При	14	Полу-позишн	—
Старты	24	Быстрейшие круги	—
Очки	2	Победы	—
Конструкторы А. Дженкинс/Д. Робинсон/Р. Браун		Шины Goodyear	
Мотор Ford DFR V8			



Модель A18		год 1997	
Гран При	17	Полу-позишн	—
Старты	33	Быстрейшие круги	—
Очки	9	Победы	—
Конструктор Ф. Дерни		Шины Bridgestone	
Мотор Yamaha OX11A/CV10; OX11A/DV10			

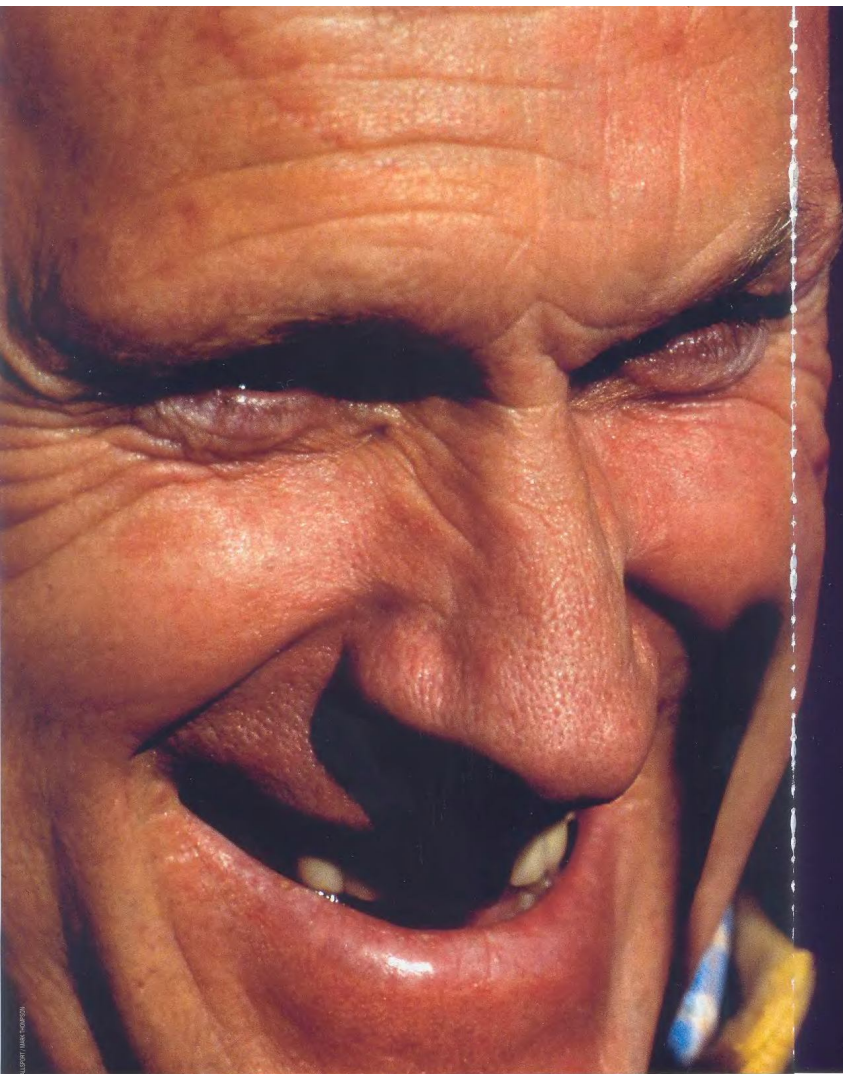


Модель A11C**		год 1991	
Гран При	1	Полу-позишн	—
Старты	1	Быстрейшие круги	—
Очки	—	Победы	—
Конструктор А. Дженкинс		Шины Goodyear	
Мотор Porsche 3512 V12			



Модель A19		год 1998	
Гран При	16	Полу-позишн	—
Старты	32	Быстрейшие круги	—
Очки	6	Победы	—
Конструктор Д. Барнард		Шины Bridgestone	
Мотор Arrows F1 V10			

* — по постановлению Лондонского верховного суда модель FA1 была признана нелегальной копией автомобиля Shadow DN9, ** — официальное название Footwork



Главное – спокойствие!

Сегодня уже не считается испорченной темой для обсуждения вопрос о преснинке Берни Эксторуна. На мой скромный взгляд, отличным кандидатом на этот пост был бы Том Уокшоу. Почему? Потому что прежде всего он – бизнесмен, а Феррари-1 сейчас – крупнейшее коммерческое предприятие. Но ведь деловые люди тоже бывают разными. Если здесь-то кто придет в Формулу из других, иногда очень отдаленных от автоспорта областей (как например, Бригаторс), Уокшоу – человек совсем другого типа. Конечно, стремление к прибылям и скрупулезный подсчет денежных средств не чужды и ему – а где вы видели логически-целогостного топ-менеджера? Но все-таки с Бригаторс на одну доску его не поставишь.

Уокшоу отдаст быстрым автомобилям всю жизнь. Он – владелец собственного предприятия TWR (Tom Walkersley Racing), которое по заказу различных фирм занимается доводкой техники для спортивных целей, а то и просто эту технику строит. Уокшоу руководил подготовкой знаменитых Jaguar к соревнованиям спортпрототипов. Готовил Том для гонок в Ле-Мане и открытые спайдеры TWR, с которыми команда Райнхольда Баста побеждала еще два года назад. К нему же обратилась фирма Volvo, когда решила принять участие в престижном британском кузовном чемпионате BTCC. Вот тут, кстати, произошла одна из самых «жестких» Уокшоу-бизнесах – умение выбрать отличный маркетинговый ход для продвижения своего «товара» на рынке.

Другой бы на его месте сделал для шведов хорошую машину и на этом успокоился. Но Том рассуждал по-иному. Конечно, прямой путь к успеху – победа. Но легко ли сразу выйти в лидеры? И Уокшоу выбирает иной ход, буквально заставляя говорить о своей команде TWR Volvo еще до начала соревнования. Одной из двух машин, участвующих в гонках, становится «универсал». Такое необычное решение, естественно, привлекает к команде внимание, хоть и не принесло чисто спортивных достижений. Да и телезрители по время трансляций этапов BTCC постоянно переключали камеры на изображение достаточно неслышно смотревшегося на гоночной трассе автомобиля.

Надо сказать, что этот ход был еще и в духе общей цели, которую преследовала команда Volvo, выставив команду в чемпионате – сломать имидж своих автомобилей, как не предназначенных для активной езды. К тому времени появилось даже термин Volvo Driver, обозначающий спонсорского водителя, который размеренно следует из пункта А в пункт Б, не превышая скорости и не получая от процесса езды ни малейшего удовольствия. Выходил Уокшоу позволяла изложить на продукцию шведской фирмы в ином свете. Раз уж у Volvo даже универсал столь спортивен.

ОДИН НА ОДИН С Ф-1

В своей работе в Формуле-1 Том не раз и не два применял подобные приемы, почерпнутые из учебников рекламы и маркетинга и творчески адаптированные к условиям автоспорта. Наибольшим достижением Уокиншу в "королевских гонках" и по сей день остается участие в чемпионском триумфе Михаэля Шумахера. Однако в Венгрии той поры Том находился в тени Флавио Бриаторе. Двум менеджерам в одной берлоге уютно не удалось. И Бриаторе, понимая, что с Уокиншу работать вместе будет трудно, поручает заботам шотландца французскую команду Ligier, которую недавно по слухам приобрел.

Вообще говоря, шотландцу трудно было позавидовать! Славные годы Ligier, успехи Жака Лаффита и Дидье Пирони давно остались позади. Команда была более чем средней по спортивному уровню, зато отнюдь не средней по накалу бушевавших в ней амбиций. Постаревший отец-основатель "кояквини" Ги Ляже уже не был владельцем команды, но продолжал играть серьезную роль в ее "политической жизни". Непосредственно управлением занимался менеджер Чезаре Фьорини. Итальянец, он не выныскался в мечту о "красивой французской команде". Еще меньше в эту мечту вписывался и новый спортивный директор

Том Уокиншу. Хотя шотландец и начал с того, что под шумное одобрение француз уволил из команды Фьорини, но мыслил он совершенно иными категориями. Том, привык, что в современном автоспорте торжествует космополитизм. "Французская партия", возглавляемая пресс-атташе Ligier Жаком Лаффитом, стала ждать дальнейших шагов нового руководителя. И Уокиншу оказался в положении слабого президента при сильном, шумном и агрессивном парламенте.

Объективно говоря, деятельность Бриаторе и Уокиншу спасла Ligier от жидкой участи банкрота, которая постигла Lotus, Larrousse,



Приоритетом Томом Уокиншу "Ягуары" не раз одерживали победы под знаменами TWR



1988 год. Ле-Ман. Том Уокиншу вместе с гонщиками своей команды празднует победу в легендарной гонке



При любых обстоятельствах Том сохраняет спокойствие

March и даже с ними. Том не без помощи Бриаторе обеспечил Ligier контракт с мотористами из Mugen Honda – и это как раз в тот момент, когда хорошие двигатели были в серьезном дефиците. На японские двигатели претендовали еще и Джанкарло Минарди – и даже грозил решить вопрос о перекраивании у него контракта в судебном порядке. Но с кем он связался? "Эти ребята родились в суде и чувствуют там себя лучше, чем дома", – сказал про таких, как Уокиншу и Бриаторе, герой одного из американских фильмов. Владелец и директор Ligier на пару устроили хороший цирк с помощью французских судебных властей: арестовали имущество Minardi прямо в Маны-Кур, во время Гран При! Джанкарло Минарди не полностью выматывал деньги за лизинг моторов Ford, и Бриаторе через одну из своих фирм оказался владельцем этого долга. Тогда еще Том и Флавио были союзниками, но пройдет небольшое время, и они перестанут в соперников по тому же самому поводу – из-за мотора Mugen Honda.

Должно быть, французы порадовались, когда бывшие руководители у них команды. Однако следующие шаги Уокиншу их уже не радовали. Во-первых, разобравшись с тем,

кто и как в Ligier работает, Том составил список кандидатов на увольнение. Во-вторых, сообщил о том, что базироваться в Маны-Кур для команды по многим причинам невыгодно, а поэтому сдвинул резиденцию на Британские острова, поближе к его фирме TWR. Там, мол, и оборудование современное, и лучшие специалисты. Тут уж французам буквально кивали!

Уволить наше национальное достояние? Не позволим! Мощный фронт оппозиции шел против Уокиншу заговоры, и постепенно шотландец понял, что здесь ему осталось работать недолго. То ходить в никуда он не хотел. Том решил обзавестись командой, в которой будет руководить без оглядки на кого-либо. Во время Гран При Бразилии 1996 года он все еще ходил по подиуму в синей форме Ligier, но интервью журналистам давал уже в качестве нового менеджера команды Arrows. А перед Гран При Франции объявил, что Уокиншу купил команду!

Президиум владельца, основатель "кояквини" Джек Оливер, несомненно сохранил за собой пост спортивного директора. А сам Уокиншу перекатал в Маны-Кур председателем Совета директоров Arrows. Француз из Ligier, кстати,



1983 год. 24-часовая гонка в Спа. За рулем Jaguar XJS – Том Уокиншу



Том Уикиншу и Хироши Хонда. Еще в бытность свою руководителем Ligier шотландец наладил неплохие отношения с японцами

про необходимость шпильки для Тома тоже не забыли и пригласили на его место... уютого им Чесаре Фьорно. Того самого Фьорно, по поводу изгнания которого французы любили не так давно. Но Уикиншу пред ли очень интересовало происхождение в Ligier – у него теперь хватало иных забот.

Кстати, после ухода Уикиншу из Ligier выяснилось, что его терпеть не могли в основном административные работники команды. Остальной персонал успел оценить профессионализм воителя. Потому что когда Том пошел за собой в Arrows главного конструктора Ligier Фрэнк Дэрри и еще 20 человек, то практически все приглашенные согласились – и переезд в Великобританию их не испугал.

Первые шаги Уикиншу на новом месте работы были столь же резкими, как и на прежнем. Но здесь его некому было останавливать. Том унаследовал главного конструктора Arrows Алана Даскина (заменив его на Дэрри) и с ним еще нескольких человек. Объявил, что со своей прежней базы в Милтон Кейнс в межсезонье команда будет переведена в Лейфилд, на завод TWR, а на прежнем

месте останется лишь аэродинамическая труба (позднее и трубу с собой забрали). Ну, и, естественно, как и всякий нормальный владелец команды, Том попытается назвать ее своим именем. И тут уже ему пришлось столкнуться с английским патриотизмом. Владельцы английских команд (а по Договору Согласия каждый из них мог наложить вето на переименование любой "команды") искренне считали, что Arrows – красивее, чем TWR, к тому же название является частью английской автомобильной истории. Так "Стрелы" и по сей день остаются "Стрелами".

Когда Том только вступил в должность, на пресс-конференции его спросили, нет ли у него планов переименовать Arrows. "В традициях этой команды – пошутить Уикиншу, – переименоваться по имени спонсоров (имеется в виду, что Arrows несколько лет являлся издательством Formula, в честь японской фирмы). Так что переименуем, конечно. Господа спонсоры, готовы ли вы?"

Шутки шутками, но Уикиншу быстро нашел несколько солидных фирм-спонсоров, решив на первое время финансовую пробле-



2-е место Динна Хилла в Венгрии '97 – пока что наибольшее достижение Arrows времен Тома Уикиншу



Бригитте, Уикиншу и Джордан обмениваются "шутками", каждая из которых может обойтись собеседнику в круглую сумму. Но в общении с "акулами" Ф-1 шотландец чувствует себя вполне уверенно



За 3 неполных года руководства собственной командой Аллен Прост постарел лет на десять. Том Уикиншу при тех же обстоятельствах не только сохранил спокойствие духа, но даже поправился

му. Да и вообще замысли у него были грандиозные. Строились они в основном в расчете на мотор Mugen Honda. – Том наладил хороший контакт с японцами во время работы в Ligier. Но тут планы Уикиншу пересеклись с интересами его бывшего шефа Бригитте. Флавио такого не потерпел, – в Хоккенхайме созвал пресс-конференцию, пришел на нее в синей рубашке Ligier (хотя обычно ходил в форме команды Benetton) и объявил о продлении контракта Ligier и Mugen Honda. Позже выяснилось, что, не желая давать мотор в руки Уикиншу, Флавио пошел на встречу всем требованиям японцев – вплоть до обещания сделать призовым пилотом их протеже Шиндзи Нака-

му (с последствием этого решения мучиться пришлось Аллену Просту...).

Однако одного "элеента" на Ligier Уикиншу, казалось, унес – японскую шинную фирму Bridgestone. Работая во французской команде, Том стоял у самых истоков формульной программы японцев. Он предоставил им для шинных испытаний болид Ligier – и, став владельцем Arrows, продолжал оказывать всестороннюю поддержку. В Японии на тесты детали его гонок и привозили вести о необычных свойствах новых покрышек. Можно себе представить разочарование Уикиншу, когда он узнал, что японские шины в новом сезоне получат не только его команда! Так что оза-

давшегося преимуществу болида Arrows не получили. Да и с мотором надо было что-то решить – использовать командой Mugen был неконкурентоспособен.

Уикиншу обратил внимание на сверхкомпактный мотор Yamaha, который тогда поставлялся команде Tyrrell. Мотор Yamaha OX-11A весил всего 105 килограмм – в то время как лучший на тот момент Renault RS8 – 152 килограмма. Несколько умелых закулисных действий – и Yamaha, подыскав на утвари Уикиншу, разрывает контракт с Кеном Тирреллом.

А потом Уикиншу всерьез удивляет гоночный мир, подписав контракт с чемпионом



Том Укиншоу и Малик Аду Ибрагим - партнеры достойны друг друга



Том всегда может показать верную дорогу

мира Демоном Хиллом (и получил вместе с ним почетную "единицу" на нос своего бoлдa). Когда у Тома спрашивали, даст ли Agtows шанс Хиллу защитить чемпионское звание, тот отвечал: "Почему бы и нет?"

Хилл, Yamaha, Bridgestone, новый боллд Фрэнка Дери, многозначительный оптимизм Укиншоу — все обещало некие впечатляющие результаты. Однако скоро гоночный мир начал догадываться, что в команде творится что-то не то. На первых тестовых заездах 1997 года в Хересе чемпион мира Хилл стал последним.

А по дороге на первый Гран При сезона в Мельбурн при пересадке из багажа команды исчез ложемент пилотского кресла Хилла. Плохая примета. И точно — Гран При Австралии закончился для Демона на прогрессивном круге — отказал мотор Yamaha. Да и в квалификации чемпион мира был лишь двадцатым. Стало ясно — на востоке свершения Agtows не способен.

И вот тут-то проявилась главная особенность Укиншоу как менеджера. Он сохранил спокойствие. Даже великие менеджеры Формулы-1 иногда показывали миру свое разочарование, растерянность, усталость, неуверенность. Все — и Колин Чепмен, и Фрэнк Уильямс, и Рон Деннис, и даже неистощимый Комменда-

торе. Все, кроме Тома Укиншоу. После провала в Мельбурне он не оправдывался перед журналистами, а получал их: что же вы, такие-сказки, ждали, что новая машина послет сразу? Какая наивность! Послет, но... чуть позже.

Том повторяет это и по сей день, густь и без прежнего алгомба. И надо сказать, его заявления никогда не выглядели голословными. После провала в Мельбурне появились сообщения о некоем чудо-моторе Yamaha, который вот-вот поставят на Agtows. Укиншоу охотно подтвердил: да, чудо-мотор есть, и когда мы его применим, — соперникам мало не покажется. Но стоит ли ставить отличный мотор на не очень хорошее шасси? Подождем, когда конструкторы доведут его, и в Барселоне увидим новый супер-Agtows! "Чудо-мотор" Yamaha OX11D Хилл испытал в Маны-Кур накануне Гран При Испании и категорически заявил: шасси куда не годится, заканчивать сезон придется на старой версии.

А Укиншоу уже подобрал новую тему для разговоров: в команду переходит знаменитый конструктор Джон Барнард! Правда, Барнард вскоре разочаруется так же, как и Хилл — на разработку новой машины Том выделит так мало денег, что конструктор ничего серьезного сделать не сможет, а еще и получит от хозяина — хороший нагонный за неспособность со-



Укиншоу старается не загибаться на чем-то одном. В сфере его интересов, например, — регби. Том является владельцем команды высшего дивизиона. Главное — получать от жизни удовольствие

здать простой и надежный автомобиль. Естественно, уже прилашая Хилла и Барнарда, Укиншоу знал — ничего к своей ставе они в его команде не прибавят. Но вот к славе самой команды... Женщине достаточно выйти замуж за генерала. Даже если она разведется с ним на следующий день, всю оставшуюся жизнь она может называть себя генеральшей.

Барнард ушел вслед за Хиллом. Но за этим последовали другие шажки, в том числе и нашумевшая сделка с нигерийским принцем. Том мастерски удержал на плаву идущую ко дну команду. Из середняка Agtows превратился в аутсайера. Но коммерческий уровень Фор-

мулы-1 при этом неуклонно повышался. И с финансовой точки зрения "кошюша" Тома Укиншоу уже выглядела дворцом, достойным особы королевской крови. Принц Малик пытался договориться со многими руководителями команд Ф-1. Но обаяния ему раскрыл только Укиншоу. О чем при этом думал голландец — догадаться нетрудно. Однако и состоятельного африканца не надо представлять себе наниманием простаком, попавшим в лапы опытного дельца. Когда Малик Аду Ибрагим купил акции Agtows, он тратил деньги не на поддержку команды-аутсайдера. Принц Малик вкладывал средства в очень успешный бизнес.

В этом, безусловно, пример руководителя Agtows его убедил.

Принц Малик купил акции команды, которой руководит гениальный менеджер. И это я говорю вполне серьезно. Даже если Agtows никогда и не станет под руководством Тома Укиншоу великой командой, шопландец в профессии не останется. Да еще получит от своей бурной деятельности немалое удовольствие — и будет, между прочим, прав.

Зачем же еще, спрашивается, мы живем на свете?

Евгений Юдкин



Еще одна отличительная особенность Укиншоу — неустремленность в волю. Если бы нашелся способ заправлять автомобилем энергией человека, машины Тома всегда приходили бы к финишу первыми





ОДИН НА ОДИН С Ф.1



“Представляете, раньше, когда я появлялся в паддоке, механики и прочая обслуга принимали меня за водителя грузовика одной из команд! Самым распространенным приветствием, что мне приходилось слышать, было: “Эй, парень, ты случаем не в Ferrari баранку крутишь?” Поначалу меня это страшно злило. Я не думаю, что в Ф-1 процветает расизм. Но иногда я готов был сойти с ума от цвета собственной кожи! Постепенно, правда, я научился относиться ко всему этому с юмором”.

Сей монолог принадлежит бывшему коммерческому директору и совладельцу Arrows Малику Адо Ибрагиму. Принц из Нигерии, без сомнения, стал одной из самых колоритных личностей Формулы-1 этого сезона. И дело здесь не только в том, что человек с черной кожей и голубой кровью в качестве директора “конюшни” – мягко скажем, большая редкость в нынешней Ф-1, но и в высказываниях нигерийца, регулярно попадавших на первые полосы спортивной прессы.

Малику было, что сказать людям. Ведь он пришел в Ф-1 с собственной Большой Идеей. С ее помощью принц намеревался изменить облик гонок Гран При. Разумеется, не он первый и не он последний новичок, который являлся в мир “королевских гонок” с подобными мыслями. Лет десять назад такой же белой вороной Ф-1, если это выражение применимо к Малику, выглядел Флавио Бриаторе. Прожженный торговец как-то диковато смотрелся в образе руководителя автогоночной “конюшни”. Менеджеры других команд брезговали здороваться с ним, за глаза называя “сосисочником” (свою карьеру Флавио начинал с продажи хот-догов). Тем не менее, через несколько лет итальянец смог сделать Benetton чемпионом. История принца Малика на первый взгляд похожа на путь, которым шел к цели Бриаторе. Оба, обладая завидной коммерческой хваткой, с молодых ногтей занимались куплей-продажей и до определенного момента не имели ни малейшего отношения к автогонкам. Оба придерживаются философии, которую

можно выразить словами: Ф-1 – это, прежде всего, бизнес. Наконец, невзирая на обидные насмешки, оба они играли в чемпионате по своим правилам. Только вот итог оказался разным.

“Большинство руководителей команд Ф-1 – плохие коммерсанты, – так считал принц Малик. – Они действуют по старинке: ходят и выпрашивают деньги у потенциальных спонсоров. Это просто глупо. Ведь они легко могут делать деньги сами. Баскетбольный клуб “Лос-Анджелес Лейкерс” ежегодно выручает 125 млн долларов только за счет продажи сувениров, одежды и пр. с символикой команды. А в это время доходы Михаэля Шумахера от торговли фирменной атрибутикой упали до самой низкой отметки с 1996 года, когда он присоединился к Ferrari. Между тем аудитория Формулы-1 неизмеримо больше, чем у “Лейкерс”. Именно поэтому мы впервые решили продавать не рекламную площадь на обтекателях машины, а торговую марку. Даже две – Arrows и t-minus. Причем последняя раскрывает перед нами поистине гигантские возможности. Михаэль Шумахер – всего лишь человек. Он не может изменить свой имидж до тех пор, пока не сделает пластическую операцию или что-то в этом духе. А с таким “широким” лозунгом, как t-minus, мы можем быстро реагировать на изменения моды или потребностей людей. Сколько кепок Шумахера вы сможете продать? А наш t-minus уже сейчас красуется на автомобилях Lamborghini Diablo, мотоциклах Ducati, велосипедах, тонизирующих напитках, модной одежде. И в моих руках одно из самых мощных средств в мире для глобальной рекламы этого знака – Ф-1”.

Такова была философия принца, очень схожая с образом мыслей Бриаторе. Их пути действительно похожи. Однако в отличие от Флавио, 38-летний Адо Ибрагим в своих устремлениях всегда опирался на немалые капиталы своей семьи.

Отец Адо Ибрагима был нигерийским племенным вождем. Но большинство членов аристократического семейства,

ПРИНЦ

14 сентября 1999 года решением совета директоров Arrows нигерийский принц Малик Адо Ибрагим выведен из состава руководящего органа команды. Попытка первого в истории Ф-1 чернокожего босса закрепиться в мире Гран При закончилась неудачей. А ведь как все начиналось!

видимо не особо надеясь на исторические привилегии, занималось серьезным бизнесом. Да так, что одно время им принадлежало 40% акций нигерийского отделения компании Nestle.

“Я был одним из восьми детей в семье, и у нас всегда придерживались весьма строгих правил. До 23 лет мне не разрешили носить джинсы! Может быть, поэтому я могу свободно разговаривать со швейцаром в отеле и смеяться над его шутками, вовсе не думая, что обладаю каким-то превосходством над этим человеком”.

Действительно, поразительный демократизм!

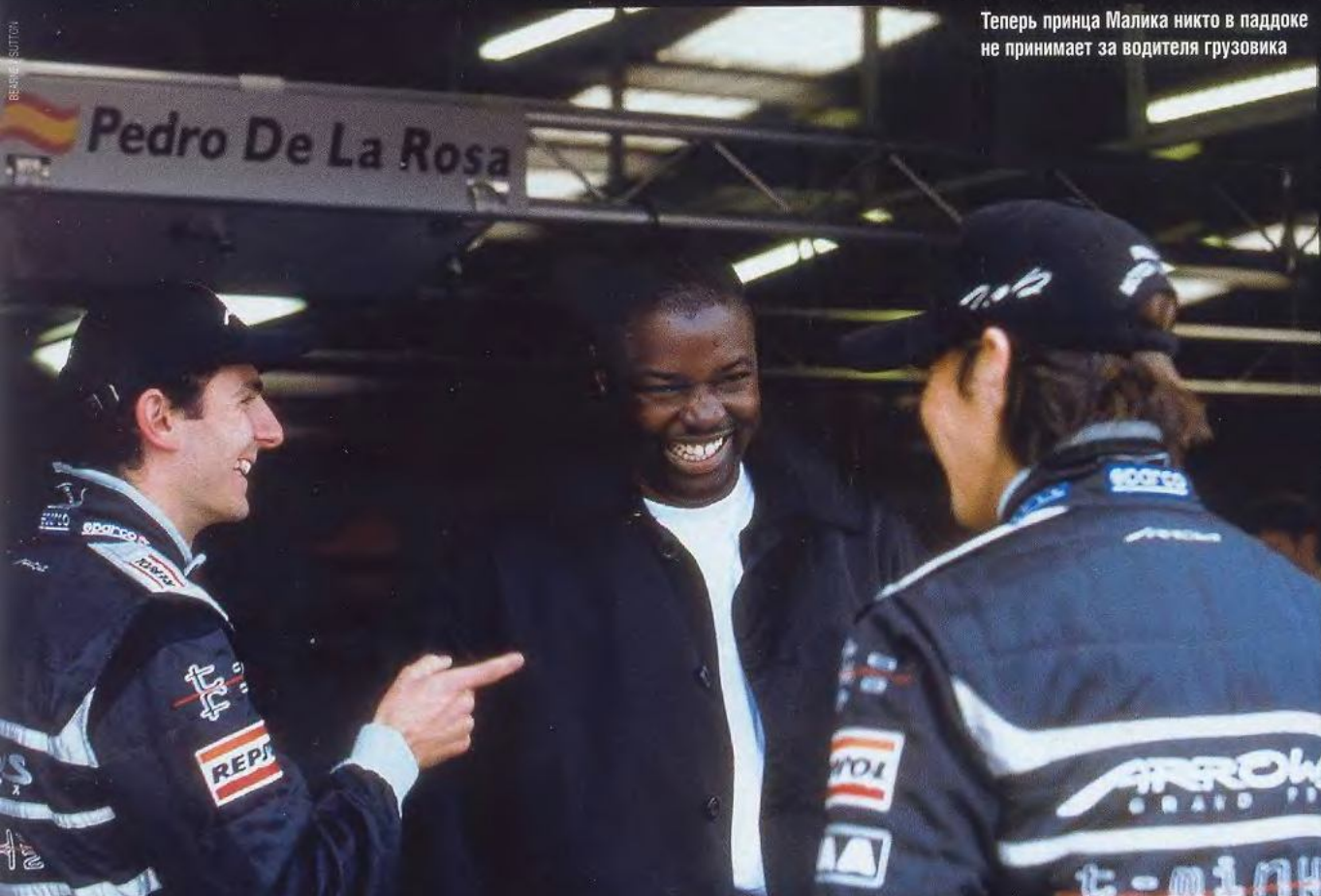
По правде говоря, Малика вряд ли можно назвать коренным африканцем. С пяти лет он живет в Англии – родственники привезли маленького принца в Лондон, дабы он рос в цивилизованной атмосфере. Позже, готовясь продолжить семейную традицию, Малик получил бизнес-образование высочайшего уровня в университете Южной Калифорнии. Нет нужды описывать все вехи жизненного пути и карьерного роста нигерийца. Отметим только, что за последние десять лет Адо Ибрагим активно занимался маркетингом в области пищевых продуктов, нефти и телекоммуникационных систем. Одним из самых заметных его достижений было посредничество в продаже компании Lotus Cars малайзийцам из Proton.

Но помимо бизнеса была у принца еще одна страсть – спорт. Он и по сей день играет в собственной команде поло Excalibur. Принц с готовностью демонстрирует журналистам шрам на левой руке, напоминающий о травме, в результате которой он временно оказался наполовину парализованным. Впрочем, космополитические устремления Малика, которые замечательно подчеркивает факт монополии на нигерийский

Интернет и системы связи GSM и V-SAT, требовали чего-то большего, нежели патронаж над командой местного значения. И даже активное участие в коммерческой деятельности сборной Нигерии по футболу, наделавшей столько шума в последнее время, не могло удовлетворить глобальных амбиций принца.

Короче говоря, принц не стал долго раздумывать, узнав о бедственном положении одной из команд Формулы-1. “Это был огромный подарок, который только и ждал, чтобы кто-нибудь схватил его”, – утверждал Малик. Директор Arrows Том Уокиншоу фактически остался без средств к дальнейшему участию в мировом первенстве. Во-первых, главные спонсоры “конюшни” Danka и Zepher не видели реальной пользы от сотрудничества с аутсайдером. Во-вторых, ушел в Sauber Педро Диниц, бесперебойно поставлявший миллионы фирмы Parmalat. Arrows уже было обрел покупателя в лице немецкой команды Zakspeed, горевшей желанием вернуться в чемпионат мира. Но загвоздка была в том, что Уокиншоу желал еще как минимум год быть тим-менеджером, а владелец Zakspeed Эрик Цаковский сам метил на этот пост. Гордиев узел противоречий был неожиданно разрублен Адо Ибрагимом, заручившимся поддержкой своих старых знакомцев из банка Morgan Grenfell Private Equity. Предложенный принцем вариант устраивал всех (кроме Zakspeed, разумеется). Arrows, выкупленный британским торговым банком, получил твердую финансовую поддержку. Уокиншоу оставался спортивным директором “конюшни”. К Адо Ибрагиму отходила функция управления коммерческими делами команды. Хотя шотландец и нигериец владели одинаковым количеством акций Arrows – по 25 процентов – и занимали идентичные по значению должности, Малик получил статус

Теперь принца Малика никто в паддоке не принимает за водителя грузовика





Африканский аристократ
одевается с подчеркнутым
демократизмом



На первые зимние тесты "Стрелы" вышли с прошлогодней рекламой на обтекателях



К приходу принца Малика машины обрели девственную черноту



Принц начал отсчет. Зеркальное отражение придавало надписи вдвойне таинственный вид

Эволюция рекламных наклеек на бортах автомобилей Arrows отражала этапы работы принца Малика в команде



Усилия принца начинают приносить плоды. На обтекателях появляется первая реклама. Особо выделяются спонсоры гонщиков



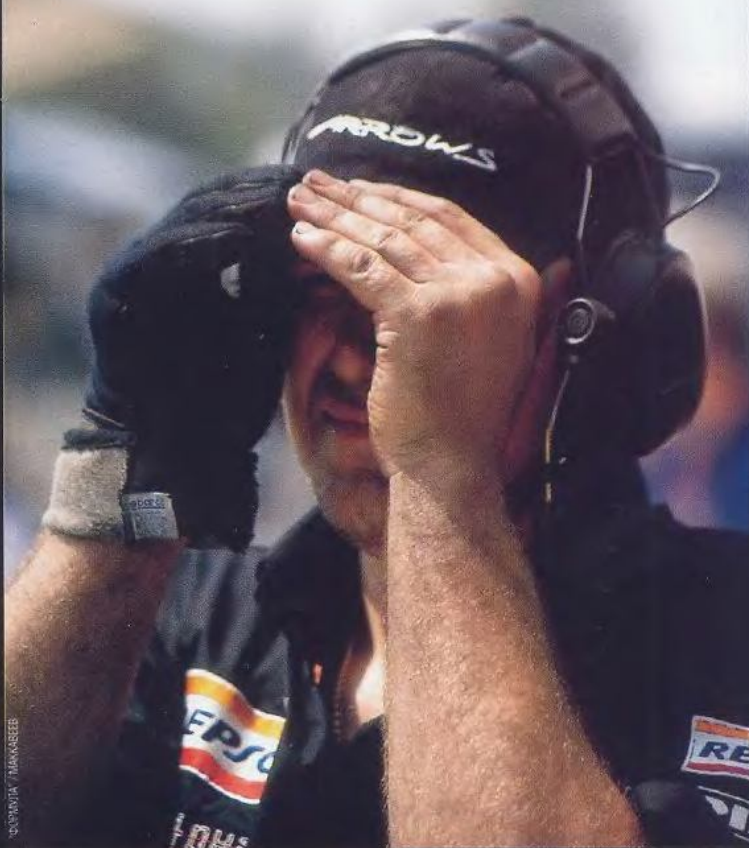
Обратный отсчет закончен. Надпись t-minus на боковом лонгоне теперь означает, что команда все еще остается "сама себе спонсором"

"первого среди равных" (во всех официальных пресс-релизах команды на месте традиционного комментария тим-менеджера красовались цитаты из Его Высочества).

"Я нажил себе множество врагов, пока покупал команду, — говорил принц Малик в те дни. — Я был близок к соглашению с Эдди Джорданом, но он в конечном счете предпочел другого партнера. Я пытался купить множество команд, но их представители не захотели со мной разговаривать. Я даже не удостоился чести встретиться с Берни Экклстоуном, и вся эта сделка состоялась без его участия. Если я добьюсь успеха, все они будут сожалеть, что не наступил день, когда меня можно было бы назвать идиотом. Я знаю, что все они говорили Тому: "Будь осторожен! Он — африканец!". Однако раз и навсегда я должен сказать, что мы с Томом — друзья. Мы вместе смеемся над ними и теми же шутками, вместе совершаем деловые поездки, вместе проводим выходные. Я верю Тому. Я не знаю его прошлого и, по правде говоря, не хочу знать. Я сосредоточен на том, что мы делаем сейчас. Я пришел сюда с открытой душой и широко распахнутыми глазами. В самом худшем случае, Том заберет мои деньги. Но он не сможет лишить меня жизни".

Вот с такими бодрыми мыслями вступил принц на эту нелегкую стезю. И оступаться на этом пути ему было нельзя. В одном из первых своих интервью Адо Ибрагим сделал заявление о некоем трехлетнем плане развития Arrows: нынешний сезон станет для "конюшни" переходным, а в следующие два планируется начать борьбу соответственно за очки и места на подиуме. Эти слова никто не принял всерьез, — подобные вещи говорят почти все директора "гадких утят" стартового поля.

Принц Малик хотел стать правой рукой Тома Уокиншоу



Черные начинают и выигрывают?



Однако у Малика действительно был реальный план действий. Самой главной проблемой команды все еще оставалась острая нужда в деньгах. Заинтересовать же потенциальных спонсоров ни машина, ни пилоты не могли. Этот недостаток внимания взялся компенсировать сам принц.

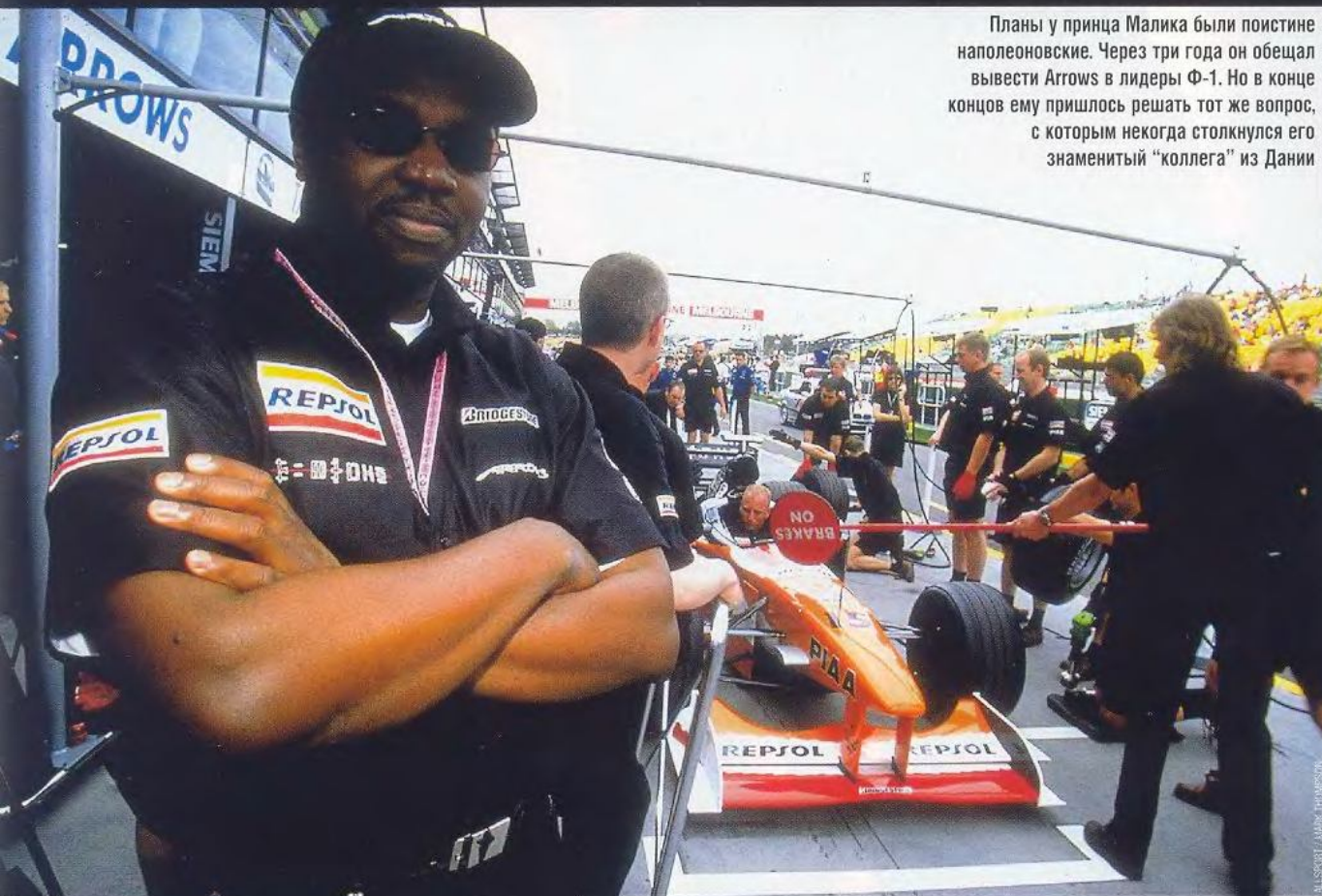
Настало время продемонстрировать миру Большую Идею. На правах пионера черного движения в Ф-1 Малик весьма корректно заявил о расовых предрассудках в чемпионате: «Я не хочу говорить категорично, но разве много азиатских или африканских лиц можно встретить во время Гран При? Хотите вы того или нет, – Формула-1 создала имидж спорта исключительно для белых людей. Я хочу исправить это положение. Вспомните, каких высот достиг Тайгер Вудс в гольфе, который до недавнего времени тоже считался «белым» спортом. Лично для меня цвет кожи не имеет никакого значения, и я не буду выбирать гонщика только потому, что он черный. Но, в общем, я не вижу ни малейших препятствий тому, чтобы следующий Михаэль Шумахер не мог быть африканцем, а очередной Эдди Джордан Ньюи, скажем, – индийцем». Через несколько дней спортивные газеты пестрели заголовками: «Расизм в Ф-1», «Нигерийский принц обещает «черную революцию» в гонках!».

Эффект от слов Малика мало в чем уступал последствиям разразившегося примерно в то же время скандала между Крейгом Поллоком и FIA. Конечно, у дверей штаб-квартиры Agrows не выстроилась очередь из талантливых африканских гонщиков (да и откуда им взяться), а «революция» ограничилась разговорами о возможном приглашении темнокожего датчанина Джейсона Уотта в тест-пилоты команды. Зато болы «Стрел» украсили несколько логотипов новых партнеров.

Адо Ибрагим тем временем продолжал удивлять формульную общественность. Выдумка нигерийца с надписью t-minus, украшавшей болы Agrows на месте логотипа главного спонсора, на несколько месяцев приковала к себе внимание общественности. Обратный отсчет дней, оставшихся до некоего таинственного события, вызвал цунами слухов о готовящемся соглашении с Lamborghini. Вполне вероятно, что-то и в самом деле готовилось, но по каким-то причинам сорвалось. Но даже из этой неудачи принц сумел извлечь максимум пользы: лучшей рекламы для новой торговой марки придумать трудно. И каким бы ни было отношение к такой политике Малика, о нем и его команде пишут и говорят вне зависимости от показанных пилотами Agrows результатов.

К тому же есть у принца особенная черта, отличающая его от коллег по «первой формуле». Автогонки занимают лишь часть его жизни, причем не самую главную. Что бы ни говорили хитрый Жан Тодт, целеустремленный Рон Деннис, внешне несерьезный Эдди Джордан, Ф-1 и сама их сущность – понятия неразделимые. Большие Призы же в понимании Адо Ибрагима – хобби, способ провести уик-энд. Воскресным вечером, вволю позабывшись с Agrows, Его Высочество отбывал в свою резиденцию в лондонском Гайд-парке. Надо проверить дела, которыми в его отсутствие занимается личный администратор Кевин Голд, и уделить время троим своим отпрыскам (они остались на попечении Малика после того, как его брак рухнул в 1994 году). А справляться с последним, согласитесь, подчас куда сложнее, чем управлять командой Формулы-1.

Игорь Постнов



Планы у принца Малика были поистине наполеоновские. Через три года он обещал вывести Agrows в лидеры Ф-1. Но в конце концов ему пришлось решать тот же вопрос, с которым некогда столкнулся его знаменитый «коллега» из Дании





Если впереди моей машины есть хоть немного свободного пространства – обгон возможен. И я обгоняю.
Тораносукэ Такаги

ТА
КА
ГИ
ТО
РА
НО
СУ
КЕ

高木
虎之介

Тораносукэ – его полное имя. Он родился в год тигра и предпочитает называть себя Тора, что в переводе с японского и означает "тигр" – животное сильное и быстрое, смелое и ловкое. Поклонники автоспорта Страны восходящего солнца не сомневаются в природном таланте Тигра Такаги. "Это будущий чемпион Формулы-1!" – именно такая реакция закрепилась за автомобилем с раннего возраста.

Он заинтересовал многих еще своими суперуспешными выступлениями в картинге – Такаги начал гоняться в 1986 году в возрасте 12 лет и за пять лет дважды успел стать чемпионом Японии. Затем плавно перешел в Формулу-Тюпа и Формулу-3. Здесь, однако, дело застопорилось. Победить в этих сериях он не смог. И неизвестно, как сложилась бы дальнейшая судьба Такаги, если бы на его пути не возник Сатору Накадзима. Встреча эта была для молодого японца решающей. Может быть, самой главной в жизни.

Накадзима, проведший в Формуле-1 пять лет и посидевший бок о бок с Айртонем Сеньей, Нельсоном Пике

ТИГР



ОДИН НА ОДИН С Ф-1

и Жаном Алези, затесал проект поиска молодых талантов и предоставления им возможности выступать в японской Формуле-3000, где начинающим гонщикам получить место очень сложно — катастрофически мала ротация кадров и на прижог из Ф-3 в Ф-3000 можно потратить несколько драгоценных лет. Свой выбор Накаджима осуществлял, руководствуясь чисто спортивным принципом. Сатору заявил, что выберет трех лучших на тот момент гонщиков Ф-3. Первым в этом списке стоял Шиндзи Накино. А Такаги был 4-м и, следовательно, лишним. И тут совершенно неожиданно один из 3 гонщиков отверг предложение, от которого, казалось бы, невозможно отказаться. Так Тора оказался в команде Накаджимы и в 1994-м сделал свои первые шаги в старшей японской Формуле.

И шаги эти были более, чем уверенные. Считается, что новичку практически невозможно выиграть в японской Ф-3000. Эта серия из года в год проходит на одних и тех же трассах, и опытные пилоты, за много лет досконально их изучившие и хорошо знакомые со всеми тонкостями настройки машины в этих условиях, не оставляют молодым никаких шансов. И тем не менее очень скоро 21-летний Такаги сумел прийти к финишу первым. Знаток японского автоспорта подвинул брови: «Молодой Тигр выиграл гонку!» Однако автодром Шута, где торжествовал Тора, считался достаточно простой трассой. Этим многие и объяснили неожиданную победу новобранца.

Однако через месяц Такаги одержал вторую победу, на другом автодроме, да еще и в сложных погодных условиях. Брови японских знатоков поползли еще выше. А на следующей гонке, на знаменитом автодроме Фуззи, произошло событие, которое окончательно утвердило за молодым японцем славу лучшего гонщика на островах: Тора Такаги обогнал самого быстрого в Японии человека.

Свои первые две победы Такаги одержал, стартуя с поула-позиции. На Фуззи Торе пришлось начинать гонку с 5-й позиции. Но самое главное, прямо перед ним стоял автомобиль самого Хошино.

Вы не знаете, кто такой Хошино? Да. Куда катится этот мир — мир, в котором все знают гонщика Россета и никто — гонщика Хошино. Этот человек — легенда, самая уважаемая в японском автоспорте фигура. Когда-то он был главным соперником Накаджимы. Хошино старше Накаджимы, и многие считают, что если бы в свое время он поддался в Ф-1, то добился бы многого. В любом случае, ни одному из

японцев, включая тех, кто выступал в Ф-1, не удалось победить Хошино. У этого человека не было соперников на родине. В Японии все привыкли думать, что Старого Мастера обогнать невозможно. Но Тора обогнал и его, и еще троих гонщиков вперед и выиграл эту гонку.

Общественность восприняла это, как великий символ, как смену эпох. «Тора быстрее, чем Хошино» — как высоко излетели брови местных энтоколов, вы можете представить себе сами. Сам Старый Мастер после гонки в сердцах воскликнул: «Пожалуйста, заберите его из Японии!» Один только Такаги недоумевал: «Чему все так удивляются! Я просто обогнал автомобиль вперед себя!»

В Японии никто уже не сомневался: Тору Такаги ждет великое будущее. Никто не мог тягаться с ним в скорости. Он был лучшим. И все было бы прекрасно, если бы не одно «но» — каждый раз что-то мешало ему одержать общую победу в серии. В бытность Такаги в японской Формуле гонки часто досаждалась засада гастрологов — то Гальфу Шумахеру, то Педро де ла Росе.

Беда была в том, что Такаги не интересовалась победа сама по себе. Он просто хотел быть самым быстрым на трассе. Он хотел обогнать всех. Любой ценой. Если его машина была медленнее, чем у соперника, он «откручивал» антикрылья, снижая лобовое сопротивление, до тех пор, пока автомобиль из-за потери прижимной силы становился практически неуправляемым. Зато Тора действительно был самым быстрым на трассе. Он либо приходил к финишу первым, либо не приходил вообще. Последнее, к сожалению, случалось чаще.

Стиль его вождения, рискованный и агрессивный, совершенно несвойствен японской точной школе. Вопреки расхожим представлениям, японцы предпочитают вести машину мягко и ровно. Повороты они стараются проходить строго по теории, не отклоняясь от оптимальной траектории ни на миллиметр. Стиль Тора не подходил ни под какую теорию. Повороты он проходил неправильно — «слишком» быстро и одним ему ведомым способом. Он менял траекторию не только во время тренировок, но и прямо во время гонок: каждый круг Такаги мог проходить по-разному, но всегда — быстрее всех.

Неудивительно, что Тора был чрезвычайно популярен. В его действиях была та совершенно необходимая для настоящего гонщика крутишка сумасшествия. И зрители на трибунах в свою очередь сходили с

高木 虎之介





高木 虎之介

ТИГР

ула, наблюдая за прыжками Титта. Как-то в 1996-м в одной из гонок Торе пришлось стартовать последним: во время квалификации его машина заглохла. Уж какие тут разговоры о победе! Шансы на выигрыш действительно были почти нулевыми, но зато представлялась великолепная возможность продемонстрировать свой потенциал. Что он с бескомпромиссным и предельно равным со старта, ставилась с другой машиной, снес себе передний спойлер и разбил носовой обтекатель. Но он не только продолжал ехать — он обогнал другие машины, он был самым быстрым на трассе! На 4-м круге носовой обтекатель оторвался совсем и слетел зеркало с левой стороны. Но Тора продолжал ехать — и ехать быстрее всех! Он установил лучшее время! Он догнал лидеров, отырая у них по 2 секунды на круг! Впрочем, совершенно ясно, что ничем хорошим закончиться это не могло, — в итоге Тора потерял-таки контроль над машиной. И что же? На вопрос о том, каково ему было без обтекателя и зеркала, он ответил: «Это никак не повлияло на пилотирование. Я чувствовала себя вполне нормально. А потеря зеркала вообще ничего не значит. Мне не нужны зеркала, — риска, что меня кто-нибудь обгонит, не было».

Он был невероятно быстр! Настоящий быстрый и настолько уверенно, что в какой-то момент начали циркулировать слухи о том, что Bridgestone готовит Торе специальную резину, наилучшим образом подходящую к его стилю пилотирования, а Mugen поставит моторы большей, чем предписано правилами, мощности. Естественно и шинно, и моторорозводителя отпергаи подобные инсинуации, но каждый раз, как Такаги показывал невероятный результат, пересуды возникали снова. И тем быстрее, чем быстрее он ехал. Некоторые гонимы в его исполнении действительно напоминали чудо. Но это было именно то, что нравилось японской публике. А может быть, и любой другой.

Единственный, кто не был в восторге от подвигот Торе, — это босс его команды. Накаджима преподал своему пилоту несколько уроков, заставил его задуматься над своим «поведением» на трассе. Одной быстроты для победы недостаточно. Чтобы выигрывать чемпионаты, надо было изменить философию, поступить по принципам и начать просто набирать очки, финишировать — пусть и не на первом месте. Но обрезать себя и набираться ума Такаги пришлось уже в Формуле-1.

В 1997 году Накаджима приложил массу усилий к тому, чтобы Тора стал призовым пилотом одной из старейших и опытейших команд Формулы-1 — Tyrrell.

Однако дела сложились несколько иначе, — японец стал официальным тест-драйвером, параллельно выступая в Японии, и лишь в 1998-м превратился в призового пилота команды. В тот год его выступления были, скажем так, нестабильны. То густо, то пусто. Он совершенно затмил своего партнера бразильца Рикардо Россета, но в то же время наделал кучу глупых и детских ошибок. Да и потом, с самого начала того сезона Такаги знал — на будущий год его вряд ли ангажируют. Как известно, уже в те дни команда была фактически продана и лишь дождалась чемпионат под старым добрым именем Tyrrell — некоторые уже тогда стремились назвать ее BAR, а Крейн Полком рассказывал всем, какой великолепной будет его новая команда в будущем 1999 году, когда ему, наконец, дадут развернуться.

В актив Такаги в сезоне-98 можно занести финиш ровно в половине всех гонок Гран При сезона, что при его горячности и полнейшей невинности старейших трасс является маленьким подвигот.

Зима прошла в полном неведении относительно будущего в Формуле-1 — кандидатура Торе фигурировала в списках нескольких команд, но в итоге все как-то оказалось занятием, а японец попростому был не у дел. И тут, в Америке, неожиданно освободилось место финиша Мики Сало, и Тора стал его преемником в «юношине» Тома Уокера.

Понятно, что в этой команде, кроме упорства в те моменты, когда его обгоняют на круг, Торе ничего продемонстрировать не удастся. Спикер Титта — здесь, а в таких качествах, как умение сдерживать себя и проявить благодарность, Такаги снова, как и когда-то в Ф-3000, уступает Педро де ла Росе. Ни для кого не было секретом, что японец ждал возвращения в Ф-1 Honda. Именно он мог стать для японской компании календаром номер 1. Потому-то смерть Харви Постлутта и последовавшее за ней решение Honda не выставлять на будущий год свою команду стало для Торе двойным ударом. Такаги присутствовал на недавно состоявшемся в Оксфорде церемонии похорон, где почти память конструктора, с которым у молодого японца сложились самые добрые отношения за год совместной работы в Tyrrell.

Но жизнь продолжается. Так или иначе, а Honda все-таки возвращается в Формулу-1. Не за горами и появление в гонках Гран При Тюрот. Будем надеяться, что Титта еще представится случай показать зубы.

Лина Халова
«СЭ» — специально для «Формулы-1»

ОДИН НА ОДИН С Ф-1

Я не знаю, что со мной случится в будущем и, по правде говоря, не хочу знать. И меня всегда раздражает, когда люди судят обо мне так, будто я уже всего достиг в жизни. Достиг чего? Ну хорошо, я счастлив оказаться в Ф-1. Но я хочу развиваться дальше, я хочу получить более совершенную машину, хочу бороться за чемпионство. Я хочу расти и напряженно работать. Важнее всего, что я в себя верю. Во что я не верю — так это в чудеса. В автоспорте они никогда не случаются.

Педро де ла Роса

ИЗГНАННИК



Ч то бы там ни говорили о ностальгии другие народы, испанцы. Представьте теперь, каково было 24-летнему Педро де ла Росе, которого жестокая автомобильная судьба погнала не только с берегов сохранившегося Пиренейского полуострова, но и вообще прочь от родного континента, на другой конец света, в Японию. Именно погнала. Потому как гоночная карьера испанца в Европе и в 1994 году закончилась в туши.

Нельзя сказать, что все прошло блестяще. Впервые за руль кarts Педро сел в 16 лет. Дебютировал в автогонках в 18-летнем возрасте в испанской Формуле-BAT Uno. И в первый же год стал чемпионом этой серии, после чего попал в поле зрения испанской федерации автоспорта, начавшей продвигать молодого гонимца. Следующий год 1992-й принёс ему победу в национальной Формуле-Ford 1600. В 1993 году де ла Роса занимает второе место в дебютной 4-е серии в испанской Формуле-Renault. Результат тем более впечатляющий, что Педро одновременно начал пробовать себя в британских гонках. На следующий год, не считая, что задерживался на полуострове больше смысла, Педро обогнул чемпионат Великобритании в классе молодёжного класса на британском острове. Наконец без лишней рекламы выиграл британский чемпионат Формулы-Renault, а затем и эксклюзивную серию в рамках всей Европы. После этого о де ла Росе впервые заговорили как о перспективном гонимце на международном уровне.

Но иерарх Педро казал еще одним азиатским на пути к вершинам автоспорта — британская Формула-3. В 1993 году дебютировал в команде West Surrey Racing, де ла Роса занимает весьма обыденное 6-е место. Надежды на следующий сезон были велики. WSR специально под де ла Росу заключила договор на поставку двигателя с Renault Ulys. «Это было серьезным разочарованием», — вспоминает руководитель WSR Дик Беннетт. — Единственным для испанца шансом раздобыть денег на гонки было заключить договор с Renault, чьи чемпионаты он недавно выигрывал. Расчет был прост: если француз сможет создать лучший двигатель для Ф-1, то уж для Ф-3 суметь и подавно. Увы, первый год ушел у них на ученья. Мы сравнили характеристики двигателя Honda, который стоял на второй машине нашей команды, с Renault. «Француз» оказался менее мощным и более тяжелым. Педро был быстр в поворотах, но терять все на прямых».

В одной из последних гонок в Дунгитон-парке на машину де ла Роса также поставили двигатель Honda. И испанец тут же оказался на полу-поиски. Но объяснить кому-либо причины неудач было бесполезно. В тот год в центре внимания всей европейской автоспортивной общественности был «второй Сенна» — Ян Маттиссен — который выиграл Ф-3 с рекордными показателями. А Педро де ла Роса в это время не мог бороться даже за места во второй десятке. Его результаты были испорчены. Отсутствие средств не позволило надеяться на решения и следующий сезон. В Европе он оказался никому не нужен.

И тогда козры выходили с западной околнотности континента обратиться на Восток — той, который дальше. Дальнего. Было в Японии в то время было просто море спроса на «экзотических» гонимцев. И такая рекламная атака, как наш испанец, привлекла внимание японского отделения компании Toyota. Предложение японцев было принято, и в 1995 году Педро стал гонимцем команды TOMS местной Ф-3. Ничего не зная о азиатских гонках и трассах, де ла Роса уже к середине сезона обеспечил себе победу в серии. В том сезоне на его счету оказались рекордные 8 побед и 8 поулдов, а на престижном Гран При Ниппа в Макао испанец напомнил о себе остальному миру, став 3-м.

1996 год ознаменовался переходом на ступень выше — в японскую Ф-3000. Одновременно де ла Роса участвовала в остротном чемпионате «Гран При Бурно». В обеих сериях испанец став 3-м. 30-е место досталось ему в Макао, где он выступил за команду Пана Спортс. И наконец наступил 1997 год. Год триумфа Педро де ла Роса.

В этот год наш герой выиграл японскую Ф-3000, 10 раз подряд финишировал на пьедестале. Вдобавок к этому он стал 1-м

в японском чемпионате GT, одержав 2 победы в 6 гонках и еще по разу прийдя к финишу 2-м и 3-м. Рейтинги испанца подвизались необычайно. В мировой классификации гонимцев Champion Spark Plug, выиграв Педро оказался 3-м, уступив только чемпиону мира Жаку Вилансеру и Миккелю Шумахеру. Стоит ли говорить, что в Японии де ла Роса был признан журналистами «гонимцем года». Победитель, как водится, получил все, что нужно для дальнейшего продвижения: признание среди специалистов, богатого спонсора в лице испанского топливного гиганта Repsol и, как следствие — место тест-пилота в команде известного оператора талантов Эдди Дэвидсона.

Педро быстро освоился в автомобиле Ф-1, а руководитель тестовой программы Jordan Тревор Фостер за спойлерные и самообладание изложил его даже сверхчеловеческим. Вообще же, все работавшие с Педро специалисты скорее склонны были оценивать техническую подготовку испанца, чем его скорость. «Он всегда прежде всего стремился научиться находить машину, и если это удавалось сделать, показывая максимальный результат», — рассказывает Грэхам Фуллер в команде которого де ла Роса выступал еще в испанской Формуле-Ford.

Испытание, по мнению тестистов, обещать проблем. Педро всегда справлялся решить их с помощью техники».

«Только казачество этого мира идут к цели прямо, потому что их талант виден всем», — говорит Дик Беннетт, человек, приведший к победе в чемпионате Ф-3 не только Хакинена, но и Албона Сениу. — Большинство других гонимцев развивают их таланты, продавая несколько ступеней. Педро де ла Роса очень хорош с точки зрения его неэкстремальности и умения обращаться с техникой. Однако что касается природного дарования, то я буду осторожен и скажу, что он все-таки не из лиги Мина и Албона. Хотя талант имеет немалый».

1998 год пришел в ожидании. «Я хотел гоняться», — вспоминает де ла Роса. — Быть тест-пилотом один год — в порядке вещей, но два — уже слишком много. Гонимец начинает понемногу развешивать. Вы представить себе не можете, как я скучал по гонкам!»

И вот в 1999 году финансовый кризис в Arrows неожиданно открыл перед Педро двери в Ф-1. И тогда на испанца обрушился шквал АФП еще до того, как он успел даже дойти до финиша. Педро отправился в Мельбурн за две недели до старта и сразу по прибытии оплохнул свой мобильный телефон. Абонент был недоступен вплоть до неожиданного финиша в Альберт-парке. 6-е место в первой гонке всегда считалось престижным суперпарьером. Однако сам Педро не считался предвзятым по этому поводу аналитиком. «Это здорово, но скажу вам я себя не чувствую», — говорил в те дни испанец. — Когда вы выигрываете одно очко, вам хочется два. Вы не будете чувствовать удовольствие, пока не победите. Впрочем, для нас одно очко значило столько же, сколько для Ferrari победа».

Думаю, даже больше».

В других гонках сезона, как и следовало ожидать, дела складывались не лучшим образом, для молодого пилота «Спринг» тем не менее испанец, как и когда-то в Японии, сумел полностью загнать своего товарища по команде Тору Такаги, который так и не научился проигрывать. Да и на фоне своего соотечественника Миккеля Шумахера поперечнее.

Но поздравительному брану спанца Педро смог поздравлять во время Гран При Испании к своей родной Барселоне. Наро было видеть выражение лица Миккеля Шумахера, когда около сороса окруживших было его местных журналистов неожиданно юркнул испанец.

Еще бы, ведь там посидел Педро! Назавтра вернувшись, чтобы вновь отправиться в путь.

Леонид Ситник



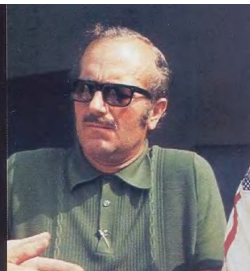
Джозеф Коломбо

Создатель первого чемпионского автомобиля Формулы-1, Alfa Romeo 158, по праву принадлежит место среди лучших конструкторов чемпионатов мира. И хотя многие коллеги Коломбо упрекали его в излишней сложности, склонности к теоретизированию, а порой даже в техническом промахе, итальянский инженер, начинавший свою карьеру в 1924 году в Alfa Romeo, стал отцом 12-цилиндровых моторов Ferrari и вдохновителем еще одного чемпиона - Maserati 250F.



Аурелио Лампреди

Инженер-моторостроитель из авиационной промышленности Лампреди появился в конструкторском штабе Ferrari в 1946 году. Его техническим кредо были легкие, простые двигатели с большим крутящим моментом на средних оборотах. И первая такая машина Формулы-1 - Ferrari 375 - принесла Scuderia первый Гран При. Наиболее удачная конструкция Лампреди - Ferrari 500 - машина, на которой Аскарри выиграл чемпионаты 1952 и 1953 годов. После этого успеха Аурелио еще несколько лет оставался на посту главного конструктора Ferrari, но его машины уже не достигали таких вершин. Уйдя в 1955 году из Ф-1, Лампреди продолжил карьеру в FIAT.



Коллин Чэпмен

Необыкновенная техническая интуиция и инженерная смекалка в сочетании с организаторским талантом, деловой хваткой и умением увлечь множество людей своим энтузиазмом сделали Энтони Коллина Брюса Чэпмена самым замечательным конструктором в Формуле-1. Буквально каждая машина, выходящая из КБ Чэпмена, несла в себе передовые идеи и решения. Несущий кузов монокок в начале 60-х, аэродинамика шасси и «граунд-эффект» в 70-е, проброс лобовой перегородки в 80-е - вот наиболее значимые вехи технического прогресса, которые оставил Чэпмен в истории Ф-1.

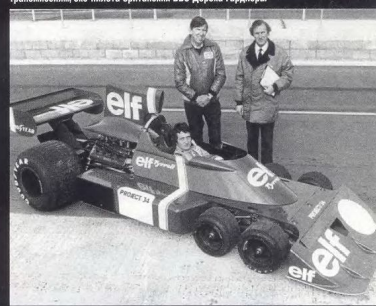


Мауро Форгиери

25-летний выпускник университета Модены появился в Маранелло в 1959 году и почти за 30 лет пребывания в Scuderia создал великое множество самых разных конструкций. Его машины, начиная с чемпионки 64 Ferrari 153, никогда не имели подавляющего преимущества над соперниками и зачастую удачно чередовались с промахами. Тем не менее, именно конструкции Форгиери принесли Энцо Феррари три последних чемпионских титула - 312T в 1975, 312T2 в 1977 и 312T4 в 1979 годах.

Дерек Гарднер

В историю Формулы-1 Гарднер навсегда вошел как создатель едва ли не самого необычного автомобиля чемпионата мира - шестиколесного Tyrrell P34. Однако «блестящий провал» этой «многоножки» совсем затмил тот факт, что именно гарднеровские 002-006 принесли Кену Тирреллу два чемпионских титула и 16 Больших Призов всего за три сезона. Тем не менее, этот период остался пусть ярким, но лишь эпизодом в карьере изобретателя вихристой муфты, специалиста по трансмиссиям, экс-пилота британских ВВС Дерек Гарднера.



10 ЛУЧШИХ КОНСТРУКТОРОВ ФОРМУЛЫ-1



Гордон Коппак

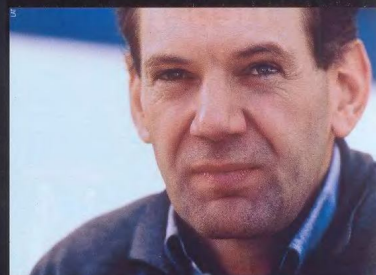
Простота и надежность - таков был девиз этого английского инженера. Именно таким был McLaren M23 - один из лучших автомобилей в истории Ф-1, завоевавший 16 Гран При и два чемпионских титула - в 1974 и 1976 годах. Однако дальнейшая работа в командах March и Spirit лавров Коппаку не принесла. Сегодня 63-летний англичанин возглавляет технический штаб Arclero/Wells - коллектива заокеанской серии CART.

Гордон Марри

Великий выдумщик и хитрец - так называли инженера из Южной Африки в конце 70-х - середине 80-х. «Тоночный пылесос» Brabham BT46B, «припадавший на орло» BT46C, принесший Пике чемпионское звание в 1981-м, «лиловая камбала» BT55, отпавшая жизнь де Анджелики, и построенный на ее идее McLaren MP4/4, который выиграл 15 из 16 этапов сезона-88 - вот список созданий Марри.

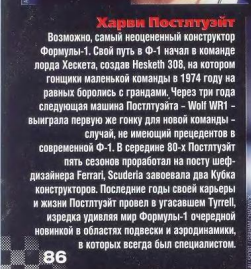
Джон Барнарда

Имя 53-летнего англичанина связывают с проникновением в автогонки аэрокосмических технологий в 80-е годы. В прошлом инженер-станстроитель, он создал первый автомобиль Ф-1 с углепластиковым монококом, первую полупавтоматическую коробку передач с переключением на руле и углепластиковый картер КПЛ. Плоды творчества Барнарда - первые машины серии MP4 - трижды за те 6 лет, что Барнарда проработал в McLaren, «привозили» своих пилотов к чемпионской короне. В успехах Benetton и Ferrari в 90-е годы тоже есть немалый вклад Джона Барнарда.



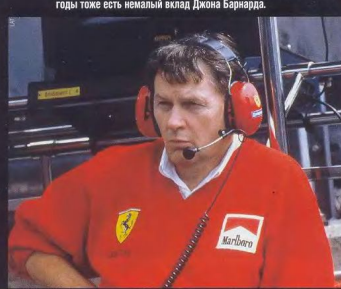
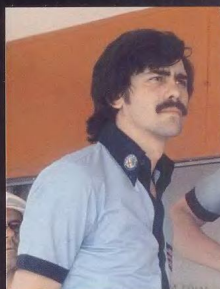
Эдриан Ньюи

«Чародей аэродинамики» и «покоритель воздуха». Ньюи впервые уделил Формулу-1 в 1988 году, когда спроектированные им March, несмотря на не самые мощные моторы, в некоторых гонках на равных боролись с лидерами - только за счет лучшей аэродинамики. В 1991-1996 годах Ньюи работал в Williams, став соавтором успехов Мансела, Проста и Хилла. За то превосходство, которое имеют машины McLaren для последних года, Хаккину с Култхардом в первую очередь стоит поблагодарить именно Ньюи.



Харви Постлтуэйт

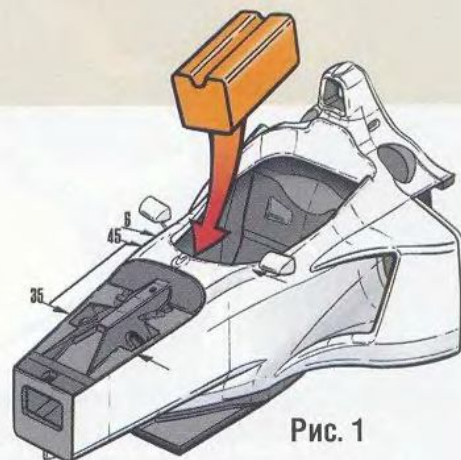
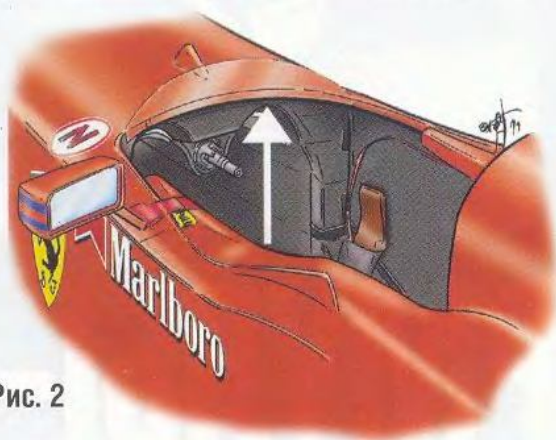
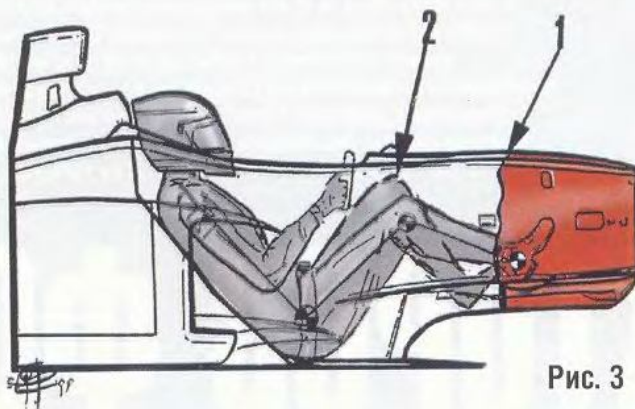
Возможно, самый недооцененный конструктор Формулы-1. Свой путь в Ф-1 начал в команде лорда Хескета, создав Hesketh 308, на котором гонщик итальянской команды в 1974 году на равных боролся с грандами. Через три года следующая машина Постлтуэйта - Wolf WR1 - выиграла первую же гонку для новой команды - случай, не имеющий прецедентов в современной Ф-1. В середине 80-х Постлтуэйт пять сезонов проработал на посту шеф-инженера Ferrari. Scuderia завоевала для Кубо конструкторов. Последние годы своей карьеры и жизни Постлтуэйт провел в угасающем Tyrrell, изредка улавливая мир Формулы-1 очередной новинкой в областях подвески и аэродинамики, в которых всегда был специалистом.



Авария Шумахера

Если бы в начале прошлого сезона FIA не ужесточила требования к конструкции кокпита, последствия аварии, в которую попал Михаэль Шумахер, могли бы быть значительно серьезнее. В данном случае особенно важны две нормы. Первая обязывает конструкторов обеспечить большее внутреннее пространство кокпита таким образом, чтобы в него свободно входил специальный деревянный брус-шаблон, имеющий поперечное сечение в виде квадрата с выемкой в верхней части и длиной стороны 35 см (рис. 1). В объеме, который он занимает, не должны находиться ка-

кие-либо элементы подвески. Второе правило предусматривает возможность для пилота сгибать колени под переборкой, к которой крепятся приборы (рис. 3). На рисунке 2 представлен кокпит Ferrari образца 1999 года. Переборка последней, как можно заметить, имеет специальные вырезы под колени. На рисунке 2 стрелкой с цифрой 2 обозначено возможное положение ног гонщика в кокпите новой конфигурации. Стрелка с цифрой 1 обозначает зону, в которой раскололся монокок, зажатый в тиски сместившимися при ударе покрышками и колесными дисками.

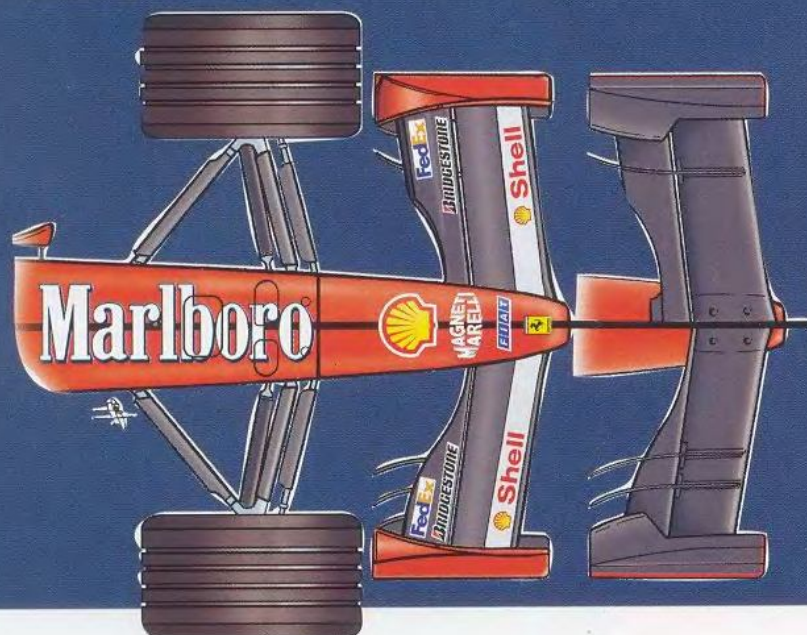

Рис. 1

Рис. 2

Рис. 3

Передние антикрылья Ferrari

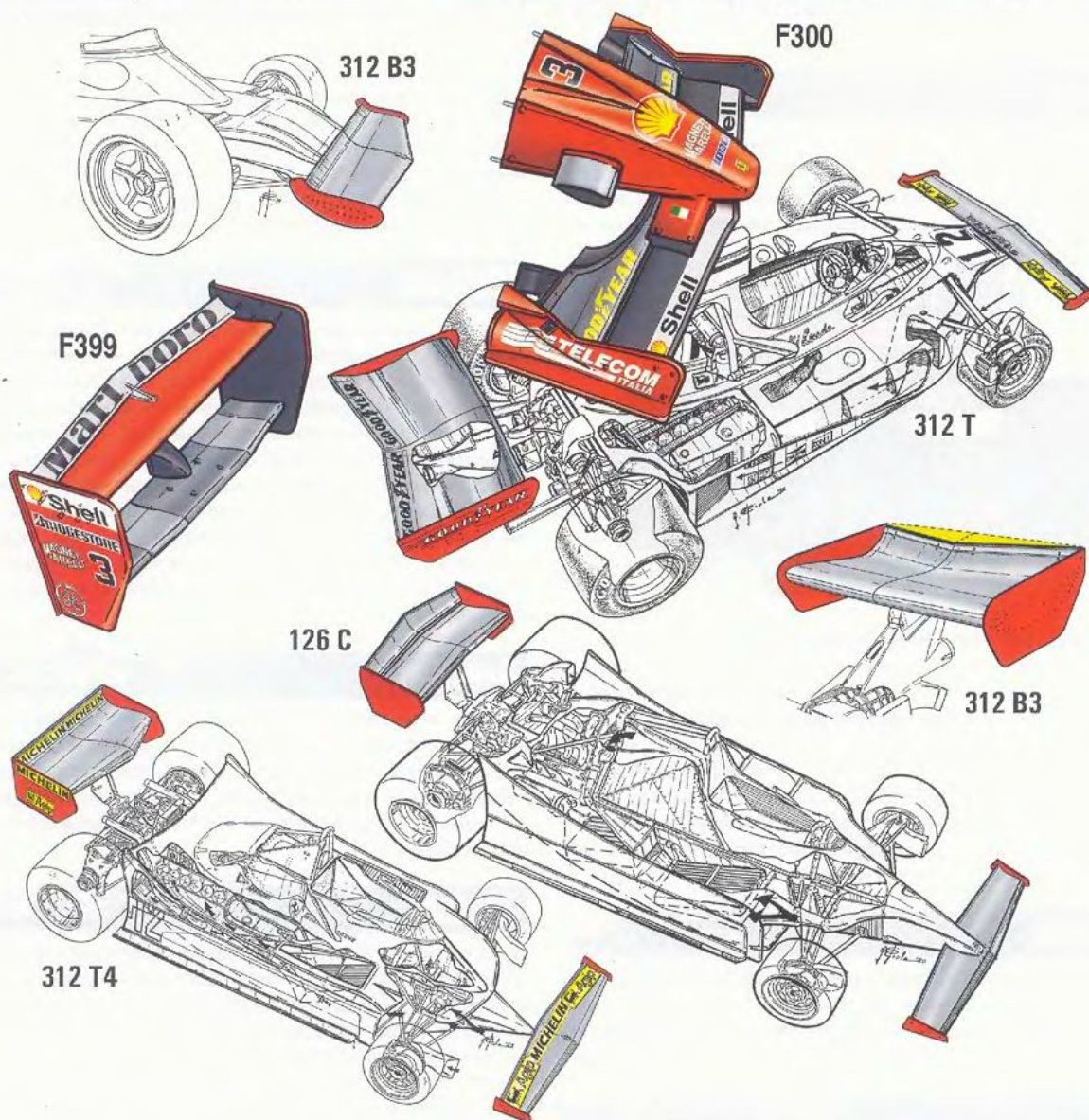
В сезоне '99 Ferrari постоянно использовала стреловидные передние антикрылья, ведущие свое происхождение от модели, опробованной в конце прошлого сезона на трассе Нюрбургринг. Следует отметить, что уже год назад в Ferrari пришли к выводу о необходимости целиком сместить боковины назад вдоль про-

дольной оси машины, с тем чтобы выровнять их с внутренней стороной покрышек, дистанция между которыми сократилась после введения FIA новых правил, предусматривающих уменьшение колеи. На рисунке изображены два варианта переднего антикрыла Ferrari, обеспечивающих соответственно мак-

симальную (вверху) и минимальную прижимающую силу (внизу). При этом последний вариант до настоящего времени использовался лишь в Хоккенхайме. Основные профили принадлежат к тому же "семейству", что впервые было опробовано в Имоле. Сверху они по-прежнему чуть вогнуты, но имеют несколько иную хорду. В целом все элементы так или иначе видоизменены, начиная с боковин, сохранивших от прежнего варианта лишь крылышки с внешней стороны, которые на виде сверху перекрываются треугольными законцовками. На виде снизу антикрыла, предназначенного для гонки в Хоккенхайме, обращают на себя внимание дополнительные дефлекторы. В данном случае основной профиль имел несколько уменьшенную хорду и был соединен с сильно зауженным в центральной части элероном, который к периферии приобретал достаточно выраженную вогнутость. На рисунке вверху изображен элерон большего размера практически прямоугольной формы, который на наиболее медленных трассах может иметь закраину по всей ширине задней кромки. Центральной части антикрыла при необходимости может быть придана "ложкообразная" форма. В Спа использовался один из вариантов переднего антикрыла, изображенного на рисунке внизу, но без "ложкообразной" части и закраины на задней кромке элерона, который к тому же был установлен под меньшим углом.



Экскурс в историю: антикрылья на машинах Ferrari



В Хоккенхайме Ferrari представила машину со стреловидными передним и задним антикрыльями, что ознаменовало возврат к традиции, заложенной во времена В3 и продолженной в 70-е годы серией Т-Т2-Т3-Т4-Т5 и наконец 126С, первым болидом фирмы из Маранелло, оснащенным двигателем с турбонаддувом. Уточним, что стреловидные основные профили и элерон переднего антикрыла были опробованы еще во время прошлогоднего Гран При Люксембурга и применялись до настоящего времени на скоростных трассах. Что касается заднего антикрыла, которое имеет полуплоскости, расположенные под углом друг к другу и элерон с обратной стреловидностью, то оно очень напоминает версию, впервые примененную на модели Т2 в 1976 году и использовавшуюся также на 126С в 1981 году. Человеком, благодаря которому эти необычные антикрылья появились в 70-е на машинах Ferrari, спроектированных Мауро Форгуери, был "Кикки" Гульельминетти, фанатик авиамоделлизма. Он привнес в Ferrari и новый технологический прием — наклеивание алюминиевой фольги на отливку из полистирола. Первой машиной, на которой были установлены эти антикрылья, стала В3 в 1974 году, модифицированная Форгуери. Автором изначального проекта В3 был инженер Сандро Колombo, а шасси разрабатывал англичанин Томпсон. Модифицированная В3, дебют

которой пришелся на Гран При Австрии '74, произвела настоящий фурор. Всеобщее внимание привлекло большое заднее антикрыло новаторской схемы с двойной стреловидностью. Задняя кромка установленного в хвостовой части машины антикрыла также имела стреловидную форму. Такая конфигурация заднего антикрыла сохранилась и в 1975 году на чемпионской 312Т Лауды. Профиль с обратной стреловидностью, изначально примененный на модели Т2 1976 года, использовался впоследствии и на победившей в Монако '81 126С, первой Ferrari с турбодвигателем. В 1979 году последний на настоящий момент чемпионский титул в личном зачете завоевал для Ferrari южноафриканский пилот Джоди Шектер. На его Т4, как и на последующей не слишком удачной модели Т5, устанавливались антикрылья стреловидной формы. Почти через 20 лет фирма из Маранелло возвращается к опыту прошлого: вновь востребованы передние и задние стреловидные антикрылья, ставшие отличительным признаком чемпионских машин 70-х. На рисунке изображены некоторые из моделей тех лет, а также два антикрыла современных Ferrari: переднее, впервые опробованное в прошлом году на трассе Нюрбургринг, и заднее, дебютировавшее в этом сезоне в Хоккенхайме.

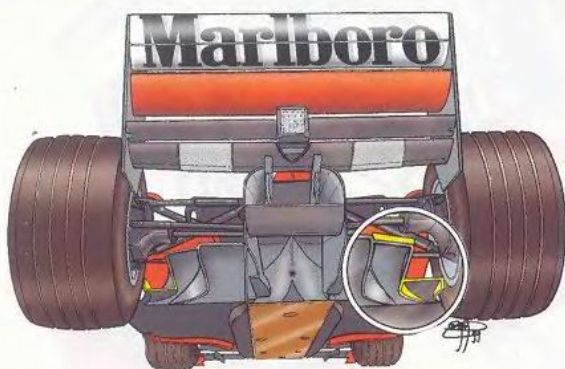
Джорджо Пиола. Рисунки автора

Гран При ГЕРМАНИИ: техніческие новинки

Ferrari



Уже с первых свободных заездов Ferrari использовала новое стреловидное заднее крыло, эксперименты с которым проводились в Монце и Фьорано. Это позволило добиться увеличения максимальной скорости на прямых участках. Для снижения лобового сопротивления вернулись к прежней конфигурации кузо-



ва без стабилизаторов перед задними колесами. Переднее антикрыло, хотя и принадлежащее к тому же "семейству", что было предоставлено в прошлом году на Гран При Люксембурга, имело видоизмененные элементы для снижения сопротивления. Наконец, в новый аэродинамический пакет входит диффузор с модифицированными боковыми каналами (см. рис.). Те из них, что примыкают к задним колесам, теперь "открыты" вниз, а не вверх. Такое техническое решение впервые было использовано Williams в Имоле. Что касается других систем машины, стоит отметить использование новых амортизаторов, обеспечивающих большие вертикальные ходы колес при наезде на бордюры, но без ущерба для жесткости, необходимой для поддержания поперечной устойчивости.

McLaren



Никаких существенных изменений, но возврат к апробированным решениям в области аэродинамики. Передний спойлер и заднее антикрыло близки по схеме тем, что применялись в прошлом сезоне. McLaren вернулся к использованию классических боковин (1) без законцовок с внешней стороны. Новый элерон с закру-



В Германии '99, учитывая 4-ю канавку на передних шинах, никто не рискнул использовать технические решения двухлетней давности, такие как монопрофильные плоскости в верхней части "короба" заднего антикрыла. Несмотря на это, по сравнению с прошлым сезоном кое-что удалось отыграть в отношении лобового сопротивления за счет "облагораживания" фронтального сечения

кой (3) имеет небольшие закраины (2) (закрылки Гарни). Был сохранен и третий элемент — буфер — в конструкции задней подвески, также как и расположение рулевых тяг между верхним и нижним рычагами передней подвески. Рулевое управление, между тем, продолжает уступать в легкости и точности тому, что было установлено на машине 1998 года. Что касается двигателя, то стоит отметить использование в гонке его квалификационной версии.

Williams



Во время квалификации на машине Занарди были установлены стальные тормозные диски. Это свидетельствует о том, что с ними экспериментируют достаточно серьезно, а не только в угоду пристрастиям пилота из Болоньи. Тот же Барнард во времена машин с турбированными двигателями продумывал вариант установки на более легком McLaren-Ford чугунных тормозных дисков для увеличения неподрессоренных масс, с тем чтобы улучшить сцепные свойства передних покрышек, эффективность которых оставляла желать лучшего из-за недостаточно высокой температуры. Таким образом, в Williams могли прийти к аналогичному решению для устранения хронической недостаточной поворачиваемости. Что касается аэродинамики, следует отметить появление двух новых вариантов переднего антикрыла, а также использование двоянных профилей как в нижней, так и в верхней части "короба" заднего антикрыла.

Benetton



Новые антикрылья для Benetton. Обращает на себя внимание использование в конструкции переднего спойлера двух раздельных элеронов (по примеру Williams образца 1998 года), вместо одного сплошного, применявшегося лишь Benetton и Sauber. В верхней части "короба" заднего антикрыла установлен двоянный элерон, в то время как в его центральной части, над КПП, — одинарный выгнутый посередине вверх профиль.

Jordan



В распоряжении Хилла вновь была машина с увеличенной колесной базой, впервые опробованная в Австрии. По бокам носовой части появились стабилизаторы, некогда введенные в обиход Minardi и использовавшиеся в течение последних двух сезонов Tyrrell и Jordan. На машине Хилла, в отличие от той, на которой выступал его напарник Френтцен, отсутствовали треугольные горизонтальные законцовки боковин переднего антикрыла. Передние антикрылья имели большую хорду в сравнении с теми, что использовались другими командами. Заднее антикрыло было выполнено по бипланной схеме со двоянными профилями как сверху, так и снизу.

Sauber



Как и на Benetton, передние антикрылья имели раздельные элероны, а задние — двоянные профили сверху и снизу. При этом Sauber продолжает испытывать трудности в связи с недостаточной надежностью элементов подвески. Следует отметить и более низкое расположение основного профиля переднего антикрыла, о чем свидетельствовали удлиненные вертикальные пилоны.

Prost



Команда Prost использовала "короба" задних антикрыльев с зауженными (хотя и в несколько меньшей степени, чем раньше) боковинами. Эти боковины, имеющие вырез в верхней части, соединены сверху и снизу двоянными профилями. Претерпела изменения и "ножевидная" часть днища кузова. В квалификации использовалась версия 10-цилиндрового двигателя Peugeot, имеющая обозначение Ev5.

машин, что особенно заметно на примере Jordan, который благодаря заниженным защитным боковинам кокпита имеет фронтальное сечение меньшей площади. Большая часть команд остановила свой выбор на бипланной схеме с одинарным нижним и сдвоенным верхним элементами в "коробе" заднего антикрыла. Единственная настоящая новинка была представлена Ferrari – дельтаобразное заднее антикрыло, развернутое заостренной стороной против хода машины.

Arrows



Команда Arrows использовала аэродинамические профили с увеличенной хордой, но установленные, разумеется, под меньшим углом.

Stewart



В прошлом Stewart принадлежала к числу тех команд, которые использовали антикрылья наименьшей площади, также как и очень узкие боковины "короба" сзади. В этом же году, напротив, заднее антикрыло имело широкие боковины с небольшими направленными вперед "выростами", как и на машинах команды Minardi.

Minardi



Использование заднего антикрыла измененной конфигурации, впервые опробованного в Австрии, дало свой положительный эффект и на такой сверхскоростной трассе, как Хоккенхайм. Претерпела изменения и система отвода выхлопных газов, что позволило несколько снизить по сравнению с прошлым годом лобовое сопротивление. Как и на машинах команды Stewart, "коробки" задних антикрыльев имели широкие боковины, соединенные сверху и снизу сдвоенными профилями.

BAR



Основные профили переднего антикрыла имели несколько увеличенную хорду, но устанавливались под минимальным углом. При этом между ними и элеронами имелся существенный зазор. Заднее антикрыло имело сдвоенные профили сверху и снизу, причем хорда основного была очень невелика. Претерпел изменения и центральный канал диффузора.

НОМЕРА ШАССИ

Гран При Германии

McLaren	
MP4/14 – 5	Мика Хаккинен
MP4/14 – 7	Дэвид Култхард
MP4/14 – 2	Запасной автомобиль
MP4/14 – 6	Запасной монокок
MP4/14 – 4	Запасной монокок
Ferrari	
F399 – 195	Мика Сало
F399 – 191	Эдди Ирвайн
F399 – 193	Запасной автомобиль
F399 – 190	Запасной монокок
Williams	
Fw21 – 5	Алессандро Занарди
Fw21 – 6	Ральф Шумахер
Fw21 – 2	Запасной автомобиль
Fw21 – 3	Запасной монокок
Jordan	
199 – 4	Дэмон Хилл
199 – 5	Хайнц-Харальд Френтцен
199 – 6	Запасной автомобиль
199 – 3	Запасной монокок
Benetton	
B199 – 4	Александр Вурц
B199 – 7	Джанкарло Физикелла
B199 – 5	Запасной автомобиль
B199 – 6	Запасной монокок

Sauber	
C18 – 6	Жан Алези
C18 – 5	Педро Паоло Диниц
C18 – 4	Запасной автомобиль
C18 – 3	Запасной монокок
Arrows	
A20 – 2	Тораносукэ Такаги
A20 – 4	Педро де ла Роса
A20 – 5	Запасной автомобиль
A20 – 7	Запасной монокок
Stewart	
SF3 – 4	Рубенс Баррикелло
SF3 – 5	Джонни Херберт
SF3 – 6	Запасной автомобиль
SF3 – 1	Запасной монокок
Prost	
Ar02 – 5	Оливье Панис
Ar02 – 7	Ярно Трулли
Ar02 – 3	Запасной автомобиль
Ar02 – 2	Запасной монокок
Minardi	
M01 – 1	Лука Бадоер
M01 – 4	Марк Жене
M01 – 3	Запасной автомобиль
M01 – 2	Запасной монокок
BAR	
O1 – 7	Жак Вильнев
O1 – 5	Рикардо Зонта
O1 – 3	Запасной автомобиль
O1 – 6	Запасной монокок

Джорджо Пиола. Рисунки автора

McLaren: переоценка ценностей

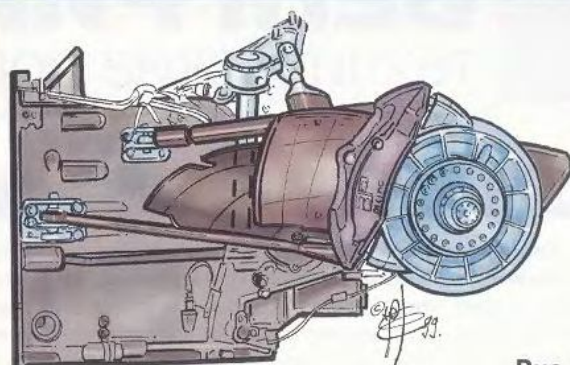


Рис. 1

То, что MP4/14 менее послушный в управлении, чем машина, выигравшая в прошлом году чемпионский титул, вплоть до Гран При Австрии подозревали многие, но это предположение не находило официального подтверждения. В Целтвеге McLaren не оставил сомнений в правильности этих догадок. Вывод о том, что ведомая Эдрианом Ньюи команда встала на путь создания "бескомпромиссной" машины, можно было сделать уже во время презентации MP4/14, ознакомившись с ее техническими характеристиками. В частности, обращало на себя внимание использование поперечно установленной 7-ступенчатой КПП (рис. 1). Это как бы говорило о том, что обновленный 10-цилиндровый двигатель Mercedes обеспечивал большую мощность, но в ущерб ширине диапазона ее использования. Таким образом, появление дополнительной передачи объяснялось необходимостью в полной мере задействовать потенциал V10. Его недостаточная надежность, проявившаяся в начале сезона во время Гран При Австралии, была вызвана в основном двумя причинами. Во-первых, конструкция двигателя была максимально облегчена, с тем чтобы за счет увеличения веса балласта расширить возможности подбора оптимальной настройки шасси. Другим фактором, отрицательно влиявшим на надежность работы двигателя, была повышенная вибрация.

По словам того же Ньюи, MP4/14 являлась "радикальной эволюцией" предыдущей модели и знаменовала собой полный разрыв с рядом базовых концепций, которые были заложены в конструкцию машины, принесшей McLaren в прошлом году чемпионский титул. При этом в частности, имелся в виду отказ от удлиненной колесной базы. Однако сомнения в оправданности этого шага возникли после первых же гонок, когда выявились значительные проблемы с настройкой и управляемостью MP4/14. В связи с этим в экспериментальном порядке была опробована версия с увеличенным за счет вставки между двигателем и КПП межосевым расстоянием (рис. 2). Сделать это было тем проще, что масляный бак, обычно располагающийся внутри этой дополнительной секции, был перенесен в зону кузова, предназначенную для размещения бензобака. Ньюи в данном случае использовал схему, впервые предложенную конструкторами Stewart и Arrows. В результате 8 кг веса были перенесены на передние колеса. Однако длиннобазный MP 4/14 так и не использовался в гонках. На рисунке 1 воспроизведена КПП без маслобака, новое месторасположение которого позволило сконцентрировать переменные массы вокруг центра тяжести машины.

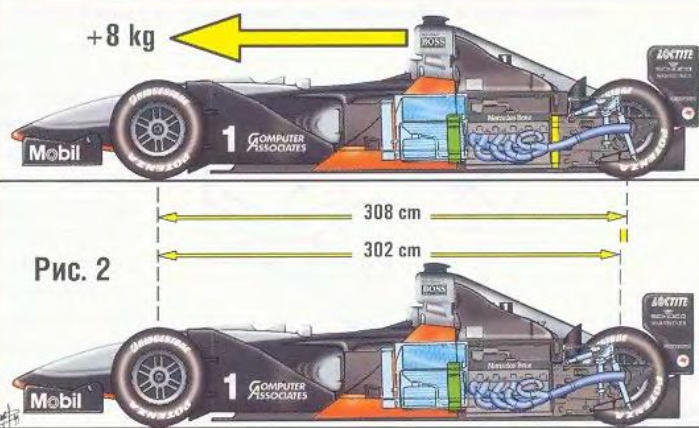


Рис. 2

Гран При ВЕНГРИИ: ТЕХНИЧЕСКИЕ НОВИНКИ

McLaren

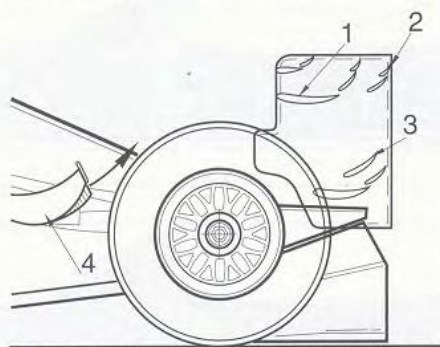


Командой была проделана большая работа, но внешне машины практически не изменились. Эдриан Ньюи отдыхал на Маврикии, а инженеры в это время занимались доводкой задней подвески, эффективность которой была принесена в жертву аэродинамическому совершенству. Как представляется, по сравнению с прошлым годом задней подвеске недостает жесткости, что отрицательно сказывается на управляемости машины даже на длинных прямых. McLaren опробовал, но затем не использовал модифицированные боковые дефлекторы за передними колесами. Они имели небольшую закраину по верхней кромке с соответствующей "губой" снизу. Вольфрамовые пластины балласта, ранее крепившиеся на винтах в углублениях с нижней стороны доски скольжения, были утоплены в нее сверху. В связи с этим теперь для изменения развесовки в зависимости от особенностей трассы потребуются устанавливать разные доски скольжения. Что касается аэродинамики, то использовалось заднее антикрыло того же типа, что и в Монако, в то время как передний спойлер был выполнен по новой схеме. Он имел боковины, опробованные в Австрии, и необычный элерон с закраинами как по центру, так и на периферии.

Ferrari



На этот раз команда из Маранелло не подготовила никаких технических новинок. Обе машины были представлены в знакомой по Гран При Монте-Карло конфигурации. На таких медленных трассах, как в Венгрии и Монако, основной является задача обеспечить максимальную прижимную силу на относительно низких скоростях. В связи с этим количество плоскостей, обеспечивающих аэродинамическую нагрузку, заметно увеличивается. Плоскости в "коробке" заднего антикрыла образуют настоящую "стену". Отсюда и существенные различия в величине коэффициента лобового сопротивления — 0,7 в Хоккенхайме против 1,02 в Будапеште. Поэтому хотя пиковая величина прижимной силы на трассе в Хоккенхайме и на Хунгаринге примерно одинакова — около 1500 кг, но достигается она на разных скоростях (351 км/ч против 295 км/ч). Ferrari, как и большинство команд, использовала в Венгрии заднее антикрыло той же схемы, что и в Монако. В Венгрии было использовано то же заднее антикрыло, которое тогда было установлено на машине Ирвайна. Основная плоскость (1) была выдвинута к передней кромке боковин. Над ней располагались три пары сдвоенных элеронов (2). Внизу имелся еще один профиль (3), смонтированный над двумя другими, которые, как обычно, располагались на уровне пилон заднего крыла. Таким образом, общее количество аэродинамических профилей достигло 10. Следует отметить, что после Гран При Германии Ferrari вернулась к использованию кузова в стиле "a la McLaren" с отверстиями для отвода горячего воздуха от радиаторов, расположенными в зоне стабилизаторов перед задними колесами (4). Напротив, задний диффузор с видоизмененными боковыми каналами, предназначенный для сверхбыстрых трасс и опробованный двумя неделями раньше в Хоккенхайме, был заменен на более ранний вариант. В пятницу



на машине Мики Сало проверялась эффективность отвода горячего воздуха от радиаторов через удлиненное отверстие без внутренних перегородок, поскольку в предстоящей гонке двигателя должны были работать в очень напряженном тепловом режиме из-за ожидавшейся 35-градусной жары.

"Рецепт" подготовки машины к гонке на Хунгаринге тот же, что и на трассе в Монако, — обеспечение максимальной прижимной силы пусть и в ущерб аэродинамическому качеству. Неудивительно, что конфигурация антикрыльев по сравнению с Монте-Карло не претерпела существенных изменений. "Воскрешение" третьего, промежуточного антикрыла командой Jordan, ско-

Williams



Новинкой стали большие отверстия для отвода горячего воздуха от радиаторов, выполненные по примеру McLaren в верхней задней части боковин монокока и объединенные с большими направленными вверх дефлекторами. Как Ральф Шумахер, так и Занарди выполнили на машинах в этой конфигурации всего по три круга во время свободных заездов в пятницу утром. Затем неожиданно к данному варианту вернулись во время воскресной разминки. Новым был и элерон переднего антикрыла, отличавшийся по схеме от того, что был использован в Монте-Карло. Заднее антикрыло имело видоизмененное по сравнению с Гран При расположение 8 профилей.

Jordan



Сюрпризом стало использование небольшого центрального антикрыла, которое, как все полагали, запрещено правилами. Это стало возможно благодаря тому, что по сравнению с другими машинами сезона '99 Jordan имеет несколько вы-



двинутый вперед кокпит. Действительно, центральное антикрыло с хордой 30 см и шириной 40 см удалось "втиснуть" в промежуток между зонами в "хребтовой" части кожуха двигателя, где, с одной стороны, действует запрет на установку плоскостей, создающих прижимную силу, а с другой — вводятся ограничения, касающиеся конструкции самого капота, с тем чтобы не допустить создания вертикальных дефлекторов по типу тех, что применяются на машинах Champ Car. В гонке центральное антикрыло было установлено лишь на машине Дэмона Хилла. Кроме того, она, как и в Хоккенхайме, имела удлиненную колесную базу.

Benetton



Команда вернулась к своему прошлогоднему опыту, разместив дефлекторы между рычагами передней подвески. Заднее антикрыло имело ту же конфигурацию, что и в Монако, в то время как переднее получило элерон новой конструкции.

Sauber



Новыми были элерон переднего антикрыла, а также диффузор, центральный канал которого имел увеличенную хорду.

Stewart



Была представлена новая модификация двигателя. Что касается аэродинамики, то применялись те же технические решения, что и в Монако. Команда вернулась к использованию передних регулируемых амортизаторов.

Prost



Новые воздухозаборники использованы для улучшения охлаждения радиаторов. Во время свободных заездов в пятницу был опробован диффузор с видоиз-

рее, из области сюрпризов. Это техническое решение, впервые опробованное на McLaren MP4/10, было, в принципе, объявлено Федерацией "вне закона", но небольшой пробел в техническом регламенте позволил изъять его из запасников. Впрочем, в боксах трассы в пригороде Будапешта можно было увидеть и немало действительно интересного, о чем речь пойдет ниже.

мененными по примеру Williams боковыми каналами. На задней кромке элерона переднего антикрыла появилась закраина.

BAR



Внешне машины сильно преобразились благодаря использованию боковых понтонов, выполненных в стиле Ferrari. Сверху с внешней стороны они получили характерные выступы со скругленными контурами. Кроме того, были установлены новые маслорадиаторы, диффузор и переднее антикрыло, у которого были видоизменены как боковины, так и элерон. Последний приобрел более сложную форму, а также стал шире в центральной части. Сверху с внешней стороны боковых понтонов появились выступы со скругленными контурами (1), выполненные в стиле Ferrari. "Хребтовая" часть кожуха двигателя не претерпела изменений. Новую конфигурацию с боковыми внешними стенками получили дефлекторы перед задними колесами (2). Видоизменены были и отверстия для отвода горячего воздуха от радиаторов (3).



НОМЕРА ШАССИ

Гран При Венгрии

McLaren

MP4/14 - 4	Мика Хаккинен
MP4/14 - 6	Дэвид Култхард
MP4/14 - 2	Запасной автомобиль
MP4/14 - 7	Запасной монокок

Ferrari

F399 - 195	Мика Сало
F399 - 191	Эдди Ирвайн
F399 - 196	Запасной автомобиль
F399 - 190	Запасной монокок

Williams

FW21 - 5	Алессандро Занарди
FW21 - 6	Ральф Шумахер
FW21 - 2	Запасной автомобиль
FW21 - 3	Запасной монокок

Jordan

199 - 4	Дэмон Хилл
199 - 5	Хайнц-Харальд Френтцен
199 - 6	Запасной автомобиль
199 - 3	Запасной монокок

Benetton

B199 - 4	Александр Вурц
B199 - 7	Джанкарло Физикелла
B199 - 5	Запасной автомобиль
B199 - 6	Запасной монокок

Sauber

C18 - 6	Жан Алези
C18 - 7	Педро Паоло Диниц
C18 - 4	Запасной автомобиль
C18 - 3	Запасной монокок

Arrows

A20 - 2	Тораносукэ Такаги
A20 - 4	Педро де ла Роса
A20 - 5	Запасной автомобиль
A20 - 7	Запасной монокок

Stewart

SF3 - 4	Рубенс Баррикелло
SF3 - 5	Джонни Херберт
SF3 - 6	Запасной автомобиль
SF3 - 1	Запасной монокок

Prost

Ap02 - 5	Оливье Панис
Ap02 - 7	Ярно Трулли
Ap02 - 3	Запасной автомобиль
Ap02 - 2	Запасной монокок

Minardi

M01 - 1	Лука Бадер
M01 - 4	Марк Жене
M01 - 3	Запасной автомобиль
M01 - 2	Запасной монокок

BAR

O1 - 7	Жак Вильнев
O1 - 5	Рикардо Зонта
O1 - 3	Запасной автомобиль
O1 - 6	Запасной монокок

Джорджо Пиола. Рисунки автора

Уголок поэзии

Мне понравилось ваше начинание, касающееся публикации рифмованных сочинений. Посылаю Вам стихи, посвященные гибели Айртона. Автора зовут Сергей, а написал он эти строчки еще в 1994-м.

*На асфальте дорог
Закатающем враз
Он в легенду ушел
Выжав полностью газ*

*И вот в песне движка
Не закончен куплет
Визг, потом тишина
И его больше нет*

*И в машинном угаре
Слезы хлынули вдруг
Это плакал движок
Его маленький друг*

Трудные вопросы



Здравствуй, дорогая редакция!

Меня зовут Александра. Я увлекаюсь Формулой-1 чуть больше года, но я уже не представляю жизни без гонок и вашего замечательного журнала. Я покупала его с прошлого года и у меня не было только номера за декабрь. Я просто обожаю рисовать и собирать разные материалы о Формуле-1. У меня уже 2 тетради статей. Собственно поэтому я вам и написала. Я нашла газету за 1995 год и там одну статью, которая меня поразила. Я хочу, чтобы вы мне ответили на мои вопросы.

Во-первых, правда ли, что Ральф не родной брат Михаэля? Но тогда какой?

Во-вторых, неужели Михаэль на самом деле блондин?

И еще, правда ли, что свадьба Михаэля откладывалась из-за того, что у его жены было двое детей, отец которых Френтцен, а Михаэль хотел их усыновить, но с условием, что их отец с ними видеться не будет? Правда ли это? И где тогда сейчас эти дети?

Не считите меня чересчур любопытной, просто эти вопросы не дают мне покоя.

Ваш журнал я буду покупать всегда! Хотя за 100 рублей. Не знаю, что бы я делала без него.

Хочу вам послать фото моего свитера. Этот свитер мне связала мама.

*С благодарностью, Лежелекова Александра
Московская обл., Одинцовский р-н*

Доска объявлений

Здравствуй, уважаемые создатели замечательного журнала "Ф-1"! Читаю ваше творение уже полгода. Должен сказать, что уровень издания неохватно высок (бывал во Франции и Германии, видел их печатную продукцию, посвященную Формуле – кое в чем вы их уже намного превосходите). Зовут меня Паша, я из Екатеринбурга, Формулой болею уже 8 лет (самому скоро будет 22). Обращаюсь к Вам с огромной просьбой – помочь найти мне друзей по переписке – уж очень хочется расширить круг своих знакомых и пополнить его именно любителями Ф-1. Болею я за Култхарда и McLaren в целом, но письма буду рад получить от всех поклонников Ф-1 независимо от их пристрастий.

Мой адрес: 620142, г. Екатеринбург, а/я 500

Электронный адрес: pasha@irex.uraic.ru

Всего доброго! С уважением, Павел

Здравствуй, глубоко- и многоуважаемая редакция журнала "Формула-1"!

...Еще немного, и ваш журнал можно переименовать в Playboy. Все больше и больше фотографий Pit Girls. По-моему, вы отвлекаетесь. Вы уж лучше вместо голых задниц печатайте фото гонщиков или лица тех девушек.

P.S. Не могли бы вы напечатать мое объявление?

Ищу фанатов Шумахера, Херберта и Ферстаппена для обмена информацией или простой переписки.

*398016 г. Липецк,
ул. Гагарина, д. 63-А, кв. 34,
Александр*



Привет, Формула!

Увидела, что вы открыли замечательную читательскую рубрику, и решила бросить клич всем: "Люди, кто любит Айртона, объединяйтесь!!! Я фан Сенны с 1992 года, когда у нас стали показывать гонки по TV. Если вы тоже считаете, что Айртон – величайший гонщик, если вам тоже его постоянно не хватает, то пишите! Также буду рада переписываться со всеми, особенно с теми, кто "болеет" за Хаккинена и Хилла.

Надеюсь, что Вы, уважаемая редакция, опубликуете мой SOS. К тому же, наверняка, кто-нибудь из вашей команды любит Айртона.

Пишите! Пишите все!!!

*125502, Москва,
ул. Петрозаводская 19-1-35.
Рыженковой Юлии.
E-mail: kingraven@mail.ru*

Сердитое письмо

...Очень прошу вас не публиковать письма читателей. Поверьте мне, что люди платят более 50 рублей не для того, чтобы читать чьи-то вирши, нелепые высказывания или созерцать веселые картинки...

Кроме того, я бы на вашем месте навсегда исключил слова "джентльмен" или "романтик" и проч. из своего лексикона после того, как вы практически проигнорировали поведение Ирвайна, Култхарда и Р. Шумахера во время ГП Великобритании. На мой взгляд, это просто свинство – визжать от восторга и поливать друг друга шампанским в то время, как их товарищ лежит на операционном столе...

г. Санкт-Петербург, Вангородский Вадим

Грустное письмо

Здравствуй, "Формула"!

Мы живем на Луне. Вот уже три года, три сезона, три чьих-то триумфа мы оставлены без Формулы – с тех пор, как российское телевидение прекратило ее трансляцию. "ТВ-центр" до нас не достает.

Что же осталось?

"В один ненастный день в тоске нечеловечей..." ты просто вытаскиваешь старые кассеты с полуистлевшими записями, и снова там – в 96-м... Бразилия, Аргентина, Монако, Канада, Британия, Португалия и, наконец, венчаемая славой Сузука – все, что нам "наиграли" в том далеком. Затем месяцы надежды... и все... Прощай, Формула! Ни легендарного "выстрела" Венгрии-97, ни безумного Спа-98! Ничего этого мы не видели... А тут... "Стопудовая весть". Дэмон уходит!

И, видимо, не увижу прощальной гонки последнего джентльмена Формулы. Какая тяжесть... Вы правы, Александр (Мельник), в Формуле не осталось личностей. Она обмелчала, но обогатилась яркими шутами. Все гонщики. Личности – не все...

А что потом? Потом – скучные строчки раз в два месяца о том, что Дэмон Хилл, чемпион мира и пр., засветился там-то, выпустил очередную книгу тогда-то, возможно, какой-нибудь показательный заезд где-нибудь в "отставной" гонке списанных в тираж. Потом, лет, эдак, через двадцать, приглашенный на какую-нибудь тысячную гонку Jordan, весь седой, он совершит почетный круг на "старом болиде". Такое будет. Да будет ли?... Так ли уж пусто на start-line без него? Без сомнения, появится новая поросль молодняка, расталкивающего друг друга и спешащего отправить сотни тысяч долларов дымиться на гравийной полосе за первым поворотом. Там – не до эмоций!

Я еще помню это ощущение предстартового мандража, когда завывание визжащих двигателей машин перед светофором заставляет прыгать сердце и менять положение рук и ног того, кто две недели живет одним воскресеньем, а четыре месяца – очередным мартом.

Так проходит слава людская. Прощай, Дэмон!

С уважением, Миннебаев Р., г. Казань





Большой Приз от "Гран При"

Карликовое княжество Монако, точкой на карте лежащее на берегу Средиземного моря на юге Франции, сегодня по праву считается одним из самых знаменитых государств в Европе. Несмотря на неповторимость местного пейзажа: альпийские отроги вырастают здесь прямо из моря и широкой грядой уходят в глубь материка, мировую славу Монте-Карло принесла отнюдь не матушка-природа. Красоту Лазурного берега затмил человеческий азарт.

В Монако есть две главные достопримечательности: легендарное казино Монте-Карло и ежегодные гонки Гран При. Задумывались ли вы когда-нибудь, как близки между собой эти две рулетки: классическая – на зеленом сукне игорного дома напротив отеля "Де Пари" и гоночная – на узких улочках тихого княжества? Игрой, гонками, да и всей нашей жизнью управляет, по сути, один бог, без которого жизнь потеряла бы смысл. Этот бог – азарт.

В Москве казино сейчас буквально на каждом углу, а гонками Формулы-1 в отличие от Монако пока и не пахнет. Единственное, что сочетает в сегодняшней Москве азарт игорного стола и гонок Гран При, – одноименное казино, находящееся в недрах отеля "Рэдиссон – Славянская" на Бережковской набережной Москвы-реки.

Отрадно, что казино и ночной клуб "Гран При" не просто носят громкое имя и выставляют в игорном зале боль-

шие призы на большие ставки. Развлекательный комплекс не ограничивает свою деятельность рамками дискотек и эротических шоу. В этом году "Гран При" выступил организатором первого российского автоспортивного салона, прошедшего в подмосковном Жуковском в последнюю субботу лета. И именно благодаря "Гран При" российские поклонники автоспорта впервые смогли не только увидеть на родной земле гонки грузовиков, но и насладиться видом восьмиметрового гоночного монстра – дрезгстера. К сожалению, не приспособленное для гонок дрезгстеров взлетное поле аэродрома в Жуковском не позволило провести настоящие показательные соревнования, но в развлекательном комплексе "Гран При" не останавливаются на достигнутом и уже в конце октября планируют организовать на участке Ленинградского шоссе между Белорусским вокзалом и "Динамо" показательную гонку дрезгстеров.

Эти соревнования станут настоящим Большим Призом российским поклонникам автогонок от казино "Гран При".

Владимир Маккавеев



Благодаря усилиям организаторов автоспортивного салона в Жуковском российские зрители впервые смогли увидеть настоящий дрезгстер

Доверяйте умным машинам

Hewlett-Packard – технический партнер команды Jordan Grand Prix



2000

ЯНВАРЬ					ФЕВРАЛЬ					МАРТ					АПРЕЛЬ					МАЙ					ИЮНЬ					ИЮЛЬ					АВГУСТ					СЕНТЯБРЬ					ОКТАБРЬ					НОЯБРЬ					ДЕКАБРЬ				
Пн	3	10	17	24	31	Пн	7	14	21	28	Пн	6	13	20	27	Пн	3	10	17	24	Пн	1	8	15	22	29	Пн	5	12	19	26	Пн	4	11	18	25	Пн	3	10	17	24	Пн	1	8	15	22	29												
Вт	4	11	18	25		Вт	1	8	15	22	29	Вт	7	14	21	28	Вт	4	11	18	25	Вт	2	9	16	23	Вт	6	13	20	27	Вт	7	14	21	28	Вт	5	12	19	26	Вт	4	11	18	25													
Ср	5	12	19	26		Ср	2	9	16	23		Ср	1	8	15	22	Ср	5	12	19	26	Ср	3	10	17	24	Ср	1	8	15	22	Ср	6	13	20	27	Ср	4	11	18	25	Ср	2	9	16	23	Ср	6	13	20	27								
Чт	6	13	20	27		Чт	3	10	17	24	31	Чт	2	9	16	23	Чт	6	13	20	27	Чт	4	11	18	25	Чт	2	9	16	23	Чт	7	14	21	28	Чт	3	10	17	24	Чт	5	12	19	26	Чт	7	14	21	28								
Пт	7	14	21	28		Пт	4	11	18	25		Пт	3	10	17	24	Пт	7	14	21	28	Пт	5	12	19	26	Пт	3	10	17	24	Пт	1	8	15	22	Пт	6	13	20	27	Пт	4	11	18	25	Пт	1	8	15	22	29							
Сб	1	8	15	22	29	Сб	5	12	19	26		Сб	1	8	15	22	Сб	1	8	15	22	Сб	2	9	16	23	Сб	6	13	20	27	Сб	2	9	16	23	Сб	7	14	21	28	Сб	4	11	18	25	Сб	2	9	16	23	30							
Вс	2	9	16	23	30	Вс	6	13	20	27		Вс	2	9	16	23	Вс	2	9	16	23	Вс	3	10	17	24	Вс	7	14	21	28	Вс	3	10	17	24	Вс	1	8	15	22	29	Вс	3	10	17	24	31											

HP DeskJet 970Cxi

Цифровой струйный принтер с поддержкой печати на фотобумаге. Печать в цвете. Совместимость с Macintosh. Расширение 3000 dpi для цветной печати.

HP ScanJet 6300C

Профессиональный сканер с поддержкой сканирования документов и фотографий. Глубина цвета 36 бит. Высокая скорость сканирования. Совместимость с Macintosh. Оптическое разрешение 1200 dpi.

HP PhotoSmart C500

Цифровая фотокамера для профессионалов. Автоматическая настройка параметров съемки. Цифровой зум. Совместимость с Macintosh.

HP OmniBook 4150

Личный ноутбук с функцией быстрого запуска. Большой дисплей 13.3"-14.1". Широкие возможности хранения.

HP CD-Writer Plus M820e

Записывающий привод для компакт-дисков. Емкость 650 Мбайт или 74 минуты. Совместимость с Macintosh.

