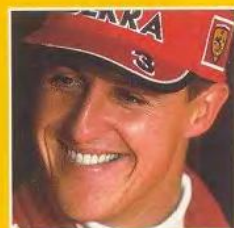


Ф¹

САГА О МИХАЭЛЕ

Вернувшись, когда его уже не ждали,
Михаэль Шумахер приносит Ferrari
победу в Малайзии



ПРЫЖОК ЯГУАРА

10 миллиметров, которые потрясли мир

Скандал в Малайзии
закончился судом в Париже,
Ferrari оправдана!



МТС
GSM


ИНВЕСТИЦИОННЫЙ
ТОРГОВЫЙ БАНК

ISSN 1560-3571

9 771560 357002 >



Зарегистрировано в
Государственном Комитете
Российской Федерации по печати
Свидетельство № 018841

Учредитель и издатель:
ООО "И. Д. Автопанорама"
121352, Москва,
ул. Давыдовская, д. 12, стр. 7
Тел.: (095) 445-3390, 445-3600,
445-4238, 449-0394
Факс: (095) 449-0709

Генеральный директор
В. Котляров

Главный редактор
Л. Ситник

Исполнительный директор
С. Косоруков

Дизайн и верстка
В. Крупчинский
Г. Карячкин

Редактор-корректор
О. Кропотова

Рекламное обеспечение
В. Устинов

Консультант
В. Безукладников

Юридическое обеспечение
Ю. Растегин

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

Подписка производится:

в любом почтовом отделении
РФ, СНГ и стран Балтии
на 1-е полугодие 2000 г.
по объединенному каталогу
ФСПС, индекс 29608;

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

в отделениях Сбербанка РФ
г. Москвы на бланках
ЗАО "Регион-связь"

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

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

**Представительство
в Санкт-Петербурге:**
Тел./факс: (812) 274-8958

Адрес: Санкт-Петербург,
ул. Херсонская, 8

Отпечатано в Финляндии
FORSSAN KIRJAPAINO OY

Подписано в печать 29.10.1999 г.

Тираж 75000 экз.

Цена свободная

Редакция не несет ответственности
за содержание рекламных
материалов

Мнение редакции
не всегда совпадает
с мнением авторов статей

Перепечатка без разрешения
редакции запрещена



© 1999 "Формула"

СОДЕРЖАНИЕ

4 Парад

10 Новости Ф-1

Гран При

22 Европа

66 кругов "зеленого ада"

34 Малайзия

Битва нанайских мальчиков

46 Калейдоскоп

48 На этот раз повезло!

Первый поворот гонки на Нюрбургринге
мог стать для Диница последним

Команда

50 Прыжок ягуара

Новый хищник на арене "большого цирка"

Интервью Ф-1

58 Ален Прост

62 Эдди Ирвайн

Тема

66 Битва титанов, или гибель тартанов

Почему позеленел Stewart...

70 25 рекордов 50 чемпионатов

Техника Ф-1

72 Белая магия

Автомобиль Гран При – это чудо инженерной мысли.
Вид его завораживает

80 Гран При Бельгии: технические новинки

82 Гран При Италии: технические новинки

История Ф-1

86 Жемчужина Арденн

По легенде, одна из самых красивых трасс Формулы-1
обязана своим названием русскому царю

Ф-1 от А до Я

94 Железная логика

Двигатель Ф-1 – это симфония техники





Он вернулся.
Вернулся неожиданно.
Многие посчитали этот шаг
поспешным. Сам Михаэль весьма
осторожно высказывался о степени
своей готовности накануне гонки.
Но великолепное выступление
в Малайзии стало лучшим
зеркалом для героя.

26 сентября 1999 года. Наверняка эту дату Педро Паоло Диниц будет вспоминать, как свой второй день рождения. Еще одно небольшое преимущество профессии. Ведь почти у каждого гонщика таких "праздников" наберется, наверное, с десяток.



Сепанг – это будущее гонок Гран При. На прямые такой длины и ширины, как здесь, впору сажать космические корабли. Похоже, над Формулой-1 занимается заря нового дня. Нет, нового века! Добро пожаловать в будущее!

Делу — время, потехе — час



Маршалы, обслуживающие гонки на Нюрбургринге, всегда отличались особенно веселым нравом. Заподозрив неладное, организаторы Гран При Европы в этом году предложили всем маршалам пройти проверку на алкоголь. Около 300 человек, большинство из которых добровольцы, вынуждены были дуть в известную трубочку. Пьяных среди них обнаружено не было, хотя нескольких добровольцев, которые явились на работу с фотоаппаратами, все же отправили домой.

Друг, называется...



Михаэль Шумахер и бывший солист и барабанщик группы Genesis Фил Коллинз встретились во время одного из Гран При и во время беседы выяснили, что у них есть много общего и что даже их швейцарские апартаменты расположены по соседству. "Друзья" договорились созвониться и встретиться. Однако едва завязавшись, дружба дала трещину. Коллинз был крайне разочарован тем, что Михаэль не отвечает на его звонки.

"После всех моих попыток связаться ответом была тишина. Вообще ничего! Я был крайне озадачен, — удивлялся Фил. — Разумеется, это может быть скромность или это может быть высокомерие, необходимое в этом виде спорта, трудно сказать. В моей среде так вести себя не принято. Конечно, я плохо знаю этого человека, но впечатление от этой истории не очень хорошее".

Антикризисное совещание в Ferrari

28 сентября

Вчера в Маранелло состоялось совещание под председательством президента Ferrari Луки ди Монтеземоло. Обсуждалась ситуация, возникшая во время Гран При Европы, когда механики во время пит-стопа в течение 40 секунд не могли найти в гараже правое заднее колесо для автомобиля Эдди Ирвайна. Пропавшее колесо нашлось только после того, как об него споткнулся один из работников итальянского телевидения. Неразбериха вышла из-за того, что непосредственно перед Ирвайном в боксы Ferrari без предупреждения заехал Мика Сало, чтобы заменить сломанное переднее антикрыло, и бригаде, ожидавшей Ирвайна, пришлось в спешке отбросить в сторону его резину.

О каких-либо организационных выводах не сообщается. "Я поговорил со всеми, — заявил босс Ferrari. — Каждому я объяснил, что подобного рода вещи не могут и не должны повториться, если мы хотим выиграть чемпионат".

Ferrari специально выслала в Милан вертолет, чтобы доставить на совещание Эдди Ирвайна. Ди Монтеземоло лично заверил гонщика, что больше ошибок не будет.

"Чемпионский титул все еще в пределах моей досягаемости, — заявил Эдди. — Но эти автомобили не могут ездить на трех колесах".



Маленькие хитрости большого спорта

17 октября

Неделю назад FIA разослала всем командам Ф-1 официальное уведомление, что отныне во время дозаправки запрещается выдергивать заправочный шланг из горловины автомобиля до того, как из заправочной машины уйдет все топливо. Подобная практика стала нормой в Ferrari. Итальянцы пришли к выводу, что подача топлива из полной заправочной машины происходит быстрее, чем из частично заполненной. Это вызвало недовольство представителей McLaren, которые и пожаловались в FIA.

Хотя шланги устроены так, что остаток топлива в них отсекается клапаном при выдергивании из горловины, ясно, что даже маленькая неисправность в этом случае может привести к большому пожару.

Однако компания Interchnique, производитель заправочного оборудования, уверила представителей FIA, что метод, применяемый Ferrari, безопасен. После этого запрет был снят.





Формула-1 вокруг дивана

Впервые издатель PSYGNOSIS выпустил свою первую видеоигру из серии FORMULA ONE в 1996 году. Когда игра разошлась многомиллионным тиражом, программисты тут же приступили к работе над FORMULA ONE 97. Новая версия получилась настолько хороша, что за несколько недель побил множество рекордов продаж среди видеоигр. В начале 1999 года PSYGNOSIS и Studio 33 приступили к разработке новой игры PLAYSTATION!

Над проектом работали более 30 человек, были использованы архивные данные FIA, программисты просмотрели около 150 часов видеосъемок и десятки тысяч фотографий с каждого Гран При. Для консультаций по технологиче-

ским аспектам Формулы-1 был приглашен Ивен Хонимен, инженер, ранее работавший с Ford Motorsport, Williams F1 и Stewart Grand Prix. В результате – прорыв в реальность новой FORMULA ONE 99 для PLAYSTATION!

Так же как и настоящие пилоты, играющие могут выбирать тактику на гонку! Регулировать угол атаки антикрыльев, выбирать тип резины и количество топлива. Кроме этого, FORMULA ONE 99 – наиболее реалистично и естественно воспроизводит то, что делает и видит пилот, когда он несется по трассе, будь то Альберт-парк или Монако. При создании ландшафта каждой трассы использовались данные FIA, поэтому конфигу-

рация автодромов максимально приближена к оригиналам. Кроме этого, поражает реальность поведения болида в разную погоду и влияние правильно подобранных настроек. Все это графическое и техническое великолепие дает возможность наслаждаться участием в гонках, не вставая с дивана. Выбрав одну из 11 команд (включая BAR) вы начинаете нелегкий путь к победе. Сначала на одном из Гран При (включая Малайзию), а потом и в компьютерном чемпионате Формулы-1. Прибавив к этому натуральный рев двигателя, штрафы, все сигнальные флаги и свод правил FIA, вы получаете нечто большее, чем просто развлекательную видеоигру!



Секретные тесты

BAR и Honda провели первые совместные тесты на трассе Пембри в Уэльсе. За рулем сидел французский гонщик Ф-3000 Николя Минассян. О количестве кругов или о том, что за двигатель был установлен на тестовое шасси, созданное для японцев покойным Харви Постлтуэйтом, не сооб-

щается. Не меньшей тайной были окутаны и заезды McLaren в Монце, где Ник Хайдфельд обкатывал новые компоненты для MP4/15 следующего года. Немец показал 1'23.4 с, что позволило бы ему оказаться во втором ряду стартового поля Гран При Италии этого года.

Неожиданное заявление

28 сентября

Международные автомобильная (FIA) и мотоциклетная (FIM) федерации распространили сегодня совместное заявление по проблеме допинга.

“FIA и FIM заявляют, что будут продолжать использовать все имеющиеся средства – воспитание, информация, предупредительные меры, тесты, санкции – в борьбе против допинга”, – говорится в весьма пространном заявлении, которое заканчивается словами: “FIA и FIM рады заявить, что многочисленные проверки подтвердили, что допинг пока еще не является проблемой для авто- и мотоспорта”.

Итак, проблемы нет. Но тогда зачем понадобилось это заявление? Быть может, мы чего-то не знаем?

Продано!



26 октября

По сообщению The Financial Times Берни Экклстоун уже продал 12,5 % акций своей Formula One Administration за 325 млн долларов компании Morgan Grenfell Private Equity, отделению Deutsche Bank. Компании принадлежит половина акций Arrows. Влиятельное издание утверждает, что скоро будет продано еще 37,5 % за 975 млн.

Агрегат 000

26 октября

Управляющий директор Honda Racing Development Такефуми Хосака объявил о создании нового двигателя для Ф-1. “Новый RA000E – компактный, легкий, высокооборотистый и эффективный двигатель, конфигурации V10 – поведал Хосака на специальной пресс-конференции. – Я не могу углубляться в детали, но его мощность превышает 800 л.с.”



Сага о Михаэлле

Эта история изобилвала самыми драматическими поворотами сюжета. Но конец у нее счастливый. Хотя по тому, как все начиналось, предсказать это было трудно.

3 октября

Михаэль Шумахер официально объявил сегодня, что не будет участвовать в двух последних гонках сезона. Это заявление немецкий гонщик сделал после медицинского обследования в Париже. Обследование показало, что кости срослись нормально и Михаэль может работать в обычном режиме. И все же он принял решение не участвовать в гонках этого сезона. Причина – восстановительный процесс идет не так быстро, как надеялся Михаэль.

“Как только я нагружаю ногу, у меня распухает колено, – заявил Шумахер. – Я все еще не могу тренироваться в полную



силу. У меня аллергия на хлор, поэтому я могу плавать в бассейне только несколько минут. А когда я слишком усердствую на велосипеде, нога болит”.

Президент Ferrari ди Монтеземоло подтвердил, что ссержень, все еще остающийся в ноге Михаэля, давит на его нерв и вызывает боль.

Тем не менее лидер Ferrari намерен принять самое активное участие в тестах команды и помочь своим опытом в поисках нужных настроек.

На завтра у Михаэля запланирована тренировка в Мюджелло.

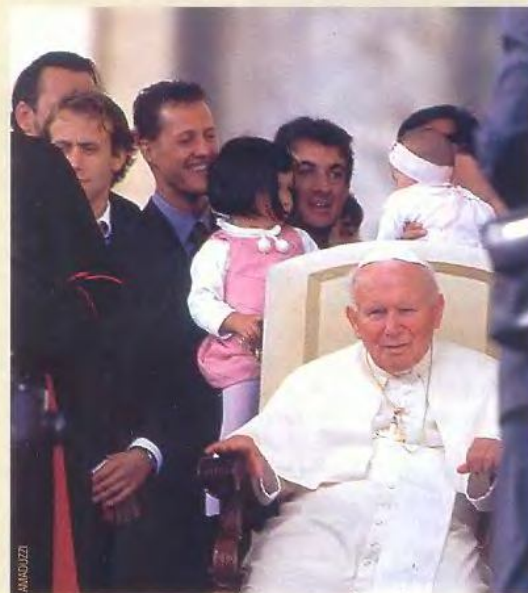
Чудо!

6 октября

Михаэль Шумахер, Жан Алези, Лука Бадоер, Джанкарло Физикелла и другие члены футбольной “Команды твоего сердца”, доходы от матчей которой пошли на нужды беженцев из Косово, а также члены их семей удостоились аудиенции в Ватикане у Папы Иоанна Павла II. “Это самый счастливый день в моей жизни! – заявил заметно взволнованный Михаэль после церемонии. – Я тронут. Папа – великий человек. Удивительно, как в таком возрасте можно делать так много добра стольким людям”.

Несмотря на разницу в возрасте у Шумахера много общего с Папой. Иоанн Павел, как и Михаэль, любил играть в футбол в молодости (стоял на воротах). Как и Шумахер, Папа ломал ногу в 1994 году, после чего испытывает трудности при ходьбе. Наконец, их обоих обожествляют в Италии.

Прибывший в Рим прямо с тестов, Михаэль заметно хромал. Но после папского благословения случилось чудо...



Он возвращается!

8 октября

На следующий день после визита в Ватикан Михаэль безо всяких проблем одолел 34 круга во Фьорано, показав 1'00.941 – рекорд для F399. А после того, как дюжина поливальных машин намочила трассу, проехал еще 43 круга. Затем Михаэль в течение часа совещался с ди Монтеземоло, и, по слухам, президент Ferrari оказывал на гонщика сильнейшее давление, чтобы принудить его вернуться еще в этом сезоне. Утверждают, что козырной картой в этих переговорах был Жан Тодт, которого связывает с Михаэлем теснейшая дружба. По сообщениям итальянской прессы, славящейся своей осведомленностью, президент Ferrari грозил уволить Тодта. (По другим сведениям, – заставить гонщика делить с ним номер в отеле во время Гран При.)

В результате появилось следующее заявление Ferrari.

“После трех дней интенсивных тестов в Мюджелло и Фьорано, Михаэль отметил значительное улучшение в своем физическом состоянии и, исходя из этого, принял решение участвовать в двух последних, исключительно важных гонках сезона, чтобы оказать Ferrari максимальную поддержку в борьбе за победу в чемпионате и выполнить пожелания команды и болельщиков”.



4 октября

Сегодня Михаэль приступил к выполнению обязанностей водителя-испытателя команды. Зезды начались в 10 утра. Всего Михаэль проделал 68 кругов. Сначала гонщик работал над настройками, а затем обкатывал новые узлы.

Возвращение Михаэля Шумахера на трассу Мюджелло ознаменовалось небольшим инцидентом, когда на 15-м круге Ferrari немецкого гонщика занесло в одном из поворотов. Автомобиль вылетел с трассы и ударился об отбойники. Михаэль в аварии не пострадал. Механики быстро починили подвеску и зезды продолжились.

“Я нахожу, что F399 в прекрасной форме, – подвел итог дня Михаэль. – Машина стала лучше с тех пор, как я последний раз сидел за ее рулем, как в отношении аэродинамики, так и двигателя”.

С прибытием!



13 октября

По прибытии в Сепанг Михаэль Шумахер проехался перед жаждавшими увидеть своего кумира фанатами на дорожном Ferrari по картодрому, а затем пересел на карт и прохвятил пару кругов по основной трассе. Кроме того, Михаэль ответил на вопросы журналистов. В частности, он поведал, что никто конкретно не принуждал его вернуться к гонкам, но просила вся команда; что жена была против, но увидев его улыбку после тестов, согласилась "отпустить" Михаэля; что более он не испытывает; что сразу после аварии он действительно подумывал о завершении карьеры; что его физическая форма хотя и хуже, чем была, но все же лучше, чем у некоторых других гонщиков; что он приехал сюда помогать команде, а не Ирвайну, но, конечно, пропустит Эдди, если тот окажется непосредственно позади него.

Медицина дает добро

14 октября

Председатель медицинской комиссии Ф-1 профессор Сид Уоткинс накануне Гран При Малайзии проверил физическое состояние Михаэля Шумахера. Профессор попросил гонщика выполнить несколько упражнений, в частности – прыгнуть на зажимающей ноге на расстояние 3 м, а также за 5 с покинуть автомобиль и поставить руль на место. Вердикт главного врача Формулы-1: "К гонкам годен".

А затем была выигранная квалификация и великолепная гонка, дисквалификация и суд, оправдавший Ferrari. И конец у этой истории будет счастливый. По крайней мере, на это можно надеяться.

Премия

Согласно сообщениям итальянской прессы Эдди Ирвайну обещана премия в 2,3 млн долларов, если он добудет для Ferrari первый за последние 20 лет чемпионский титул. 1000 фунтов премиальных обещает и руководство BAR всем членам команды, если им удастся финишировать в первой десятке чемпионата. Не очень щедро, если учесть, что, оставшись на последнем 11 месте, куда BAR



отодвинул Марк Жене, завоевавший для Minardi очко на Нюрбургринге, команда лишится дотаций, выделяемых участникам чемпионата на транспортные расходы, что увеличит бюджет 2000 года на 10 000 000 долларов.

BAR единственная команда, которая не набрала в этом сезоне ни одного очка.

Панис покидает Формулу-1



14 октября

Оливье Панис официально объявил сегодня, что в конце этого года заканчивает свои выступления в гонках Гран При. В Prost места победителю Большого Приза Монако 1996 года на следующий сезон не нашлось. Не увенчались успехом и переговоры француза с Томом Уокиншоу: похоже, что Agnons сохранит свой нынешний состав. Скорее всего Оливье продолжит свою карьеру в чемпионате Германии спортивных автомобилей, выступая за Mercedes-Benz. Однако в контракте, подписанном на следующий сезон менеджером Паниса Кеке Росбергсом, есть пункт, где говорится о праве француза принять любое предложение от команд Ф-1, если таковое последует.



Дэвид Култхард дебютировал за рулем двухместного McLaren. В качестве пассажира выступила его подруга Хайди Вичлински

Пикник на обочине



Главной темой разговоров в пятницу в Сепанге было вовсе не возвращение Шумахера, а появление в окрестностях трассы какого-то хищника. После долгих споров и листания специальной литературы в пaddocke пришли к выводу, что это был леопард. Многие журналисты в связи с этим заключали пари, все ли фотографы вернутся к своим семьям после Гран При. Однако неожиданности подстерегали и пишущую братию. Представители FOA запретили им принести с собой еду в пресс-центр. "Здесь место для работы, а не пикник", – заявили подручные Экклстоуна.

Восток — дело тонкое



Малайзия – экзотика для Ф-1. Ф-1 – экзотика для Малайзии. В Сепанге можно было видеть высокопоставленных гостей в боксах команд. Sauber, например, посетил султан этой страны, но одна из "коношен" Ф-1 столкнулась с серьезными трудностями. Премьер-министр Малайзии заранее предупредил руководство о своем намерении посетить боксы команды. Одновременно с этим его помощники прислали инструкции, согласно которым принимающая сторона должна предоставить диван, на котором глава государства будет сидеть на пит-лейн, а также обеспечить непрерывное снабжение прохладительными напитками.

Шутка удалась



Британский юмор — это нечто особенное. В этом смогли убедиться два журналиста, итальянец и француз, не в добрый час бравшие интервью у Дэмона Хилла. Ответы на самые простые вопросы, в числе которых был и традиционный вопрос о том, как Дэмон относится к званию "последнего джентльмена Формулы", Дэмон пересыпал бранью и отборным британским матом. И только после того, как ошарашенные журналисты стали прощаться, Дэмон снова стал самим собой и, еле сдерживая смех, заявил, что настолько устал от бесконечных интервью и одинаковых вопросов, что решил попробовать что-то действительно новое и разыграть представителей прессы. Очевидцы утверждают, что судя по лицам журналистов, шутка удалась на славу.

Горько!



22 октября

Несмотря на великолепный сезон результаты гонок на Нюрбургринге и Сепанге отдавали для Хайнца-Харальда Френтцена горечью. Ведь он упустил реальный шанс побороться за чемпионство. Подсластить вкус относительных неудач гонщику помогла церемония бракосочетания, которую провели Френтцен и его подруга Тания Нигге на одном из курортов в Таиланде. Счастливая пара скоро ждет ребенка.



Рокко Бенеттон отметил во время Гран При Европы свое 30-летие

Решения Всемирного совета по автоспорту

6 октября 1999 года

Изменения в Спортивном регламенте чемпионата мира Формулы-1 (действительны с 1 января 2000 года)

Процедура подачи заявки на участие в чемпионате

Заявление об участии в чемпионате мира FIA Формулы-1 может быть представлено в FIA в любое время между 1 марта за два года до сезона, с которого заявитель намерен участвовать в чемпионате мира, и 15 ноября непосредственно перед этим сезоном.

Одновременно с подачей заявления необходимо внести на счет FIA депозит в размере 48 000 000 долларов США. Эта сумма будет возвращена полностью, если заявление отклоняется, или двенадцатью равными ежемесячными выплатами (включая проценты) после первого этапа, в котором заявитель принял участие. Если заявитель не принял участие в сезоне, на который подал заявление, его депозит будет конфискован, за исключением случая, когда участие в чемпионате откладывается на год. В этом случае конфискуют 12 000 000 долларов, а остаток возвращают оговоренным выше способом.

Аварийное записывающее устройство

Каждый автомобиль должен быть оборудован утвержденным FIA аварийным записывающим устройством на всех соревнованиях, а также на всех тестах, на которых присутствует более, чем одна команда. (Ранее эти устройства были обязательны только во время соревнований).

Задний фонарь

Директор гонки может остановить автомобиль, который едет в дождевых условиях без включенного заднего фонаря. После устранения причины замечания, автомобиль может присоединиться к гонке.

Совещания (прежнее название — брифинги)

Директор гонки будет проводить совещания в 10.00 и в 17.00 в первый день свободных заездов. Первое совещание обязательно для посещения всеми руководителями команд, второе — гонщиками.

В случае если директор гонки сочтет необходимым проведение дополнительного совещания, оно должно состояться спустя час после Warm-up. На нем должны присутствовать все гонщики и руководители команд.

Стартовая процедура

Любой автомобиль, временно задержавшийся во время установочного (прогревочного) круга, может совершать обгон для того, чтобы вернуться на свою позицию, если его маневр не представляет угрозы для него самого или для другого автомобиля и если маневр завершен до того, как лидирующий автомобиль занял свое место на старте.

Прекращение и возобновление гонки

Если гонка остановлена и возобновлена после того, как лидер закончил второй круг, но до того, как он одолел 75% всей дистанции (случай В), время двух частей отныне суммироваться не будет.

Вместо этого порядок автомобилей при повторном старте будет соответствовать порядку, в котором автомобили закончили первую часть (т.е. порядку в конце круга, предшествовавшего кругу, на котором гонка была остановлена). Количество кругов, пройденных автомобилями в первой части гонки, учитывается.

Запасной автомобиль

Гонщик может поменять автомобиль после первого установочного (прогревочного) круга, если старт отложен или если гонка остановлена до того, как лидер закончил второй круг. Вышесказанное проясняется существующий пункт правил в соответствии с интерпретацией, данной в 1999 году судьями.

Пересечение трассы

Абсолютный запрет пересекать трассу отменяется. Теперь гонщики могут пересекать трассу под наблюдением marshals.

Изменения в Техническом регламенте чемпионата мира Формулы-1 (действительны с 1 января 2000 года)

Безопасность. Введены следующие меры:

для улучшения боковой защиты головы и для обеспечения того, чтобы энергопоглощающий наполнитель доходил до верха боковых сторон кокпита, будет применен новый трехмерный шаблон входа в кокпит;

для дополнительной защиты гонщика в случае бокового удара толщина внешнего пакета слоев капсулы безопасности должна составлять не меньше, чем 3,5 мм, и должна включать пакет слоев кевлара толщиной 2,5 мм;

вводятся новые испытания на прочность кокпита в зоне ног гонщика при боковой нагрузке;

площадь поперечного сечения задней противоударной энергопоглощающей конструкции не должна быть меньше 90 кв. см;

скорость при испытаниях на фронтальный удар увеличивается с 13 м/с до 14 м/с;

съемные сиденья отныне будут крепиться к кокпиту единократно (т.е. все сиденья будут сниматься согласно стандартной процедуре).

Топливо

С 1 января 2000 года Формула-1 будет использовать сверхчистое топливо, соответствующее директиве Европейского сообщества 98/70 ЕС, вступающей в силу в 2006 году. Максимальное содержание серы не должно превышать 50 частей на миллион (в настоящее время — 150 на миллион), а содержание ароматических соединений должно быть снижено до 35% (в настоящее время — 42%).

Электроника

Процедура легализации программного обеспечения будет еще более ужесточена.

Материалы

Использование материалов с модулем удельной жесткости более 40 г/куб. см (т.е. алюминий-бериллиевых сплавов) запрещается, за исключением внутренних деталей двигателя. Полный запрет, включая детали двигателя, вступит в силу с 1 января 2001 года.

Анекдот из Малайзии



Местные жители поразили гостей Гран При Малайзии удивительным радушием и полным незнанием всего, что связано с автоспортом. Пресс-центр тут же наполнился анекдотами о наивных аборигенах. Рассказывали, например, такую историю.

В аэропорту Куала-Лумпур Стирлинг Мосс столкнулся со служащим, который, узнав, что перед ним англичанин, прилетевший на Гран При, спросил, не знает ли он великого английского гонщика, который должен прибыть сегодня. "Это я", — с достоинством ответил Стирлинг. Служащий долго с изумлением рассматривал 70-летнего Мосса, а потом закричал своим товарищам: "Эй, посмотрите все! Это — Джонни Херберт!"

Календарь чемпионата мира Формулы-1 2000 года

После конфликта с властями Бельгии, запретившими, несмотря на предварительную договоренность, табачную рекламу во время Гран При в Спа в этом году, бельгийский этап был исключен из календаря Ф-1 2000 года. Однако на днях суд Бельгии подтвердил, что гонки Формулы-1 будут оставаться исключениями из правил в этой стране до 2006 года, когда табачная пропаганда будет прекращена по всей Европе. После этого FIA решила вернуть этап чемпионата мира 2000 года на знаменитую трассу, и на недавнем заседании Всемирного совета по автоспорту в Париже был принят следующий календарь.

12 марта	Гран При Австралии	Мельбурн
26 марта	Гран При Бразилии	Сан-Паулу
9 апреля	Гран При Сан-Марино	Имола
23 апреля	Гран При Великобритании	Сильверстоун
7 мая	Гран При Испании	Барселона
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 Австрии	Шпильберг
30 июля	Гран При Германии	Хоккенхайм
13 августа	Гран При Венгрии	Будапешт
27 августа	Гран При Бельгии	Спа
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

Кроме того, Всемирный совет опубликовал следующее заявление, касающееся французского этапа:

Во избежание дальнейших спекуляций, последовавших за сообщением о продаже автодрома им. Поля Рикара во Франции, Всемирный совет по автоспорту подтверждает, что все этапы чемпионата мира Формулы-1 во Франции в период с 2000 по 2004 год будут проходить на автодроме Маньи-Кур (согласно коммерческому договору).

Общий зачет

1. Ожерельев Александр Вячеславович	г. Москва	122/6-6-9-4-5
2. Сушков Сергей Вячеславович	г. Липецк	110/4-3-5-5-7-5
3. Николаев Александр Николаевич	г. Тверь	107/4-4-4-4-5-7

12-й этап

1. Агильдин Илья Владимирович	г. Москва	11/5-6
Белотников Владимир Владимирович	Моск. обл.	11/5-6
Ожерельев Александр Вячеславович	г. Москва	11/5-6
2. Снежков Роман Александрович	г. Гомель	10/4-6
3. Василевский Юрий Леонидович	г. Москва	8/3-5
Вирин Андрей Михайлович	г. Москва	8/3-5

Все вышеперечисленные участники награждаются бритвенным станком и каталогом французской моды на русском языке "Труа Сюис", которые можно получить в редакции по адресу: г. Москва, ул. Давыдовская, 12, стр. 7, Издательский дом "Автопанорама"

Schick
Protector 3D –
новейшая
технология
бритья в 3-х
измерениях

Насадка
"плавает"
вперед-назад
и движется
из стороны
в сторону, а
двойные лезвия
корректируют
угол наклона
для безопасного
и гладкого
бритья

Schick®

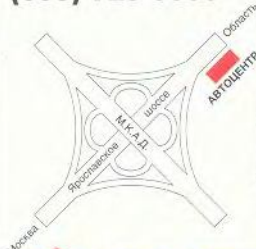


ИТОГИ КОНКУРСА-ПРОГНОЗА

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЦЕНТР

АВТОДИНА

(095) 728-3333



SUZUKI



Комплектация для всех моделей:

2 подушки безопасности,
электрозеркала,
электростеклоподъемники,
центральный замок,
иммобилайзер,
гидроусилитель руля,
гидрокорректор фар,
подогрев передних сидений,
аудиоподготовка + 4 динамика

**Дополнительная
комплектация:**
кондиционер, ABS

HONDA

Honda Civic 1.6 VTI VTEC	18.100
Honda HR-V 1.6 2WD	17.100

Гарантия - 3 года

Отдел продаж: (095)728-3333, 728-3159, 792-2255

Сервис: (095)728-8077, 582-9622

Факс: (095)728-8077

НАШ ПАРТНЕР

Mobil®

Центр техобслуживания • Установка сигнализации и аудиоаппаратуры • Оформление в ГИБДД

Закон есть закон



17 октября

Еще ликовали поклонники Ferrari по пути в аэропорт, еще не утихла радость в боксах итальянской команды по поводу дубля в гонке и лидерства в обоих чемпионатах, еще отпуская сомнительные комплименты своему напарнику Эдди Ирвайну, заявляя, что он "не только лучший номер 1, но и лучший номер 2", а над Scuderia уже сгустились тучи, ибо технический делегат FIA Джо Бауэр уже доставал линейку из своего чемоданчика...

Оба автомобиля Ferrari прошли проверку и взвешивание после гонки и были готовы покинуть закрытый парк, когда к техническому делегату FIA Джо Бауэру подошел Рон Деннис и сказал, что его команда думает подать протест по поводу незаконных шин Ferrari: Михаэль Шумахер умудрился истереть резину таким образом, что она на три четверти превратилась в самый настоящий слик. Как бы между прочим Рон заметил, что и боковые дефлекторы Ferrari вызывают подозрения. Бауэр ответил, что необходимости в протесте нет, автомобили и без того будут проверены самым тщательным образом. После этого Джо вернул машины в зону досмотра и приступил к обмеру дефлекторов.

В результате на свет появился следующий документ за подписью технического делегата FIA Йоханна Бауэра: "После гонки автомобили номер 3 и 4 были проверены на соответствие правилам размеров корпуса. При проверке поверхностей корпуса, обращенных к земле (пункт 3.12.1) выяснилось, что верхняя часть панели дефлектора не является параллельной ни базовой, ни ступенчатой плоскостям. Я считаю, что оба автомобиля на 10 мм не соответствуют пункту 3.12.1. Технического регламента Формулы-1 1999 года".

Сразу вслед за этим директор гонки провел слушание с участием судей и представителей Ferrari, по результатам которого было принято следующее решение: "За-

слушав объяснения участников соревнования и технического директора команды, а также заслушав объяснения технического делегата FIA и учитывая признание командой несоответствия размеров корпуса правилам, судьи решили, что оба автомобиля не соответствуют пункту 3.12.1. Технического регламента FIA Ф-1 1999 года и по-сему подлежат исключению из гонки. За представителями команды остается право подать апелляцию".

В результате победителем Гран При Малайзии стал Хаккинен. А в общем зачете положение складывалось следующим образом: в чемпионате пилотов: 1) Хаккинен — 72 очка, 2) Ирвайн — 60 очков; в Кубке конструкторов: 1) McLaren — 120 очков, 2) Ferrari — 102 очка. McLaren и Хаккинен становились недосягаемыми для преследователей независимо от результатов последней гонки.

В стане "серебряных" сдержанно ликовали. "Это хорошая новость, и никакого горького привкуса в этой победе для нас нет," — комментировал ситуацию спортивный директор Mercedes-Benz Норберт Хауг. — Закон есть закон, и на принятие решения мы не влияли".

Ferrari была просто убита. Единственным счастливым человеком в итальянской команде в это время был Эдди Ирвайн. Он летел на своем частном самолете на отдых в Макао и не подозревал, что его надежды на титул уже превратились в ничто.



Михаэль изучает постановление о дисквалификации Ferrari



Норберт Хауг сообщает
Хаккинену приятную
новость

Апелляция

Ferrari немедленно подала апелляцию на решения судей. Свою защиту команда решила строить на трех посылах. Во-первых, злополучные дефлекторы были теми же, что и на Гран При Европы, и никаких замечаний со стороны официальных представителей FIA там не последовало. "Этот автомобиль много раз проверяли в Германии, и все было в порядке", — возмущался Росс Браун. Следовательно, FIA косвенно признала их легитимность. Во-вторых, поскольку дефлекторы со времени последней гонки не изменились, то преимущество, которое имела Ferrari в Малайзии, достигнуто не за счет них (Ferrari даже объявила о намерении провести серию испытаний в аэродинамической трубе с целью доказать это). В-третьих, ошибка, допущенная при изготовлении дефлекторов, была ненамеренной (она явилась следствием причин производственного характера) и не заслуживает столь сурового наказания.

Скажем прямо, доводы не слишком убедительные. Закон есть закон, намеренно нарушили его или нет. Единственное, на что могла рассчитывать Ferrari, это дисквалификация команды при сохранении очков в личном зачете. Как это было сделано в 1995 году в Бразилии, когда Benetton и Williams были дисквалифицированы за несоответствие топлива ранее взятым образцам.

Технический регламент FIA Формулы-1

3.12.1. Все подпрессоренные части автомобиля, видимые снизу и расположенные на 33 см позади оси передних колес и на 33 см впереди оси задних колес, должны образовывать поверхности, лежащие на одной из двух параллельных плоскостей: базовой плоскости или ступенчатой плоскости. Сказанное не относится к деталям зеркал заднего вида, видимых снизу, при условии, если площадь каждой из таких деталей не превышает 90 кв. см при проекции на горизонтальную плоскость.

3.12.6. Во избежание возможных проблем при изготовлении, для размеров этих поверхностей укладываются в допуск ± 5 мм.

Базовую плоскость, упомянутую в данном пункте правил, образует нижняя поверхность доски скольжения под днищем автомобиля. Ступенчатая поверхность — это нижняя поверхность боковых понтонов.

А судьи кто?

18 октября

В предвкушении такого пиршества для прессы, как разбирательство в суде дела о дисквалификации Ferrari, FIA выпустила следующее заявление.

Международный апелляционный суд

В свете протеста, поданного Автомобильным клубом Италии от имени Ferrari, FIA хотелось бы напомнить прессе о следующем.

Что такое Международный апелляционный суд FIA?

Это высший судебный орган FIA, расположенный в Париже. Он состоит из 15 судей со всего мира, избранных Генеральной Ассамблеей. Международный апелляционный суд действует независимо от спортивных отделений FIA. Его решения окончательны. Каждое дело рассматривают минимум трое судей, ни один из которых не представляет страну, вовлеченную в разбирательство.

Кто является судьями?

Членами Международного апелляционного суда являются опытные юристы или судьи, знакомые с автоспортом, но не вовлеченные в него.

Что представляет собой процедура разбирательства?

Намерение подать апелляцию должно быть объявлено в течение часа после опубликования решения судей соревнований. Национальная федерация истца должна от его имени подать апелляцию в течение 48 часов.

В день рассмотрения апелляции суд заслушивает все вовлеченные стороны и их адвокатов и исследует все документы и свидетельства. Любая команда, которая прямо или косвенно может быть затронута решением суда, также может быть вызвана на слушание дела.

Решение суда объявляется сторонам и общественности, обычно на следующий день.

Когда суд заслушает дело Ferrari?

В 9.30 в пятницу 22 октября.

Странное дело

Как и следовало ожидать, основные действующие лица спектакля Ф-1 высказались негативно об этой не красивой истории. Тон задал Берни Экклстоун: "То что случилось в Малайзии — плохо для спорта, — заявил хозяин Ф-1 в интервью газете The Times. — Я много лет борюсь со слишком жесткими правилами FIA. Люди хотят видеть великий финиш великого чемпионата. Бу-



Злополучный дефлектор

дет досадно, если судьбу титула решит какой-то молоток, заповоротивший деталь на фабрике. Михаэль Шумахер выиграл квалификацию, однако контролеры не нашли ничего незаконного. Они три дня упустили из внимания этот факт на Нюрбургринге и в Малайзии вспомнили об этом в последнюю минуту. Это странно".

Джо Бауэр



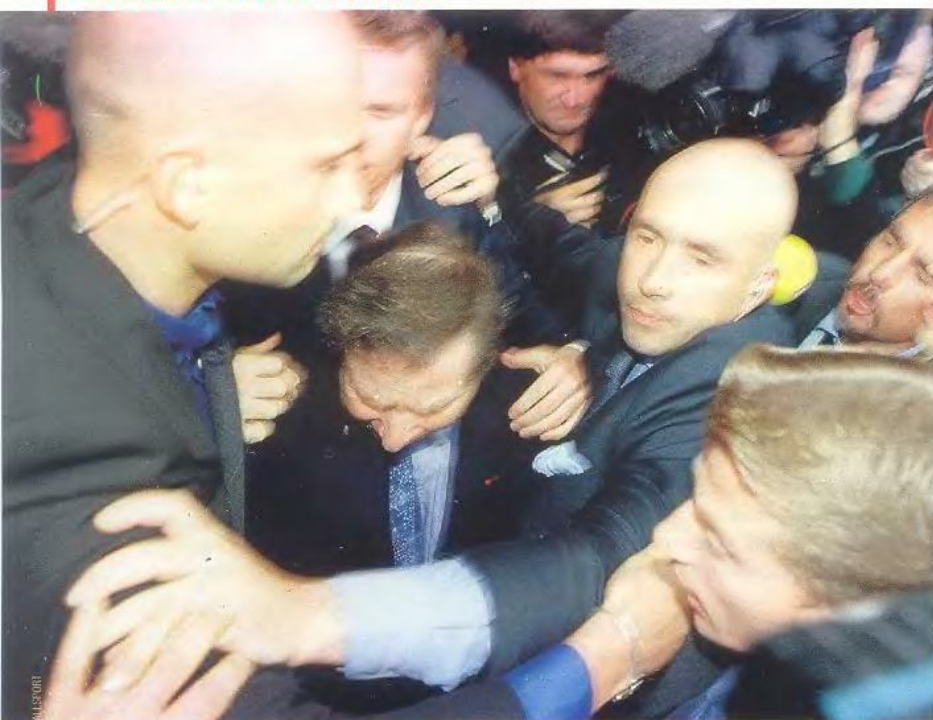
К мнению Берни присоединились практически все. Патрик Хед сказал, что "ни один автомобиль Ф-1 не будет соответствовать регламенту, если подойти к нему с микрометром". Гэри Андерсон и Майк Гаскойн в один голос твердили о том, что это отклонение никак не влияет на характеристики машины. Даже Мика Хаккинен заявил: "Мне не нравится все это. Не так надо завоевывать титул. Я чувствую себя не очень хорошо в этой ситуации. Однако команда не хочет, чтобы я высказывался по этому вопросу до слушаний".

А вот Флавио Бриаторе, хорошо знакомый с кухней Ф-1, ничего странного в этой истории не увидел: "Все команды Ф-1 имеют информаторов. В Сепанге руководство McLaren разыграло своего джокера, когда увидело, что Хаккинен финишировал позади Ирвайна и Шумахера. Можете быть уверены, если бы выиграл финн, с Ferrari было бы все в порядке".

Отставка Тодта не принята

19 октября

Разочарование Жана Тодта итогом выступлений команды в Малайзии было столь велико, что он заявил президенту Ferrari Луке ди Монтеземоло о своей готовности уйти из команды. Однако Монтеземоло не принял отставки своего спортивного директора и посоветовал ему сконцентрироваться на подготовке к гонке в Японии.



Столпотворение в Париже

22 октября

В день слушания перед зданием отеля "Крийон" творилось что-то невообразимое. Эдди Ирвайн, бывший одним из первых, хотя его присутствие на слушаниях было не обязательным, и Жан Тодт с огромным трудом пробившись к входу. Им пришлось буквально с боем прокладывать себе дорогу через толпу журналистов, устроивших настоящую драку за право ткнуть микрофоном в лицо Тодту и ударить Ирвайна камерой по голове. Один за другим прибывали и другие действующие лица разворачивающегося спектакля. Росс Браун, Рори Бирн и Найджел Степни, технический директор, главный конструктор и главный инженер Ferrari соответственно, Мартин Уитмарш, управляющий директор McLaren, Пол Стюарт, чья команда кровно заинтересована в результатах слушания, т.к. после дисквалификации Ferrari Херберт и Баррикелло оказались на призовых местах Гран При Малайзии, практически обеспечив Stewart место в "большой четверке" впереди Williams. А это — 1,5 млн долларов одних только призовых.

Однако самым первым прибыл президент Автомобильного клуба Италии г-н Алесси. "Мы здесь не для того, чтобы менять закон. Но за нами стоят чувства всей Италии!" — заявил он журналистам.

Слушание длилось четыре часа. Действующие лица разьежались с каменными лицами. "Это было очень формальное и углубленное слушание", — вот и все, что рассказал сгоравшим от любопытства журналистам адвокат Ferrari Хенри Петер, получивший известность после того, как в прошлом выиграл дело о диагностических тормозах McLaren. Кроме того, журналистам был объявлен состав суда. Выяснилось, что трое из пяти судей участвовали в процессе 1995 года, когда были оправданы Култхард и Шумахер.

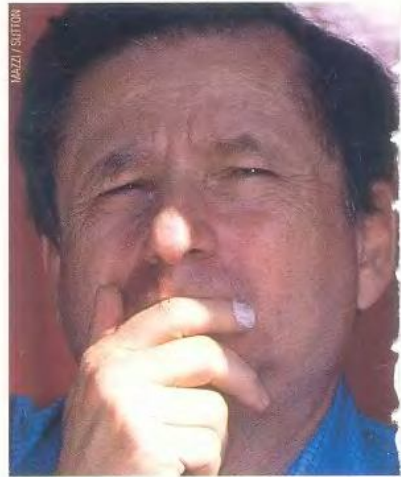
Решение суда было объявлено на следующий день в 11.00 на пресс-конференции Макса Мосли.

Ferrari выиграла Большой Приз Парижа

23 октября

Слушания в Париже начались с неожиданности. Адвокаты Ferrari отступили от первоначально выбранной тактики и настаивали на полной невинности команды. Они принесли с собой злополучный дефлектор и собственные измерительные приборы и доказали, что отклонения укладываются в оговоренный в пункте 3.12.6. технологический допуск в 5 мм при установке детали под правильным углом. Технический делегат Джо Бауэр повторил свои действия по измерению дефлектора, и судьи нашли, что доказать в настоящее время, что дефлектор был установлен неправильно и отклонение в Малайзии действительно составляло 10 мм, невозможно. Ferrari оправдана.

MAZZI/SUTTON



Решение Международного апелляционного суда FIA

Международный апелляционный суд собрался в Париже 22 октября 1999 года, чтобы расследовать апелляцию, поданную Автомобильным клубом Италии от имени команды Ferrari Marlboro, на решение stewардов Гран При Малайзии 1999 года, исключивших результаты, показанные автомобилем номер 3 (Михаэль Шумахер) и автомобилем номер 4 (Эдди Ирвайн), из итогового протокола за нарушение пункта 3.12.1. Технического регламента FIA Формулы-1 1999 года.

Автомобильный клуб Италии был представлен его президентом г-ном Розарио Алесси. Итальянская федерация автоспорта была представлена ее секретарем г-ном Эразмо Салити.

Команда Ferrari Marlboro была представлена г-ми Россом Брауном и Жаном Тодтом, а также юридическими советниками г-м Роберто Каузо, г-м Джоки, г-м Жан-Пьером Мартелем, г-м Хенри Петером и г-м Марко Цублином.

Команда West McLaren Mercedes была представлена г-м Мартином Уитмаршем и юридическими советниками г-м Энтони Босуортом, королевским адвокатом, и г-м Тимоти Мюрнейном.

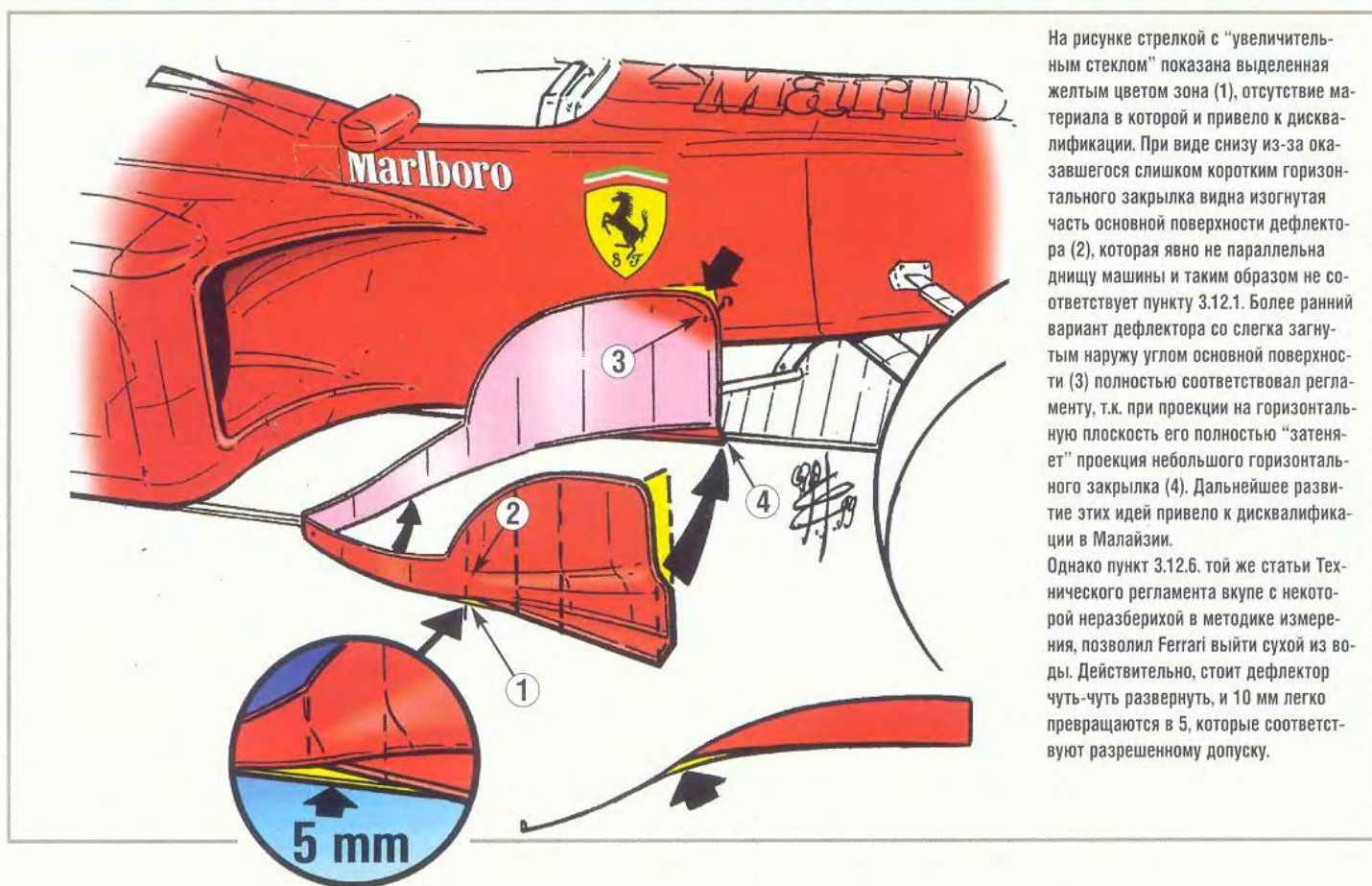
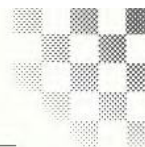
Команда Stewart Grand Prix была представлена г-м Полом Стюартом и юридическими советниками г-м Кристофером Кларком, королевским адвокатом, и г-м Джереми Кортни-Стампом.

Выслушав стороны и рассмотрев представленные свидетельства, Международный апелляционный суд постановил:

- 1) все отклонения в размерах дефлектора находятся в пределах 5 мм допуска, предусмотренного соответствующими правилами (пункты 3.12.1. и 3.12.6. Технического регламента Ф-1) при условии, что дефлектор был правильно прикреплен к автомобилю;
- 2) отклонение в 10 мм, о котором говорится в докладе технического делегата, возникло вследствие методов измерения, которые не находились в строгом соответствии с правилами;
- 3) измерительное оборудование, примененное контролерами FIA в Малайзии, не отвечало требованиям по точности, чтобы подтвердить или опровергнуть заявление Ferrari о том, что дефлектор был правильно присоединен к автомобилю.

Исходя из вышесказанного, Международный апелляционный суд постановляет отменить решение stewардов (документ № 29) и просит FIA выпустить классификацию по итогам Гран При Малайзии 1999 года, подтверждающую первоначальные результаты.

Международный апелляционный суд прошел под председательством г-на Маседу э Кунья (Португалия) в составе г-д Герхарда Нуршера (Австрия), Филиппа Роберти де Винга (Бельгия), Василиса Коузиса (Греция) и Яна ван Розмалена (Нидерланды).



На рисунке стрелкой с "увеличительным стеклом" показана выделенная желтым цветом зона (1), отсутствие материала в которой и привело к дисквалификации. При виде снизу из-за оказавшегося слишком коротким горизонтального закрылка видна изогнутая часть основной поверхности дефлектора (2), которая явно не параллельна днищу машины и таким образом не соответствует пункту 3.12.1. Более ранний вариант дефлектора со слегка загнутым наружу углом основной поверхности (3) полностью соответствовал регламенту, т.к. при проекции на горизонтальную плоскость его полностью "затеняет" проекция небольшого горизонтального закрылка (4). Дальнейшее развитие этих идей привело к дисквалификации в Малайзии.

Однако пункт 3.12.6. той же статьи Технического регламента вкупе с некоторой неразберихой в методике измерения, позволил Ferrari выйти сухой из воды. Действительно, стоит дефлектор чуть-чуть развернуть, и 10 мм легко превращаются в 5, которые соответствуют разрешенному допуску.



Послесловие

К этой истории отнеслись по-разному. Италия встретила новость гудками автомобилей и флагами на улицах. В Маранелло даже били в колокол в местной церкви. Общий же тон высказываний прессы был таков: мы стали свидетелями грандиозного фарса: суд просто воспользовался благовидным предлогом, чтобы спасти интригу чемпионата перед последней гонкой. И что если бы не "кривая линейка", то придумали бы что-то еще, например, — наличие алкоголя в крови Джо Бауэра. Все это плохо для спорта, и если так пойдет дело и дальше, то скоро Ferrari и McLaren начнут подбрасывать наркотики друг другу в автомобили. Даже итальянские газеты, приветствуя решения FIA, с иронией назвали 23 октября "днем невинных", так как в ту же субботу в Палермо был оправдан бывший премьер-министр этой страны, которого обвиняли в связях с мафией.

Как бы то ни было, Ferrari ликовала. Stewart согласилась с решением FIA. Бауэр признал ошибку. Mercedes-Benz выразил свое "великое изумление и разочарование". Что касается Рона Денниса, то он не был "ни разочарован, ни удивлен".

По существу же дела руководитель McLaren сказал следующее: "Мы твердо убеждены, что правило о допуске в 5 мм нельзя применять к этой детали. Это правило было принято в начале 80-х годов, чтобы учитывать отклонения при изготовлении плоского днища. Но этот пункт не имеет ничего общего с вертикальными поверхностями. Поставлено под сомнение качество измерительного оборудования, которое стоит миллионы и используется много лет. А между тем речь идет о приборах, в которых применяются лазеры".

Досаду Денниса можно понять. Но итог подвел Макс Мосли: "Закон есть закон. Ferrari не сделала ничего неправильного".



Новый спонсор Arrows



В Малайзии на борту автомобилей Arrows появился логотип нового спонсора. Baan — компания, работающая в области связи, Интернета и электронной почты. Этот логотип сменил таинственно-бесмысленный T-minus принца Малика, недавно покинувшего команду.

Джейсон Уотт парализован



17 октября

Джейсон Уотт, гонщик команды Ф-3000 Super Nova, серьезно пострадал в аварии, возвращаясь после рекламной фотосъемки для одного из датских журналов. Темнокожий житель Копенгагена не справился с мотоциклом. После аварии Уотт находился в состоянии искусственно вызванной комы. И хотя жизнь гонщика вне опасности, он парализован ниже пояса и врачи опасаются, что вряд ли смогут что-то сделать в этой ситуации.

КБ в чемодане



Логотип нового спонсора появился на переднем антикрыле автомобилей McLaren. Fujitsu Siemens Computers будет поставлять команде компьютерное оборудование. Эта компания работает и на российском рынке. Недавно в Москве была представлена ее новейшая разработка — первая в мире мобильная рабочая станция CELSIUS Mobile. Это целое конструкторское бюро в чемодане из магниевого сплава.

Тесты BMW в Австрии



5 октября

В Австрии прошли первые публичные испытания двигателя BMW, предназначенного для Williams 2000 года. Тест-пилот Йорг Мюллер сумел проехать 23 круга по А-1 Ring, показав время на 2 с хуже, чем штатные Williams во время Гран При Австрии. На новом агрегате "3-й модификации", впервые после стендовых испытаний установленном на шасси Williams 1998 года, обнаружилась утечка масла.

BMW в России

В 2000 году BMW возвращается в Формулу-1. Поэтому любое расширение деятельности этой компании в нашей стране, пусть хотя бы косвенно, но приближает нас к мечте увидеть когда-нибудь гонки Гран При в пределах нашего отечества. Ведь продукция нуждается в рекламе. А для чего еще участвуют в гонках автомобильные компании, как не для рекламы.

В прибалтийском Калининграде 22 октября официально открыто новое предприятие — автозавод по производ-

ву автомобилей BMW и Land Rover. Впервые в России начато производство автомобилей такого класса.

Новое предприятие было подготовлено к открытию совместно специалистами BMW и автозавода "Автотор" в рекордно короткие сроки — всего за 7 месяцев.

С конвейера нового завода будут сходиться модели BMW 523i и 528i, специально подготовленные для эксплуатации в России. В ближайшее время начнется также выпуск автомобилей Land Rover Defender.

Проектная мощность предприятия — 10 тыс. машин в год. До конца нынешнего года будет выпущено 900 автомобилей.

Клетчатые брюки для Фрэнка

Однажды Фрэнк Уильямс пообещал Джеки Стюарту, что нарядится шотландцем, если Stewart в этом году выиграет хотя бы одну гонку. После победы Джонни Херберта на Нюрбургринге Джеки не забыл об опрометчиво данном обещании. И вот в Малайзии перед журналистами предстал Уильямс в форменных штанах Stewart с фамильным тартаном клана Стюартов. Надо сказать, что Джеки поступил вполне милосердно, поскольку не стал облачать Фрэнка в килт.



ГРАН ПРИ ЕВРОПЫ

24–26 сентября 1999 г.

Оставь надежду,
всяк сюда входящий.
Данте Алигьери
"Божественная комедия"

66 КРУГОВ "ЗЕЛЕННОГО АДА"

West  представляет

Говорят, в ясный день с вершины сторожевой башни нюрбургского замка виден Кёльнский собор. Может, оно и так. Но сегодня над самой головой нависли тяжелые сизые тучи, и неприятный порывистый ветер бросал в лицо редкие капли дождя.

У подножия Черной горы, на которой построен замок, прячется в лесу Северная петля, знаменитая гоночная трасса, которую прозвали "зеленым адом". 174 поворота Нордшляйфе стоили жизни многим. А с другой стороны, отделенный от хмурых каменных стен руинами церкви святого Михаила и бурлящими улочками деревни Нюрбург, кичился новыми трибунами и роскошным отелем для зрителей-миллионеров, рвал небо взрывами петард новый автодром.

Зрители тут неудобно — трассу видно только с трибун, гонщикам скучно. "Трибуны так далеко, что скорости совсем не чувствуешь", — сказал как-то Жак Вильнев. — Разве можно любить такое "кольцо"? То ли дело старый Нюрбургринг... Банальное место, обидной должна была стать и гонка.

До старта самого волнующего, самого фантастического зрелища Формулы-1 90-х годов оставалось меньше двух часов...



"Они не хотят поворачивать!"

Пятница, 24 сентября. Свободные заезды. 11.00–12.00, 13.00–14.00

Яркое солнце, синее небо, сухой асфальт — для конца сентября картина в Нюрбурге удивительная. Обычно в эту пору здесь холодно и дождливо. Но, несмотря на хорошую погоду, очень немногие участники чемпионата мира чувствовали себя в этот день в своей тарелке. Машины просто не желали оставаться на трассе! Раз за разом не удерживались на выходе из ВП и КТЛ, проклясти назовь "эски" Veedol и Castrol, лопая боковые дефлекторы и пересечение антикрыльев. Особенно неуверенно держались Benetton Джанкарло Физикеллы и Jordan Дэмона Хилла. И даже Мина Хаккинен — едва ли не единственный, кто в этот день не проверил несхожих качеств своей "формулы", — с огромным трудом удерживал McLaren на асфальте.

"Не могу понять, почему машина едет себе так странно на бордюрных камнях", — удивился Рубенс Баррикелло. — Ведь в Монце в такой же ситуации все было о'кей". У Stewart бразильца, как и у Sauber его земляка Педро Паоло Диница, от дикой тряски в "эсках" отвалилось переднее антикрыло.

Строго говоря, во всем этом не было ничего неожиданного. Еще в четверг технический руководитель Bridgestone Motorsport Рюсхиро Ивасава предупреждал: "Ключом к Нюрбургрингу будет такая настройка машин, чтобы свести к минимуму недостаточную поворачиваемость, обычную при использовании сверхмягких шин. Такие погрешности поначалу дают существенный выигрыш во времени. Но по мере износа недостаточная поворачиваемость увеличивается буквально с каждым кругом".

Вот почему первый результат Хаккинена стоил дорогого – финн, как и его товарищ по команде Дэвид Култхард, все два часа откатал на одном комплекте резины. “Настроенная на низкую, как в Монце, или на высокую, как здесь, прижимающую силу, – довольно улыбался лидер McLaren, – наша машина работает одинаково хорошо”.

Кто на кого работает?

Суббота, 25 сентября. Свободные заезды. 9.00–9.45; 10.15–11.00

Тем более странно было наблюдать, как второй день подряд Култхард проигрывает своему коллеге. Причем довольно много и, что любопытно, стабильно – 0,7 с. Между прочим, ровно столько уступал товарищу по Ferrari Мика Сало. При этом оба – и финн, и шотландец – показывали быстрое время на протяжении нескольких кругов подряд. Что, если и в Ferrari, и в McLaren решили обуть машины лидеров в сверхмягкую резину, а “вторым номерам” досталась обычная мягкая смесь?

Сам Култхард, однако, такое предположение как будто отвергал: “Я буду сражаться с Микой за поул изо всех сил”. И порядки, существующие в английской команде, вроде бы правоту Дэвида подтверждали. “Правило McLaren незыблемо, – сказал еще в четверг Хаккинен. – Двое пилотов равны, и оба выкладываются по максимуму”. Тем не менее, тогда же, умолкнув всего на несколько секунд, Мика продолжил: “Но все зависит от ситуации. Потому как все меняется...”

Если что и изменилось в субботу по сравнению с первым днем тренировок – так это погода. Плотные серые тучи затянули небосвод, холодно, ветрено, промозгло – именно такую погоду предвещал накануне завсегдатай этой трассы Ральф Шумахер. Но ни ему, – несмотря на второе время – ни большинству остальных пилотов так, похоже, и не удалось избавиться от недостаточной поворачиваемости их автомобилей. По-прежнему Хилл, Физикелла, Култхард, Оливье Панис и другие срезали “эски”, по-прежнему очень нервными выглядели Ferrari на выходе из поворотов, по-прежнему жаловались на странное поведение своих Stewart Баррикелло и Джонни Херберт. А Алекс Zanardi даже пытался поставить на автомобиль некий “микст” – новые и уже использованные покрышки одновременно.

Совсем туго пришлось Хайнцу-Харальду Френтцену. В пятницу он пропустил весь первый час из-за проблем с коробкой передач. Теперь же немцу удалось пройти всего 12 кругов – вышла из строя система пневматического привода клапанов. Когда же на Jordan установили новый мотор, механики никак не могли как следует закрепить масляный бак. Так что победитель Монцы выехал на трассу как раз в тот момент, когда судья взмахнул клетчатый флаг. Но на 1-м и 2-м участках Хайнц-Харальд уступил только Хаккинену.

Общее настроение выразил Дэвид Култхард: “Трудно говорить что-либо о настройке машины, пока мы не увидим ее в квалификации. Но мне все-таки кажется, что с ней стоит еще немного поработать”.

Немецкая рулетка

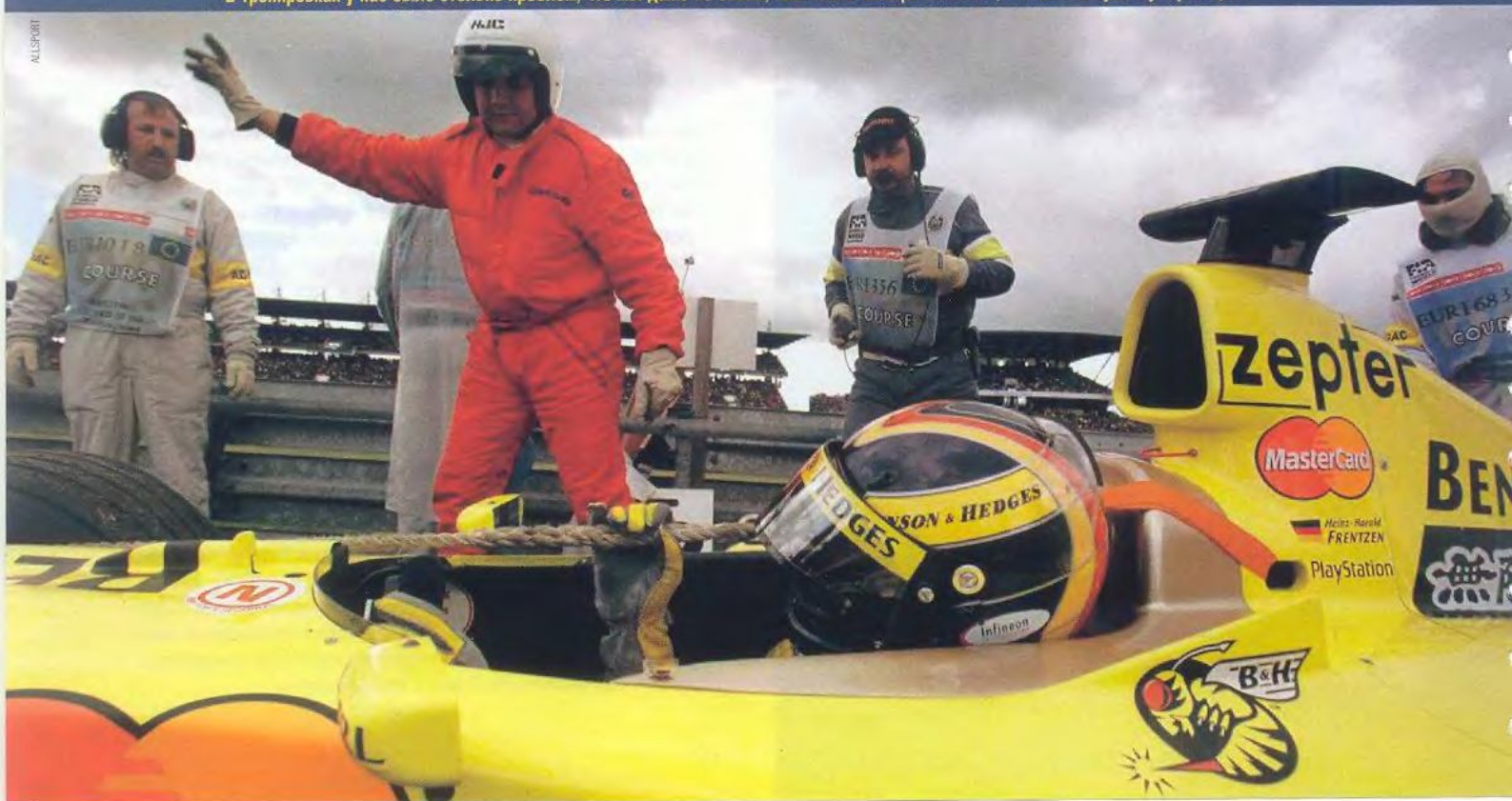
Суббота, 25 сентября. Квалификация. 13.00–14.00

Первые капли дождя упали на трассу, едва лишь пилоты заехали в боксы после тренировки. А последние, словно по волшебству, ровно за пять минут до начала решающих заездов. Что превратило квалификацию в настоящую лотерею. “Я уверен, долго еще во многих командах будут обсуждать, что сегодня “могло бы случиться, если бы...”, – качал головой мудрейший Патрик Хед. “Разумеется, – поддержал технического директора Williams Култхард, – сегодня телезрителям повезло – такие интересные заезды! Но думаю, всех остальных квалификация несколько разочаровала. Неизвестно, когда выезжать, сколько заливать бензина, когда менять шины – заезды становятся простой рулеткой”.

Так-то оно так – недаром практически все участники присоединились к мнению шотландца. Да вот только больше всех повезло в этой рулетке почему-то именно сильнейшим.

Для начала все пилоты откатали по одной попытке по мокрой трассе, чтобы не повторять ошибки Маньи-Кур. А дальше вся тактика представлялась примитивно простой – ждать до последней возможности. Ибо кто окажется последним на высыхающей трассе, тот и покажет лучшее время. Однако именно в этот момент обнаружилась разница между командами и пилотами. Целых двадцать минут сидя в боксах и глядя, как ветер и проглядывающее сквозь тучи солнышко стремительно съедают мокрые пятна на

“В тренировках у нас было столько проблем, что мы даже не знали, насколько быстра машина”, – сказал в субботу Френтцен





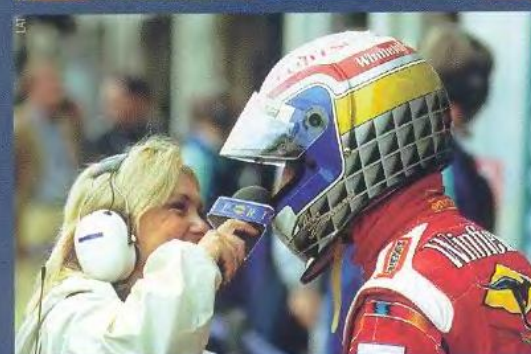
Великолепную четверку претендентов на титул организаторы в четверг пригласили на пресс-конференцию



Новинку Ferrari – новые боковые дефлекторы – механики тщательно укрывали от нескромных взглядов специальными чехлами



“У Мики лучшие шансы на титул, чем у Эдди, – сказал перед гонкой Култхард, – потому что он водитель получше”. И тут же, улыбаясь, добавил: “Прошу прощения – машина у него получше!”



После отличной гонки в Монце Занарди вновь оказался в центре внимания. Но в Нюрбурге Алексу долго не удавалось верно настроить Williams



“Но вы ж, друзья, как ни садитесь...” В отсутствие Михаэля Шумахера организационный талант Жана Тодта и Луки ди Монтеземоло оказался под большим вопросом



После бесконечных технических проблем победа Jordan в квалификации выглядела маленьким чудом

асфальте, Жан Алези почему-то не удосужился заставить своих механиков заменить настроенное на мокрую трассу заднее антикрыло “сухим”. И жаловался потом журналистам: “Машина оказалась настроенной не слишком удачно”.

Диниц, Занарди, Сало, Трулли все сделали правильно, но попали в “пробку”. Что ж удивительного – за две минуты до финиша на трассе оказалось 20 машин. Физикелла чуть ошибся на последнем участке: “Я выходил из поворота по белой линии, а она еще оставалась сыроватой. Автомобиль немного занесло, и я потерял пару десятых”. Херберт, вынужденный пересечь за руль запасной машины (основная, по выражению англичанина, умерла прямо на нем на первом же круге), выехал так поздно, что не успел проскочить финишную черту до клетчатого флага.

Дэмон Хилл же, наоборот, поторопился. Послушав своего гоночного инженера, умчался на трассу слишком рано. Пару минут его результат красовался на первой строчке, но вскоре англичанина отодвинули на седьмое место.

Култхарда в это время не выпускали из боксов: “Я был уверен, что асфальт так и не высохнет окончательно, и рвался на трассу. К счастью, мой инженер не хотел меня слушать и дал добро только тогда, когда сам счел это необходимым”.

Френтцен же упрямо отвергал не только советы, но и приказания команды. За несколько минут обстановка в боксах Jordan весьма накалилась. Но в конце концов все разрешилось к общей радости – победителей, как известно, не судят.

“Прошу прощения у команды, – хитро улыбался Хайнц-Харальд, во второй раз в жизни заработавший поул-позишн Ф-1, – за те споры на повышенных тонах, когда мы решали, выезжать или остаться. Точно предсказать никто ничего не мог. Мне говорили – пора, но я считал, что дорожка еще подсохнет. А когда наконец выехал, сразу понял, что асфальт сохнет очень быстро, и сказал ребятам, что нужно делать. Оставалось 4,5 минуты до конца. Единственный наш шанс – быстро заменить шины прямо на пит-лейн. И команда превосходно справилась с задачей!”

Впрочем, без удачи здесь все равно не обошлось. Вылетел на травку в ВГТ Эдди Ирвайн. Необъяснимо сбросил скорость на своем последнем круге Хаккинен, да так, что в него едва не врезался Култхард, потеряв те самые мгновения, что не хватило Дэвиду до долгожданного поула. Но ведь везет, как правило, сильнейшим.

Больному стало хуже

Воскресенье, 26 сентября. Warm-up, 9.30–10.00

Последняя разминка лишь подтвердила этот нехитрый тезис. Холодное и промозглое утро стало повторением квалификации. Вновь сырая трасса быстро подсыхала, и тот, кто выехал на нее последним, показывал лучшее время. Вновь многие пилоты не справлялись с “эсками” – отличились на этот раз Физикелла, Диниц, а также Тораносукэ Такаги и Педро де ла Роса. И вновь первые шестеро вчерашнего протокола заняли верхние шесть строк. Лишь в несколько ином порядке. И опять в недоумении остались десятки тысяч поклонников Ferrari. Что с командой?

“Мы настроили машины на смешанные условия, – подвел нерадостный итог Ирвайн. – И они показали себя хорошо сбалансированными на мокрой трассе”. Но Эдди все выходные, как заклинание, повторял – все в порядке, а “жеребцы из Маранелло”, еще пару месяцев назад почти на равных сражавшиеся с McLaren, отступали все дальше. И в Нюрбурге регулярно проигрывали и Jordan, и Williams, и Prost, и Benetton!

Оставалось лишь гадать, сколько поклонников Scuderia приехало бы на Гран При Европы, если бы дела команды шли так же хорошо, как летом. Ведь даже теперь на трибунах автодрома собралось не менее сотни тысяч болельщиков. Стоит ли говорить, что подавляющее большинство их страстно желало победы Ferrari. Призывая для этого, словно язычники, древних богов дождя. Ведь Эдди сказал, что его машина хороша на мокрой трассе...



Редкий случай, когда от удара частично разрушился прочнейший углепластиковый монокок "формулы"

"Здесь нужно, чтоб душа была тверда..."

Воскресенье, 26 сентября. Гонка. 14.00

Но за 20 минут до старта свежий ветер почти разогнал стремительно разбежавшиеся облака. Оставь надежду всяк в Ferrari?.. Первым испытал на себе все прелести нового нюрбургского кольца – такого обычного и нестрашного с виду – Марк Жене. После круга прогрева Minardi испанца заглох, не доезжая нескольких метров до стартовой позиции. Через 6 минут судьи отправили участников уже на второй круг прогрева. Марку же пришлось пропустить оба Arrows – учитывая итальянские приключения пилотов этих двух команд, не самое лучшее начало для Джанкарло Минарди и его питомцев. Но уже через пару минут о неудаче Марка все забыли, не исключая, наверное, и самого Жене.

На старте Кюлтхард аккуратно пропустил вперед Хаккинена, ответив тем самым на все вопросы о командной тактике. Но лидеры не прошли еще и половины круга, как судьи выбросили желтые флаги: в первом повороте умер двигатель Jordan Хилла. Оба Ferrari и Sauber Алеззи сумели увернуться от столкновения с медленнее, по инерции, катящимся желтым автомобилем. Александр Вурц же вылетел прямо в заднее антикрыло машины экс-чемпиона мира. Каким-то чудом австрийцу удалось отвернуть вправо, но на этом везение закончилось, – уходя от столкнове-

ния, Benetton зацепил Sauber Диница. Машину бразильца подбросило в воздух и плашмя швырнуло на землю.

Хорошо помню, как похолодело внутри при виде страшной картины. И как будто камень с души свалился, когда Педро Паоло, которого наконец извлекли из обломков и на руках понесли к машине "скорой помощи", поднял вверх большой палец: "все в порядке!" Воистину, чудесное избавление – бразилец лишь оцарапал плечо и колено! Между тем убийственная пружина триллера под названием Большой Приз Европы продолжала раскручиваться – дальше, дальше, дальше!

11-й круг – Занарди, на старте обошедший пятерых соперников, но из-за столкновения в первом повороте потерявший все, расправился с двумя Minardi и угодил в аварию, пытаясь обогнать еще двоих. "Зонта и де ла Роса плохо вышли из "эски", – объяснял свою неудачу Алессандро. – Воспользовавшись этим, я уже опередил бразильца, но Педро – может быть, у него были грязные шины? – затормозил слишком рано и не оставил мне места".

А еще через десять минут пошел дождь. И настоящий ад начался для чемпиона мира...

Многие потом будут упорять Хаккинена и его команду – зачем, дескать, бросились обувать "мокрые" шины? Но задним умом все мы крепки. К тому же Мика собственными глазами видел, как



едва не улетел, срезав "эску" Veedol, лидер, Френтцен. Мало того, Панис, Такаги и Зонта уже переобулись. Вспомните еще и то обстоятельство, что финну, единственному из первой четверки, риск был противопоказан – Френтцену же, как и Култхарду, и Ральфу Шумахеру, можно было поиграть с судьбой в орлянку. И Хаккинен устремился в боксы за дождевыми шинами.

Что решение было ошибочным, стало ясно уже на следующем круге. Но поклонники Ferrari, а ими был в тот момент почти весь стадион, так и не успели насладиться унижением соперника. Ибо Scuderia поджидало нечто совершенно из ряда вон выходящее. Бригада механиков Ирвайна ждала в боксах североирландца, а туда направился Сало! После вынужденной экскурсии по бордюрам переднее антикрыло его Ferrari отломилось, и финн, естественно, поехал на ремонт. Механикам пришлось срочно менять комплект шин. И когда через круг в боксы заехал Ferrari № 4, одно из колес для Эдди куда-то "закатилось"...

Нужно было видеть выражение лица Росса Брауна в эти секунды! Технический директор Scuderia, вцепившись в стальной поручень, отделяющий "наезд" пульта управления гонкой от пит-лейн, казалось, готов был вырвать эту трубу и завязать ее на шее провинившегося механика. Англичанин даже не проводил глазами рванувшегося на трассу, словно из западни, Ирвайна. Тяжелый взгляд Брауна сверлил спину механика...

В круге 22-м понял свою ошибку Такаги. Затем заменили шины с рисунком на "сухие" покрышки Панис и Сало. Еще через круг опомнились Хаккинен и Зонта. Но к этому времени чемпиона мира уже обошли оба Minardi и потерявший, казалось бы, всякую надежду Ирвайн.

На 32-м круге в боксы заехали сразу трое лидеров. Выехали они в том же порядке, но для Френтцена 33-й стал последним – в том самом повороте, где заглухший Mugen-Honda остановил Хилла, замер мотор и второго Jordan. "Ужасно, конечно, сойти, когда ты лидируешь, – признался



Лояльность Култхарда, пропустившего коллегу по команде, во многом помогла Френтцену сохранить лидерство в первом повороте

"Приготовьтесь, сейчас будет грустно..." – мотор Jordan уже заглух, через несколько мгновений произойдет столкновение

Трудно поверить, что Диниц в этой ситуации отделался всего лишь царапинами

"На выходе из поворота мотор заглух, и я даже не мог сойти с трассы, – скажет через несколько минут Дэмон Хилл. – И тут справа мимо меня пролетел Педро..."

Кто знает, может быть, если бы не столкновение в первом же повороте, Александр Вурц стал бы одним из претендентов на победу?

За дополнительную мощность двигателя Mugen-Honda пилотам Jordan приходится расплачиваться снижением надежности





Ральф Шумахер уверенно лидировал в гонке, и если бы не вызванный проколом вылет, выиграл бы ее

расстроенный Хайнц-Харальд, который вот уже четверть часа был вполне серьезным кандидатом на звание... чемпиона мира, — но в автогонках такое случается. Главное, что Педро жив-здоров — только это имеет по-настоящему важное значение”.

“В автогонках такое случается...” В круте 35-м снова пошел дождь, и снова гонщикам надо было делать выбор. Херберт и Трулли обули “мокрые” покрышки. Баррикелло — сухие и сразу уступил итальянцу. А Култхард, рванувший под дождем, “аки по суху”, вылетел с трассы. “Прошу прощения у всей команды, — еще один неожиданный кандидат в чемпионы после гонки не находил себе места от стыда и огорчения. — Впервые в этом году я не удержал машину на трассе. Но это, понятно, — небольшое утешение...”

Дождичек то утихал совсем, то принимался вновь, и каждый круг становился для оставшихся пилотов новым испытанием — нервов, мастерства, твердости духа.

49-й — вылетел Физикелла. “Моя собственная ошибка! — убивался малыш-итальянец. — Я упустил уникальную возможность, ведь если бы не это — выиграл бы, впервые в жизни...” И мало кто знал, что из Benetton в ходе гонки вывалился подголовник! В “эске” голова Джанкарло резко отклонилась назад, и на мгновение он потерял контроль над машиной.

Через полторы минуты гравийную полосу безопасности пал уже четвертый лидер-неудачник. Правая задняя покрышка

Williams Шумахера лопнула (пробитая, как потом выяснилось, кусочком металла), и Ральф не удержал машину. Мало того, немец еще целый круг, сжав зубы, мчался по трассе на трех колесах!

54-й круг — Лука Бадероер плачет, сидя на корточках рядом со своим Minardi. “Его время на круге было невероятным, — не то восторгался, не то расстраивался совладелец команды Габриэле Руми. — Великолепная гонка, Лука!”

61-й — неподвижно замер Reynard Жака Вильнева. И в этот самый момент Хаккинен вырвал единственное очко в титанической семикруговой схватке с Ирвайном. Лидеры чемпионата мира сражались за шестое место!

Не останавливаясь, Мика рванул дальше и за четыре круга настиг и, словно тигр домашнего хомячка, растерзал Minardi Жене. “Вот уж никогда не думал, что буду так радоваться пятому месту!” — воскликнул вконец измотанный Рон Деннис. Ведь именно он отдал приказ Хаккинену обути “мокрые” покрышки.

А тем временем обескураженные немецкие болельщики, почесывая затылки под красными кепками, расходились с шотландского праздника жизни. Кто мог себе представить такое? Первая победа Stewart после худшего в сезоне места команды на старте. Давно и прочно забытый Херберт впереди счастливчика Баррикелло, недавно подписавшего контракт с Ferrari. Хмурый и явно недовольный второй ступенькой пьедестала (на которую взлез



Рубенс Баррикелло решил, что сумеет продержаться в дожде на "сухих" шинах. Но бразилец потерял слишком много времени



Култхард был как никогда близок к чемпионской короне. Но эта ошибка, похоже, перечеркнула надежды шотландца



Удержать на мокрой трассе трехколесный Williams оказалось выше человеческих сил. Но Шумахер все же умудрился довести "подбитую" машину до боксов



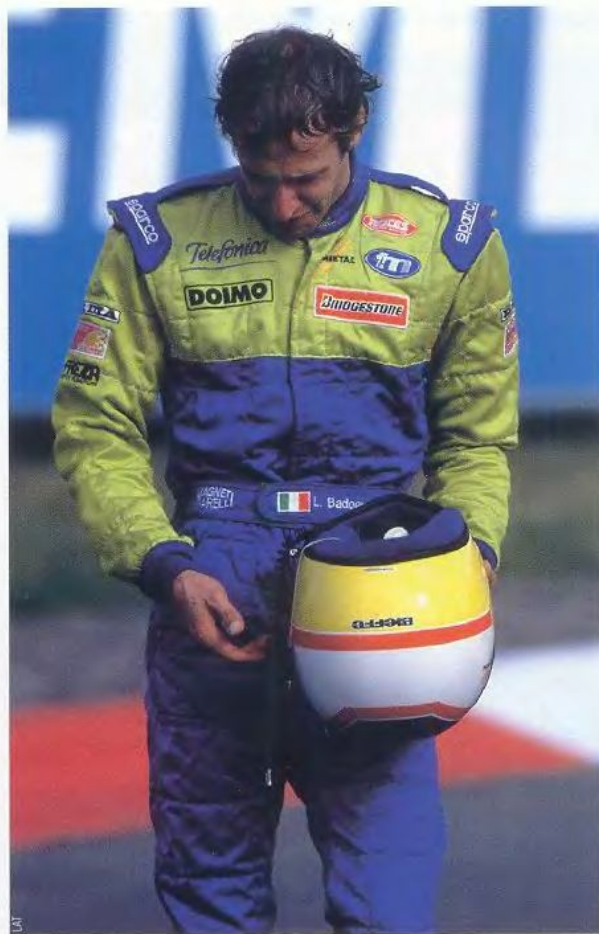
Семь кругов Хаккинен преследовал Ирвайна, рискованно атакуя чуть ли не в каждом повороте



...и наконец заставил Эдди ошибиться. "Я просто не мог держать темп, - говорил расстроенный североирландец. - Машина была очень плохо сбалансирована"



Оба раза под дождем пилоты Minardi оставались на трассе на псевдосликах. И в результате риск окупился с лихвой, - Марк Жене принес команде долгожданное очко



впервые в жизни!) Трули. И чуть даже обалдевший от неожиданного прилившего счастья Гари Андерсон. С бокалом шампанского в руке, главный инженер Stewart напоминал пушкинского старика, вытаскившего невод, полный золотых рыбок...

И глядя на плачущих от счастья механиков Minardi, прячущего глаза Култхарда (шотландца затаскивали-таки на празднование стюартовской победы), Трули в объятиях отца и похожего на грозную тучу Брауна, невольно вспоминались слова вице-чемпиона мира 1982 года Джона Уотсона. "Как повысить зрелищность Гран При? - сказал североирландец пару месяцев назад. - Да очень просто! Надо лишь периодически выпускать на трассу поливальные машины..."

Александр Мельник



Пресс-конференция после гонки

Джонни Херберт, Ярно Трулли, Рубенс Баррикелло



Джонни, поздравляем Вас с первой после Монцы '95 победой, первой победой в истории Stewart. Надо полагать, вы должны чувствовать, что это лучшая компенсация за длинную череду преследовавших Вас неудач...

ДХ: Да, точно так. особенно когда я вышел в лидеры. Ральфу не повезло – прокол и проблемы с колесом – но после этого я вышел вперед, намного опережая Ярно. Все, что мне надо было делать после этого, – внимательно следить за происходящим вокруг. Я был уверен, что все будет в порядке, но старался сделать все возможное, чтобы гарантировать успех.

На первом из двух пит-стопов Вы надели дождевые шины. Насколько трудно было сделать выбор?

ДХ: Предельно сложно! Это походило на гадание, поскольку дождь только начинался, когда я заезжал в боксы. Все, что я видел, это свинцовые тучи прямо передо мной. Все шло к дождю, так что мне оставалось верить и надеяться, что тучи пройдут прямо над трассой. Так и случилось!

Вы стартовали с 14-го места! Что Вы чувствовали, видя, как соперники впереди один за другим уступают Вам дорогу?

ДХ: Это продолжалось очень долго. Но я думаю, это произошло потому, что очень много народу оставались на псевдослике в условиях очень скользкой трассы. Мне повезло, что я выбрал дождевую резину. Я не знаю, оказался ли я единственным, сделавшим правильный выбор, но это был оправданный риск, учитывая место, с которого я стартовал. И риск окупился сторицей.

Ярно, это Ваш первый пьедестал. Вы выбрали стратегию с тремя остановками. Пожалуйста, расскажите нам об этом!

ЯТ: Я должен сказать, что в первый раз мне повезло. Мне выпал хороший шанс в этой гонке, и я им воспользовался. Я плохо начал из-за проблем со сцеплением и вынужден был связаться с командой. Мне посоветовали бороться, но затем я замедлился из-за нескольких автомобилей, попавших в аварию в первом повороте. Шанс выпал, когда начался дождь и большинство гонщиков поспешили в боксы ставить дождевые шины. Звали и меня, однако я предпочел остаться и попытаться ехать под дождем на «сухих» шинах. Это был очень важный момент. Зато во второй раз, надеть «мокрые» покрышки было правильным решением, поскольку дождь продолжался, и этот пит-стоп пошел

на пользу. Да, мы сделали три остановки, но я насилу вспомнил об этом сейчас, поскольку столько боролся на трассе, что все еще не пришел в себя.

Вы здорово сражались с Рубенсом за 2-е место последние 5 или 6 кругов...

ЯТ: Мы сражались действительно жаростно, но это был честный бой. Я пропустил его на первом круге, и в конце – когда мы боролись за место на пьедестале – мне в самом деле пришлось попотеть. Я отстоял свою позицию – и теперь по-настоящему счастлив.

Рубенс, как Вы оцениваете великолепную битву с Ярно?

РБ: Мы боролись честно, никаких проблем. На этой трассе очень трудно обгонять, но я сделал все, что мог. Нам с Джонни повезло сегодня, если честно, поскольку так много народу выбыло из гонки, а у Ральфа случился прокол. Мне казалось, что именно я мог бы добыть первую победу для Джеки, но я рад за Джонни, у него был очень трудный год в смысле надежности и всего такого. И привести обе машины на призовые места – это просто замечательно.

Вы останавливались только один раз. Чье это было решение? И насколько трудно было оставаться на псевдосликах на такой мокрой трассе?

РБ: Нужно было угадывать! Джонни угадал, я – нет. Команда связалась со мной и спросила, какие шины я выбрал? Сначала я сказал, что хочу надеть дождевые, поскольку условия были почти критические. Но когда я взглянул вперед, то увидел просвет на небе, а не тучи, как Джонни, и я решил, что дождь кончится раньше, чем это произошло на самом деле. В результате на своей жесткой резине я терял по 5 секунд на круге. Так развивались события в этой гонке.

Джонни, следующая гонка пройдет в Малайзии на трассе Сепанг, которую никто из нас не видел. Обещает ли это более равную борьбу для таких команд, как Stewart?

ДХ: Я так думаю. Рубенс уже показал в этом году, насколько хорошо может быть наш автомобиль. Приятно отправиться в Малайзию, имея в активе команды 1-е и 3-е места. Поскольку никто еще не гонялся здесь на автомобилях Ф-1, у нас появляется возможность бороться за еще один финиш на пьедестале в Малайзии. Если мы добьемся подобного результата, это будет фантастика! Не вижу причин, почему бы нам этого не сделать.

этап 14
24-26/9/1999

ЕВРОПА



Нюрбург
Нюрбургринг
Длина круга: 4,556 км
Количество кругов: 67
Общая длина: 305,252 км

Победитель 1998 г.:

Мика Хаккинен/McLaren MP4/13: 1:32'14.789

Рекорд круга в квалификации:

1'16.602 (1997 г., Мика Хаккинен/McLaren MP4/12)

Рекорд круга в гонке:

1'18.805 (1997 г., Хайнц-Харальд Френтцен/Williams FW19)

СВОБОДНЫЕ ЗАЕЗДЫ. ПЯТНИЦА

Солнечно. Сухо.
11.00–14.00

Температура воздуха: 19 °C
Температура полотна: 25 °C

Поз. №	Пилот	Л. круг/Всего	Отст. с Всп., км/ч
1 1	М. Хаккинен	1'20.758/27	– 203.095
2 3	М. Сало	1'20.920/38	0.162 202.689
3 18	О. Панис	1'21.134/28	0.376 202.154
4 4	Э. Ирвайн	1'21.338/30	0.580 201.647
5 6	Р. Шумахер	1'21.385/29	0.627 201.530
6 2	Д. Култхард	1'21.461/33	0.703 201.342
7 16	Р. Баррикелло	1'21.505/34	0.747 201.234
8 9	Д. Физикелла	1'21.636/41	0.878 200.911
9 19	Я. Трулли	1'21.750/43	0.992 200.631
10 22	Ж. Вильнев	1'21.850/41	1.092 200.386
11 11	Ж. Алези	1'21.884/27	1.126 200.302
12 8	Х.-Х. Френтцен	1'21.933/22	1.175 200.183
13 17	Д. Херберт	1'21.982/39	1.224 200.063
14 7	Д. Хилл	1'22.207/28	1.449 199.515
15 20	Л. Бадер	1'22.311/36	1.553 199.263
16 5	А. Занарди	1'22.321/45	1.563 199.239
17 10	А. Вурц	1'22.427/46	1.669 198.983
18 12	П. П. Диниц	1'22.462/32	1.704 198.898
19 14	П. де ла Роса	1'22.853/21	2.095 197.960
20 21	М. Жене	1'22.872/38	2.114 197.914
21 23	Р. Зонта	1'23.604/34	2.846 196.182
22 15	Т. Такаги	1'24.282/32	3.524 194.603

СВОБОДНЫЕ ЗАЕЗДЫ. СУББОТА

Пасмурно. Сухо.
9.00–11.00

Температура воздуха: 14 °C
Температура полотна: 14–15 °C

Поз. №	Пилот	Л. круг/Всего	Отст. с Всп., км/ч
1 1	М. Хаккинен	1'18.945/24	– 207.759
2 6	Р. Шумахер	1'19.401/26	0.456 206.566
3 4	Э. Ирвайн	1'19.666/33	0.721 205.879
4 2	Д. Култхард	1'19.667/31	0.722 205.876
5 16	Р. Баррикелло	1'19.812/31	0.867 205.502
6 7	Д. Хилл	1'19.919/35	0.974 205.227
7 22	Ж. Вильнев	1'19.979/31	1.034 205.073
8 9	Д. Физикелла	1'20.012/35	1.067 204.989
9 5	А. Занарди	1'20.109/34	1.164 204.741
10 11	Ж. Алези	1'20.123/26	1.178 204.705
11 10	А. Вурц	1'20.151/38	1.206 204.633
12 12	П. П. Диниц	1'20.211/38	1.266 204.480
13 18	О. Панис	1'20.313/34	1.368 204.220
14 3	М. Сало	1'20.385/26	1.440 204.038
15 19	Я. Трулли	1'20.389/33	1.444 204.027
16 17	Д. Херберт	1'20.410/35	1.465 203.974
17 8	Х.-Х. Френтцен	1'20.643/14	1.698 203.385
18 20	Л. Бадер	1'21.163/28	2.218 202.082
19 23	Р. Зонта	1'21.224/29	2.279 201.930
20 21	М. Жене	1'21.811/36	2.866 200.481
21 15	Т. Такаги	1'22.026/19	3.081 199.956
22 14	П. де ла Роса	1'22.191/27	3.246 199.554

КВАЛИФИКАЦИЯ

Сыро – Сухо.
13.00–14.00

Температура воздуха: 15–17 °C
Температура полотна: 17–19 °C

Поз. №	Пилот	Л. круг/Всего	Отст. с	Отст. %	Всп., км/ч
1 8	Х.-Х. Френтцен	1'19.910/9	–	–	205.250
2 2	Д. Култхард	1'20.176/12	0.266	0.332	204.569
3 1	М. Хаккинен	1'20.376/12	0.466	0.583	204.060
4 6	Р. Шумахер	1'20.444/12	0.534	0.668	203.888
5 18	О. Панис	1'20.638/12	0.728	0.911	203.397
6 9	Д. Физикелла	1'20.781/11	0.871	1.089	203.037
7 7	Д. Хилл	1'20.818/11	0.908	1.136	202.944
8 22	Ж. Вильнев	1'20.825/10	0.915	1.145	202.927
9 4	Э. Ирвайн	1'20.842/11	0.932	1.166	202.884
10 19	Я. Трулли	1'20.965/12	1.055	1.320	202.576
11 10	А. Вурц	1'21.144/12	1.234	1.544	202.129
12 3	М. Сало	1'21.314/12	1.404	1.756	201.706
13 12	П. П. Диниц	1'21.345/11	1.435	1.795	201.630
14 17	Д. Херберт	1'21.379/11	1.469	1.838	201.545
15 16	Р. Баррикелло	1'21.490/12	1.580	1.977	201.271
16 11	Ж. Алези	1'21.634/11	1.724	2.157	200.916
17 23	Р. Зонта	1'22.267/10	2.357	2.949	199.370
18 5	А. Занарди	1'22.284/12	2.374	2.970	199.329
19 20	Л. Бадер	1'22.631/11	2.721	3.405	198.492
20 21	М. Жене	1'22.760/12	2.850	3.566	198.182
21 15	Т. Такаги	1'23.401/11	3.491	4.368	196.659
22 14	П. де ла Роса	1'23.698/10	3.788	4.740	195.961
107%		1'25.503	5.593	7.000	

СТАРТ



ФИНИШ



ПОДИУМ



WARM-UP

Пасмурно. Сухо.
9.30-10.00

Температура воздуха: 12-13 °C
Температура полотна: 13-14 °C

Поз.	№	Пилот	Л. круг/Всего	Отст., с	В ср., км/ч
1	9	Д. Физикелла	1'26.935/13	-	188.665
2	2	Д. Култхард	1'27.305/12	0.370	187.865
3	8	Х.-Х. Френтцен	1'27.604/18	0.669	187.224
4	6	Р. Шумахер	1'27.986/13	1.051	186.411
5	18	О. Панис	1'28.168/14	1.233	186.026
6	1	М. Хаккинен	1'28.297/14	1.362	185.754
7	10	А. Вурц	1'28.317/14	1.382	185.712
8	3	М. Сало	1'28.558/16	1.623	185.207
9	19	Я. Трулли	1'28.640/12	1.705	185.036
10	4	З. Ирвайн	1'28.728/14	1.793	184.852
11	12	П. П. Диниц	1'28.760/15	1.825	184.785
12	16	Р. Баррикелло	1'28.941/15	2.006	184.409
13	22	Ж. Вильнев	1'28.969/11	2.034	184.351
14	11	Ж. Алези	1'29.021/16	2.086	184.244
15	23	Р. Зонта	1'29.376/10	2.441	183.512
16	5	А. Занарди	1'29.425/13	2.490	183.411
17	21	М. Жене	1'29.643/13	2.708	182.965
18	17	Д. Херберт	1'29.703/16	2.768	182.843
19	14	П. де ла Роса	1'30.291/12	3.356	181.652
20	20	Л. Бадер	1'30.611/12	3.676	181.011
21	7	Д. Хилл	1'30.626/15	3.691	180.981
22	15	Т. Такаги	1'30.852/12	3.917	180.530

ГОНКА

Сыро - Сухо.
14.00

Температура воздуха: 15 °C
Температура полотна: 21-22 °C

Поз.	№	Пилот	Время	Отст., с	Л. круг/№	В ср., км/ч
1	17	Д. Херберт	1:41'54.314	-	1'23.010/32	177.304
2	19	Я. Трулли	1:42'16.933	22.618	1'23.742/30	176.381
3	16	Р. Баррикелло	1:42'17.180	22.865	1'22.960/32	176.374
4	6	Р. Шумахер	1:42'33.822	39.507	1'22.237/64	175.897
5	1	М. Хаккинен	1:42'57.264	62.950	1'21.282/64	175.230
6	21	М. Жене	1:42'59.468	65.154	1'23.657/30	175.167
7	4	З. Ирвайн	1:43'00.997	66.683	1'22.332/65	175.124
8	23	Р. Зонта	1:42'08.914	1 круг	1'23.067/64	173.936
9	18	О. Панис	1:42'18.099	1 круг	1'23.905/16	173.676
10	22	Ж. Вильнев	1:35'55.300	НФ	1'22.564/32	173.828
НК	20	Л. Бадер	1:24'11.281	НФ	1'23.745/33	172.079
НК	14	П. де ла Роса	1:42'08.914	НФ	1'24.857/8	166.037
НК	9	Д. Физикелла	1:15'30.379	НФ	1'22.244/31	173.763
НК	3	М. Сало	1:12'43.287	НФ	1'23.404/31	165.382
НК	15	Т. Такаги	1:09'22.026	НФ	1'24.848/30	165.497
НК	2	Д. Култхард	57'09.682	НФ	1'21.835/29	176.925
НК	11	Ж. Алези	54'59.537	НФ	1'23.097/15	173.962
НК	8	Х.-Х. Френтцен	49'22.232	НФ	1'22.082/29	177.160
НК	5	А. Занарди	18'28.092	НФ	1'24.300/9	147.961
НК	7	Д. Хилл	-	НФ	-	-
НК	10	А. Вурц	-	НФ	-	-
НК	12	П. П. Диниц	-	НФ	-	-

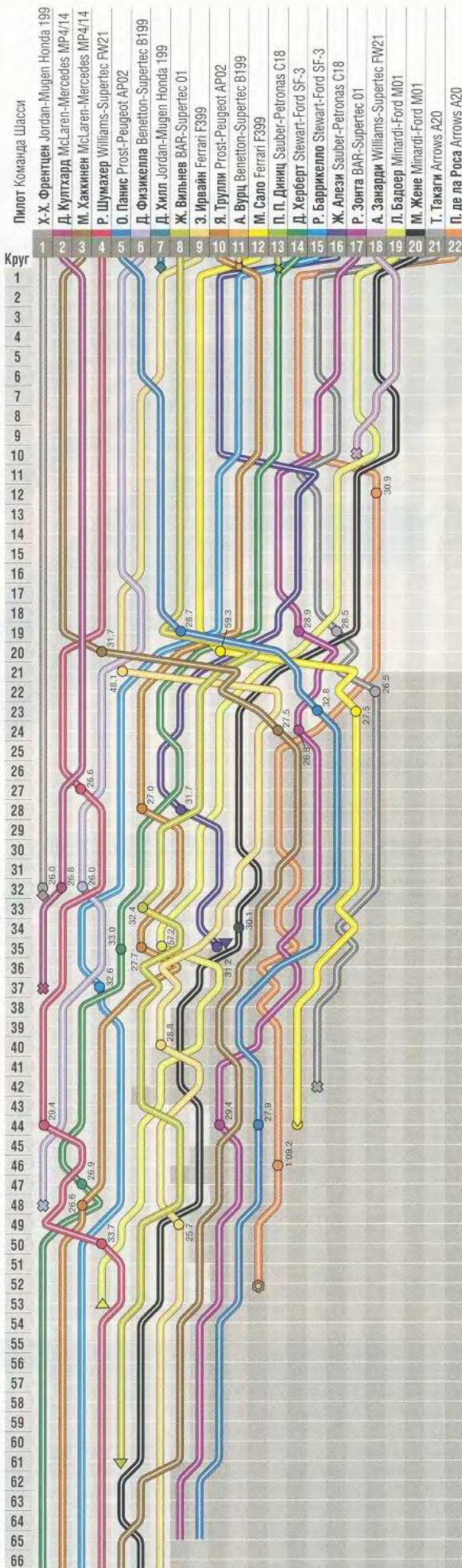
НК - не классифицирован, НФ - не финишировал, НС - не стартовал, ДК - дисквалифицирован

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	4	10	6	2							62
З. Ирвайн	10	2	6	3	4	1	6	10	4	3	1						60
Х.-Х. Френтцен	6	4	3			10	3	4	3	4	10						50
Д. Култхард		6		6		10	6	2	6	10	2						48
Р. Шумахер	4	3		2	3	3	4	3	2	6	3						33
М. Шумахер		6	10	10	4	2											32
Р. Баррикелло	2	4			4				2	3	4						19
Д. Физикелла	3	2	2		6												13
Д. Херберт					2									10			12
М. Сало								6			4						10
Я. Трулли				1								6					7
Д. Хилл		3					2		1	1							7
А. Вурц			1														3
П.П. Диниц					1		1	1									3
О. Панис		1							1								2
П. де ла Роса	1																1
Ж. Алези			1														1
М. Жене													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	2				110
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	3					33
Stewart	2	4			2	4				2	3	14					31
Benetton	3	2	3		6				2								16
Prost		1		1						1			6				9
Sauber			1			1	1	1									4
Arrows	1																1
Minardi														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	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.
2	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.
3	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.
4	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.
5	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.	м.б.
6	0.5	0.2	0.4	0.6	0.2	1.4
7	0.7	0.5	0.6	1.8	1.5	0.3
8	0.4	0.7	0.9	3.1	0.4	1.1
9	0.6	0.4	0.4	4.4	0.2	1.1
10	0.5	0.5	0.5	6.1	0.4	0.8
11	0.4	0.5	0.4	6.8	0.3	1.0
12	0.5	0.5	0.5	6.5	0.5	1.0
13	0.5	0.5	0.5	6.6	0.2	1.7
14	0.4	0.5	0.5	7.6	0.5	1.2
15	0.4	0.6	0.4	7.3	0.4	1.9
16	0.3	0.6	0.4	7.2	0.3	2.3
17	0.4	0.4	0.4	8.1	0.9	1.3
18	0.4	1.1	0.0	6.9	2.0	2.1
19	2.9	0.4	0.1	5.6	5.6	п
20	п	3.8	0.4	4.1	3.0	8.0
21	3.5	0.4	9.1	п	8.4	0.9
22	2.8	1.3	9.0	9.9	1.3	1.9
23	1.8	1.5	9.4	10.9	3.3	0.7
24	0.7	1.3	9.9	12.3	3.2	1.2
25	0.4	1.2	9.7	14.3	3.3	1.4
26	0.3	1.0	10.9	13.7	3.5	2.4
27	п	1.6	11.0	13.7	3.7	1.8
28	1.1	13.3	7.8	6.4	п	0.4
29	0.9	15.3	7.8	5.7	6.9	3.2
30	0.3	16.5	6.8	7.3	6.2	2.6
31	0.5	16.3	8.4	7.1	6.0	2.3
32	п	п	6.8	7.5	6.1	1.9
33	6.4	7.3	5.2	1.1	п	16.5
34	6.4	8.6	5.7	0.3	21.5	3.4
35	6.9	12.3	6.2	п	п	п
36	9.1	16.1	1.9	27.6	16.2	1.6
37	10.0	18.7	п	17.8	18.5	4.9
38	19.1	20.9	14.2	3.3	15.4	3.2
39	18.9	20.3	17.7	2.6	21.2	4.7
40	17.0	18.5	16.7	11.7	22.9	п
41	16.1	15.9	14.2	21.5	25.9	10.3
42	25.1	3.4	11.9	29.6	28.6	4.8
43	24.2	1.2	11.9	35.7	30.4	0.3
44	18.6	1.4	12.0	38.4	29.6	2.0
45	4.3	0.9	10.8	39.8	25.4	4.1
46	8.1	0.0	10.3	41.0	20.9	5.8
47	п	10.0	8.0	39.1	18.1	10.3
48	12.6	п	8.1	25.0	16.2	16.4
49	18.5	13.7	8.9	15.2	18.7	п
50	16.3	9.2	п	8.7	15.9	2.2
51	17.2	9.1	15.4	14.2	2.5	1.9
52	17.2	8.3	16.5	12.8	3.4	3.6
53	17.7	6.9	17.4	10.6	5.4	4.8
54	18.4	5.5	27.9	6.6	5.3	12.0
55	-	-	-	-	-	-
56	19.6	2.5	27.8	7.7	6.7	9.2
57	19.2	2.2	27.4	9.0	6.3	10.0
58	18.9	2.3	25.9	10.0	6.7	9.9
59	19.3	1.7	25.1	10.7	7.3	9.1
60	19.7	0.5	26.1	10.0	7.9	8.7
61	21.2	0.3	24.2	17.0	2.0	7.3
62	22.0	0.2	22.7	21.3	5.7	1.2
63	23.5	0.6	19.9	22.6	2.8	3.1
64	24.1	0.5	17.6	24.3	0.2	4.4
65	23.6	0.4	16.1	24.8	1.5	2.5
66	22.6	0.2	16.6	23.4	2.2	1.5

● - пит-стоп ■ - штраф * - вылет ▲ - двигатель ● - акселератор ~ - тормоза ⊗ - коробка передач
▽ - трансмиссия M - гидравлика W - подвеска ☆ - столкновение W - прокол ▲ - масло ◆ - электроника

ГРАН ПРИ МАЛАЙЗИИ

15-17 октября 1999 г.

Разницы нет никакой
Между правдой
и ложью,
Если, конечно,
И ту, и другую раздеть.
Владимир Высоцкий

West представляет

Лет тридцать назад, еще до появления самого северного штилера советской эстрады "Уезжу тебя я в тумду", был у нас очень популярен такой номер – "Борьба нанайских мальчиков". Выбегали на арену два шустреньких пацана, с ног до головы укутанные в меха, и весело тузили друг друга минут пять. Потом кто-то говорил "Ан!", шубы и шапки летели в сторону, а на месте борцов-мальшей возникал один дядя вполне нормального роста, все это время бегавший по сцене на четвереньках. И так все это было забавно, что публика принимала номер на ура и по второму, и по десятому разу...



Возвращение святого Михаила Керпенского
Пятница, 15 октября. Свободные звезды. 11.00-12.00, 13.00-14.00

Ровно за неделю до того дня, как команды Формулы-1 должны были отправиться на край света – в далекую Куала-Лумпур – Михаил Шумахер окончательно решил на Гран При Малайзии не садиться. "Только что зажившая нога Михаила не выдержит духацкой гонки, – объяснял решение своего подопечного его менеджер Вилли Вебер. – А что если вновь авария? Парень может пострадать под урной не только свое дальнейшее выживание, но и весь будущий сезон!"

Прошло четыре дня и – о, чудо! (насмешники утверждали, что произошло оно сразу после аудиенции, которой удостоил двукратного чемпиона мира Папа Римский) – Шумахер передумал. "Пожоже, я постыжусь, – улыбался Михаил, когда облетел позимир, добрался, наконец, до Куала-Лумпур. – Я просто не хотел лишиться раз плохими результатами разочаровать публику и самого себя. Но после двухдневных испытаний во Фьорано, которые прошли на удивление гладко, понял, что чувствую себя много лучше".

Как себя чувствует Михаил, всем стало ясно уже в полдень пятницы, когда экс-чемпион мира установил лучшее время первого часа тренировки. Правда, в этот момент трасса еще не окончательно просохла после утреннего дождя, – в 350 километрах к северу от зритель даже в сильную жару воздуха буквально напоен влагой. Поэтому многие пилоты, памятуя о том, что в последние пять недель в Куала-Лумпур лишь однажды выдался день без дождя, старались опробовать нарядку с "сухими" покрышками для разнообразия "мокрых". Как бы то ни было, товарищ Михаил по команде Эдди Ирвайна, отстал почти на полторы секунды.

"Наши водители работали по разным программам, – скажет чуть позже менеджер Ferrari Жан Тодт. – В перерыве между заездами обмен мнениями между ними позволил нам достичь хорошей сбалансированности автомобиля".

Впервые за три месяца с лица месье Тодта исчезло выражение глубокой озабоченности вперемешку с недоумением. Теперь он широко улыбался – великий Михаил снова с командой и готов помогать ей и советом, и делом.

После "обмена мнениями" Ирвайн улучшил собственное время почти на 3,5 с. Поразили же всех Жак Вильнев и пилоты Sauber. Канадец принес команде первую победу – пусть пока в свободных

БИТВА НАНАЙСКИХ МАЛЬЧИКОВ

засездах. Напомнив, что на новых трассах всегда чувствовал себя необыкновенно уверенно. "Не стоит, конечно, делать поспешных выводов, — не скрывая гордости, заметил инженер канадца Жюк Кля, — но с тех пор как он пришел в Ф-1, Жак всегда завоевывал поулы-позиции на новых трассах — в Мельбурне в 96-м и в Австрии годом позже. Как было бы неплохо продолжить эту серию!"

Петер Заубер на такой успех даже не надеялся, радуясь уже хотя бы тому, что на домашнем для его главного спонсора, малайзийского нефтяного концерна Petronas, Гран При оба пилота команды в первый же день очутились среди лидеров. Однако вынужденные экскурсии на траву и гравий зон безопасности Жана Алези (во время одной из них француз повредил днище машины) и Педро Паоло Диница говорили о том, что над настройкой еще предстоит поработать.

Сюрпризы Сепанга

Суббота, 16 октября. Свободные заезды. 9.00–9.45; 10.15–11.00

Возвращение Шумахера-старшего волновало прежде всего тех, кто боролся за высшие титулы сезона-99. Зато всех без исключения — пилотов, инженеров, болельщиков — интересовала дорожка нового автодрома. Ни у кого здесь не было никакого опыта. Так что все сведения, которые могли бы почерпнуть участники Большого Приза Малайзии, исходили от специалистов Bridgestone, а те, в свою очередь, основывались на данных своих коллег, обслуживавших мотоциклетный Гран При в апреле.

Поначалу, правда, особой проблемы в командах не видели. "У нас есть очень подробная карта Сепанга, — говорил накануне старта технический директор Jordan Майк Гаскойн. — Введя ее в компьютер, мы получили необходимую гоночную траекторию. Оптимальный уровень прижимающей силы нам также известен, так что можно вычислить скорости машины на каждом участке трассы, а отсюда — выбрать нужные передаточные отношения в коробке передач. Короче, еще до отлета в Куала-Лумпур мы уже знали — Сепанг требует от средней до высокой прижимающей силы и будет очень требователен к тормозам".

После первого знакомства трасса всем очень понравилась. Хороший набор медленных, средних и быстрых поворотов, довольно гладкое покрытие ("Редкость для новых трасс", — как отметил Алекс Занарди), большая ширина (12–22 метра против

8–12 метров в среднем для автодромов Ф-1) и две длинных 800-метровых прямых — оба эти обстоятельства предоставляют хорошие возможности для обгона.

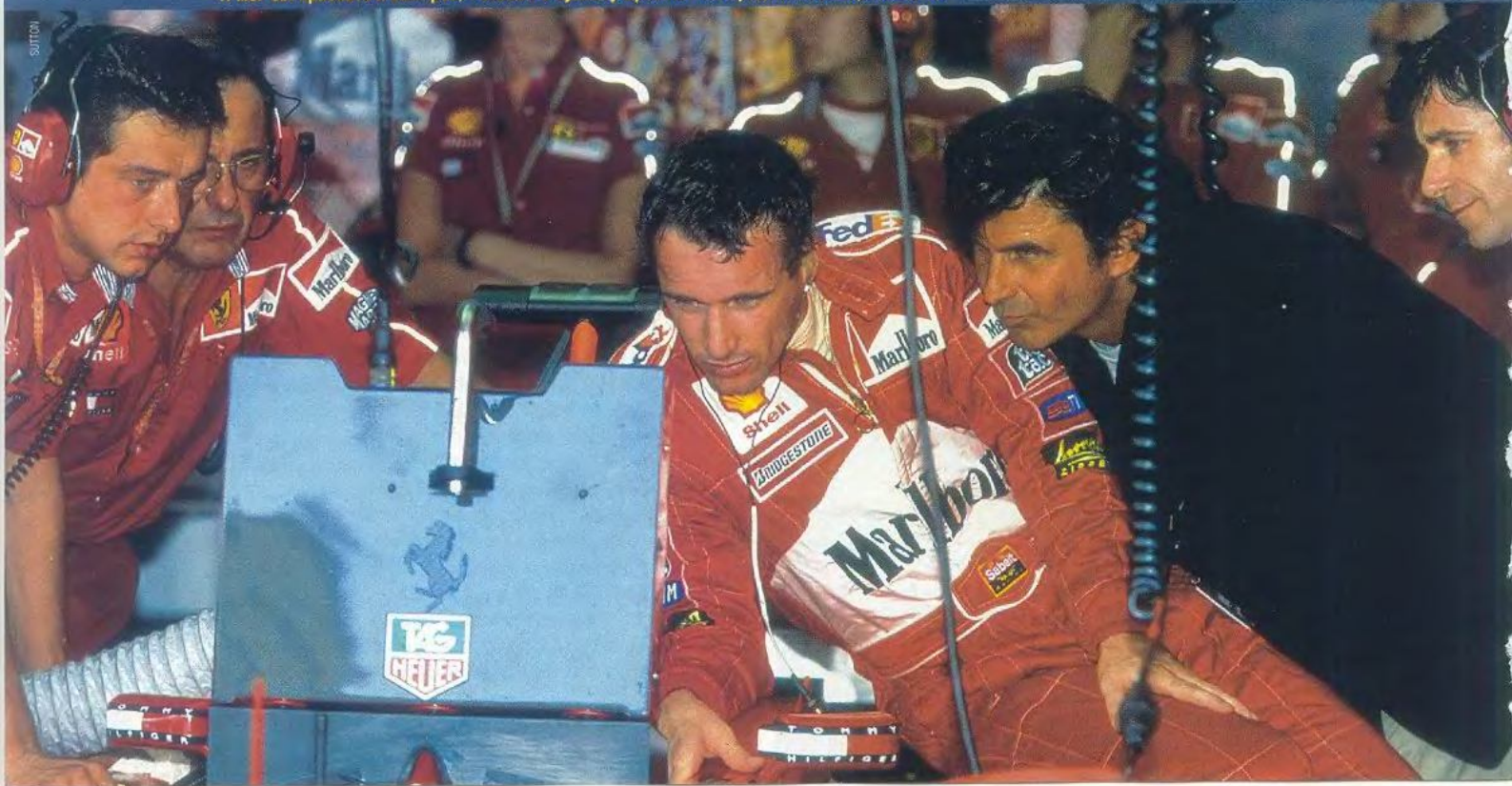
"Прекрасная трасса!" — отзывался Тодт. "Я жду хорошей гонки, — подхватил Рон Деннис, управляющий директор TAG McLaren Group — ведь возможностей для обгона здесь больше, чем где бы то ни было. Уик-энд будет очень интересным". И наконец Эдди Джордан заключил: "Поистине, это автодром нового тысячелетия! Буквально все здесь вызывает чувство благоговейного восторга, — начиная с аэропорта и отелей и кончая вчерашним ночным балом. Надеюсь, мы устроим здесь сенсационную гонку, чтобы отплатить малайзийцам за их вклад в автоспорт!" Задачу свою, заметим, боссы Формулы-1 выполнили на отлично, хотя и без помощи Джордана.

Не будем, однако, забегать вперед. После того, как улеглись первые восторги, обнаружилось, что Сепанг вовсе не так прост. "Со стороны управлять гоночным автомобилем здесь кажется гораздо легче, чем оно есть на самом деле, — озабоченно заметил Ральф Шумахер, который в пятницу показал всего лишь 18-й результат, а в субботу хоть и вошел в десятку, уступил лидеру почти две секунды. — Из-за своей ширины некоторые повороты выглядят быстрее, чем они есть. Только достигая апекса, неожиданно понимаешь, насколько поворот труден. Мы пока еще так и не нашли оптимальной траектории. И никак не можем нащупать верную настройку из-за совершенно разных характеристик быстрой и медленной частей трассы".

Не смогли справиться с задачей даже в McLaren. А ведь на протяжении всего сезона машины этой команды одинаково хорошо себя вели и на быстрых, и на медленных трассах. Теперь же Мика Хаккинен проигрывал обоим Ferrari, а Дэвид Култхард пропустил еще и Stewart Джонни Херберта. "Мы пытаемся адаптировать настройку к изменяющимся условиям трассы, — несколько путано говорил шотландец. — И нам еще предстоит поработать". В переводе на нормальный человеческий язык это означало, что в McLaren никак не могут найти верное соотношение между скоростью на прямых участках и прижимающей силой в поворотах.

С подобными проблемами столкнулись пилоты всех без исключения команд. И только Михаэль Шумахер со спокойным удовлетворением заключил: "Машина хорошо работает на каждом секторе кольца".

"Я мог бы проехать и быстрее, — сказал в субботу Ирвайн. — Но предпочел побережь шины"

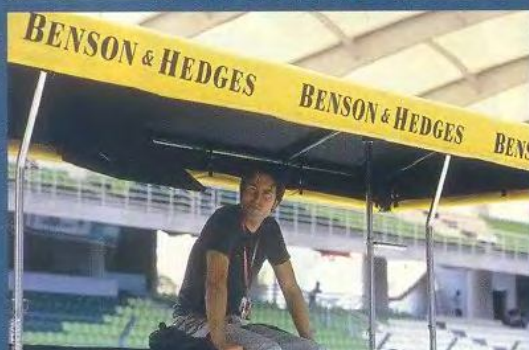




“Чтобы построить такое, нужны огромные инвестиции, – восторгался Эдди Джордан. – Все это показывает, как будет развиваться Формула-1 в следующем веке”



Превосходные результаты Педро Диница и Жана Алези в пятницу пришлось как нельзя кстати. Ведь “национальную” команду Sauber посетил премьер-министр Малайзии Махатхир Мохамад



“Мои шансы на чемпионский титул крайне малы, – признался Хайнц-Харальд Френтцен. – Меня вообще в расчет не принимают. Но как раз такая ситуация мне очень нравится...”



Всего лишь в третий раз в сезоне Александр Вурц опередил в квалификации своего товарища по Benetton Джанкарло Физикеллу



На последних минутах квалификации Дэвид поработал даже лучше, чем я ожидал, отодвинув Микку на четвертое место”, – веселился Ирвайн

West



представляет

Тише, мыши, – кот на крыше!

Суббота, 16 октября. Квалификация. 13.00–14.00

Сколько же тонн бумаги и километров пленки ушло на обсуждение вопроса, не потеряет ли Михаэль прежней скорости! Сколько восторгов за три месяца его отсутствия расточалось по поводу раскрывшегося, подобно избавившемуся от тени солнцелюбивому цветку, таланту Ирвайна! Шумахер-старший всего за час в Сепанге, думается, раз и навсегда снял все вопросы – секунда, которую он “привез” Эдди и чемпиону мира, сродни морали крыловской басни – “А вы ж, друзья, как ни садитесь...”

Вообще, для болельщиков Михаэля наблюдать за заездами в Сепанге было одно удовольствие. Ведь на первом секторе дистанции время Шумахера улучшали не только пилоты McLaren, но и Демон Хилл, и Херберт с Баррикелло и еще чуть не с полдюжины пилотов. Но после этого сравнительно простого, очень скоростного участка следовала серия из восьми самых разнообразных поворотов, – здесь-то отставали большинство соперников. И даже третий сектор – с длинной прямой, но очень трудным виражом – предпоследним, с доворотом – не спасал тех, кто неверно настроил свои машины.

Были конечно, у соперников Михаэля и объективные трудности. У Jordan Хайнца-Харальда Френтцена, к примеру, в первой же попытке отвалился “воротник безопасности” – специальная пластиковая защита вокруг шеи и головы пилота. Машину занесло, и двигатель заглох. Немцу пришлось пересест в запасной автомобиль, отрегулированный под его товарища по команде Хилла, когда во второй попытке вышел из строя левый передний тормоз. Дефектную скобу заменили, но у Хайнца-Харальда осталось лишь два комплекта свежих шин, так что последнюю попытку ему пришлось идти на 5 кругов. В результате обладатель полупозиции Гран При Европы в Азии оказался лишь 14-м.

В BAR с шинами и вовсе перемудрили, почему-то решив использовать в квалификации... подержанные покрышки. “Вчера вечером мы приняли неверное решение, – каялся Вильнев, – за которое сегодня пришлось расплачиваться”. Алези жаловался, что улучшить время в последней попытке ему помешал Баррикелло. Бразилец, в свою очередь, обвинял еще кого-то, кто “перебежал ему дорогу” на последнем круге. Фамилию, впрочем, Рубенс назвать затруднился. Джанкарло Физикелла, как и Лука Бадоер, пел на тормоза. Ярно Трулли просто не знал что сказать: “Такого еще не было. Утром, на шинах, которые прошли 20 кругов, с менее мощным двигателем (в квалификации пилоты Prost использовали моторы Peugeot A18 EV7, а в тренировках и гонке – EV5) и на более медленной трассе я показывал такое же время! Чего я только ни делал – сцепления колес с дорогой так и не обнаружил”.

Тондики Williams жаловались на плохую управляемость своих машин. “Как показывает практика последних двух лет, – подвел итог неутешительным 8-му и 16-му местам своих парней технический директор Патрик Хед, – на трассах, подобных малайзийской, проявляются все худшие черты Williams”.

А что же McLaren? “Мы так и не нашли нужного баланса в поведении машины в медленных, средних и быстрых поворотах, – объяснил неудачу Култхард. – В предпоследнем повороте я испытывал огромную недостаточную поворачиваемость”. Однако Хаккинен, которого Дэвид в последней попытке отодвинул на четвертое место, сохранял каменное спокойствие: “Конечно, я бы предпочел стоять завтра поближе к светофору. Но место на старте – не проблема. Главное – гонка, и я постараюсь достичь в ней наивысшего возможного результата”.

По правде говоря, третий или четвертый – разница для Мики была небольшой. Ибо уже целую неделю его товарищ по команде (отнюдь не потерявший шансов впервые в жизни стать королем Формулы-1, заметьте себе!) утверждал, что приложит все силы, лишь бы помочь чемпиону мира удержать на голове корону. Так что субботняя пресс-конференция первой тройки по итогам квалификации выглядела немного забавно. Шумахер с места в карьер признался, что, конечно же, пропустит Эдди. Все это напоминало захватывающие схватки кетчистов – один



Глядя на награждение, можно было подумать, что именно Хаккинен только восстанавливается после тяжелой травмы

держит соперника в крепких объятиях, а другой что есть силы вытрясает из него душу зубодробительными ударами громадных кулаков. Публика визжит от восторга...

Мягкая твердость резиновой тактики

Воскресенье, 17 октября. Warm-up. 9.30–10.00

Результаты квалификации пробудили множество толков о тактике команд. Кюлтхард впереди Хаккинена, Херберт обошел Баррикелло, Вурц – Физикеллу, Хилл – Френтцена. Не говорило ли это о том, что для разных пилотов их руководство выбрало разную тактику? А секундное отставание McLaren? Может быть, все дело в более жесткой резине?

В Сепанг Bridgestone привез покрышки двух разновидностей – “сверхмягкие” и “мягкие”. Точно такой же выбор командам предоставляли, к примеру, в Монако и Венгрии. Но уже после первых заездов в Малайзии японские инженеры обнаружили первую странность. Несмотря на более высокие, чем на Хунгаро-ринге и в Монте-Карло скорости, “сверхмягкие” покрышки вели себя значительно стабильнее. “Нет обычного снижения характеристик в промежутке со второго по десятый круг, – отметил технический руководитель Bridgestone Motorsport Иосихико Ичикава. – Вместе с тем износ таких шин остается довольно значительным, особенно для задних колес. В целом, обычные, “мягкие” покрышки проигрывают “сверхмягкой” резине 0,3–0,5 секунды на

круте, но тот, кто их выберет, спокойно может пройти всю гонку лишь с одной остановкой”.

Для тех, кто мучительно пытался разгадать тактику команд, результаты разминки оказались весьма любопытными. Выиграл Баррикелло, Stewart которого оснастили по-иному настроенным передним антикрылом, что, как уверяли инженеры команды, позволило увеличить скорость прохождения медленных поворотов.

Дальше расположились пилоты McLaren, уступившие своим вчерашним результатам меньше секунды – весьма необычно, если еще учитывать большую протяженность малайзийского “кольца”. Гораздо ближе к “среднему” показателю разминки (минус 1,6–2,9 с) оказались Ferrari. Похоже, оценив за ночь результаты двух дней, в техническом штабе McLaren сделали должные выводы и отставание свое от “жеребцов из Маранелло” устранили.

Что ж, если так, предсказать тактику лидеров представлялось не столь уж сложной задачей. Пожалуй, пилоты английской “конюшни” предпочли более безопасный вариант – с “мягкими” шинами и одной остановкой в боксах. Итальянцы же (не забудьте, выбор этот необходимо было сделать в субботу днем, до квалификации!) могли предпочесть более быстрые шины и – чем черт не шутит? – рискнуть заменить их лишь однажды.

Впрочем, все эти умонастроения могли разрушиться от первых же капель дождя. В субботу днем было сухо – тем больше вероятность, что в воскресенье на Сепанг обрушится привычный в этих местах ливень.

"Самая трудная гонка в моей жизни..."

Воскресенье, 17 октября. Гонка. 14.00

Жара на экваторе – дело серьезное. Во влажном, душном мареве +35 – это не фунт изюму. "Казалось бы, уж я-то должен был привыкнуть к такой температуре, – вытирал вспотевшее лицо Баррикелло. – Но столь убийственное сочетание жары и влажности... Джонни говорит, что никогда не видел у меня такой красной физиономии. Ему бы в зеркало посмотреть!"

Однако малайзийская жара донимала пилотов только в боксах. За рулем, по общему признанию, они чувствовали себя значительно комфортнее. Даже Михаэль Шумахер, к состоянию здоровья которого по вполне понятным причинам относились с особым вниманием, сказал, что с физической точки зрения гонка больших проблем не доставит: "Главное, – добавил он, улыбаясь, – добраться до финиша, не попав в аварию и сохранив машину".

Ярно Трулли не удалось добраться даже до старта. Двигатель приказал долго жить еще на круге прогрева. К великому огорчению Алена Проста и всей французской "конюшни" меньше чем через четверть часа отказал и второй мотор Peugeot – у Оливье Паниса. Если учесть, что на разминке в автомобиле Трулли сторел еще один двигатель, разногласия между командой и ее поставщиком предстают несколько в ином свете.

Однако кому интересны проблемы аутсайдеров? Столкновение Хилла и Физикеллы на первом круге, стонвшее обоим гонки, неудачи Зонты и Диница – оба бразильца не удержали свои машины несколькими мгновениями спустя – были не больше чем необязательным гарниром к главному блюду, схватке двух команд, двух пар железных бойцов...

На старте все четверо оказались насколько искусны, настолько же осторожны. Хотя Култхард и предпринял попытку обогнать Ирвайна, сделать этого шотландцу не удалось. А к концу второго круга Шумахер опережал товарища по команде на целых три секунды. Но уже на четвертом, аккуратно выполняя данное обещание, пропустил Ирвайна в лидеры.

За что тут же поплатился! Ибо Култхард, который по ожидаемому сценарию должен был бы дать дорогу своему товарищу, вместо этого атаковал Шумахера и довольно легко прошел его во втором повороте. Дэвид скоро настиг ушедший было вперед второй Ferrari и начал терзать Ирвайна. Весьма возможно, что в одном из поворотов шотландец и североирландец вошли бы "в клинч", как не раз уже случалось в уходящем сезоне. Но тут McLaren в очередное раз подвел Дэвида – вышел из строя бензонасос. Кстати, как сообщили инженеры Ilmor, такое произошло с двигателем Mercedes-Benz впервые за шесть лет участия в Формуле-1.

После схода Култхарда болельщики Ferrari перевели дух: вдвоем справиться с Хаккинемом их парням будет, конечно, гораздо проще. Так оно и получалось почти до середины дистанции. Так же легко, как "зевнул" атаку Дэвида, Шумахер-старший без труда отражал все поползновения чемпиона мира. Мало того, дважды немец вдруг прибавлял темп, приближаясь к лидеру, а потом вновь отставал, тормозя McLaren и доведя к 20-му кругу проигрыш (свой, и, соответственно, Хаккинена) до 9,5 с.

На 25 круге Ирвайн заехал в боксы, а еще через 16 кругов, за которые его верному помощнику Михаэлю Шумахеру удалось довести свое отставание до 19 секунд, наступила развязка. Ирвайн во второй раз в боксах. И выезжает оттуда позади Хаккинена. Но ведь машина финна обута в более твердую резину (после гонки это подтвердил

В столкновении во 2-м повороте пострадали сразу трое – Дэмон Хилл, Алессандро Занарди и Джанкарло Физикелла

Култхарду на удивление легко удалось пройти Шумахера

"Не спрашивайте меня, почему в гонке мы всегда быстрее, чем в квалификации!" – воскликнул в сердцах Петер Заубер после того как Алези, обойдя Вурца, вышел на 7-е место

Култхард настиг Ирвайна. "Машина работала превосходно, и я чувствовал, что смогу побороться с Эдди за лидерство", – горевал Дэвид

Единственное очко, которое заработал Френтцен, можно оценить на вес золота. Ведь на 6-е место он пробился с 14-го на старте!

Практически всю гонку Хаккинен провел за спиной Шумахера, так ни разу и не решившись на серьезную атаку





Технические комиссары измеряют дефлектор Ferrari. Стертые покрышки их внимание не привлекли

представитель Bridgestone) а значит, заправляться он больше не будет. Так что даже если Шумахер рискнет и на своих "сверхмягких" (что также подтвердили японские инженеры) шинах попробует больше не останавливаться, Scuderia гонку проиграла. Два очка отставания превратятся в четыре. А если еще и покрышки лидера не выдержат, то и в шесть...

И тут произошло невероятное: McLaren свернул в боксы! Неужели что-то случилось? Нет – ничего экстраординарного, обычная дозаправка, замена колес. Но ведь этого же не может быть! Если еще в субботу днем в McLaren выбрали более твердые шины и две остановки, значит там заранее решили... проиграть гонку!

"Я не хочу говорить об этом, – пряча глаза, отвечал Хаккинен на настойчивые расспросы журналистов после финиша. – Решение во второй раз заехать в боксы принимала команда. Простите, но я очень устал. Это была самая трудная гонка в моей жизни".

Стоит ли говорить, что после неожиданного подарка, который преподнес Ferrari чемпион мира, Шумахер, спокойно дождавшись Ирвайна, пропустил его вперед. И гонка закончилась, к неописуемой радости болельщиков, блестящей победой их любимой Scuderia. Замечательная тактика Росс Брауна, самопожертвование "святого Михаэля", безошибочные действия Эдди Ирвайна. Вытирая красное (не иначе, доконала малайзийская жа-

ра северянина-финна) лицо, рассыпался в комплиментах своим противникам Хаккинен. А в это время...

"Разве это автогонки?! – бушевал Деннис. – Нас беспардонно тормозили. Это нечестно! И вообще, нужно проверить Ferrari на предмет соответствия техническим требованиям. Взгляните хотя бы на шины Шумахера – да ведь это слики! Мы обязательно подадим протест..." Но все это хлопанье крыльями закончилось ничем. Протест относительно покрышек автомобиля № 3 (никаких канавок на "сверхмягкой" резине с одной всего остановкой, конечно, не осталось и в помине) подан так и не был. Однако...

Ровно через три часа Ferrari все же дисквалифицировали. Оба. Размеры боковых дефлекторов не соответствовали установленным техническим регламентом. Хаккинен стал двукратным чемпионом мира. McLaren выиграл Кубок конструкторов.

P.S. "У него граната не той системы..."

Пятница, 22 октября. Заседание апелляционного суда.

Пять дней малайзийский скандал служил отличной пищей для газет, радио- и телекомпаний. Переверывая непонятные простому смертному технические термины, сотни изданий по всему свету задавались вопросом – кто прав?



На трассе Баррикелло был быстрее Херберта, но тактика двух дозаправок вновь не позволила Рубенсу опередить своего товарища по команде



В очередной раз гонка для Култхарда закончилась поездкой на мотоцикле



Зачем чемпиону мира понадобилось заезжать в боксы на 47-м круге? Ответ знает только шеф McLaren Рон Деннис



Несколько кругов Джонни Херберту удавалось сдерживать McLaren за спиной. Но, экономя топливо, на 54-м круге он ошибся и слишком широко зашел в поворот



- Нормально, Эдмунд?
- Отлично, Михаэль!

В результате "пять независимых судей", как особо подчеркивалось FIA, приняли беспрецедентное решение: нарушение, если и было – вовсе не нарушение! Потому как, во-первых, вполне укладывается в рамки полусантиметрового допуска. А во-вторых (как говорят в таких случаях в английском парламенте, – "Слушайте, слушайте!"), точности поверочных приборов все равно не хватало, чтобы судить о соответствии размеров дефлекторов итальянских машин тектребованиям. Самый настоящий нонсенс.

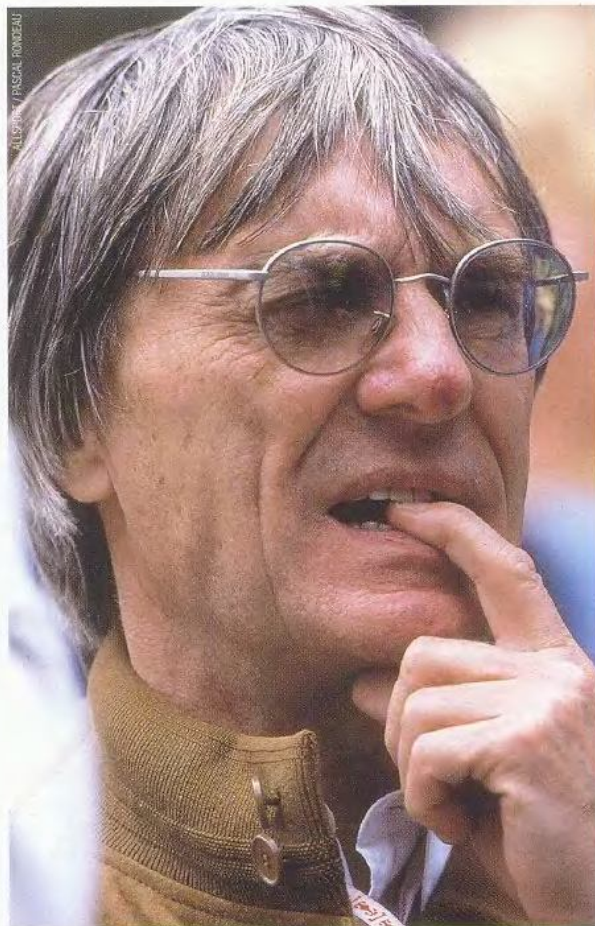
"Любое решение, кроме дисквалификации Ferrari – сказал еще накануне трехкратный чемпион мира Ники Лауда, – будет фарсом". Знаменитого австрийца, которого за светлый ум прозвали Компьютером еще в те времена, когда Шумахер-старший под стол пешком ходил, трудно ввести в заблуждение. Да, собственно никто особенно и не старался спрятать торчащие уши во всей этой не слишком красивой истории. Ведь новые дефлекторы появились по бортам Ferrari еще на Гран При Европы. Мало того, после квалификации в Сепанге автомобиль Ирвайна тщательно проверили. Вспомните еще и то обстоятельство, что шины с напрочь стертыми канавками никто проверять не стал...

Так зачем же весь сыр-бор затевали? Зачем неделю Хаккинена и McLaren в чемпионатах водили? Может быть, просто для того, чтобы поскорее позабыли все, зачем же все-таки Мика поехал во второй раз менять шины, которые замены не требовали?

"Я огорчен" – подвел итог самой сенсационной гонки сезона Деннис на пресс-конференции 23 октября (между прочим, в Париж, где решалась судьба его команды, Рон даже не поехал!) – Нет. Я удивлен? По правде говоря, нет. В последние годы наш спорт стал уж слишком коммерциализированным. Финансовое давление на всех нас невероятно возросло. Вот и теперь всем очень хотелось, чтобы вопрос о чемпионстве решился в последней гонке сезона, в Японии".

Итак, подождем, пока голос за сценой скажет "Ап!"

Александр Мельник



Пресс-конференция после гонки

Эдди Ирвайн, Михаэль Шумахер, Мика Хаккинен



Эдди, наши поздравления! Вы говорили, что Ferrari нужна поддержка Михаэля, и теперь с его помощью команда добилась великолепного результата. Что Вы чувствуете?

ЭИ: Это фантастика! Этот парень может нагнать страху на кого угодно. Он не только лучший номер 1, но он также и лучший номер 2! Я не знаю, что нам следует сделать с ним, но, похоже, в следующем году мне придется нелегко, когда мы будем в разных командах. Я гнал быстро, как только мог, и автомобиль вел себя очень нервно в поворотах. Меня чрезвычайно беспокоила возможность вылета, особенно на скоростных участках трассы. Так что я старался не совершать ошибок, а Михаэль очень постарался для меня.

Михаэль, Вы применили уникальную стратегию, сделав только одну дозаправку на более мягких шинах. Это было решено до старта или по ходу гонки?

МШ: У нас был выбор и мы решили останавливаться один раз, хотя, если честно, мне казалось, что лучше провести две дозаправки. Но теперь я могу сказать, что стратегия с одним пит-стопом сработала идеально.

Сегодня Вы отлично сыграли роль второго номера, но почти сразу после того, как Вы пропустили на 4-м круге Эдди вперед, Вас обогнал Давид Култхард. Вы ожидали этого?

МШ: Нет, это не входило в наши планы. Но я знал, что мне предстоит очень долгий путь до первой дозаправки, и поэтому захотел немного поберечь шины и не слишком сильно буксовать. Я очень медленно выходил из первого поворота, не ожидая, что Дэвид нырнет с внутренней стороны. Мы соприкоснулись – что привело к небольшому повреждению моего автомобиля и имело некоторые для меня последствия. Но после схода Дэвида ситуация значительно упростилась.

На первом пит-стопе было видно, что Ваши шины совершенно стерты. Как Вам удавалось поддерживать скорость на совершенно лысой резине?

МШ: Хороший вопрос! Прежде всего я должен сказать, что команда здорово поработала. Все критиковали Ferrari за то, что автомобили не совершенствуются, но на Нюрбургринге выяснилось, что это неправда. На этот раз нам удалось доказать, насколько хорош наш автомобиль, и этот результат достигнут благодаря команде. Я не знаю, насколько различается показанное нами время на круге, но, полагаю, цифры очень близки. Просто потому, что машина хорошо идет по трассе.

Мика, на подиуме Вы выглядели совершенно выдохшимся. Теперь Вы в порядке?

МХ: Да, теперь я чувствую себя хорошо. Это самая трудная гонка в моей жизни, гонка, в которой необходимо выкладываться полностью. Эти ребята применили блестящую тактику, мне не в чем их упрекнуть, они хорошо поработали и выиграли гонку. Для меня главным было гнать, как можно быстрее, и попытаться обойти Михаэля. Его автомобиль на самом деле ехал очень медленно в скоростных поворотах, но как только мы выходили на прямые, он очень легко ускорялся на выходе из поворотов, так что обогнать его было невозможно.

Когда Вы ехали за Михаэлем, камера за Вашей головой показала пару жестов, адресованных сопернику. Досадно было тащиться за Шумахером?

МХ: Это была тяжелая работа. Представьте, что ваш автомобиль постоянно заносит, при этом у меня было такое чувство, что Михаэль очень неровно проходил различные повороты. Мне все время приходилось быть начеку. Не затормозит ли он в самом неожиданном месте? Вот почему я должен был оставаться предельно собранным, чтобы не въехать в корму его машины. Я полагаю, именно поэтому мне и не представилось случая обогнать его.

МАЛАЙЗИЯ

этап 15 15-17/10/1999

Куала-Лумпур
Автодром Сепанг
Длина круга: 5,542 км
Количество кругов: 56
Общая длина: 310,362 км



До 1999 г. Гран При Малайзии не разыгрывался, и гонки Формулы-1 на трассе Сепанг не проводились

СВОБОДНЫЕ ЗАЕЗДЫ. ПЯТНИЦА

Облачно. Сухо.
11.00–14.00
Температура воздуха: 28–31 °C
Температура полотна: 32–38 °C

Поз. №	Пилот	Л. круг/Всего	Отст. с	Вср. км/ч
1 22	Ж. Вильнев	1'42.407/28	—	194.822
2 2	Д. Култхард	1'42.519/38	0.112	194.609
3 11	Ж. Алези	1'42.701/35	0.294	194.264
4 4	Э. Ирвайн	1'42.725/40	0.318	194.219
5 3	М. Шумахер	1'42.875/37	0.468	193.936
6 12	П. П. Диниц	1'43.006/35	0.599	193.689
7 16	Р. Баррикелло	1'43.042/40	0.635	193.622
8 1	М. Хаккинен	1'43.153/34	0.746	193.413
9 10	А. Вурц	1'43.311/42	0.904	193.117
10 17	Д. Херберт	1'43.349/37	0.942	193.046
11 9	Д. Физикелла	1'43.403/27	0.996	192.946
12 7	Д. Хилл	1'43.417/38	1.010	192.919
13 18	О. Панис	1'43.500/22	1.093	192.765
14 8	Х.-Х. Френтцен	1'43.677/44	1.270	192.436
15 19	Я. Трулли	1'43.793/34	1.386	192.211
16 20	Л. Бадер	1'44.818/17	2.411	190.341
17 23	Р. Зонта	1'44.968/15	2.561	190.069
18 6	Р. Шумахер	1'45.164/26	2.757	189.715
19 14	П. де ла Роса	1'45.397/28	2.990	189.295
20 5	А. Занарди	1'45.833/40	3.426	188.515
21 15	Т. Такаги	1'46.690/37	4.283	187.001
22 21	М. Жене	1'49.451/22	7.044	182.284

СВОБОДНЫЕ ЗАЕЗДЫ. СУББОТА

Солнечно. Сухо.
9.00–11.00
Температура воздуха: 29–33 °C
Температура полотна: 33–41 °C

Поз. №	Пилот	Л. круг/Всего	Отст. с	Вср. км/ч
1 3	М. Шумахер	1'40.424/28	—	198.669
2 4	Э. Ирвайн	1'40.506/24	0.082	198.507
3 1	М. Хаккинен	1'41.107/24	0.683	197.327
4 17	Д. Херберт	1'41.111/32	0.687	197.319
5 2	Д. Култхард	1'41.269/31	0.845	197.011
6 22	Ж. Вильнев	1'41.560/29	1.136	196.447
7 16	Р. Баррикелло	1'41.608/29	1.184	196.354
8 11	Ж. Алези	1'42.042/25	1.618	195.519
9 6	Р. Шумахер	1'42.153/26	1.729	195.307
10 8	Х.-Х. Френтцен	1'42.282/26	1.858	195.060
11 9	Д. Физикелла	1'42.292/25	1.868	195.041
12 12	П. П. Диниц	1'42.473/15	2.049	194.697
13 23	Р. Зонта	1'42.578/24	2.154	194.497
14 10	А. Вурц	1'42.755/27	2.331	194.162
15 7	Д. Хилл	1'42.861/30	2.437	193.962
16 19	Я. Трулли	1'42.946/24	2.522	193.802
17 5	А. Занарди	1'43.108/26	2.684	193.498
18 14	П. де ла Роса	1'43.729/30	3.305	192.339
19 20	Л. Бадер	1'43.981/24	3.557	191.873
20 18	О. Панис	1'44.032/12	3.608	191.779
21 21	М. Жене	1'44.937/15	4.513	190.125
22 15	Т. Такаги	1'44.978/22	4.554	190.051

КВАЛИФИКАЦИЯ

Солнечно. Сухо.
13.00–14.00
Температура воздуха: 32–36 °C
Температура полотна: 50–51 °C

Поз. №	Пилот	Л. круг/Всего	Отст. с	Отст. %	Вср. км/ч
1 3	М. Шумахер	1'39.688/8	—	—	200.136
2 4	Э. Ирвайн	1'40.635/8	0.947	0.949	198.253
3 2	Д. Култхард	1'40.806/12	1.118	1.121	197.916
4 1	М. Хаккинен	1'40.866/11	1.178	1.181	197.799
5 17	Д. Херберт	1'40.937/12	1.249	1.252	197.659
6 16	Р. Баррикелло	1'41.351/12	1.663	1.668	196.852
7 10	А. Вурц	1'41.444/12	1.756	1.761	196.672
8 6	Р. Шумахер	1'41.558/11	1.870	1.875	196.451
9 7	Д. Хилл	1'42.050/11	2.362	2.369	195.504
10 22	Ж. Вильнев	1'42.087/11	2.399	2.406	195.433
11 9	Д. Физикелла	1'42.110/11	2.422	2.429	195.389
12 18	О. Панис	1'42.208/12	2.520	2.527	195.201
13 23	Р. Зонта	1'42.310/11	2.622	2.630	195.007
14 8	Х.-Х. Френтцен	1'42.380/12	2.692	2.700	194.873
15 11	Ж. Алези	1'42.522/12	2.834	2.842	194.604
16 5	А. Занарди	1'42.885/12	3.197	3.207	193.917
17 12	П. П. Диниц	1'42.933/12	3.245	3.255	193.827
18 19	Я. Трулли	1'42.948/12	2.260	3.270	193.798
19 21	М. Жене	1'43.563/12	3.875	3.887	192.647
20 14	П. де ла Роса	1'43.579/12	3.891	3.903	192.618
21 20	Л. Бадер	1'44.321/12	4.633	4.647	191.248
22 15	Т. Такаги	1'44.637/12	4.949	4.964	190.670
107%		1'46.666	6.978	7.000	

СТАРТ



ФИНИШ



ПОДИУМ



WARM-UP

Солнечно. Сухо.
9.30-10.00

Температура воздуха: 28-29 °C
Температура полотна: 32-33 °C

Поз.	№	Пилот	Л. круг/Всего	Отст., с	В ср., км/ч
1	16	Р. Баррикелло	1'41.679/13	-	196.217
2	2	Д. Култхард	1'41.765/13	0.086	196.051
3	1	М. Хаккинен	1'41.818/11	0.139	195.949
4	4	З. Ирвайн	1'42.243/14	0.564	195.135
5	3	М. Шумахер	1'42.563/13	0.884	194.526
6	17	Д. Херберт	1'42.681/13	1.002	194.302
7	10	А. Вурц	1'42.745/11	1.066	194.181
8	12	П. П. Диниц	1'42.846/14	1.167	193.991
9	18	О. Панис	1'43.540/14	1.861	192.690
10	11	Ж. Алези	1'43.686/10	2.007	192.419
11	9	Д. Физикелла	1'43.725/13	2.046	192.347
12	6	Р. Шумахер	1'43.835/9	2.156	192.143
13	23	Р. Зонта	1'43.894/11	2.215	192.034
14	8	Х.-Х. Френтцен	1'43.950/11	2.271	191.930
15	19	Я. Трулли	1'44.032/10	2.353	191.779
16	22	Ж. Вильнев	1'44.079/11	2.400	191.692
17	5	А. Занарди	1'44.347/15	2.668	191.200
18	7	Д. Хилл	1'44.663/12	2.984	190.623
19	20	Л. Бадер	1'44.677/11	2.998	190.597
20	14	П. де ла Роса	1'44.941/12	3.262	190.118
21	15	Т. Такаги	1'45.288/12	3.609	189.491
22	21	М. Жене	1'45.341/13	3.662	189.396

ГОНКА

Солнечно. Сухо.
14.00

Температура воздуха: 32-34 °C
Температура полотна: 50 °C

Поз.	№	Пилот	Время	Отст., с	Л. круг/№	В ср., км/ч
1	4	З. Ирвайн	1:36'38.494	-	1'41.254/38	192.682
2	3	М. Шумахер	1:36'39.534	1.040	1'40.267/25	192.647
3	1	М. Хаккинен	1:36'48.237	9.743	1'41.103/49	192.359
4	17	Д. Херберт	1:37'39.428	17.538	1'41.383/50	192.101
5	16	Р. Баррикелло	1:37'10.790	32.296	1'40.810/55	191.615
6	8	Х.-Х. Френтцен	1:37'13.378	34.884	1'40.631/53	191.530
7	11	Ж. Алези	1:37'32.902	54.408	1'41.328/56	190.891
8	10	А. Вурц	1:37'39.428	60.934	1'41.950/36	190.678
9	21	М. Жене	1:37'10.056	1 круг	1'42.490/54	188.217
10	5	А. Занарди	1:37'36.473	1 круг	1'42.056/27	187.368
11	9	Д. Физикелла	1:38'14.562	4 круга	1'40.960/36	175.003
НК	22	Ж. Вильнев	1:24'10.789	НФ	1'41.769/35	189.605
НК	12	П. П. Диниц	1:17'06.378	НФ	1'41.539/20	189.749
НК	14	П. де ла Роса	53'36.763	НФ	1'43.885/22	186.067
НК	20	Л. Бадер	28'53.229	НФ	1'46.367/9	172.664
НК	2	Д. Култхард	24'20.803	НФ	1'42.940/11	191.207
НК	6	Р. Шумахер	12'35.780	НФ	1'46.418/5	184.787
НК	15	Т. Такаги	15'22.101	НФ	1'46.441/4	151.456
НК	23	Р. Зонта	11'04.410	НФ	1'46.444/2	180.170
НК	18	О. Панис	9'14.074	НФ	1'46.874/4	180.040
НК	7	Д. Хилл	-	НФ	-	-
НК	19	Я. Трулли	-	НФ	-	-

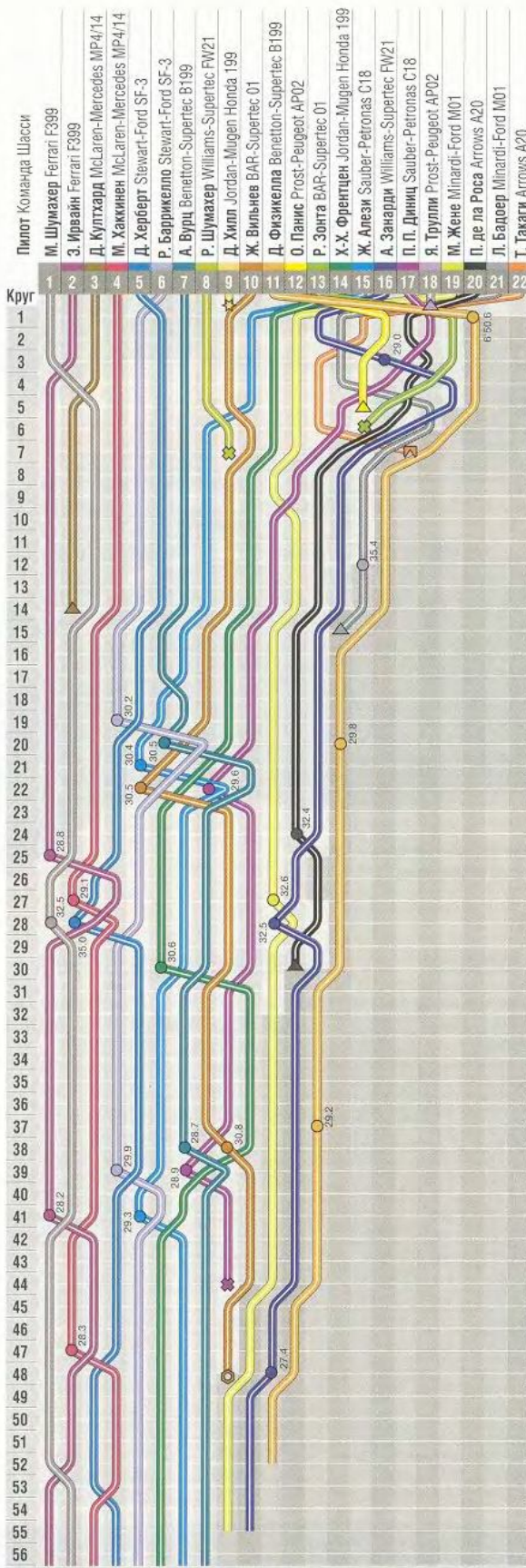
НК - не классифицирован, НФ - не финишировал, НС - не стартовал, ДК - дисквалифицирован

ЧЕМПИОНАТ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ

Пилот	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Очки
З. Ирвайн	10	2	6	3	4	1	6	10	10	4	3	1	10	70			
М. Хаккинен	10	4	10	10	6	4	10	6	2	4	66						
Х.-Х. Френтцен	6	4	3	10	3	3	4	3	4	10	1	51					
Д. Култхард	6	6	10	6	2	6	10	2	48								
М. Шумахер	6	10	10	4	2	6	38										
Р. Шумахер	4	3	2	3	3	4	3	2	6	3	33						
Р. Баррикелло	2	4	4	2	21												
Д. Херберт	2	2	2	6	13												
Д. Физикелла	3	2	2	6	10												
М. Сало	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10
Я. Трулли	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	7
Д. Хилл	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	7
А. Вурц	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3
П.П. Диниц	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3
О. Панис	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2
П. де ла Роса	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Ж. Алези	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
М. Жене	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

КУБОК КОНСТРУКТОРОВ

Команда	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Очки
Ferrari	10	8	10	16	7	4	3	6	10	16	4	3	5	16	118		
McLaren	10	6	4	16	10	6	10	10	2	16	16	2	2	4	114		
Jordan	6	4	3	3	10	5	3	4	4	5	10	1	58				
Stewart	2	4	2	4	2	2	2	3	14	5	36						
Williams	4	3	2	3	3	4	3	2	6	3	33						
Benetton	3	2	3	6	2	16											
Prost	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	9						
Sauber	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	4						
Arrows	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
Minardi	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						



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

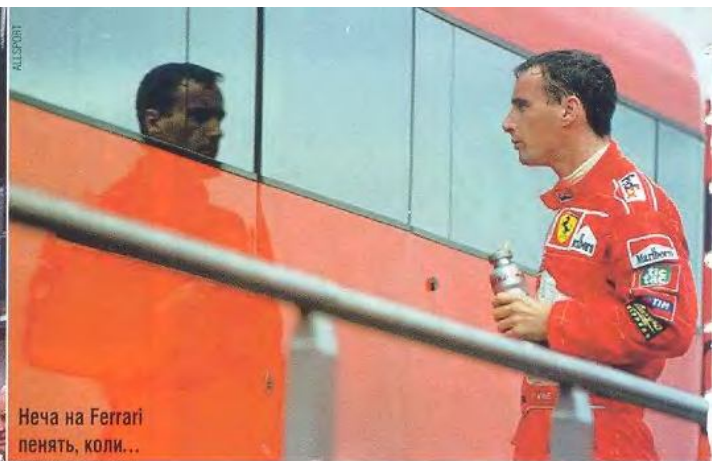
Отрыв от преследователя
п - пит-стоп; к - отставание на круг;
м.б. - машина безопасности





А говорили -
козленочком стану

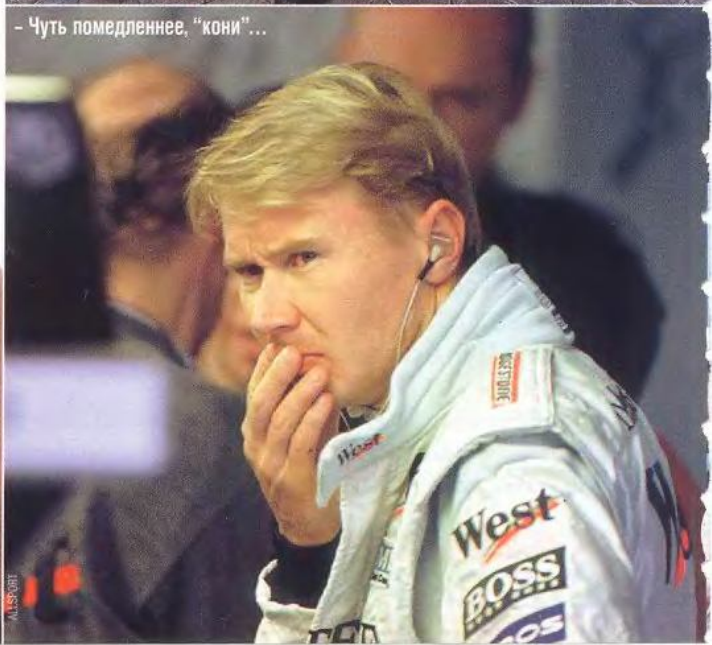
Дубль Ирвайна



Неча на Ferrari
пенять, коли...



- Чуть помедленнее, "кони"...





Грид-бой



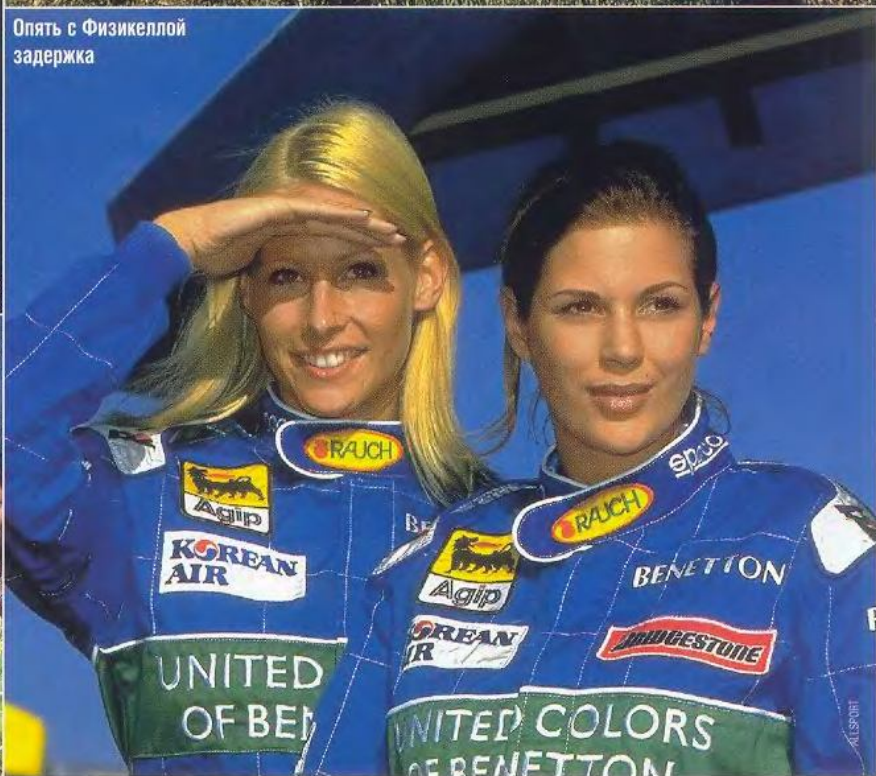
Финский Буратино



Искушение Луки



- Эдди назначил меня любимой женой!



Опять с Физикеллой задержка



на этот раз

Трудно сказать, зачем таким людям, как Педро Диниц, снова и снова рисковать здоровьем и жизнью. Ведь один раз бразилец уже "завал" себе шею в 1990 году в гониме Формулы-1 в Оливерестоне. Что шлет он в Формулу-1 Диниц? Но Педро принадлежит к тому по богатству семейству в Бразилии. И хотя в последнее время у его отца, Абилио Диница, владения крупной сети универсамов, наметились серьезные проблемы с законом по поводу уплаты налогов, состояние клана Диниц оценивается в 2,5 млрд долларов. Его родственники смеются, когда слышат о жалких миллионах, которые он зарабатывает в гониме Гран При. Вынужденный к тому же искать себе спонсоров, чтобы оплатить место в команде. Его аристократически воспитанная мать не перестает дивиться на сына-гонщика. Его отец давно утонул в Педро бросить баловство и заняться вместе с ним настоящим делом.



Бать может, Диниц жаждет славы? Но Педро и без того известен в Южной Америке, как сын своего отца. Для бразильцев видеть человека с фамилией Диниц в гонимом автомобиле все равно, что для нас, скажем, Филиппа Киркорова в сборной по хоккею. Да и вряд ли слава, которой пользовался Педро в Ф-1 до самого последнего времени, — это та известность, которой он добивается.

Возможно, в упорстве Диница скрывается порока. Ведь не с легкой же счастливой богатство на его предков. А может быть, риск — это и есть то, что шлет Педро. Что иное позволяет острее почувствовать вкус жизни со всеми ее слишком доступными для человека его достатка радостями, чем угроза с этой жизнью расстаться? Как бы то ни было, но на Норбургринге возможность с упоением вдохнуть полной грудью Педро представилась.

Сразу после старта Бенкетон Александра Вурма, уклонившись от столкновения с запоздавшим в первом повороте Jordan Дэмона Хилла, налетел на автомобиль Диница. На скорости 95 км/ч Sauber перевернулся. Верхняя защитная конструкция, которую по традиции называют дугой



безопасности, выдержала первый удар об асфальт. Однако второй, боковой удар о бордюрный камень оказался слишком силен. Возможно не выдержав и частично разрушился. Казалось, что 600-килограммовая машина рухнет прямо на голову гонщика.

Разрушение капсулы безопасности Sauber вызвало целую волну спекуляций о том, что С18 оказался недостаточно прочен. Исследования, проведенные специалистами команды с использованием данных "черного ящика", фотографий и видеозаписи аварии, показали, что сила удара превышала расчетные нагрузки.

Верхняя защитная структура подверглась воздействию больших динамических сил в результате бокового удара, — говорится в заявлении Sauber. — Энергия удара была рассеяна. Однако боковая нагрузка значительно превосходила те, что предусмотрены нормами. Когда автомобиль перевернулся еще раз, гонщик слез с игорочной шкатулки безопасности. "Павла точка зрения команды. Но данный инцидент еще будет подвергнут тщательному рассмотрению на очередном совещании Технической рабочей группы FIA по Формуле-1. Тогда и будут сделаны окончательные выводы и относительно данного конкретного случая, и относительно мер, которые следует предпринять в дальнейшем.

Несомненно, Педро повезло. Он отделился растяжением мышц шеи, ушибами плеча и колена, а также легким сотрясением, которого молодой гонщик не считал в первых интервалах после аварии. За несколько недель до Гран При Вирттоны во время гонки Формулы-3 в том же повороте трассы Норбургринга произошла точно такая же авария: автомобиль перевернулся и сломалась дуга безопасности. Голландский гонщик Вин Эйлик до сих пор парализован, как пишет западная пресса, "ниже шеи".

Леонид Ситник

повезло!

Прыжок ягуара



11 июня 1955 года через два часа после старта суточной гонки на выносливость в Ле-Мане Mercedes-Benz 300 SLR Лестера вылетел на переполненные трибуны напротив боксов. Падая машина крушилась, сметала, касалась все на своем пути. Самая страшная катастрофа в истории автоспорта унесла жизни более 80 человек. Первой реакцией организаторов соревнований было немедленно остановить гонку. Но тогда десятки тысяч зрителей заблокировали бы дороги на многие километры вокруг, и кареты "скорой помощи" не сумели бы пробиться к месту катастрофы. И гонка продолжалась. Но каково было ее участникам?

Майкл Хоторн, на глазах которого произошло несчастье, не в силах был продолжать гонку, отправил свой Jaguar в боксы. Остановившись, Майкл проскакал гаражи Jaguar и, словно сомнамбула, вышел из машины. Положение было критическим. Откатывать автомобиль назад запрещено правилами, обслуживать вне боксов — тоже. Менеджер Jaguar Лофти Ингланд — в недавнем прошлом военный летчик, — приказал Хоторну занять место в кабине и проехать еще круг. С ничего не выражающим взглядом англичанин сел в автомобиль и, проехав круг, уступил свой Jaguar напарнику.

Всю ночь мертвых и раненых увозили с места катастрофы. Всю ночь продолжалось сражение Фанхио и Хоторна, Mercedes и Jaguar попеременно обгоняли друг друга. Утром немецкая команда в знак уважения к погибшим сняла свои машины с гонок. Победа в Ле-Мане '55 — первая из трех подряд — досталась Jaguar. Именно после этих побед Jaguar стал легендой.

Почему Jaguar?

Почему Jaguar? Именно этот вопрос чаще всего задавали президенту Ford Джексоу Нассеру после официального объявления о переименовании Stewart в Jaguar в 2000 году. 32 года Ford был связан с гонками Гран При, и вот "голубой овал" уступает место пусть и слабой, но никогда не имевшей к Ф-1 никакого отношения "большой кошке". Обычно Нассер отвечает, что это часть долгосрочной стратегии. Выросший в Австралии выходец из Ливана, Нассер свободно изъясняется на 6 языках, но лучше всего он владеет "корпоративным языком Ford". Что же значит его слова на "родном" языке человека, годового оклада которого составляет 1 млн долларов, не считая 15 млн всевозможных доплат и премий?



Конструкции компании Уильяма Лайонза с самого начала отличались оригинальным стилем и новаторством. Он первым применил алюминий при изготовлении мотоциклов. Один из приемов, приносящих успех Лайонзу, — умелая имитация черт дорогих автомобилей. Даже логотип первых моделей серии SS напоминал Rolls-Royce



Элси Уиздом за рулем SS100 на Международном альпийском ралли 1936 года

В 1953 году XK120C уже выступал в Ле-Мане в качестве фаворита и привлекал к себе пристальное внимание соперников



Джек Нассер на капитанском мостике

Нассер любит автоспорт, это несомненно. В молодости он участвовал в ралли в Австралии. Но несомненно и то, что в настоящий момент этот, по выражению Джеки Стюарта, «самый влиятельный в мировой автоиндустрии человек» больше озабочен конструкцией пелльницы в каком-нибудь Ford Fiesta, чем проблемами Формулы-1. Ford Motor купил Jaguar 9 лет назад, сделав эту компанию частью своей империи, в настоящий момент состоящей из 7 марок — Ford, Lincoln, Mercury, Mazda, Volvo, Aston Martin и Jaguar. Вполне естественно, что Нассер, приведший в 1998 году 345 000 работников своей компании к чистой прибыли в 22 миллиарда, ищет, как наилучшим образом распорядиться силами своей армии. Ford, считает он, с его массовыми моделями, лучше всего будет смотреться в чемпионате мира по ралли, где его соперниками будут выступать Toyota, Subaru, Peugeot, SEAT и Mitsubishi. В Ле-Ман давно рвется Aston Martin, чтобы померяться лошадиными силами и выносливостью с Porsche, Mercedes-Benz, Audi и Nissan. Что касается Формулы-1, здесь в качестве основных соперников Jaguar будут выступать Mercedes, BMW, Honda и, конечно, — Ferrari. Без сомнения, именно последнее имя не дает спать спокойно руководителям Ford. Ведь сколько бы ни побеждали в последние годы Williams или McLaren, трибуны автодромов в любой стране мира все равно утопают в красном. И в этой ситуации глупо было бы не воспользоваться таким козырем, как Jaguar. Ведь оглянувшись на историю этой марки, удивляешься не приходу Jaguar в Ф-1, а тому, что этот приход состоялся только сейчас.

Первая ласточка

В принципе, утверждение, что Jaguar никогда не имел отношения к Формуле-1, не совсем верно. В 1950 году на старт Большого Приза в Монце заводской гонщик Jaguar Клементе Биондетти вывел необычный автомобиль. Он состоял из шасси спортивного Ferrari 166S и двигателя Jaguar XK. Увы, в гонке Ferrari-Jaguar продержался всего 16 кругов, и неудачную попытку быстро забыли. Но, кто знает, как повернулась бы история Ф-1, если бы в Монце Биондетти сопутствовал успех...

А началось все в сентябре 1922 года в приморском городе Блэкпул на севере Англии, где 20-летний энтузиаст-мотоциклист Билли Лайонз и 29-летний предприниматель Уильям

Уомзли основали компанию Swallow – “Ласточка”. В небольшом кирпичном гараже они развернули производство колясок для мотоциклов. Компания стремительно росла и переехала в среднюю Англию, в Ковентри – сердце британской индустрии.

Следующим шагом стало изготовление автомобильных кузовов на шасси других производителей. Наконец, настал черед выпустить первый собственный автомобиль – в 1931 году им стал SS I (Standard Swallow). К 1933 году относится упоминание о первом участии компании в серьезном соревновании. Команда из трех SS вышла на старт Альпийского ралли. А в 1934 году на тех же гонках пришел и первый успех – командная победа. В 1936 году спортивный журналист Том Уиздом вместе со своей женой Элси выиграли Международное альпийское ралли. На самом первом автомобиле этой марки, который позднее причислят к ряду Классических – SS100. Годом позже заводская команда на трех машинах добыла Кубок производителей на первом ралли Британского королевского автоклуба. Первое же место в личном зачете было у них украдено спортсменом, выступавшим в частном порядке на... SS.

Постепенно укреплялся и кадровый состав компании. В инженерный отдел пришли Уильям Хейнз, Гарри Уэслейк, замечательный моторист, впоследствии создавший двигатель для команды Ф-1 Дэна Гарни, и Уолтер Хассан – легенда автоспорта, автор знаменитого Coventry Climax, мотора, сыгравшего огромную роль в истории Гран При.

Собственно Jaguar появляется на сцене в 1935 году. Нужно было подобрать имя для одной из новых моделей SS, и рекламный отдел предложил название крупного хищника. И хотя Лайонз (по-русски – Лев), к этому

времени полностью затмивший своего партнера на первых ролях в компании, улавливал в новом названии некую натяжку, оно было принято и оказалось очень удачным, в течение десятилетий символизируя мощь и скорость автомобилей с “большой кошкой” на капоте. Утверждению новой марки в немалой степени способствовало и то, что после войны о таких названиях, как SS, по вполне понятным причинам пришлось позабыть.

Ревущие 40-е

С началом войны производство автомобилей пришлось свернуть. В эти годы компания выпустила для армии около 10 000 мотоциклетных колясок, выполняла отдельные заказы для авиации, что позволило инженерам познакомиться с передовыми технологиями. Опыт изготовления деталей и узлов для бомбардировщиков Whitley и Wellington, истребителей Spitfire, Lancaster, Stirling и Mosquito оказался неоценимым при проектировании будущих моделей. И особенно пригодился (пространственная ферма вместо рамы, дисковые тормоза) для гоночных машин.

В 1948 году появился XK120 – автомобиль, принесший Jaguar всемирную славу. XK в этой аббревиатуре означал совершенно новый двигатель – “шестерка” с двумя верхними распределителями, 120 – количество миль в час, которые должна развивать машина. К последней цифре специалисты отнеслись весьма скептически и потребовали доказать смелое утверждение на практике. Испытания состоялись в Бельгии, где специально для этого закрыли один из прямолнейных участков шоссе. Jaguar развил скорость 126 миль в час, а со снятым ветровым стеклом разогнался до 132,6 (213,4 км/ч), став самым быстрым серийным легковым автомобилем в мире.

Успех машины превзошел все ожидания. Мощный 160-сильный двигатель и удачная конструкция легкого шасси позволили владельцам нового Jaguar без особых затрат участвовать в гонках. И гоночный характер “дикой кошки” немедленно взяли на вооружение в рекламном отделе компании.

Через Ла-Манш в Ле-Ман

Победы Jaguar в гонках были гордостью Великобритания. Походы заводской команды сопровождалась большой помпой. Машины своим ходом выезжали из заводских ворот в Ковентри, следовали через всю Англию в Лондон, где их приветствовали на центральных улицах жители столицы. Затем “Ягуары” прибывали в Дувр и грузились на паром, перевозивший их через Ла-Манш во Францию...

Дебют заводской команды в знаменитой 24-часовой гонке в Ле-Мане состоялся в 1950 году и не был слишком успешным. Две машины сошли, а третья, лидируя, отстала из-за проблем со сцеплением. Зато в Сильверстоуне Питер Уокер и Лесли Джонсон принесли компании 1-е и 2-е места.

Тогда же состоялся еще один важный дебют. В гонке “Турист Трофи” в Северной Ирландии один из Jaguar на старт вывел молодой гонщик, известный только тем, что за ним уже прочно закрепилась репутация водителя, который “слишком быстр, чтобы жить долго”. В команду парня взяли с большой неохотой. Тем не менее он пришел к финишу первым, оставив соперников далеко позади. Звали молодого человека Стирлинг Мосс.

Мосс прижился в команде и в 1952 году участвовал в невероятном марафонском заезде на автодроме Монлери под Парижем, где три Jaguar XK120, доказывая свою надежность, в течение семь дней и ночей поддерживали



Два С-типа: XK120С, завоевавший в 1951 году для Jaguar первую победу в Ле-Мане, и XJ226С, на котором в 1993 году был добыт последний весьма сомнительный успех компании в знаменитой 24-часовой гонке

Победный финиш Jaguar D-типа в Ле-Мане '56



Джеки Стюарт за рулем Е-типа во время разогревочной гонки перед Гран При Великобритании на Брэндс-Хэтч в 1964 году



В 1984 году команда TWR Jaguar на XJ-S выиграла за явным преимуществом чемпионат Европы среди легковых автомобилей



Детище Тони Саутгейта - XJR-6 с граунд-эффектом

среднюю скорость около 100 миль/ч – 168 часов на 160-ти! И так, с надежностью все было ясно. Однако предыдущий опыт показал, чтобы добиться успеха в Ле-Мане, необходимо облегчить конструкцию. Так появился XK120C, впоследствии приобретший широкую известность под именем C-типа.

Пока же Jaguar оставался темной лошадкой. В 1951 году в Ле-Мане зрители собрались понаблюдать за борьбой Talbot-Lago, Cunningham и Ferrari. Но у Ингланда был свой план: с самого начала Moss должен был задать чудовищный темп, изматывая более опытных и обладающих более мощными автомобилями соперников, а два других экипажа при этом могли бы беречь машины. План удался. Moss побил рекорд круга, а соперники сходили один за другим. До финиша добрался лишь один Jaguar – Питера Уокера и его тезки Уайтхеда. Но он выиграл гонку.

В 1952 году у Jaguar появился новый грозный соперник – Mercedes-Benz. Напуганные слухами о новом немецком чуде с необычным аэродинамическим кузовом, англичане в срочном порядке изготовили свой вариант обтекателя. Времени на испытания не осталось. В результате, в Ле-Мане все три машины сошли в первые же часы из-за перегрева двигателей.

Но через год англичане нанесли немцам ответный удар. Секретным "оружием возмездия" стали дисковые тормоза. Jaguar первым применил новинку, вскоре ставшую непременным атрибутом любой гоночной машины. Экипаж Moss-Уокер, чья машина испытывала проблемы с подачей топлива, финишировал 2-м. А выиграл гонку автомобиль, за рулем которого сменяли друг друга два гонщика-любителя, во многом олицетворявших дух эпохи, – известный энтузиаст Дункан Хамилтон и майор Тони Ролт, награжденный Военным крестом за отличия в военной службе. Еще один C-тип пришел четвертым. В его экипаже выступал Ян Стюарт – однофамилец человека, которому 47 лет спустя суждено будет возглавить команду Jaguar в Ф-1.

К Jaguar пришла мировая слава! И коммерческий успех. Было продано 12 000 автомобилей модели XK120. Отсутствие буквы C потребителей волновало мало.

Сказал С, говори и D

В 1954 году на смену C-типу пришел D-тип. Это был не просто спортивный вариант коммерческого автомобиля. Это была машина, специально построенная, чтобы выигрывать гонки – первый Jaguar с монококом из магниевового сплава в качестве несущего элемента шасси.

Из-за проблем с двигателем (в топливо неизвестно как проник песок – говорили даже о саботаже!), небольшого столкновения и ливня D-тип в год дебюта не смог подняться в Ле-Мане выше 2-го места, после 24 часов борьбы уступив Ferrari 1 минуту 47 секунд – самый плотный до сих пор финиш в этом соревновании.

Затем настал черед печальной победы 1955 года. А гонка 1956 года началась для заводской команды настоящей катастрофой. Два



автомобили столкнулись друг с другом уже на втором круге, а третий выбыл из-за повреждения топливной системы. И все-таки победа досталась D-типу: первой к финишу пришла частная команда, выступавшая на Jaguar. В тот же год англичане выиграли ралли Монте-Карло, став единственной маркой, в один год первенствовавшей и в Ле-Мане, и в Монте-Карло. Затем наступил триумф 1957 года, когда Jaguar D-типа занял – задержите дыхание – 1-е, 2-е, 3-е, 4-е и 6-е места!

Сгоревшие надежды

Громкие победы 50-х окончательно утвердили за Jaguar славу одного из лучших автомобилестроителей мира. Одержаны эти победы были в борьбе с принципиальнейшими соперниками: Mercedes-Benz, Ferrari, Porsche. Именам гонщиков, выступавших в разные годы на Jaguar, позавидовала бы любая команда Ф-1: Майк Хоторн, Стирлинг Мосс, Грэм Хилл, Брюс Мак-Ларен, Денни Хьюм, Рой Сальвадори. И, как знать, повернись все иначе, не любовались бы мы сейчас трибунами зеленого цвета на гонках Формулы-1 во всем мире. Однако логического продолжения – перехода в гонки Гран При – не произошло. Более того, в 1956 году компания объявила о временном прекращении участия в автоспорте. Небольшой коллектив инженеров вынужден был сосредоточиться на основном производстве.

Команду распустили, а автомобили продали. Успех 1957 года в Ле-Мане был добыт усилиями любителей, которым досталась бывшая заводская техника. Но в том же году состоялось еще одно любопытное соревнование.

По замыслу его организаторов эта гонка на “американском” треке в Монце должна была стать сражением лучших европейских и заокеанских автомобилей или “Гонкой двух миров”. Увы, все европейские компании игнорировали соревнование. Единственным исключением стал Jaguar, чье руководство всегда ориентировалось на американский рынок. Гости, чьи машины были лучше приспособлены для тресковых состязаний, одержали победу, хотя из 8 стартовавших до финиша добрались только трое. Все три частных Jaguar сумели одолеть дистанцию, хотя и заняли “почетные” 4-е, 5-е и 6-е места.

В конце 50-х – середине 60-х Jaguar отметил целый ряд побед в ралли и гонках спортивных автомобилей. Однако объявленный в 1956 году перерыв участия в гонках заводской команды затягивался. Надежды на скорое возвращение сгорели в чудовищном пожаре 12 февраля 1957 года, уничтожившем оборудование, необходимое для производства D-типа. Но идеи, заложенные в этой конструкции, воплотились в другом автомобиле.

Jaguar и Джеки Стюарт

“Первый автомобиль, который я вывел на гоночную трассу, был Jaguar E”, – вспоминает Джеки Стюарт.

Работа над автомобилем, которому предстояло заменить D-тип, началась еще в 1955 году. Руководил проектом специалист по аэродинамике Малькольм Сейер, создававший кузова гоночных XK120C и D. В результате в 1961 году появился E-тип – автомобиль, долго считавшийся лучшей серийной спор-

тивной машиной по обе стороны океана. Сама его презентация оказалась весьма впечатляющей. Не поверив громким рекламным заявлениям англичан, на все лады расхваливавших свою новинку, публика потребовала проверки. И снова Jaguar выручил спорт. Два E-типа вышли на старт 25-круговой гонки в Оултон-парке против Ferrari и Aston Martin. За рулем “Ягуаров” сидели Грэм Хилл и Рой Сальвадори. Первым к финишу пришел Хилл, так и не пропустивший рвавшийся вперед Aston Martin. Сальвадори, испытывавший проблемы с тормозами, стал 3-м.

E-тип не создавался специально для гонок. Это был дорожный автомобиль. После трагедии 1955 года правила предписывали выпускать на старт только машины, произведенные в количестве не менее 100 штук. Специально для гонок были подготовлены только 7 E-типов. Два из них и добились успеха в Оултон-парке. Что и побудило Ferrari создать свою знаменитую модель 250 GT, никогда и близко не подошедшую к необходимому уровню производства, но тем не менее участвовавшую в гонках и в руках Мосса бившую Jaguar. Англичане в свою очередь ответили специальной гоночной модификацией, которая получила название “облегченный” E-тип. Именно эта машина и дала путевку в жизнь Джеки Стюарту. С Jaguar он, судя по всему, и закончит свою карьеру.

“Мой брат выступал за заводскую команду Jaguar. Мой отец, брат и я были главными дилерами Jaguar в Думбартоншире и Аргиллшире. Я имел обыкновение лично проезжать на завод в Браунс-Лейн, где забирал машины,



Команда Jaguar в Ле-Мане '91

которые мы намеревались продать, и развозил их по всей Шотландии. Так что, если уж моей команде суждено поменять имя, то лучше Jaguar ничего не придумаешь".

Эпоха застоя

В 1972 году ушел в отставку Лайонз, 50 лет правивший Jaguar железной рукой. Это была очень сильная, в чем-то даже одиозная личность, рядом с которой по масштабу можно поставить только Энцо Феррари.

Пост Лайонза занял Ингланд. В карьере Лодфи был такой эпизод: в 1958 году Гай Вандервелл звал его в свою команду Ф-1. Если бы Ингланд принял это приглашение, то со временем, как знать, не повлияла бы позиция этого человека на спортивные планы Jaguar. Но Высокий (Lofty – прозвище Франка Реймонда Уилтона Ингланда) остался верен фирме, из которой его выжили в 1974 году. Jaguar к тому времени стал частью огромной империи British Leyland – чрезмерно раздувшегося бегемота, с многочисленным руководящим аппаратом, централизованным планированием и чудовищными накладными расходами. До спорта ли тут?

В 70-х годах Jaguar участвовал в гонках лишь время от времени. Дело ограничивалось победами в соревнованиях местного значения. Крупные успехи не давались. Несколько попыток штурмовать Ле-Ман без серьезной подготовки окончились ничем. Большую активность проявляли дилеры Jaguar на автодромах Америки, добываясь множества побед в различных "кузовных" сериях. Е-тип в соста-

ве команды Group 44 успешно выступал в Америке до середины 70-х, доказывая, насколько удачным была его конструкция.

В феврале 1985 года сэр Уильям Лайонз, удостоенный рыцарского звания за заслуги перед Королевством, скончался. А за год до этого к Jaguar пришел первый за многие годы большой успех на гоночной трассе.

Jaguar и Том Уокиншоу

Том Уокиншоу впервые сел за руль гоночного Jaguar в 1982 году. А уже через два года три Jaguar XJ-S, подготовленные его фирмой Tom Walkinshaw Racing, выиграли за явным преимуществом чемпионат Европы для легковых автомобилей. Следующей целью стал чемпионат мира спортпрототипов группы С и, конечно, Ле-Ман. В те годы в этих соревнованиях доминировали Porsche. В 1985 году, например, немецкие машины заняли в Ле-Мане места с 1-го по 5-е, а в следующем сезоне – все места в первой десятке, кроме 8-го!

В борьбе со столь грозным соперником Уокиншоу решил опереться на британскую конструкторскую школу Формулы-1 – лучшую в мире. К созданию шасси для XJR он привлек бывшего конструктора автомобилей Гран При Тони Сауттейта. Его проект отличался активным использованием граунд-эффекта, для усиления которого задние колеса нового Jaguar закрыли щитками.

Первые успехи пришли относительно скоро. Уже в 1986 году XJR выиграл 1000-километровую гонку в Сильверстоуне. А в 1987 году TWR Jaguar стал чемпионом мира! Аналогич-

ный успех сопутствовал команде и в 1988 году, когда титул чемпиона в борьбе с гонщиками Sauber-Mercedes достался Мартину Брандлу. Этот год вообще был триумфальным для Jaguar. Через 31 год после успеха в Ле-Мане '57 была добыта 6-я победа в легендарной 24-часовой гонке. Триумф был дополнен первым местом в "американском Ле-Мане" – 24-часовой гонке в Дайтоне.

7-й раз Ле-Ман покорился Jaguar в 1990 году, когда 4 автомобиля TWR XJR-12 побили целое полчище из 7 Nissan и 19 Porsche, заняв 1-е и 2-е места. В том же году Jaguar снова победил в "24 часах Дайтоны".

Однако триумф спортивной команды отнюдь не отражал плачевного финансового состояния самой фирмы.

Кризис

Приватизированный и с огромным трудом выживший на руинах British Leyland, Jaguar столкнулся с необходимостью искать сильного партнера. Сначала переговоры велись с General Motors. Затем возник Ford, которому предложили 15% акций в обмен на техническую и маркетинговую поддержку. Но американцы, как за четверть века до этого пытались поступить с Ferrari, хотели купить фирму целиком, со всей славой и потрохами. После некоторых раздумий акционеры Jaguar, в отличие от Энцо Феррари, сочли за благо уступить. И в декабре 1990 года английская команда стала частью огромной межнациональной корпорации. Американцы, назовем их так условно, не забыли о гонках. В 1991 году на старт



Том Уокиншоу ликует! Два TWR Jaguar XJR-12 (слева) первыми пересекли финишную линию 24-часовой гонки в Ле-Мане '90

Со съёмными обтекателями XJR-14, творение Росса Брауна, действительно напоминал автомобиль Гран При



Экипаж, в состав которого входили Нильсон, Култхард и Брэбзм, сын великого Блэк Джека, выступая на автомобиле XJ220C (слева) одержал в 1993 году последнюю для Jaguar победу в Ле-Мане

вышел XJR-14. Автором проекта был теперешний технический директор Ferrari Росс Браун. По существу, это был уже самый настоящий автомобиль Гран При. С закрытыми обтекателями колесами. Даже двигатель Ford HB V8 был почти тем же агрегатом, что стоял в это время на Benetton и Jordan. Машина принесла Jaguar чемпионский титул, но эта победа стала последней. Появление в Ле-Мане в 1993 году закончилось победой XJ220C в классе GT, в состав экипажа которого входил Дэвид Култхард. Однако через несколько недель Jaguar был дисквалифицирован за нарушение технического регламента.

В сезоне-91 Уокиншоу ушел в Benetton, забрав с собой Брауна. Уже подумывали о переходе в Ф-1 соперники Jaguar по чемпионату прототипов – Sauber вместе с Mercedes-Benz. Казалось бы, по их стопам следовало отправиться и Jaguar. Но этого не произошло. И в который раз приходится вздыхать: а ведь повернись все иначе – чемпионский титул 1994 года Михаэль Шумахер мог бы завоевать, выступая совсем в другой команде.

Но в то время компании было не до того. Затяжной кризис, сокращение уровня продаж, массовые увольнения... Компания нуждалась в обновлении имиджа, а ее продукция – в рекламе. И лучшего средства, чем Ф-1, для Jaguar «американские» хозяева не нашли.

Событие, о необходимости которого говорит вся история знаменитой британской марки, наконец состоялось.

Ложка дегтя

Есть, правда, одно «но», отличающее приход Jaguar от возвращения BMW и Honda. И немцы, и японцы действительно намерены строить двигатели для Ф-1. Jaguar же имеет к команде 2000 года отношение не большее, чем Леонид Ильич Брежнев – к атомному ледоколу, некогда носившему его имя. Как не имеет никакого отношения, кроме финансового, Mercedes-Benz к британскому шасси McLaren и британскому же мотору Ilmor.

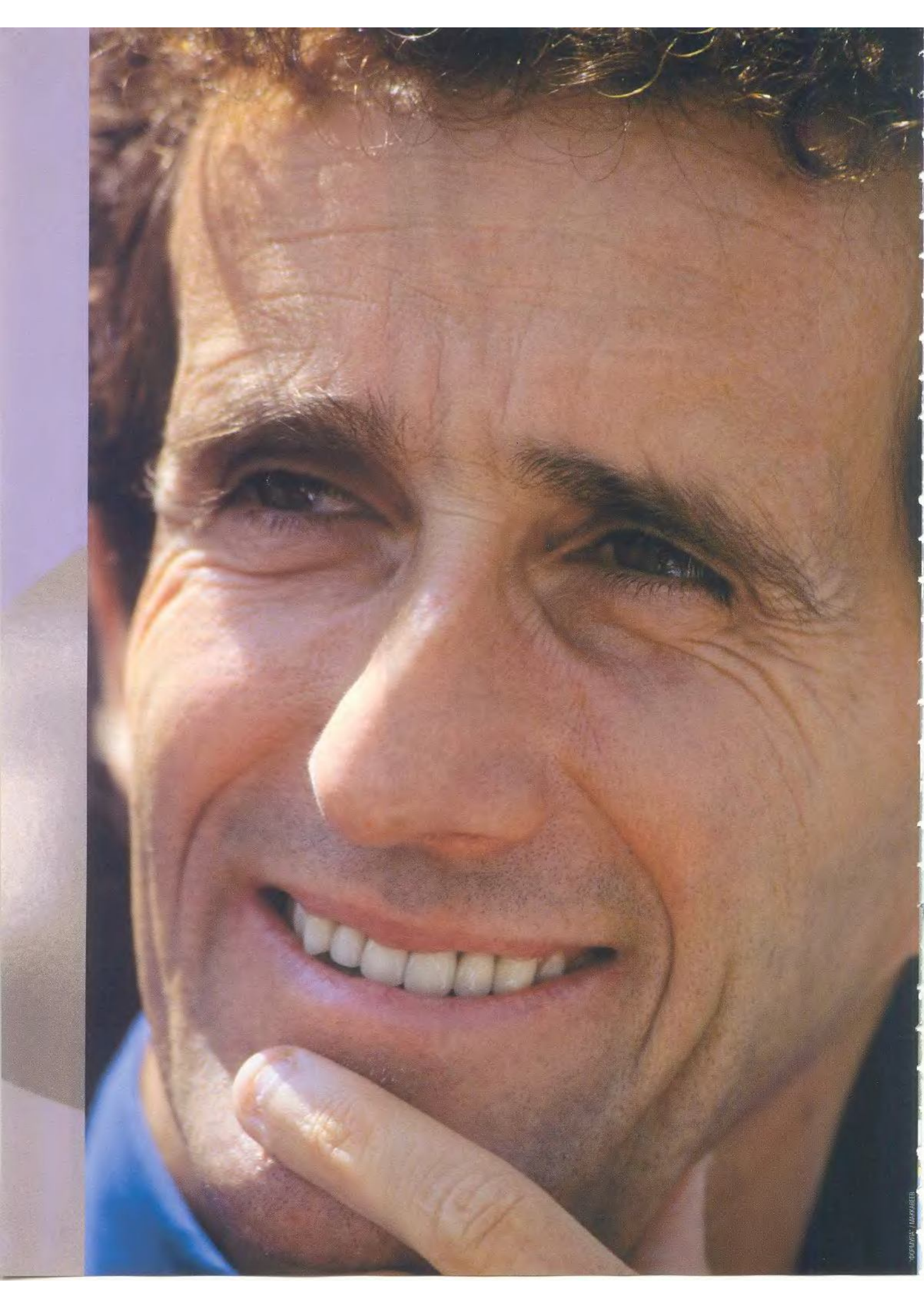
Но... вас это беспокоит? Меня нет.

Разумеется, в основе решения о приходе Jaguar лежит чистый расчет. Но Спорт – это всегда эмоции. «В Хоккенхайме я был буквально раздавлен количеством красных бейсболок и знамен Ferrari на трибунах. Я прямо позлел от зависти, – признается Джек Нассер. – Вы понимаете, что я имею в виду».

Мы понимаем...

Леонид Ситник





Ален Прост

“Я должен работать”

После душного от палящего солнца пэддока тень моторхоума французской команды казалась раем. Мы сидели за столиком с пресс-атташе Prost и несколькими британскими журналистами, неспешно обсуждая последние новости пэддока и попеременно оглядываясь на входную арку, в ожидании самого титулованного человека современной Формулы-1 – четырехкратного чемпиона мира Алена Проста. Француз немного опаздывал: всего в тридцати метрах от командного домика на колесах Ален о чем-то увлеченно беседовал с одним из мотористов Mugen-Honda.

“Я давно хотела спросить, а как название вашего журнала звучит по-русски?.. Как? Формула-один, – я правильно произнесла?” – улыбнулась пресс-секретарь Prost Мари-Пьер Дюпаскуа. “Не волнуйтесь, сейчас я его притащу”, – засмеялась Мари, заметив наше беспокойство. Через несколько минут она вернулась вместе со своим патроном, и наше терпение было вознаграждено: вместо оговоренных пятнадцати минут Ален отвечал на наши вопросы более получаса.

Месье Прост, Вы довольны ростом команды в этом сезоне, можно ли это назвать прогрессом?

Я не думаю, что можно быть довольным работой, а точнее, – результатами этого сезона. Все в нашей работе подчинено победам. Победам в гонках, в чемпионате. Я вижу свои ошибки. Поэтому в этом году я провел реорганизацию команды. Результаты вы наблюдаете в текущем сезоне. По сравнению с прошлым годом и даже по сравнению с началом нынешнего это сказалось в первую очередь на значительном улучшении работы с машиной. Я думаю, мы сделали шаг вперед. Прошлый год был не самым удачным. На заводе было много людей, как мне казалось, лишних. Мне необходимо было время, чтобы понять, в чем именно нуждается команда. С начала сезона в команде была хоро-

шая атмосфера, что позволяет мне с большим оптимизмом смотреть в будущее.

У Вас есть какой-то особый план на будущее?

Особый план? Нет. Как я уже сказал, я реорганизовал команду. Я пригласил Джона Барнарда, который настоял на проектировании нового двигателя и новой коробки передач. Мы построили новую машину, гораздо лучше предыдущей. Благодаря этому мы избавились от многих проблем и чувствуем себя весьма уверенно. Теперь мы с командой мечтаем о серьезном успехе. Жаль только, двигатель несколько слабее...

Но ведь, судя по всему, команду продолжают преследовать технические проблемы?

В Формуле-1 никто не хочет, да и не может себе позволить останавливаться на достигнутом. У нас действительно большие проблемы с двигателем, случаются неполадки и в автомобиле в целом. Это нужно просто преодолевать. В следующий сезон мы придем с новым, более надежным мотором и надеюсь, сделаем машину более конкурентоспособной. Бесспорно, что только так мы сможем зарабатывать очки в гонках.

Это будет абсолютно новый двигатель?

Да, мы уже испытывали его во время квалификаций в этом сезоне.

Для двигателя было подготовлено новое шасси?

Нет.

Дебютный сезон 1997 года был весьма удачным для команды, а прошлый год сложился очень тяжело, так в чем же выражались ошибки прошлого года? Были ли они только техническими?

Вы правы. Дебютный сезон был действительно впечатляющим для нашей команды. Работа с машиной

практически не вызвала сложностей, и пилотов можно было только похвалить. К тому же было много богатых людей, желающих поддержать меня. Никто даже и не думал, что по сравнению с 1997 годом в команде появится еще 65 людей, новая резина, возможность проведения краш-тестов. А то, что в прошлом году у нас было много проблем – нормальная ситуация. Вообще нам повезло, что это случилось не в дебютный сезон и мы смогли заявить о себе. Знаете, как трудно объяснить людям, что в команде появились проблемы. Все хотят видеть результат и как можно скорее. Объяснить, что 15 лет назад все было вообще по-другому, просто невозможно.



Что Вы думаете об Оливье Панисе как о гонщике после его аварии в Канаде два года назад? Не кажется ли Вам, что он стал менее быстрым?

Я не люблю говорить о своих пилотах. Этот вопрос можно переадресовать моей пресс-службе. Как минимум, я думаю, мы должны спросить самого Оливье об этом. Если же вы хотите знать мое мнение, я наблюдаю за ним, и он мне не кажется таким быстрым, как раньше. Он несколько сдал. Новая резина, новая машина. Это не легко. Я считаю, что наблюдения и выводы, которые делаю, я может сделать каждый. Я думаю, вы сами найдете разумное объяснение.

Как Вы можете прокомментировать то, что в Prost в следующем году появится Алез?

Я сделал лучший выбор, который только мог сделать для команды. Я действительно искал для своей команды особенного парня. Уточню: особенного парня, француз. У меня были возможности попробовать нескольких гонщиков, поскольку я должен был выбрать лучшего для Prost. Все мы рассуждаем, что будущий год станет лучшим для команды.

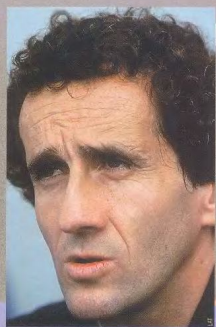
Такое впечатление, что в этом сезоне решить

вопрос о гонщике все команды пытаются как можно скорее, чтобы заключить более выгодные контракты со спонсорами.

Формула-1 – это рынок. Вы знаете, что если подобрать гонщика на будущий сезон, основываясь на выступлениях в этом, то наше решение может оказаться не очень верным. Если какая-то команда приняла решение до конца текущего сезона, значит она видит в этом смысл.

Ален, Вы будете требовать от гонщиков неизменных побед в гонках?

Конечно, победы – это здорово. Но неудачи случаются с каждым. Формула-1 – очень сложный спорт, и результат гонки не всегда зависит от того, кто за рулем. Есть очень много хороших и сильных гонщиков, но даже они не всегда справляются с техническими неполадками машины во время гонки. Есть еще и ошибки. Я хочу, чтобы их не было. Еще результат зависит от партнеров, от лю-



дей, которые работают со мной. Многие люди верят именно мне. Я не могу их разочаровать. Ф-1 – это мир, основанный на обещаниях. Очень важно не надеяться ошибок и не потерять доверия.

Как Вы относитесь к французской прессе?
К французской прессе?

Да. Как Вы относитесь к тому, что пишет о Вас французская пресса? У Вас есть проблемы с журналистами?

Я думаю, все и во всех странах имеют проблемы с журналистами. Когда я говорю, я всегда отвечаю за свои слова. Иногда я работаю с определенной группой журналистов, и они очень профессиональны. Но зачастую встречаются и те, которых нельзя назвать профи. Я давал однажды интервью и был поражен тем, что многие важные вещи были просто опущены. У меня были проблемы с некоторыми журналистами. Но в конце концов невозможно же всех научить думать, как ты. Жаль, ведь многие из них – хорошие парни.

Ален, а что для Вас деньги?

Деньги? Хорошие люди гораздо важнее денег.

Неужели?

Да, это правда. Потому как конкурентоспособная и умелая работать команда гораздо важнее. Время бежит, приходят новые люди, которых надо учить работать, которым нужно учиться доверять. Нет, команда – это очень важно. Ведь очень сложно найти преданных делу людей, таких как Реттап или в McLaren.

Вы хотели бы быть в положении руководителя McLaren?

Вы хотите создать

своим, вопросом, что

мне нужно делать? В

нашем бизнесе можно не только иметь возможность полу-

чать профессионалов и хороших работников, но и уметь

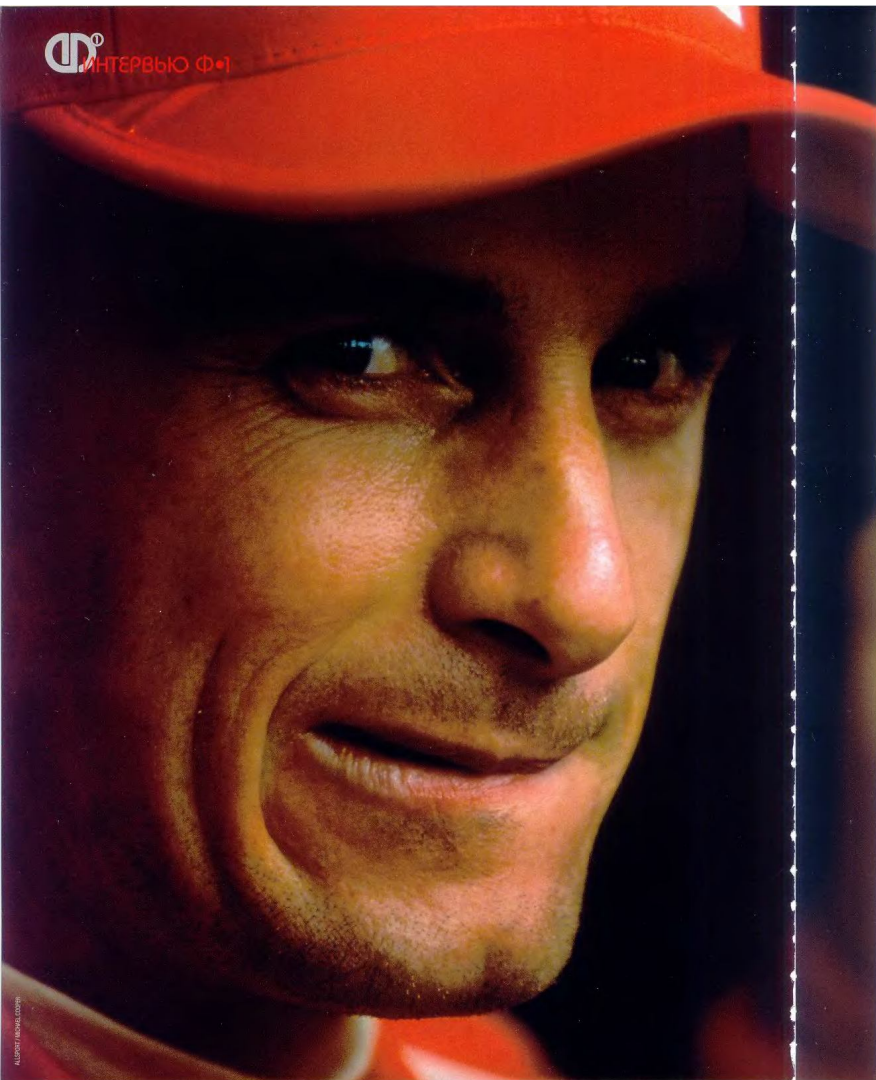
с ними работать, правильно использовать их талант.

Охэй. Я должен работать, большое спасибо вам всем.

Прост поднялся из-за столика, попрощался с нами, пересек паддок и скрылся в боксах своей команды. Ему придется еще много и напряженно работать, прежде чем его команда встанет вровень с McLaren и Ferrari. Но уже сейчас никто во французской "конюшне" не сомневается, что это рано или поздно произойдет и Ален Прост наконец вытравит свой пятый чемпионский титул, на этот раз в качестве руководителя команды, которая носит его имя.

Владимир Макаев





Эдди Ирвайн

"Я просто занимаюсь своим делом"

Скажу честно, в то, что мне удастся встретиться с североирландским пилотом, верилось с трудом. Даже несмотря на то, что обстановка на тестах в Моджелло, куда я приехала по приглашению Ferrari, была куда более сложной, чем, например, в Монце, где сотни итальянских репортеров готовы были разорвать нового лидера команды на кусочки. Пресс-атташе Scuderia честно признался, что у него лежит целая кила запросов об интервью с Эдди, в числе которых заявки от самых известных теле- и радиостанций, журналов и газет. И все-таки для корреспондента российского издания, посвященного гонкам Гран При, было сделано исключение.

Мы встретились с Ирвайном во время обеденного перерыва — это была единственная возможность. Эдди появился в своих неизменных солнцезащитных очках. Улыбаясь, сказал, что нет смысла сидеть в дульном помещении, когда стоит хорошая погода и светит солнце, и пригласил пройти к своему трейлеру. Едва поспевая за широко шагающим гонщиком, я на ходу уточнила, сколько у нас времени. "Пять-десять минут", — последовал ответ. "Пятнадцать!" — умоляюще посмотрела я на него. "Нет", — отрезал Ирвайн, но через секунду добавил: "Вообще-то, это зависит от вопросов. Если вы затеете обычную канитель с выяснением моих отношений с командой и Михаэлем или о шансах на чемпионство..." Признаться, этой фразой Эдди разом перечеркнул большую часть заготовленных мною вопросов, так что перестраиваться пришлось на ходу.

Но вот мы весьма комфортно расположились прямо на ступеньках его "дома на колесах".

Мистер Ирвайн, были ли Вы когда-нибудь в России?

Однажды я был проездом в Москве, в Шереметьево. Это было лет 7 назад, но, откровенно говоря, тогда российская столица, а точнее, аэропорт, не произвели на меня впечатления.

Но Вы хотели бы посетить Россию, познакомиться с ней поближе?

Возможно, это произойдет в ближайшее время. После Гран При Ямайки я собираюсь провести несколько дней на Аляске, поэтому думаю, буду проездом в каком-нибудь северном российском городе. Вообще, свой отпуск в межсезонье я собираюсь провести на Западном побережье Северной Америки: после Аляски я поеду в Ванкувер, затем в Лос-Анджелес.

Какой стране Вы отдадите предпочтение, где Вам нравится жить?

Мне очень нравится Италия. В Милане у меня квартира. На средиземноморском побережье Италии, ближе к французской Ривьере, приватизирована моя яхта, которая практически является моей летней резиденцией.

Какой момент в Вашей жизни и спортивной карьере самый памятный для Вас?

Если честно, не могу назвать что-то конкретно, я не задумываюсь о таких вещах.

А как же Ваши победы в Гран При?

Конечно, это были фантастические дни. Но я предпочитаю жить не прошлым, а будущим, думать о том, что будет, всегда смотреть только вперед.

Как по-вашему, что является самым интересным в гонках Формулы-1?

На мой взгляд, самое привлекательное в Ф-1 — это возможность путешествовать, бывать в разных странах, на разных континентах.

Чем бы Вы хотели заниматься после того, как завершите свою спортивную карьеру?

Хотел бы остаться в Формуле-1, это точно, но пока не знаю в каком качестве, еще не решил.

Я слышала, Вы прекрасно разбираетесь в рынке акций, в биржевых играх. Вам удается получать доходы от покупки и продажи акций, сравнимые с гонорарами в Ferrari? Вы изучали маркетинг или это у Вас дар от природы?

Нет, я ничего специально не изучал. Считаю, что ничего в этом сложного нет и любой может играть на бирже. Мне просто нравится заниматься этим время от времени. Назовем это моим хобби. Зато вот в компьютерах, Интернете я не очень силен.

Можете ли Вы назвать свою самую худшую и самую лучшую черты характера?

Считаю, что мне не хватает юношеского порыва, страсти в жизни, как это было раньше, в былые годы. И это, пожалуй, моя худшая черта характера.

Ну, а лучшая?

О, у меня их так много!

Например, Ваше чувство юмора. Многие, кто знает Вас, подчеркивают именно эту Вашу черту характера. Не знаю, не знаю. Мне трудно судить.

Считаете ли Вы себя красивым?

Нет.

Какую часть своего тела считаете самой привлекательной?

Если честно, считаю, что все могло бы быть получше.

Что Вы цените в женщинах в первую очередь?

Чувство юмора. Красоту и чувство юмора.

А ум?

На мой взгляд, чувство юмора — это уже признак ума. Одно от другого неотделимо.

Вы ревнивы?

Да, иногда.

Религиозны?

Нет. Я не хожу в церковь.

Расточительны?

Нет, совсем нет.

То есть, Вы не "разбрасываетесь" деньгами?

Нет. Я всегда стараюсь "сбить" цену, когда делаю крупные покупки.

Вы слушаете музыку, когда Вы один дома?

Да, бывает. С удовольствием слушаю Вэна Моррисона, U2, INXS...

Кстати, Вэн Моррисон - Ваш сосед, не так ли?

Да, его дом расположен рядом с моим в Дублине. (Эдди вообще большой поклонник музыки. Он, например, коллекционирует гитары. Сейчас их у него 15. Большинство экземпляров ему подарили друзья, знающие о его увлечении. - Прим. авт.)

Вам нравится читать газеты?

Да, очень люблю это занятие. Хотя, в общем-то, это зависит от моего настроения. Иногда я не читаю газет и по две недели.

Нравится ли Вам читать о себе?

Иногда - да, иногда - нет. Опять же, это от многого зависит: от газеты, журнала, темы, моего настроения.

А критика, как она влияет на Вас: она Вас задевает, заставляет показывать лучший результат или Вы вовсе не обращаете на нее внимание?

Последнее - совсем не обращаю внимания. Я просто занимаюсь своим делом, вот и все.

Вы суеверны? Есть ли у Вас талисман?

Нет.

Есть ли у Вас домашнее животное?

Нет, у меня нет свободного времени, я редко бываю дома, а животные - это слишком большая ответственность.

Ваше любимое блюдо?

Китайская кухня.

Ваш любимый напиток?

Водка.

Ваш любимый стиль в одежде?

Повседневный. Джинсы, футболки. Галстуки вообще не люблю носить. Надеваю их максимум 2 раза в году на особо торжественные случаи.

Ваш любимый одеколон?

Не пользуюсь.

Не задумывались ли Вы о том, чтобы завести семью, детей?

У меня есть дочь, она живет в Лондоне со своей мамой. Ей три с половиной года. Зовут Зуе. Время от времени я навещаю ее. О большем я пока не думал.

Попрощавшись с Эдди Ирвайном, я взглянула на часы. С начала нашего интервью прошло ровно пятнадцать минут.

Интервью взяла Яна Некрасова



В 1945 году британский секретный агент Камерон Эрл получил особо важное задание. Надев плащ и дурацкую шляпу, он выехал в Германию с приказом перетрясти архивы Mercedes-Benz и Auto Union и разыскать все материалы, касающиеся знаменитых "серебряных стрел" – немецких автомобилей Гран При, промивших всех в 30-е годы, – время, которое часто называют "эпохой титанов". Британское правительство намеревалось использовать эту информацию в целях модернизации своего автомобилестроения.

По результатам этой секретной операции подготовили доклад, озаглавленный "Исследование развития автомобилей Гран При в Германии в 1932–1939 годах". К сожалению, правительство к тому времени потратило все свои деньги на самолеты, корабли и бомбы, и у него были заботы поважнее автогонок. Поэтому решили доклад опубликовать в надежде, что инженеры-энтузиасты сумеют воспользоваться этой ин-

формацией. Было напечатано 750 экземпляров доклада, и все они быстро разошлись по 25 шиллингов за штуку. Доклад содержал полную техническую документацию на германские автомобили, включая экспериментальные проекты и сметы расходов. Это было настоящее сокровище.

В это время в Британии многие молодые инженеры, за время войны набравшиеся опыта благодаря работе над военными проектами, жаждали какого-нибудь мирного развлечения. Денег не было, зато был Austin 7, на базе которого любителям удавалось изготовить самые разнообразные самодельные Special, которые гонялись, пересекали местность, карабкались на холмы и разбивались вдребезги представителями этого счастливого поколения.

Самое удивительное, что наиболее ценная идея, содержащаяся в докладе Эрла, не находила себе применения в течение 15 лет, – до 1960 года – когда Джон Купер построил первый заднемоторный гоночный автомобиль современной



Битва ТИТАНОВ, или гибель ТАРТАНОВ

Джеки Стюарт и руководитель Ford Джек Нассер более чем сведущи в большой политике автоспорта



эпохи. Auto Union сделал это в 1932 году. Заднемоторная революция закрепила господство Британии в автоспорте, когда дела в этой отрасли пошли в гору. И сегодня эта область человеческой деятельности – витрина достижений британской технологии и конструкторской мысли.

По иронии судьбы ровно через 50 лет после появления доклада Эрла немецкие компании перешли в решительное контрнаступление по всему фронту. Прибрав к рукам британскую автопромышленность, – от Rover до Rolls Royce и Bentley – немцы в настоящее время заняты покупкой McLaren, и есть все основания предполагать, что BMW также намерена приобрести Williams, хотя, зная образ мыслей Патрика Хеда и Фрэнка Уильямса, можно утверждать, что последние с большей радостью встретили бы десант своих новых партнеров пулеметным огнем на английских пляжах, чем согласились бы уступить им контроль над своей маленькой британской империей. В это же время Volkswagen вынохивает, нельзя ли поживиться какой-нибудь обрюзгшей и потерявшей резвость командой Ф-1, вроде Benetton.

Из великих британцев только Jaguar и Aston Martin избежали немецкого плена. Их сожрал гигант Ford Motor Company, в настоящее время закусывающий Stewart Grand Prix. Ford желал переименовать эту команду с тем, чтобы столкнуть в Ф-1 лбами Jaguar с BMW и всеми прочими. Вслед за Ford "второй фронт" в первой Формуле откроет, быть может, и General Motors, руководитель которой провел свои "выходные" на Гран При Германии. Не за горами появление Honda и Toyota. Японцы всегда старались не давать спуска американцам. Рано или поздно вернется в Ф-1 и Renault.

Похоже, мы вступаем в великую эру для гонок Гран При, когда большие ребята начнут палить друг в друга из своих финансовых револьверов чудовищного калибра. Мы вступаем в эру битвы экономических титанов за мировое господство. После этого противостояние Williams, McLaren и Ferrari 90-х покажутся обычной дракой во дворе британской закрытой школы для мальчиков.

Однако эта эпоха таит в себе одну громадную опасность для Ф-1. Эта опасность – политика. Обстоятельства покупки Stewart ярко высвечивают тот факт, что большим корпорациям подчас не хватает логики в действиях. Представители Ford не раз подчеркивали, что основная движущая пружина всей операции – недовольство компании тем, как осуществляется руководство командой. В этом есть смысл. Но затем следует заявление, согласно которому руководящий состав команды останется прежним. Я не хочу быть несправедливым к Стюартам, но в этом нет никакого смысла, потому что выходит, что Ford заплатил Семье что-то около 50 млн долларов, чтобы оставить команду в их руках.

Остается только удивляться пронирливости шотландцев, провернувших такое дельце...

Ясно, что подобные курьезы являются следствием причуд корпоративной политики. Никакого иного объяснения быть не может, сколько бы не убеждали нас, сбитых с толку журналистов, что все это часть тщательно продуманного долгосрочного генерального плана.

Политика – великая опасность для Формулы-1 в эпоху корпораций. Огромные компании будут говорить нам, что они выбрали Ф-1, потому что это спорт, который учит их людей думать и действовать быстро. Весьма полезная тренировка. Но во всех корпорациях правят политики. А для того, чтобы гоночная команда добилась успеха, во главе ее необходим мини-диктатор, который должен быть уверен, что в решающую минуту за его спиной не покажется скользкий субъект в костюме и не воткнет ему стилет между ребер в тот момент, когда все вокруг будут заняты происходящим на трассе. Единственный способ существования "корпоративной" команды – это функционировать независимо от головной компании. Босса можно уволить,



Формула-1 – это мир, где гиганты автомобилестроения в борьбе за рынки сбыта сталкиваются нос к носу. Как столкнулись в Хоккенхайме президент Ford Джек Нассер и президент DaimlerChrysler Юрген Шремп

если он не справился, но все остальные решения должны остаться за ним. Он должен быть естественным человеком, которому разрешается носить ножи в боках.

Компани намерены принести своим людям автономную культуру, но может получиться, что корпоративная культура пустит корни в команде. Пример тому – BAR, раздираемая соперничающими группировками. Образец для подражания – способ, которым действовали в свое время Келли. Первоначально французы пытались создать собственную команду, и это кончилось полной катастрофой. Но как только Келли решил ограничиться ролью поставщика двигателя, пришел успех. Peugeot выбрала другой путь. Когда Жан Тодт руководил Peugeot Talbot Sport, команде неизменно сопутствовал успех. Как только на его место пришел менеджер из компании, все пошло наперекосяк – и идет до сих пор. Когда Jaguar в прошлом решил участвовать в чемпионате мира спортивных автомобилей, компания наняла постороннего человека – Тома Уорингтона. И это сработало.

Связка между Jaguar и Stewart вряд ли греет большое сердце Тома. Его взаимоотношения с Дэвидом Стюартом никак не назовешь обоюдным обожанием. И видеть "большую кошку" с которой он прежде добивался столь промыва успехов, пришлось у него принципиального соперника, несомненно, душевная травма для Тома, сколько бы он ни утверждал обратного.

Jaguar, представленный на автозаводе во Франкфурте, был великолепен, хотя это всего лишь Stewart SF03 этого года, выкрашенный в зеленый цвет. Несколько портит вид красно-белые буквы HSBC, которые просто не шли к новой окраске автомобиля, хотя 15 млн долларов в год гарантировали им место. И в Штутгарте было много разговоров о том, что цвет новой команды не будет зеленым. Дэвид Стюарт заявил, что вопрос еще далеко не решен. Зеленый

Дэвид Стюарт уверенно чувствует себя у руля команды независимо от цвета автомобиля



цвет якобы плохо виден на экранах телевизора, поэтому окончательное решение будет принято только после специальных испытаний с участием специалистов телевидения. Кроме того, как бы между прочим бросает потландец, спонсоры считают, что новая расцветка "умалет значимость" логотипов.

Ясно, что Дэвид не по душе исчезновение его знаменитого тартана с обвесами. Чего не скажешь о многих членах команды, которые ожидают смены юнцки с нетерпением. "Видя вокруг все эти узорчатые ленточки, чувствую себя куском торта", – поведал мне анонимный источник внутри команды. – Но настоящие проблемы начинаются, когда Пол Стюарт подает газет и наклоняется над двигателем. Залед Шотландии, скажу я вам, не самое живописное место".

Последним зеленым автомобилем Ф-1 был Jordan 1991 года. Контрастно этот оттенок был прекрасно виден на экранах. Но дело даже не в этом.

Это только мое личное мнение, но с годами я заметил кое-что в автогонках. Итальянцам нравится красный, французы любят синие автомобили. А немцы – серебристые. Это старые гоночные цвета, доставшиеся нам и в настоящее с незапамятных времен. Так что британская команда, рекламирующая британскую марку автомобилей, должна выступать в зеленом.

Что касается белого. Вовсе не серебристый первоначально являлся национальным гоночным цветом. Германия, как многие думают, им был белый. Серебристыми немцы "стремя" стали после того, как однажды пришлось содрать с машин краску ради экономии веса.

Есть, впрочем, одна маленькая тайна и в отношении зеленого. На самом деле "британский гоночный зеленый" изобрели французы. Когда англичанин Чарльз Джарролт в 1901 году вышел на старт гонки Париж–Берлин, его французскому Rainard, зеленого цвета, достался 13-й номер. Проводивший посылал, что этот цвет принесет несчастье, и наветы исключил из его арсенала французов.

Джо Селвард



25 рекордов 50 чемпионов

Количество проведенных Гран При

1	Ferrari	617
2	Lotus	491
3	McLaren	490
4	Tyrrell	430
5	Williams	402
6	Brabham	394
7	Arrows	335
8	Ligier	326
9	Benetton	281
10	Minardi	235

Старты в Гран При

1	Ferrari	1423
2	Lotus	1238
3	McLaren	1035
4	Brabham	932
5	Tyrrell	843
6	Williams	766
7	Arrows	630
8	Ligier	578
9	March	558
10	Benetton	542

Кубки конструкторов

1	Williams	9
2	Ferrari	8
2	McLaren	8
4	Lotus	7
5	Brabham	2
5	Cooper	2
7	Benetton	1
7	BRM	1
7	Matra	1
7	Tyrrell	1
7	Vanwall	1

Чемпионские титулы

1	McLaren	10
2	Ferrari	9
3	Williams	7
4	Lotus	6
5	Brabham	4
6	Alfa Romeo	2
6	Benetton	2
6	Cooper	2
6	Maserati	2
6	Mercedes-Benz	2
6	Tyrrell	2
12	BRM	1
12	Matra	1

Победы в гонках

1	Ferrari	124
2	McLaren	122
3	Williams	103
4	Lotus	79
5	Brabham	35
6	Benetton	27
7	Tyrrell	23
8	BRM	17
9	Cooper	16
10	Renault	15
11	Alfa Romeo	10
12	Ligier	9
12	Maserati	9
12	Matra	9
12	Mercedes-Benz	9
12	Vanwall	9
17	Jordan	3
17	March	3
17	Wolf	3
20	Honda	2
21	Eagle	1
21	Hesketh	1
21	Penske	1
21	Porsche	1
21	Shadow	1
21	Stewart	1



McLaren MP4/2

Победы за сезон

1	McLaren	15 (1988)
2	McLaren	12 (1984)
2	Williams	12 (1996)
4	Benetton	11 (1995)
5	McLaren	10 (1989)
5	Williams	10 (1992)
5	Williams	10 (1993)
8	Williams	9 (1986)
8	Williams	9 (1987)
8	McLaren	9 (1998)
11	Lotus	8 (1978)
11	McLaren	8 (1991)
11	Benetton	8 (1994)
11	Williams	8 (1997)

Lat

Ferrari 500 (Альберто Аскари)
ГП Нидерландов, 1953 г.



Победы в гонках подряд

1	Ferrari	14 (ГП Швейцарии 1952 – ГП Швейцарии 1953)
2	McLaren	11 (ГП Бразилии 1988 – ГП Бельгии 1988)
3	Alfa Romeo	9 (ГП Великобритании 1950 – ГП Франции 1951)
4	McLaren	8 (ГП Великобритании 1984 – ГП Бразилии 1985)
5	Williams	7 (ГП Канады 1993 – ГП Италии 1993)

Сезоны с победами (подряд)

1	McLaren	13 (1981–1993)
2	Lotus	11 (1960–1970)
3	Williams	9 (1979–1987)
3	Williams	9 (1989–1997)

Победы в дебютных гонках

Alfa Romeo	ГП Великобритании 1950
Mercedes-Benz	ГП Франции 1954
Wolf	ГП Аргентины 1977

Первые победы для стран-принципи команд

Италия	Alfa Romeo	ГП Великобритании 1950
Германия	Mercedes-Benz	ГП Франции 1954
Великобритания	Vanwall	ГП Великобритании 1957
США	Eagle	ГП Бельгии 1967
Япония	Honda	ГП Мексики 1965
Франция	Matra	ГП Нидерландов 1968
Канада	Wolf	ГП Аргентины 1977

Победы одного автомобиля

1	McLaren MP4/2	22
2	Lotus 72	20
3	Williams FW11	18



Williams FW15
1993 г.

Пол-позиции

1	Ferrari	125
2	Lotus	107
2	Williams	107
4	McLaren	103
5	Brabham	39
6	Renault	31
7	Benetton	16
8	Tyrrell	14
9	Alfa Romeo	12
10	BRM	11
10	Cooper	11
12	Maserati	10
13	Ligier	9
14	Mercedes-Benz	8
15	Vanwall	7
16	March	5
17	Matra	4
18	Shadow	3
19	Jordan	2
20	Lancia	2
21	Arrows	1
21	Honda	1
21	Lola	1
21	Porsche	1
21	Stewart	1
21	Wolf	1

Пол-позиции за сезон

1	McLaren	15 (1988)
1	McLaren	15 (1989)
1	Williams	15 (1992)
1	Williams	15 (1993)
5	Lotus	12 (1978)
5	McLaren	12 (1990)
5	McLaren	12 (1998)
5	Williams	12 (1987)
5	Williams	12 (1995)
5	Williams	12 (1996)



Команда-мечта Формулы-1:
McLaren образца 1988 года.
За рулем MP4/4 Айртон
Сенна и Алэн Прост
выиграли 15 из 16 гонок
чемпионата мира

Быстрейшие круги в гонках

1	Ferrari	137
2	Williams	110
3	McLaren	89
4	Lotus	71
5	Brabham	40
6	Benetton	36
7	Tyrrell	20
8	Renault	18
9	BRM	15
9	Maserati	15
11	Alfa Romeo	14
11	Cooper	14
13	Matra	12
14	Ligier	9
14	Mercedes-Benz	9
16	March	7
17	Vanwall	6
18	Surtees	3
19	Eagle	2
19	Honda	2
19	Jordan	2
19	Shadow	2
19	Wolf	2
24	Ensign	1
24	Gorgini	1
24	Kojima	1
24	Lancia	1
24	Parnelli-Jones	1

Быстрейшие круги в гонках за сезон

1	Williams	11 (1986)
1	Williams	11 (1992)
1	Williams	11 (1996)
4	McLaren	10 (1988)
4	Williams	10 (1993)

Круги лидирования

1	Ferrari	8059
2	McLaren	6969
3	Williams	6701
4	Lotus	5498
5	Brabham	2721
6	Benetton	1544
7	Tyrrell	1493
8	BRM	1347
9	Renault	1184
10	Cooper	829

Очки

1	Ferrari	3233.8
2	McLaren	2413.5
3	Williams	1999.5
4	Lotus	1514
5	Brabham	983
6	Benetton	857.5
7	Tyrrell	711
8	BRM	537.5
9	Cooper	484.5
10	Ligier	388
11	Maserati	313.4

Очки за сезон

1	McLaren	199 (1988)
2	Williams	175 (1996)
3	Williams	168 (1993)
4	Williams	164 (1992)
5	McLaren	156 (1998)
6	McLaren	143.5 (1984)
7	Williams	141 (1986)
7	McLaren	141 (1989)

Очки в дебютной гонке

1	Alfa Romeo	ГП Великобритании 1950
2	Talbot Lago	ГП Великобритании 1950
3	Ferrari	ГП Монако 1950
4	BRM	ГП Великобритании 1951
5	Mercedes-Benz	ГП Франции 1954
6	March	ГП Южной Африки 1970
7	Shadow	ГП Южной Африки 1973
8	Wolf	ГП Аргентины 1977
9	ATS	ГП США (Запад) 1977
10	Sauber	ГП Южной Африки 1993

Гран При без очков

1	RAM	31
2	Forti	23
2	Spirit	23
4	Pacific	22
5	Simtek	21

Максимальное количество команд в Гран При

ГП Монако 1988	18
ГП Канады 1989	18

Старейший автомобиль, принимавший участие в Гран При

ERA type A/4A	ГП Монако 1950	год постройки: 1935
---------------	----------------	---------------------



Победительница первого Гран При
чемпионата мира Alfa Romeo 158

Пол-позиции в гонках подряд

1	Williams	24 (ГП Франции 1992 – ГП Японии 1993)
2	McLaren	17 (ГП Германии 1988 – ГП Германии 1989)
3	McLaren	12 (ГП Бельгии 1989 – ГП Мексики 1990)
4	Ferrari	10 (ГП Испании 1951 – ГП Нидерландов 1953)
5	Lotus	10 (ГП Нидерландов 1967 – ГП Южной Африки 1968)

Пол-позиции в дебютных гонках

Alfa Romeo	ГП Великобритании 1950
Lancia	ГП Испании 1954
Lola	ГП Нидерландов 1962
March	ГП Южной Африки 1970
Mercedes-Benz	ГП Франции 1954
Tyrrell	ГП Канады 1970

Быстрейшие круги в гонках подряд

1	Alfa Romeo	13 (ГП Великобритании 1950 – ГП Испании 1951)
2	Ferrari	9 (ГП Швейцарии 1952 – ГП Нидерландов 1953)
3	Ferrari	8 (ГП Германии 1970 – ГП Испании 1971)
4	McLaren	6 (ГП Сан-Марино 1988 – ГП Франции 1988)
6	Williams	6 (ГП Венгрии 1993 – Австралии 1993)
7	McLaren	6 (ГП Франции 1999 – ГП Бельгии 1999)

Примечание: данные на 01.10.99.

БЕЛАЯ МАГИЯ

Stewart-Ford SF-3

Не секрет, что в конце сезона внимание прессы и болельщиков обращено в основном на главных претендентов на победу в чемпионате. И тем не менее команде Джеки Стюарта в последние месяцы частенько удавалось вытеснить преуспевающих соперников с первых полос автоспортивных газет и журналов. Причин тому несколько. Это и нахулившая покупка команды компанией Ford, мгновенно поставившая Stewart в один ряд с McLaren-Mercedes, Ferrari и Williams-BMW. Это и долгожданное, но от этого не менее сенсационное решение Ford продолжить свою программу Ф-1 под легендарной маркой Jaguar. Это и поразительный успех Stewart на Нюрбургринге: 1-е место Джонни Херберта и 3-е – Рубенса Баррикелло. Что же представляет собой автомобиль, позволивший отнюдь не блиставшему в этом сезоне Джонни оказаться на верхней ступеньке пьедестала, а Рубенсу – настолько ярко провести сезон, что в Ferrari не стали долго размышлять над тем, кого приглашать на освобождающееся в 2000 году место?

Прекрасное создание

На первый взгляд все автомобили Ф-1 выглядят одинаково. Технический регламент определяет их облик, начиная от размеров зеркал заднего вида, которые аэродинамики буквально сделали бы величиной с поковую марку. Однако главный конструктор команды Пери Андерсон не спешит стоять на опушке простора для творчества: "Как показывает опыт, изгода в год один действительно хороший, а другие – очень плохой автомобиль в рамках тех же правил. Так что всегда есть возможность для хорошего конструктора".

Работы и совершенствование автомобиля Ф-1 – процесс непрерывный. Even стартует сезон, как начинается работа над конструкцией будущего года. Цикл проектирования длится приблизительно 5 месяцев. Над созданием SF-3 трудилось 230 человек в штаб-квартире Stewart в Милтон-Кейнс, а еще 250 человек заняты на производстве двигателя на заводе Cosworth Racing в Нортхемптон. Непосредственно проектированием занимаются 25 конструкторов: 6 работают над аэродинамикой, 4 разрабатывают подвеску, 2 – коробку передач, 4 занимаются композиционными материалами, 2 – прочностью, 1 – гидравликой, 1 – системами двигателя и 5 – общим проектированием.

Всего традиционного карандаша конструкторы Stewart используют рабочее место, оборудованное компьютерами фирмы Hewlett-Packard; разнообразное программное

обеспечение позволяет проводить все виды расчетно-проектировочных работ. Выверенный "вычерчивают" автомобиль в трехмерном пространстве, подгоняя друг к другу все детали конструкции. Процесс проектирования и доводки сопровождается оперативными обменом данными с Исследовательским центром Ford в Дирборне, с трассой, на которой в данный момент находится точечная или испытательная команда, а также с аэродинамической трубой компании Swift в Сан-Клементе, Калифорния, использующейся Stewart в период разработки SF-3. Модели в масштабе 1:2 продувались там в течение 128 дней.

Шасси

Основу шасси составляет монокок, несущая конструкция, весом 45–50 кг, к которой крепятся все остальные узлы машины. По определению, монокок обязан быть твердым как камень и легким как перышко. Но вот что любопытно, если большинство команд давно используют полностью углепластиковый монокок, то в Stewart его центральный слой изготовлен из сотового алюминия – значительно более дешевого, зато менее прочного. Металлические соты с двух сторон армируют обшиваются несколькими (до 20) слоями углепластика и спекаются в автоклаве. Число слоев



и ориентация в них волокон определяются условиями нагружения в каждой точке конструкции. В результате монокок способен выдерживать чудовищные нагрузки при весе всего в 45 кг. Помимо pilota внутри монокока располагается 120-литровый бензобак. Вес топлива составляет 15% от массы всего автомобиля. Неудивительно, что его положение так меняется по мере опустошения бака. Тем не менее, Гари Андерсон намерен увеличить в следующем году объем бака Stewart.

Вес — предмет особой заботы конструкторов Ф-1. Поэтому даже краска здесь используется особая — низкой плотности. Ее поставляет компания ICI. После каждой гонки большинство элементов конструкции перекрашивают заново из-за многочисленных повреждений покрытия. Хотя в последние годы предпринимались попытки изменить правила с тем, чтобы устранить дискриминацию высокоскоростных пилотов (например, ограничить минимальную площадь проема кокпита), 600 кг минимального веса автомобиля, включающего вес гошика, — реальность, которая дает преимущества более легким водителям.

Вокруг монокока собирается весь автомобиль: сиденья крепятся к двигателю, к двигателю — коробка передач, к ней в свою очередь — рычаги задних подвесок. На сверхострую переднюю переборку монокока опирается передняя подвеска и носовой обтекатель с выполненным заодно с ним передним антикрылом. Таким образом, двигатель Ф-1 должен быть не только мощным, а коробка передач — не только надежной. Они должны быть еще и жесткими. О жесткости самого кокпита говорить излишне — ведь он должен обеспечить выживание гошика при самой тяжелой аварии. Недаром официальное его название — капсула безопасности. Особое внимание в последние годы уделялось предотвращению травм головы и шеи. С 1996 года введена боковая защита головы, — гошик все глубже утапливается в машине, нормы краш-тестов на боковой



удар постоянно повышаются, применяется 75-миллиметровый авиационный алюминий "форгив" по кромке кабины.

Обеспечение жесткости всей конструкции — одна из приоритетных задач проектирования. Сотни часов конструкторы тратят на изучение взаимодействия основных элементов автомобиля при разных видах вибрации и нагружения. Как и во всякой цепи здесь есть слабое звено: у SF-3 это место стыка монокока и двигателя. Ведь Ford Cosworth CR-1 крепится всего четырьмя болтами. Разумеется, это специальные болты, изготовленные из весьма дорогостоящего "экзотического" материала. Но все же их только 4.

Самое жесткое звено — это, конечно, монокок. Проблема конструкторов в настоящий момент состоит в том, чтобы сделать его из такого жесткого, каким он получается при существующих технологиях и требованиях по прочности и безопасности, а "помогите", снижая вес и выходящая объем. Монокок, а также некоторые мелкие детали вроде зеркала и зад-

него фонаря, — это единственные узлы, которые могут служить весь год. Если повезет, конечно, и удастся избежать серьезных аварий.

Что касается двигателя, то как раз его сделать жестким действительно трудно. Частые поломки Ford в прошлые годы зачастую были связаны как раз с недостаточной жесткостью, когда блок под воздействием нагрузок шасси деформировался настолько, что движущиеся детали не могли нормально функционировать. Большая надежность агрегата этого года вопреку с улучшением характеристик шасси говорит о том, что специалистам Cosworth удалось решить эту проблему.

Длина автомобиля, пожалуй, единственный важный параметр, который не регулируется правилами. Возможно потому, что это саморегулирующаяся величина в Ф-1. С одной стороны, чем длиннее база автомобиля, тем менее маневрен он в поворотах. С другой, —

длинная машина более устойчива к продольным колебаниям и более выгодна с аэродинамической точки зрения. После недавнего сужения колеи многие находят, что современные машины Ф-1 выглядят непропорционально длинными, однако, даже поместив гошика, топливный бак, двигатель и коробку передач наиболее компактным образом, конструкторы получают автомобиль длиной с семейный седан. В гонках Гран При не столь важно сделать автомобиль короче, как прежде — и здесь счет идет буквально на миллиметры.

Двигатель

60% комплектующих для SF-3 изготавливается непосредственно на заводе Stewart. Основной агрегат, который поставляется "сторонней" организацией, — это двигатель Cosworth CR1 V10. На самом деле именно двигатель в наибольшей степени влияет на облик автомобиля Гран При, определяя положение центра тяжести. А площадь радиаторов, необходимых для его охлаждения, определяет размеры и форму воздухозаборников.

Ничего в Ф-1 не окутано большей тайной, чем двигатель. Команды весьма болезненно реагируют даже на простое фотографирование "беснущихся" агрегатов в момент установки их из автомобиля, а для телевизионных презентаций готовят специальные выставочные образцы. Связано это с тем, что FIA еще не до конца удалось исключить возможность оригинальных решений в этой области. Какие только не ходят слухи о секретах двигателестроителей: о необычной форме поршней, о прямом вращении, а для экзотических презентаций готовят специальные выставочные образцы. Связано это с тем, что FIA еще не до конца удалось исключить возможность оригинальных решений в этой области. Какие только не ходят слухи о секретах двигателестроителей: о необычной форме поршней, о прямом вращении, а для экзотических презентаций готовят специальные выставочные образцы. Связано это с тем, что FIA еще не до конца удалось исключить возможность оригинальных решений в этой области. Какие только не ходят слухи о секретах двигателестроителей: о необычной форме поршней, о прямом вращении, а для экзотических презентаций готовят специальные выставочные образцы.

ского сегмента: это Ilmor/Mercedes-Benz, Ferrari, Mugen-Honda и Cosworth/Ford. Это значит, что теперь им придется искать качественно новые пути.

Двигатель Ф-1 рассчитан всего на 500 км пробега. После чего он подвергается полной переборке, во время которой в нем меняют все, кроме блока цилиндров, клапанов и, быть может, клапана. Обходится этот "техосмотр" в 320 000 долларов.

Соотношение мощности и веса современного автомобиля Гран При составляет около 1100 л.с. на тонну. Это, конечно, не ракета, но уже почти вертолет.

Телеметрия

Информация со 120 датчиков записывается "черным ящиком", расположенным под левым боковым обтекателем. На каждом круге автомобиль "сбрасывает" в бак приблизительную 1 Мб телеметрической информации о работе наиболее важных систем. Во время тестов существует возможность в течение 5 минут накапливать на борту до 40 Мб телеметрии, которая считывается при въезде в гараж. Ее анализом занимается 6 специалистов Stewart и 6 представителей Cosworth.

Подвеска

Подвеска SF-3 по схеме — два поперечных треугольных рычага неравной длины и толкающая пружина — не отличается от всех остальных машин Ф-1. Рычаги изготовлены из углеволоконного композита. Ресурс рычагов составляет 2500 часов. Амортизаторы подвески можно регулировать с помощью гидравлики, изменяя жесткость подвески, ход колеса, упругость демпфирования. Ход переднего колеса составляет всего 15–25 мм в зависимости от трассы, заднего — 40–60 мм.

Подвеска спроектирована так, что становится жестче по мере увеличения нагрузки. Это сделано для того, чтобы прижимная сила, растущая пропорционально квадрату скорости, не заставила в конце концов автомобиль ползти на броне. Передний и задний амортизаторы поперечной устойчивости с каждого

борта регулируют крен автомобиля в зависимости от боковых перегрузок в поворотах и также могут настраиваться под определенную трассу. У большинства машин Ф-1 существует также и третий амортизатор, который позволяет стабилизировать поперечную устойчивость или даже заменить его. Что вполне оправдано: ведь на старте стоит автомобиль весом



600 кг, а в конце прямой съез уже совсем "другая" машина, вес которой приближается к 2,5 тоннам. И это при том, что крен автомобиля вперед составляет на обычной трассе 15 мм (в Монза — 25), а сиденья — 65–70 мм.

Тормоза

Внутри каждой колесной сборки установлены тормоза с углеволоконными дисками и накладками. Их рабочая температура превышает 700 °C. При этом тормоза раскаливаются до вишнево-красного свечения. Выглядит это жутковато, но на самом деле таковы нормальные условия их работы. Тем не менее и углепластиковые тормоза нуждаются в охлаждении, для чего с внутренней стороны колес предусмотрены небольшие воздухозаборники.

Толщина дисков не превышает 28 мм. Сделано это, чтобы избежать перегрева тормозов и отсрочивать прохождение поворотов. На таких трассах, как Имола или Хоккенхайм, к концу гонки диски стираются до 21 мм.

Углепластиковые тормоза — одно из самых дорогих "удовольствий" в автомобиле Гран



ТЕХНИКА Ф-1



При. За гоночный уик-энд превращается в пыль два-три комплекта стоимостью 50 000 долларов каждый.

Тормоза не имеют усилителей, так как FIA считает, что подобного рода устройства слишком легко превратятся в антиблокировочные системы, строжайше запрещенные в Ф-1. В связи с этим гошники часто говорят, что

главная проблема чинишников FIA состоит в том, что большинство из них никогда не сидели в автомобилях Гран При. Вещ порою чтобы выжать педаль, приходится прилагать усилия до 150 кг. Тем не менее тормоза автомобилей Гран При настолько эффективны, что главная проблема для гошника состоит не в том, чтобы приложить максимальное усилие к педали, а в том, чтобы тормозить максимально жестко, но избежать блокировки колес. Если же нажать на тормоз "от всей души", то при отрицательном ускорении в 5g подпрыгнутый гошник мгновенно превращается в висюльки на ремнях 300-килограммового монстра, а локотки на спинах проточков "горючий слезинки" вылетает на забой.

Впрочем, конструкторы утверждают, что эффективность торможения современного автомобиля Гран При определяется не тор-

ности трассы, но и густотой воздуха. Точности работы подвески и умению управлять этим явлением способствует. Уже не говоря о таких мелочах, что старомодный высокопрофильный Bridgestone выглядит не слишком современно даже на фоне скоростных дорожных автомобилей с низкопрофильными шинами. Впрочем, не такая это и мелочь для вида спорта, основу популярности которого составляет зрелищность.

Аэродинамика

Именно аэродинамика определяет характеристики современного автомобиля Гран При. Передние и задние антикрылья обеспечивают 65% прижимной силы, 30% приходит-

ся на задний диффузор — устройство, создающее эффект трубы Вентури. Остальные 5% приходится на всевозможные аэродинамические "навороты" и "трибамбасы", где и находит применение фантазия современных мастов аэродинамики. Пару лет назад вице-президент Харви Постлуэйт приказал сделать рычаги передних подвесок в виде небольших треугольных крышечек. Федерация быстро наложила запрет на эту находку, установив, что ширина рычагов не должна превышать их толщину более, чем в 5,5 раза. Однако специалисты полагают, что и сегодня за счет передних подвесок, рычагов, который имеют аэродинамическую форму, удается получить около 2% общей прижимной силы.

Аэродинамика — предмет особой гордости конструкторов Ф-1. Принято считать, что степень аэродинамического совершенства конструкции определяется коэффициентом лобового сопротивления. Однако у обычного дорожного автомобиля он составляет 0,3–0,4, у SF-3 на средней трассе — 0,7, а в Монако и Будапеште — более 1! Виной тому — широченные открытые колеса, воздушный двигатель и радиаторы системы охлаждения и, конечно же, — антикрылья. Однако именно последние позволяют SF-3 проходить повороты с пере-

грузкой до 4g. Автомобиль Ф-1 предназначен, чтобы проехать быстрее всех 300 км извилистой гоночной дистанции.

В связи с аэродинамикой появляется еще одна задача и у подвески. При увеличении скорости и смещении центра аэродинамического давления (точка приложения суммарной прижимной силы) назад, автомобиль должен приседать на заднюю подвеску, уменьшая угол атаки антикрыльев и тем самым снижая лобовое сопротивление. Учитывая малый дорожный просвет и уровень действующих нагрузок, эта задача требует от конструкторов поистине хирургической точности.

Коробка передач

На SF-3 установлена в достаточной степени консервативная продольная 6-ступенчатая коробка передач в корпусе из магниевого сплава. В памяти конструкторов еще свежи воспоминания о прошлом сезоне, когда выжили зрители автомобилей Шевитт привлекли большей частью льдом из-под капота. По некоторым сведениям, именно неудачные эксперименты с углепластиковым картером коробки передач в 1998 году вызвали недовольство Ford технической политикой Дженни Спортс, что закончилось полетом команды. Тем не менее Гари Андерсон уверен, что углепластиковая кор-



ка по отличиям, сделанным неукрепленными с тех шин, подобно тому, как изготавливаются индивидуальные досечники кресел в космических кораблях. Сиденье охватывает тело от плеч до ног и закрывается вокруг ребер, помогая выдержать боковые нагрузки. Привязные ремни с 6 точками крепления застегиваются до предела. Мартин Брондх, например, утверждает, что всегда просит механиков затягивать ремни до тех пор, пока он не почувствует боль, а потом еще дернуть раза два-три для полной гарантии. Но даже после этого уже на первом пит-стопе Мартин чувствовал, что "оборуд" становится слишком свободным.

Компания Lear по активному совету Шелли разработала сиденье, которое можно извлекать из машины вместе с гошником в случае тяжелой травмы. С этого года подобное сиденье стало обязательным для всех команд.

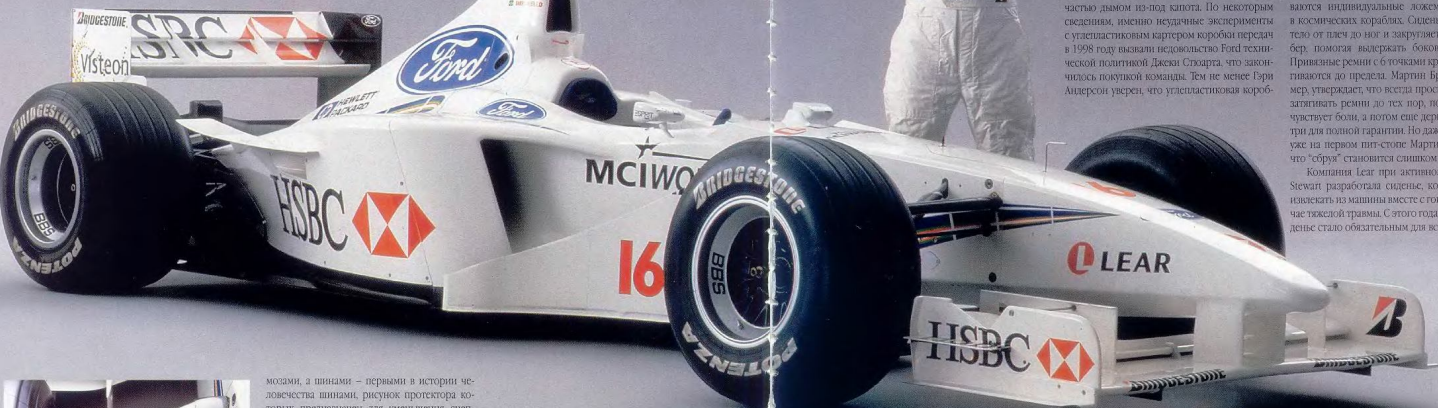
ка — это естественный путь будущего развития, от которого никуда не денешься.

Коробка передач и приводной вал могут использоваться только 1000 часов. После чего все это добро, вместе с выработавшими ресурс элементными подвески, переходит в распоряжение тестовой команды.

Кокпит

Сиденье в автомобиле Гран При — это скорее скульптура, чем сиденье в привычном понимании. Оно изготавливается из углепла-

стика, которое гошник зажимает в коленях, когда ноги находятся чуть ли не выше головы, ногами Ф-1 спереди кажется весьма странном. Но к этому быстро привыкают. Из-за высокой боковой защиты и поднятого по современной моде носового обтекателя, глаза гошника находятся на уровне среза кабины и он практически не видит трассу вперед себя. Однако для пилота Гран При восприниматься вдаль — далеко не самое главное. Гораздо важнее выжить в повороте. На трассе гошник обычно старается не пропустить точку



модами, а пилотами — первыми в истории человечества пилотами, рисующими трассы, которых предназначены для уменьшения сцепления с трассой.

Шины

Но оставим в стороне набившие уже оскомину споры о правильности решения FIA ввести резины с канавками. У нынешних высокопрофильных шин есть и другая проблема — деформация. Большинство команд Ф-1, и Шевитт в их числе, вынуждены даже делать избыточный отрицательный угол развала колес, чтобы сохранить площадь пятна контакта при искажении шин под воздействием боковой силы в поворотах. Кроме того, высокие боковины шин ответственны за половину хода подвески, из-за чего элементам последней приходится не только демпфировать неров-

торможения, посматривая то направо, то влево вдоль носа автомобиля. Очень важно правильно установить зеркала заднего вида, чтобы они располагались на линии глаза – передние шины, а не загораздали и без того узкий обзор. Педаль в кабине SF-3 две: газа и тормоза. Подавляющее большинство органов управления основными системами сосредоточено на руле.

Рулевое колесо

Рулевое колесо – это первый центр автомобиля. На нем установлены органы управления практически всеми системами SF-3, а также многофункциональный информационный дисплей. Цель состоит в том, чтобы гонщик как можно реже снимал руки с замкнутой «баранки». Управление осуществляется с помощью реечного механизма. Угол поворота колеса составляет всего 20°. От одного крайнего положения до другого рулевое колесо делает приблизительно один с четвертью оборот. В связи с пониженным сцеплением шин (с 4 канавками) на SF-3 обобщили без усилителя руля, хотя некоторые команды продолжают использовать его.

Сидя на руле установлены рычаги сцепления и переключения передач. Рычаг сцепления включает гидросистему с электронной системой, приводящую в действие многодисковое сцепление. Но используется он только во время старта и пит-стопов. Рычагом для «слева и справа на рулевом колесе» – и гонщик может пользоваться любым из них в зависимости от положения, которое занимает его руль. Это важно, например, при вылете с трассы.

Передачи в полувалометической 6-ступенчатой коробке с электронным управлением и последовательным переключением (каждое занимает 25–30 мс, не более!) можно повы-



решением передач значение может играть даже направление ветра. Если, например, ветер переменится во время гонки и стал дуть на длинной прямой и лоб, то команда обязана предупредить об этом гонщика. В противном случае, переходя на 6-ю передачу, он может «ударить» по ограничителю оборотов, что не слишком хорошо для двигателя.

В некоторых командах гонщики используют кнопки программируемого переключения передач, позволяющие автоматизировать понижение передач (например, с 5-й на 4-ю), однако в SF-3 такое устройство не применяется. «Наши гонщики предпочитают использовать все передачи», – говорит Андерсон. – Им нравится балансировать автомобиль, подтормаживая двигателем».

Когда несколько лет назад Ferrari впервые применила встроенную информационную панель на руле, это выглядело настоящим технологическим прорывом. Сейчас дисплей на руле есть у всех. Руль SF-3 выглядит сравнительно просто рядом с чудо-«баранками» других команд. Это тоже связано с привычкой в Stewart концепцией – не усложнять излишне и без того непростые вещи. Постоянно на дисплее высвечиваются лишь передача и время прокожжения крота или отрезка трассы. Данные о температуре воды или масла появляются, только если эти параметры выходят за пределы нормы. Таким образом, от гонщика отсекается лишняя информация, что позволяет ему целиком сосредоточиться на вождении.

Функцию тахометра на руле выполняет горизонтальный светодиод, светящаяся линия на котором удлиняется и меняет цвет по мере увеличения оборотов.

Черный переключатель радиосистемы (приводится в действие большим пальцем левой руки) позволяет гонщику связаться со своим инженером. Обычно пилоты предпочитают «беседовать» в медленных поворотах. Большим пальцем левой руки нажимается также кнопка нейтралит (желтая). Эта кнопка приводит в действие аварийную систему выключе-

ния сцепления, используемую при вылете с трассы. Кроме того, по требованию FIA на видном месте сверху монокока расположена помеченная большой красной буквой N другая кнопка нейтралит, которой могут воспользоваться маршалы при эвакуации машины, если она заглохла с включенной передачей.

Кнопка включения системы ограничения скорости на пит-лейн (белого цвета) находится под большим пальцем правой руки. При нажатии этой кнопки поднимается крышка, закрывающая заправочную горловину. Однако если крышка не открылась, рядом предусмотрен еще одна кнопка (оранжевая), которая непосредственно приводит в действие механизм открытия крышки. Кроме того, на руле размещается кнопка включения заднего предупредительного огня на случай плохой видимости.

Электроника SF-3, включая системы управления двигателем, коробкой передач, сцеплением и дифференциалом, подчинена единой системе управления автомобилем, разработанной командой Visteon.

Другие органы управления в кабине

Слева от пилота в кабине расположены другие органы управления, с помощью кото-



рых можно менять характеристики автомобиля. Среди них выделяется зеленая ручка регулировки тормозного баланса. Вращая ее, гонщик может изменять соотношение тормозных усилий на передних и задних колесах. Это делается во время гонки по мере расхода топлива, износа шин или изменения погодных условий. Настройки сцепления и дифференциала также можно менять, но только когда автомобиль неподвижен. Обычно это делают в боксах, но гонщик может заняться этим и после вылета или какой-нибудь иной остановки. Единственное исключение – если гонщик испытывает серьезные проблемы с этими системами, грозящие остановкой. Тогда разрешается выбрать аварийную программу, которая позволит если не продолжать гонку, то хотя бы добраться до боксов или съехать на обочину. Еще один переключатель относится к си-

стеме пожаротушения. Она может включаться вручную гонщиком и маршалами или автоматически – по командам датчиков. Кроме того, в кабине есть переключатель угла опережения зажигания, органы управления системами регулирования хода и прогрессивных характеристик дроссельной заслонки акселератора и еще одна очень важная кнопка – поджиги- тель во время гонки.

Красный ремешок под рулевым тормозом- ным балансом используется для фиксации гонщи- ка в случае возникновения необходимости из- влечения его из автомобиля вместе с сидень- ем. Ремни безопасности для этого не годятся, так как крепятся непосредственно к кокапу.

Автомобиль века

У каждого конструктора Ф-1 свои секреты, свои способы достижения успеха. При Андер- сон – сторонник простоты. Той простоты, ко- торая оптимизирует аэродинамические изгибы, логичные обводы SF-3. Главной конструктор Stewart не любит пышных фраз или прямых сравнений чудо-автомобилей. При При со своими дорожными собратями. Например, ралли до 100 км/ч SF-3 осуществляется за 3,2 с – всего на одну десятую быстрее, чем дорожный McLaren F1, который тяжелее и на 20% менее мощен. Казалось бы, не слишком внушитель- ное преимущество. Автомобиль Ф-1 мало эф- фективен на небольших скоростях. Его шины проскальзывают, аэродинамика не работает. Это до 500 км/ч SF-3 разогнаться за 15 с. Это, конечно, не расета, но автомобиль, вполне до- стойный своего века.

Характеристики SF-3

Длина	4625 мм
Ширина	1800 мм
Высота	950 мм
Колесная база	3095 мм
Вес	600 кг, включая вес гонщика
Емкость топливного бака	120 л
Стоимость	\$825 000

Двигатель Cosworth CR1

Кол-во цилиндров	10
Объем	2998 куб. см
Угол развала	12°
Мощность	800 л.с.
Обороты	17 000 об/м
Макс. крутящий момент 160 кгм при 11 000 об/м	
Расход топлива	0,71–0,76 л/км

По материалам Ford



шать или понижать при помощи рычажков справа и слева. Обычно переключение проис- ходит очень мягко. Рычки начинаются, только если электроника перестает работать слажен- но. Однако некоторым гонщикам нравится толчок, это дает им ощущение мощи. При пе-



Гран При БЕЛЬГИИ: ТЕХНИЧЕСКИЕ НОВИНКИ

Несмотря на то, что большое количество новинок в области аэродинамики было опробовано в ходе предыдущих Гран При, многие команды привезли в Спа машины, в конструкцию которых были внесены интересные изменения, а в ряде случаев речь может даже идти о важных технических новшествах. И это при

McLaren



Все три машины имели новую заднюю подвеску, которая стала жестче. Этот вариант испытывался Хайндфельдом перед Гран При Венгрии. Модифицированную заднюю подвеску "выдает" присутствие своеобразной крышки в задней части капота двигателя в зоне напыва, под которым располагаются роковые рычаги. Эта



"крышка" потребовалась еще и потому, что была несколько уменьшена высота кузова машины, который к тому же стал легче. "Высвободившиеся" граммы были использованы для увеличения веса балласта, загружаемого в доску скольжения.

Что касается аэродинамики, то в верхней части "короба" заднего антикрыла были установлены три профиля (1), а в нижней — два (2). Переднее антикрыло имело боковины (3), впервые опробованные в Австрии, а также элерон (4) средней ширины с небольшой закраиной (5). В гонке на машине Култхарда были установлены воздухозаборники для охлаждения тормозов увеличенного размера, в то время как на машине Хаккинена использовался промежуточный вариант.

Ferrari



В Ferrari постоянно экспериментировали с аэродинамикой машины. Во время пятничных свободных заездов все три машины имели вариант кузова с каналами для отвода горячего воздуха от радиаторов (1), расположенных в верхней задней части боковых понтонов, в то время как перед задними колесами были установлены небольшие антикрылья (2). В субботу команда вернулась к тому типу кузовов, который мы уже видели на сверхскоростной трассе в Хоккенхайме. При этом использовался и диффузор с видоизмененными боковыми каналами. Речь идет о так называемых "открытых вниз" боковых каналах, использовавшихся во время Гран При Германии. На этот раз в нижней части они получили небольшую закраину.

Изменениям подверглось и заднее антикрыло. По-прежнему в верхней части "короба" осталось три профиля, а в нижней — два, но изменился угол атаки элеронов и расположение основного профиля относительно нижнего. С внешней стороны боковин переднего антикрыла имелись законцовки. Под его основным профилем был смонтирован единственный "ус"-дефлектор, в то время как лишившийся закраины элерон стал более угловатым по форме в периферийной части.



На долю Сало выпало впервые в квалификационных заездах испытать углепластиковые тормозные диски фирмы Brembo, в то время как на машине Ирвайна по-прежнему были установлены диски Ci. Новые тормозные диски можно отличить от прежних по изменившемуся расположению отверстий для охлаждения: они равноудалены друг от друга в отличие от C1, где два соседних отверстия находились

по отношению к третьему на большем расстоянии, чем было между ними. Диаметр отверстий в новых дисках 8 мм против 10 мм в дисках французского производства. На вид материал, используемый Brembo, ближе к тому, что применяют французы, а не американцы из фирмы Nitco (дисками последних пользуется McLaren). Во время последовавших за ГП Бельгии испытательных заездов в Монце тормозные диски производства Brembo использовались и другими командами.

Williams



Команда опробовала большое количество новинок, начиная с небольших боковых крыльев (1), испытанных первоначально на машине Ральфа Шумахера, а затем установленных на остальных двух. Идея была явно позаимствована у Jordan, хотя размеры этих боковых крыльев и были существенно уменьшены. У Jordan они простирались на всю ширину бокового понтона, в то время как у Williams — только на половину. На самом деле эти крылья создают подъемную силу, но благодаря сглаживанию уходящего под боковой понтон воздушного потока, общая прижимная сила возрастает. Существенного влияния на лобовое сопротивление эти крылья, надо полагать, не оказывают.

Новым было и заднее антикрыло как с точки зрения формы основного профиля, так и расположения двух элеронов. Занарди вновь использовал чугунные тормозные диски, но более тяжелого типа, отличающиеся от прежних тем, что отверстия для охлаждения имели меньший диаметр и располагались ближе друг к другу, при том, что их число увеличилось вдвое (48 против 24 у прежней версии). Стоит отметить и использование более компактных задних тормозных суппортов на машине Шумахера, работавших в паре с тормозными дисками Ci. В то время как на машине Занарди в квалификационных заездах и в гонке были установлены диски производства Nitco.

Jordan



На машинах команды были установлены антикрылья, рассчитанные на создание относительно низкой аэродинамической нагрузки. При этом очень узкий основной профиль заднего антикрыла (1) был соединен с двумя элеронами, установленными под большим углом (2). Хилл продолжал использовать машину с увеличенной колесной базой и тормозные диски Ci, в то время как Френтцен отдал предпочтение дискам производства Nitco.

В очередной раз команда щегольнула прозрачными дефлекторами на боковых шайбах переднего антикрыла (3).

том, что основной целью команд было повышение надежности болидов. Наибольшее количество новинок опробовали команды Williams и Prost, но и главные претенденты на победу не отказались от использования модифицированных вариантов машин, хотя подчас разглядеть видоизмененные узлы было сложно.

Benetton



Было использовано заднее антикрыло с одним элероном и с новым основным профилем, впервые опробованным в Канаде, который отличается тем, что имеет практически плоскую форму с верхней стороны. В пятницу Вурц опробовал одинарный сплошной элерон переднего антикрыла, но затем его заменили на двоянный разрезной. Такой же элерон был установлен и на машине Физикеллы. Боковины передних антикрыльев были того же типа, что использовался в Австрии.



Arrows



На боковинах передних антикрыльев сохранились две небольшие законцовки, впервые появившиеся во время Гран При Венгрии, в то время как элероны уменьшились в размерах. Заднее антикрыло имело единственный элерон и основной профиль, отличающийся тем, что его верхняя часть была практически плоской.

Stewart



На машинах команды использовались задние антикрылья, в "коробе" которых сверху были смонтированы три профиля и два снизу. Переднее антикрыло имело элерон того же типа, что использовался в Хоккенхайме, т. е. увеличенного размера в периферийной зоне. Что касается подвесок, то на машинах были установлены амортизаторы без внешних газовых цилиндров.

Prost



С самого начала квалификации в субботу Панис использовал машину, у которой трубы выхлопной системы (1) были выведены наверх, при этом непосредственно сами патрубки были значительно короче тех, что устанавливаются на машинах команд Ferrari и Sauber. Полностью был переделан и "лоток", обдуваемый выхлопными газами. Он также приподнят, но несколько смещен в сторону, ближе к новым защитным экранам (2), которые предохраняют от перегрева задние колеса. Эта новинка, как говорят, позволила добиться прироста мощности почти на 10 л.с. Использовалось и новое заднее антикрыло. Были установлены два, а не один элерон, а основной профиль имел трапецевидную форму.



Sauber



Единственная новинка, которую удалось рассмотреть на машинах команды, — обтекатель двояковыпуклой формы, появившийся в месте сопряжения тяги передней подвески с монококом. От использования диффузора, испытанного в Мюд-желло, отказались, но вернулись к более высоким дефлекторам, устанавливаемым за передними колесами.

Minardi



На машинах команды были установлены новые задние антикрылья с двумя профилями в нижней части "короба", изогнутые по центру наподобие перевернутой буквы U, в то время как в его верхней части остались привычные три элемента. Переднее антикрыло было того же типа, что и в Венгрии, но, естественно, несколько более разгруженное.

BAR



Никаких существенных изменений в конструкции машин команды. Аэродинамическая конфигурация осталась той же, что была обкатана в Будапеште. Заднее антикрыло, опробованное в Сильверстоуне, не использовалось, поскольку должно еще пройти "ресурсные" испытания. После драматических аварий во время суботней квалификации, в результате которых выбыли из строя обе "боевые" машины, из Монцы срочно были доставлены два испытательных автомобиля.



Для Вильнева (1) была подготовлена запасная машина, в то время как Зонте (2) пришлось воспользоваться тест-каром с шасси № 1. Запасной машиной, таким образом, стал второй тест-кар, т. е. тот, который имел шасси № 5. При этом из-за нехватки запчастей на нем был установлен кузов старого образца.

Джорджо Пиола. Рисунки автора

НОМЕРА ШАССИ Гран При Бельгии

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

Arrows	
A20 - 5	Тораносукэ Такаги
A20 - 7	Педро де ла Роса
A20 - 2	Запасной автомобиль
A20 - 4	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 Бадоер
M01 - 4	Марк Жене
M01 - 3	Запасной автомобиль
M01 - 2	Запасной монокок
BAR (пятница и суббота)	
01 - 8	Жак Вильнев
01 - 7	Рикардо Зонте
01 - 3	Запасной автомобиль
01 - 6	Запасной монокок
BAR (воскресенье)	
01 - 3	Жак Вильнев
01 - 1	Рикардо Зонте
01 - 5	Запасной автомобиль

Гран При ИТАЛИИ: ТЕХНИЧЕСКИЕ НОВИНКИ

Количество принципиальных технических новинок в Монце оказалось невелико, хотя практически все команды внесли незначительные изменения в конструкцию машин. В основном все сосредоточили усилия на решении проблемы охлаждения тормозных механизмов и на поиске наиболее оптимального сочетания тормозных дисков, колодок и суппортов, учитывая, что ав-

McLaren



В отношении аэродинамики по сравнению с Хоккенхаймом конфигурация MP4/14 не претерпела существенных изменений. Лишь непосредственно на машинах, участвовавших в гонке, были установлены новые воздухозаборники для охлаждения передних и задних тормозов. К тому же первые имели увеличенное входное отверстие. Несколько позади основных передних воздухозаборников появились дополнительные, предназначенные для охлаждения суппортов. Все три машины имели новый облегченный кузов. McLaren использовал заднее антикрыло со



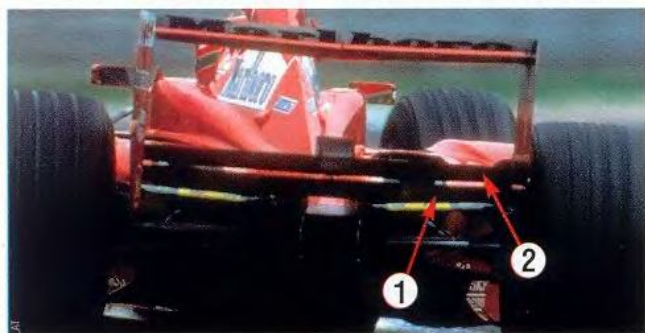
сдвоенными профилями вверху и одинарным внизу. Боковины отличает характерный срез передней кромки и небольшие горизонтально расположенные закраины внизу. Помимо трех полностью укомплектованных машин McLaren привез в Монцу два запасных монокока.

Ferrari



В гонке использовалась та аэродинамическая конфигурация, которая испытывалась на неделе, предшествующей Гран При. Машина имела кузов старого типа без дополнительных небольших антикрыльев перед задними колесами. Версия, предназначенная для Гран При Италии, отличалась от той, что мы видели в Хоккенхайме, лишь тем, что в дополнение к смонтированному непосредственно за коробкой передач нижнему профилю заднего антикрыла (1) был установлен элерон (2). Кроме того, испытывалось несколько вариантов днища кузова, с тем чтобы выбрать наиболее оптимальный с точки зрения создаваемой прижимной силы. При этом диффузор имел видоизмененные боковые каналы, впервые опробованные в Германии. В субботу на машине Ирвайна была изменена развесовка по осям. Значительная часть балласта была сосредоточена в так называемой "ножевидной" зоне под приподнятым носом автомобиля.

Сало продолжил испытания новых тормозных дисков фирмы Brembo, в то время как Ирвайн остался верен привычному Р6 компании Carbon Industrie. Что касается тормозов, то значительные усилия были сосредоточены на доводке электронного распределения тормозного усилия. Одновременно программа по совершенствованию подвески с асимметрично работающими на кручение торсионами не дала ожидаемых результатов. В этом отношении Ferrari по-прежнему отстает от McLaren, Williams и Jordan. Во время квалификационных заездов были несколько подняты максимальные обороты двигателей. В гонке использовался вариант кузова с расположенными в верхней центральной части боковых понтонов отверстиями для отвода горячего воздуха от радиаторов. При этом сами отверстия имели увеличенные размеры, подобно тому, как это было сделано в Канаде.



Williams



Команда продолжает прогрессировать, что особенно заметно на сверхбыстрых трассах. Что касается технических новшеств, то стоит отметить лишь появление нового элерона переднего антикрыла. То, что во время гонки в Спа Занарди использовал запасную машину, настроенную под Ральфа Шумахера, оказалось для Алекса очень кстати. Ему очень понравились настройки на машине немецкого гонщика, и дальнейшие эксперименты с чугунными тормозными дисками были прекращены. В Монце на обоих Williams были установлены диски фирмы Ci. Много было сделано для доводки подвески, которая стала работать значительно мягче при наезде на бордюр.

Jordan



Было использовано новое заднее антикрыло, впервые опробованное во время неофициальных тест-заездов за неделю до Гран При Италии. Оно отличается от того, что мы видели в Хоккенхайме, прежде всего формой боковин. В какой-то степени они напоминают боковины заднего антикрыла, разработанные Stewart два года назад. Их отличительной особенностью является вырез в задней кромке (1), имеющей закраины (закрылки Гарни) в верхней и нижней прямолинейной части (2). Воздухозаборники для охлаждения передних тормозов имеют очень большие размеры, явно больше, чем у других команд. Такой же величины воздухозаборники тормозов установлены только на McLaren. Но если на MP4/14 они имеют сглаженные очертания, то на Jordan — безобразной коробчатой формы. Хилл продолжал использовать машину с увеличенной колесной базой, "опознать" которую можно было по вертикальным пилонам крепления переднего антикрыла. Кроме того, оба пилота Jordan не изменили своим пристрастиям при выборе тормозных дисков. Англичанин использует диски фирмы Ci, а немец — Hitco. Кроме того, обращает на себя внимание заднее антикрыло с очень маленькой основной плоскостью (3) и увеличенным элероном (4).



Benetton



В субботу было установлено новое переднее антикрыло, отличающееся от прежнего как формой элерона, так и в особенности конфигурацией боковин, кото-



рые теперь по примеру Ferrari имеют вырез в центральной части, а также треугольные законцовки с внешней стороны. Кстати, от использования последних итальянцы отказались, учитывая сверхскоростной характер трассы в Монце. Среди ведущих команд Benetton остается единственной, использующей переднее антикрыло с разрезным элероном. Был доработан и новый дифференциал с электронной блокировкой.

тодром в Монце, равно как и в Монреале, является той трассой, где успех во многом определяется надежностью тормозной системы. Достаточно вспомнить, что к первой S-образной связке поворотов машины подходят на скорости 340 км/ч и на дистанции всего в 150 м сбрасывают ее до 98 км/ч. При этом диски задних тормозов разогреваются до 700 °С, а передних – до 900. В прошлом году в Монце Хаккинен был вынужден снизить скорость из-за износа тормозных дисков.

Sauber



По сравнению с Хоккенхаймом изменилось лишь переднее антикрыло. На деле речь идет о возвращении к варианту, опробованному в прошлом году. Его отличает наличие разрезного сдвоенного элерона.

Arrows



Машины сохранили знакомую по Хоккенхайму конфигурацию. Изменения коснулись лишь воздухозаборников для охлаждения передних тормозов, в передней части которых появился небольшой раструб.



Minardi



Отсутствие каких-либо новшеств по сравнению с Хоккенхаймом. Все те же два небольших профиля в верхней части "короба" заднего антикрыла и переднее антикрыло с разрезным элероном.

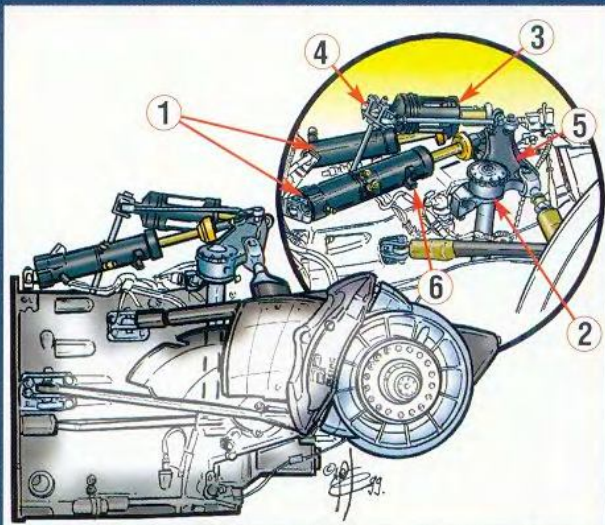
Stewart



Единственная новинка по сравнению с Хоккенхаймом – видоизмененный элерон переднего антикрыла. Кроме того, под основным профилем были смонтированы два вертикальных стабилизатора. Обе машины, использовавшиеся в гонке, не имели газонаполненных амортизаторов.



“Золотая” подвеска



McLaren серьезно занят совершенствованием конструкции MP4/14. Затраты при этом в расчет не принимаются. В условиях, когда внутри команды идет борьба между Хаккиненом и Култхардом, только технологическое превосходство может позволить уйти в отрыв от Ferrari, которая вполне способна преподнести неприятный для “серебряных стрел” сюрприз. То, что командой Рона Денниса выбрана именно такая стратегия, было подтверждено уже в Спа, где существенно обновленный MP4/14 вновь был вне конкуренции. Появился новый кузов и задняя подвеска, которая, сохранив изначальную схему, включающую горизонтально расположенные амортизаторы (1), вертикально установленные торсионы (2) и третий элемент – демпфер продольных колебаний (3), соединенный со стабилизатором поперечной устойчивости (4), получила видоизмененные рокерные рычаги (5). На рисунке указано место крепления потенциометра (6), предназначенного для замера клиренса, но не использовавшегося во время гонки.

О наличии новинки можно было догадаться по появившейся на капоте двигателя съемной выпуклой крышке в зоне над задней подвеской (7). Кузов MP4/14 стал ниже, и для того чтобы он не касался рокерных рычагов, в нем пришлось сделать вырез. Как удалось выяснить, новый капот двигателя легче прежнего примерно на полкилограмма. Высвободившиеся 500 граммов были использованы для увеличения веса балласта, размещаемого внутри доски скольжения. Что невозможно было сразу определить, так это сумму затрат на осуществление данной операции, которая так бы и осталась тайной для непосвященных, не будь этой крышки на капоте. Речь идет о сумме порядка \$80 000, которые были потрачены на изготовление видоизмененной матрицы и прототипа, в то время как стоимость каждого кузова составляет приблизительно \$10 000. Эту цифру следует умножить на 5 – таково количество шасси, попеременно используемых во время Гран При. Впрочем, не будем забывать и о нуждах испытательной команды.



Возможная причина схода Хаккинена



Ошибка, допущенная Микой Хаккиненом при входе в первую S-образную связку поворотов, была явной, но не "смертельной". Да, машину занесло, она вылетела с полотна трассы, но финский пилот смог бы продолжить борьбу, если бы не заглох двигатель. Причина, по которой это произошло, проста и одновременно показательна. Чемпион мира стал жертвой собственных привычек. Дело в том, что по желанию Хаккинена на его машине устанавливается



руль с укороченными рычажками привода сцепления (1). В экстремальной ситуации, когда для вывода McLaren из заноса потребовалось энергично работать рулем, Мика просто не смог нащупать пальцами эти миниатюрные рычажки и выключить сцепление, после того как машина оказалась на гравии. Результат известен. Против, Култхард отдает предпочтение более традиционным, "рогатым" переключателям, которые всегда, что называется, под рукой.

Опасное крыло



Предполагалось, что дефлекторы со встроенным небольшим антикрылом (1), применявшиеся на F399 до Гран При Италии, улучшат аэродинамические характеристики автомобиля на сверхбыстрых трассах. Тем не менее в гонке они никогда не использовались. Небезынтересное с точки зрения теории техническое решение на практике оказалось абсолютно неприемлемым. Во время испытаний во Фьорано выяснилось, что при скоростях свыше 330 км/ч в зоне дефлектора возникает подъемная сила. Таким образом, новшество оказалось не только бесполезным, но и небезопасным. И в Монце никаких крылышек над дефлекторами перед задними колесами мы не увидели (2).



Prost



В субботу на машинах Prost появилась новая выхлопная система, в значительно большей степени, чем прежде, напоминающая ту, что ранее была разработана Ferrari и Stewart. Оригинальная, но недостаточно функциональная система отвода отработанных газов, опробованная Prost в Бельгии, лишь усугубила проблему перегрева всей задней части машины. В итальянской гонке новый вариант выхлопной системы, дающий по некоторым сведениям около 10 л.с. дополнительной мощности, был сохранен только на машине Паниса.



BAR



BAR использовала свой предыдущий опыт, установив за передними колесами дефлекторы, которые мы видели на машинах команды в начале сезона. Большая высота и остроугольная форма — их отличительная черта. Запасной монокок вскоре будет переправлен в Японию для проведения первых тестов с использованием двигателя Honda.

Джорджи Пиола. Рисунки автора

НОМЕРА ШАССИ

Гран При Италии

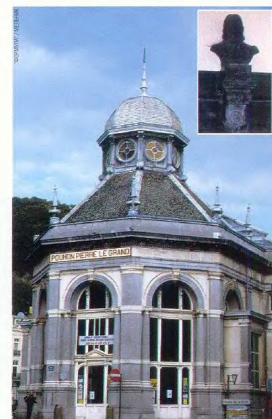
McLaren	
MP4/14 - 5	Мика Хаккинен
MP4/14 - 7	Дэвид Култхард
MP4/14 - 2	Запасной автомобиль
MP4/14 - 4	Запасной монокок
MP4/14 - 8	Запасной монокок
Ferrari	
F399 - 195	Мика Сало
F399 - 191	Эдди Ирвайн
F399 - 196	Запасной автомобиль
F399 - 190	Запасной монокок
Williams	
FW21 - 5	Алессандро Занарди
FW21 - 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 - 4	Жан Алези
C18 - 7	Педро Паоло Диниц
C18 - 3	Запасной автомобиль
C18 - 6	Запасной монокок
Arrows	
A20 - 5	Тораносукэ Такаги
A20 - 7	Педро де ла Роса
A20 - 2	Запасной автомобиль
A20 - 4	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 - 2	Ярно Трулли
AP02 - 3	Запасной автомобиль
AP02 - 7	Запасной монокок
Minardi	
M01 - 1	Лука Бадеро
M01 - 4	Марк Жене
M01 - 3	Запасной автомобиль
M01 - 2	Запасной монокок
BAR	
O1 - 6	Жак Вильнев
O1 - 7	Рикардо Зонта
O1 - 3	Запасной автомобиль
O1 - 1	Запасной монокок

Формула-1 придумана ради скорости.
Спа – чтобы наслаждаться ею...

Кеке Росберг

Жемчужина Арденн



Дорога поднималась вверх, узкой грунтовой полоской извиваясь среди древнего зеленого леса, покрывавшего отроги Арденнских гор. Поздней осенью, когда деревья уже сбрасывали листву, оставалась лишь одна дорога, которую называли Спа, которое, как говорят, произошло от русского слова "спасибо", брошенного царем Петром I во время его путешествия по Европе в благодарность за стакан воды, набранной из местного источника. С тех пор прошло много лет, и источник минеральной воды, за которую местные жители когда-то удостоились показать великого царя, стал самым известным в Европе.

Но для представителей автомобильного мира, путешествовавших на автомобилях по узким арденнским дорогам, не было никакого дела ни до минеральной воды, ни до царя Петра. Минюван Спа, они вскоре оказались у деревни Франкоршам. Здесь не было ничего, кроме все той же уходящей вдаль дороги. Но именно этой дороге через много лет предстояло привести двух крошечных деревушек, затерянных в Арденнских горах, мировую славу.

Как известно из многочисленных рекламных роликов, в Альпах золота нет. Арденны намного ниже альпийских хребтов, но в этих горах есть жемчужина, слеза о которой сегодня гремит далеко за пределами Бельгии – гоночная трасса, змеиной извивающаяся между Франкоршам, Ставельот и Малмеди. В начале 1920 года два жемчужника, забравшиеся в горы на автомобиле, заложили песчинку, которая через много лет превратилась в жемчужину по имени Спа-Франкоршам. Жемчужина была руководителем газеты La Meuse, а второй возглавлял спортивную комиссию Королевского автомобильного клуба Бельгии. Именно этим двум людям принадлежит честь открытия под Спа гоночной трассы, которую сегодня по праву называют самой красивой в Европе. Именно де Трие разработал проект 14-километровой гоночной трассы, которое уже в 1921 году должно было принять первую автомобильную гонку. Но...



Арденнская трасса всегда восхищала зрителей и гонщиков своим великолепием. Йо Боннье на Maserati 250F входит в один из самых знаменитых поворотов Спа - La Source ("Источник"). В конце 50-х боксов здесь еще не было, и из "Источника" открывался вид на "Красную воду" и подъем к Radillion



Аварии и пожары в Спа никогда не были редкостью. В 1962 году при выходе на Blanchimont столкнулись Ferrari Вилли Миереса (на фото) и Lotus Тревора Тейлора. По счастью, этот инцидент не привел к серьезным последствиям

Первый блин вышел комом. На гонку явился всего один участник, и организаторы решили ограничиться проведением состязания мотоциклистов. Первые гонки на четырех колесах прошли здесь на следующий год. А в 1924-м, через год после первой гонки в Ле-Мане, в Арденнах был организован суточный марафон: "24 часа Франкоршам". Но это была лишь прелюдия: настоящий расцвет трассы в Спа начался с приходом в Арденны гонок Гран При.

Бельгия, которая имела честь организовать первую кольцевую автомобильную гонку в Европе в 1902 году, впервые провела розыгрыш национального Большого Приза только в 1925 году. С тех пор, вплоть до Второй мировой войны, в Спа почти каждый год устраивалось по две-три гонки: "24 часа Франкоршам", Гран При Бельгии и соревнования мотогонщиков. Конечно, наибольший интерес вызывал розыгрыш Большого Приза, но и 24-часовые гонки привлекали в Спа тысячи зрителей.

Почти три века прошло с тех далеких времен, как русский царь "окрестил" бельгийскую деревушку, давшую имя гоночному кольцу. Однако историческая связь между Спа и Россией не ограничивается только лишь этой легендой. В это трудно поверить, но в 1928 и 1931 годах в "24 часах Франкоршам" побеждали наши соотечественники. Нет, нет, конечно, это были не советские гонщики. В СССР автоспорт тогда существовал в основном под лозунгами вроде того, что водружал на свою "Антилопу Гну" великий комбинатор: "Автопробегом по бездорожью и разгильдяйству!". Но российские иммигранты, обосновавшиеся после революции в Европе, нередко стартовали в настоящих автомобильных гонках. В 1928 году некий Борис Ивановский, выступавший за Францию, вместе с итальянцем Аггилио Маринони одержал за рулем Alfa Romeo победу в Спа. Через три года Ивановский, вновь под эгидой Франции, занял 2-е место в Ле-Мане и два 5-х – в гонках Гран При: в ита-

льянской Монде и в Спа. В том же 1931 году еще один гонщик – князь Дмитрий Джорджадзе – первенствовал на Mercedes-Benz в "24 часах Спа-Франкоршам", но уже под российским флагом, хотя к тому моменту держава, цвета которой защищал князь, уже более десяти лет как исчезла с политической карты мира, а строившей свое светлое будущее Стране Советов не было никакого дела до побед на гоночных трассах Европы представителей российского дворянства. Как ни прискорбно, но те победы в Спа и поныне остаются едва ли не самыми большими для нас успехами в истории кольцевого автоспорта.

Кончилась Вторая мировая война, и уже в 1947 году среди вековых арденнских лесов вновь взревели гоночные моторы. Обладателем первого послевоенного Большого Приза Бельгии стал француз Жан-Пьер Вимиль на Alfa Romeo 158, а в 1950 году бельгийский Гран При был включен в календарь чемпионата мира Формулы-1. В истории гоночной трассы в Арденнских горах начался новый этап.

Долгое время кольцо в Спа было одним из самых длинных и быстрых в календаре чемпионата мира. И, наверное, ни одна другая трасса не вызывала у пилотов столь противоречивые чувства. Гонщики одновременно любили и ненавидели Спа. Каждый год арденнскую трассу ругали за переменчивую погоду, отвратительное покрытие и отсутствие надлежащих мер безопасности, но все без исключения признавали, что Спа – это не только жемчужина Арденн, это и жемчужина Формулы-1. Ее скоростные повороты с перепадами высот (максимальный разброс высот между высшей и низшей точками на старом кольце составлял около 175 метров), очаровывали пилотов. А о сложности этой трассы говорит хотя бы тот факт, что за 21 год проведения этапов чемпионата мира на старом кольце Спа только трем гонщикам: Аскари, Фанхио и Кларку удалось выиграть здесь больше одного раза. "Королем Арденн" в



В 1985 году, чтобы спасти бельгийскую гонку, организаторам пришлось в срочном порядке перекалывать покрытие трассы

60-е по праву считался "летучий шотландец" Джим Кларк, четирыжды первенствовавший в Спа.

С годами к красотам Арденнских гор постепенно при-
выкли и трассу в Спа стали ругать все сильнее. Следует при-
знать, что по большей части — заслуженно. Самым длин-
ным гоночным кольцом и капризная погода приводила к тому,
что нередко половина трассы была залита неизмеримою
с небес водой, а другая оставалась совершенно сухой. На-
ряжая в плену дождя, гонщик не знал, суждено ли ему вы-
браться из нее через пару километров или уже за следующим
поворотом перед его носом окажется чей-нибудь разбитый
автомобиль. Ввиду значительной протяженности трассы,
наладить надежную систему сигнализации в 50-60-е годы
было практически невозможно. Аварии случались в Спа
почти каждый год, но в большинстве случаев гонщикам ве-
зло. Везло до страшного июньского воскресенья 1960 года.

19 июня 1960 года в Арденнах стоял жаркий солнечный
день. Капризная природа на этот раз не готовила гонщикам
и зрителям бельгийского Гран При особых сюрпризов. Од-
нако для двух молодых парней из числа семидеятти гонщи-
ков, что вывели на старт Гран При в Спа, этот день стал по-
следним. На 20-м круге гонка после столкновения с Ferra-
ти Вилли Майерс потерял контроль над своим Cooper 22-лет-
ний англичанин Крис Бристоу. Машина врезалась в огра-
ждение, похоронив под собой Криса. Еще более несленой бы-
ла гибель другого англичанина — 26-летнего Атана Стефен.
На огромной скорости в ливень Стефен ударился титаном.
Атан потерял сознание, и неуравновешенный Lotus 18 унес его
в мир с другими понятиями о победах, скорости и времени.

В 1971 году гонку в Спа отменили, и Большой Приз
Бельгии на целых 12 лет перекочевал на другие автодо-
ромы: в Невиль и Зольдер. Несколько лет поклонникам
автоспорта приходилось довольствоваться гонками на
выносливость, с 1984 года возобновившимися на регу-
лярной основе. "24 часа Спа-Франкорша", после Вто-
рой мировой войны проводившиеся лишь эпизодически,
вновь обрели постоянную прописку на арденнской
трассе, но, естественно, полноценно заменить этапы
чемпионата мира они не могли. Вернуть же гонки Гран
При в Спа без реконструкции трассы было невозможно.
И во второй половине 70-х гоночная трасса в Арден-
нских горах родилась заново.

14-километровое гоночное кольцо укоротили пример-
но вдвое, построили гранитные полосы безопасности и



Старт Гран При Бельгии 1965 года. Грем Хилл на
ВМВ во главе пелотона в скоростном повороте Eau
Раппе ("Красная вода"). За три с половиной
десятилетия здесь почти ничего не изменилось: это
и сейчас самый красивый и самый коварный
S-образный вираж всех трасс Формулы-1



Король Спа – Айртон Сенна. В дождливых Арденнских горах никто не мог составить конкуренцию бразильскому Волшебнику. Даже Профессору Просту приходилось покорно следовать в кильватере McLaren бразильца

уложили новое покрытие, и в 1979 году очередную 24-часовую гонку принимала уже практически другая трасса. От кольца Жюль де Трие осталась лишь треть. В конце длинной прямой, где раньше был 90-градусный левый поворот Haut de la Cote, после которого дорога уходила к деревне Malmedy, теперь трасса сворачивала вправо, вновь сливаясь со старым кольцом в районе Blanchimont. Еще несколько лет трассу постепенно совершенствовали. В 1980 году перед 120-градусным виражом La Source появилась "тормозная скоба". В 1984-м, уже после того, как в Спа вернулись гонки Гран При, старт был перенесен от большой трибуны на спуске перед Eau Rouge к новым боксам, построенным между "Автобусной остановкой" и "Источником". Через год на трассе был уложен водоотталкивающий асфальт специального состава. Начищенная жемчужина Арденн должна была засверкать новым блеском, но...

В очередной раз организаторов гонки ждало разочарование. Намеченный на 2 июня 1985 года Гран При Бельгии так и не состоялся. Редчайший случай в истории Больших Призов: этап чемпионата мира был отменен уже по ходу субботних тренировок. Новое дорожное покрытие, уложенное в Спа буквально за несколько недель до гонки, сыграло с организаторами злую шутку. Свежий, еще не окрепший пористый асфальт начал мгновенно разрушаться и крошиться под колесами мощных "турбомонстров" Формулы-1. Куски дорожного полотна разлетались из-под колес во все стороны. Уже в пятницу камни едва не пробili в двух местах забрало шлема бразильца Нельсона Пике. Продолжать Гран При в таких условиях было бы безумием. Гонку отменили и перенесли на осень.

А в первый день сентября, за две недели до вновь объявленного Большого Приза Бельгии, в Спа произошла трагедия. Во время 1000-километровой гонки чемпионата мира спортпрототипов погиб один из самых талантливых пилотов середины 80-х годов Штефан Беллоф. Атакующий лидировавшего Жаки Икса, немец совершил "глупый и безрассуд-

Изменения трассы:

1925 г. – длина 14,980 км
1930–1933 гг. – длина 14,861 км
1934–1937 гг. – изменен поворот Malmedy, длина 14,948 км
1939–1956 гг. – исключена шпилька Virage de L'Ancienne Douanne, длина 14,578 км
1958–1970 гг. – длина 14,097 км
1983–1985 гг. – "новая трасса", построенная к 1979 году, дополнена шиканой Bus Stop ("Автобусная остановка"), длина 6,949 км
1985–1991 гг. – в 1984 году основной старт перенесен со спуска La Source—Eau Rouge на участок Bus Stop—La Source, длина 6,940 км (по уточненным данным специальной комиссии Бельгийского королевского автоклуба, производившего измерение в 1986 году)
1992–1993 гг.; 1995 г. – длина 6,974 км
1994 г. – в Eau Rouge построена временная тормозная шикана, длина 7,001 км
1996–1999 гг. – длина 6,968 км

СПА-ФРАНКОРШАМ

Спа, 40 километров юго-восточнее Льежа





Наследником Санны в Спа стал Михаэль Шумахер, одержавший уже четыре победы в Арденнских горах, в том числе и свою первую – в августе 1992 года

ный маневр", как писали впоследствии в прессе, попытавшись пройти бельгийца в "Красной воде". Два Porsche столкнулись, и машина Беллофа на огромной скорости врезалась в бетонное основание трибуны.

Несмотря на все эти несчастья, 15 сентября 1985 года в Арденнах со второй попытки был наконец проведен 42-й Гран При Бельгии, открывший новую страницу в истории трассы Спа-Франкоршам. С этого момента самая красивая трасса Европы, проложенная по дорогам общего пользования, соединяющим три бельгийские деревушки в Арденнских горах, окончательно вошла в календарь чемпионатов мира, превратившись в колыбель великих чемпионов. Начиная с 1983 года, когда обновленная Спа-Франкоршам впервые стала ареной Гран При, до 1998 года, здесь выигрывали только чемпионы мира, настоящие и будущие. Пять побед у Санны, четыре у Шумахера, три у Хилла, две у

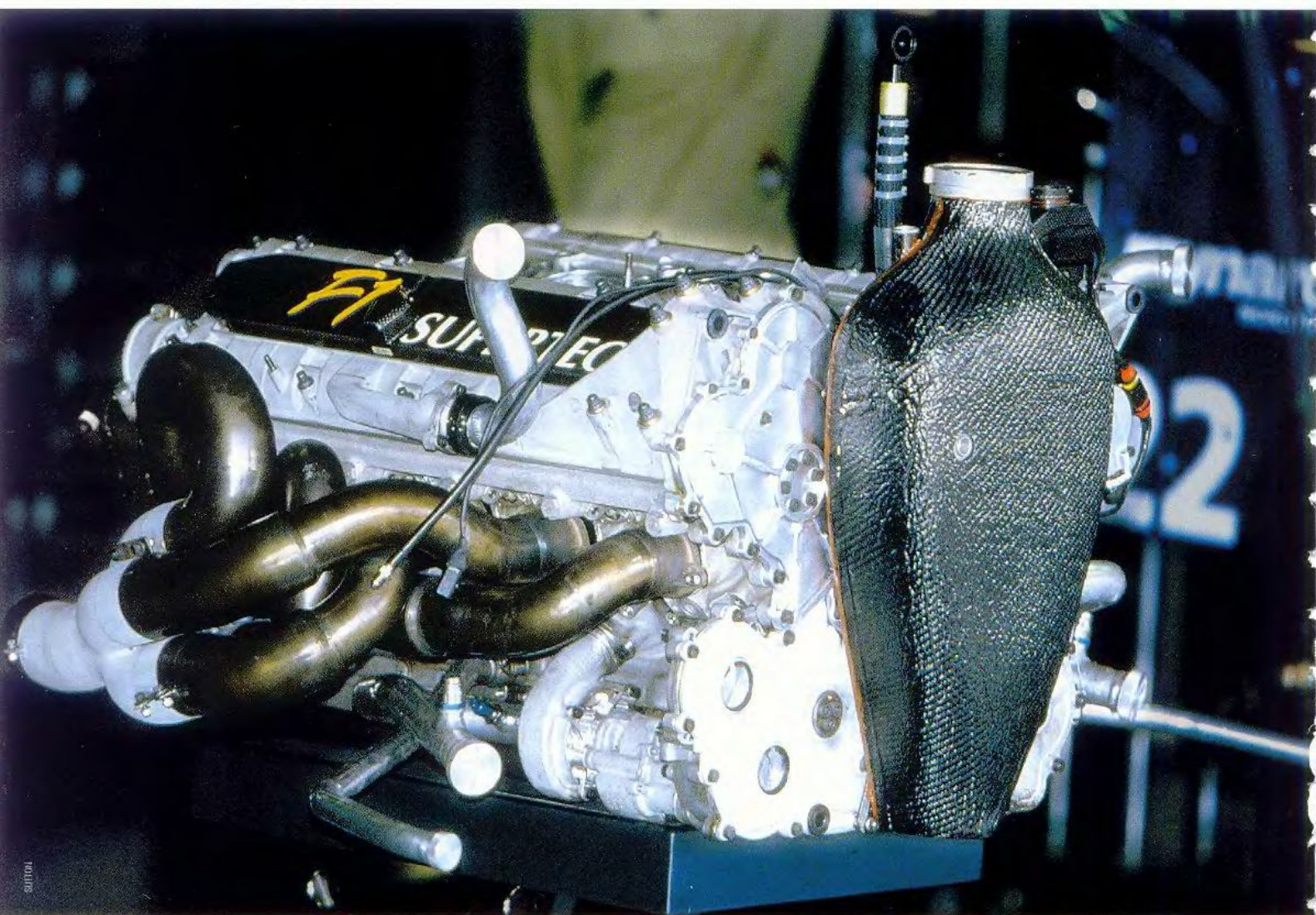
Проста и одна у Мэнселла. В этом году победа в Спа досталась Култхарду, но у Дэвида, возможно, все впереди.

Впрочем, несмотря на явное потворство чемпионам, сегодня Спа по праву может называться уже не только самой красивой, но и самой непредсказуемой трассой Европы, а может – и всего мира. Годы доказали, что жемчужина Арденн способна украсить даже самый скучный сезон Больших Призов. Не верите? Тогда вспомните триумф молодого Михаэля Шумахера над непобедимыми Williams в 1992 году, невероятную поуи-позишн Баррикелло на Jordan в 1994-м, или сумасшедшую победу в 1995 году того же Шумахера, стартовавшего с 16-го места. Уже почти 80 лет жемчужина Спа продолжает сверкать в лесах Арденн, оставаясь одной из самых ярких драгоценностей в короне "королевы автоспорта".

Владимир Маккавеев

ПОБЕДИТЕЛИ ГОНОК ГРАН ПРИ БЕЛЬГИИ, проводившихся в СПА-ФРАНКОРШАМ в 1925–1999 гг.

Год	Гонщик	Автомобиль	Год	Гонщик	Автомобиль
1925	Антонио Аскарри (ИТ)	Alfa Romeo P2	1964	Джим Кларк (ВБ)	Lotus 25-Climax
1930	Луи Широн (МОН)	Bugatti T35C	1965	Джим Кларк (ВБ)	Lotus 33-Climax
1931	Уильямс (ВБ)/Каберто Конелли (ИТ)	Bugatti T51	1966	Джон Сертиз (ВБ)	Ferrari 312
1933	Тацио Нуволари (ИТ)	Maserati 8CM	1967	Дэн Гарни (США)	Eagle AAR104-Weslake
1934	Рене Дрейфус (ФР)	Bugatti T59	1968	Брюс Мак-Ларен (НЗ)	McLaren M7A-Ford
1935	Рудольф Караччиола (ГЕР)	Mercedes-Benz W25B	1970	Педро Родригес (Мексика)	BRM P153
1937	Рудольф Хассе (ГЕР)	Auto Union C	1983	Ален Прост (ФР)	Renault RE40
1939	Хермани Ланг (ГЕР)	Mercedes-Benz W163	1985	Айртон Сenna (БР)	Lotus 97T-Renault
1947	Жан-Пьер Вимилль (ФР)	Alfa Romeo 158	1986	Найджел Мэнселл (ВБ)	Williams FW11-Honda
1949	Луи Розье (ФР)	Lago-Talbot T26C	1987	Ален Прост (ФР)	McLaren MP4/3-TAG Porsche
1950	Хуан Мануэль Фанхио (АРГ)	Alfa Romeo 158	1988	Айртон Сenna (БР)	McLaren MP4/4-Honda
1951	Джузеппе (Нино) Фарина (ИТ)	Alfa Romeo 159	1989	Айртон Сenna (БР)	McLaren MP4/5-Honda
1952	Альберто Аскарри (ИТ)	Ferrari 500	1990	Айртон Сenna (БР)	McLaren MP4/5B-Honda
1953	Альберто Аскарри (ИТ)	Ferrari 500	1991	Айртон Сenna (БР)	McLaren MP4/6-Honda
1954	Хуан Мануэль Фанхио (АРГ)	Maserati 250F	1992	Михаэль Шумахер (ГЕР)	Benetton B192-Ford
1955	Хуан Мануэль Фанхио (АРГ)	Mercedes-Benz W196	1993	Дэмон Хилл (ВБ)	Williams FW15C-Renault
1956	Питер Коллинз (ВБ)	Lancia-Ferrari D50	1994	Дэмон Хилл (ВБ)	Williams FW16B-Renault
1958	Тони Брукс (ВБ)	Vanwall VW5	1995	Михаэль Шумахер (ГЕР)	Benetton B195-Renault
1960	Джек Брэбзм (Австралия)	Cooper T53-Climax	1996	Михаэль Шумахер (ГЕР)	Ferrari F310
1961	Фил Хилл (США)	Ferrari Dino 156	1997	Михаэль Шумахер (ГЕР)	Ferrari F310B
1962	Джим Кларк (ВБ)	Lotus 25-Climax	1998	Дэмон Хилл (ВБ)	Jordan 198-Mugen Honda
1963	Джим Кларк (ВБ)	Lotus 25-Climax	1999	Дэвид Култхард (ВБ)	McLaren MP4/14-Mercedes



Железная логика

Красота может быть разной. И если изящество гоночного автомобиля сродни музыке, то сложную красоту двигателя можно сравнить с философской системой. Ведь гармония человеческой мысли может доставить не меньшее эстетическое наслаждение, чем гармония звуков, форм или красок. Даже не слишком сведущему в премудростях техники человеку одного взгляда на двигатель болида Ф-1 достаточно, чтобы понять: перед ним нечто совершенно особенное. Десятки, сотни деталей, причудливый вид и функциональное совершенство которых посрамят воображение любого авангардиста, должны биться в одном ритме, согласуясь со своей железной логикой. Постичь до конца всю красоту этой "симфонии" техники непросто. Но давайте начнем с "гаммы" и поговорим о двигателе Ф-1 словами строгих определений Технического регламента.

Технический регламент чемпионата мира Формулы-1

Статья 5. Двигатель

5.1. Тип двигателя

- 5.1.1. Допускаются к использованию только 4-тактные двигатели с возвратно-поступательным движением поршня.
- 5.1.2. Рабочий объем двигателя не должен превышать 3000 куб. см.
- 5.1.3. Наддув запрещен.
- 5.1.4. Максимальное число цилиндров – 12. Каждый цилиндр должен быть круглой формы в поперечном сечении.
- 5.1.5. Двигатель не может иметь более 5 клапанов на цилиндр.

5.2. Другие типы силовых установок

Использование любого устройства, отличного от 3-литрового 4-тактного двигателя, описанного в параграфе 5.1. выше, в качестве силовой установки автомобиля (прямого или непрямого действия) не допускается.

5.3. Температура и давление подачи топливной смеси

- 5.3.1. Любое устройство, система, процесс, узел или конструкция, имеющие целью и/или создающие эффект снижения температуры поступающего воздуха и/или топливной смеси в двигателе запрещены.
- 5.3.2. Внутренний и/или внешний впрыск воды или любого другого вещества (за исключением топлива для нормальных целей сгорания в двигателе) запрещен.

5.4. Выхлопная система

Выхлопные системы с изменяемой геометрией (длиной) запрещены.

5.5. Материалы двигателя

- 5.5.1. Основными конструкционными материалами коленчатого вала и распределительных валов должны быть сталь или литейный чугун.
- 5.5.2. Поршни, головки цилиндров и блоки цилиндров не могут быть изготовлены из композиционных материалов, армированных углеродным или арамидным волокном.

5.6. Запуск двигателя

Допускается к использованию вспомогательное устройство, временно присоединяемое к автомобилю, как на стартовом поле, так и в боксах.

5.7. Управление дроссельной заслонкой

- 5.7.1. За исключением случаев, описанных ниже в параграфе 5.7.2., связь между педалью газа и дроссельными заслонками двигателя должна быть фиксированной. Эта связь не обязательно должна быть линейной, но положение дроссельных заслонок двигателя не должно определяться ничем иным, кроме движения педали газа, управляемой гонщиком.
- 5.7.2. Связь между педалью газа и дроссельными заслонками может быть изменена во время следующих операций:
 - регулирование работы двигателя на оборотах холостого хода;
 - работа системы предотвращения остановки двигателя;
 - смена передачи;
 - работа системы ограничения скорости автомобиля.

5.8. Управление двигателем

Связь настроек зажигания и подачи топлива с оборотами двигателя и положением дроссельной заслонки должна оставаться неизменной во время движения автомобиля за исключением следующих случаев:

- компенсация при открытии заслонки дросселя;
- производимая гонщиком регулировка топливной смеси (максимум – три позиции);
- компенсация изменения температуры и давления поступающего воздуха или температуры и давления в цилиндрах двигателя;
- при возникновении детонации.

Ни один из параметров двигателя не может быть изменен таким образом, чтобы при этом уменьшилась степень контроля гонщика над силовой установкой.

5.9. Система предотвращения остановки двигателя

- 5.9.1. Каждый раз, когда система приводится в действие, она должна

оставаться в активном состоянии до тех пор, пока гонщик не отключит ее с помощью ручного переключателя.

- 5.9.2. Во избежание инцидентов, в которые может быть вовлечен автомобиль, оставленный с работающим двигателем, система должна автоматически отключать двигатель не позднее, чем через 10 секунд после ее включения.

5.10. Ограничители оборотов двигателя

За исключением случая, описанного в параграфе 5.11. ниже, ограничители оборотов двигателя могут регулироваться в соответствии с изменившейся обстановкой при условии, что все предельные согласно регулировкам ограничителей величины оборотов находятся значительно дальше пика кривой мощности двигателя.

5.11. Ограничитель скорости автомобиля

- 5.11.1. Целью ограничителя скорости является повышение безопасности путем уменьшения вероятности превышения гонщиком ограничения скорости на пит-лейн.
- 5.11.2. Ограничитель скорости автомобиля может включаться и выключаться только самим гонщиком в нужное ему время.
- 5.11.3. Ограничитель скорости автомобиля может использоваться только на первой, второй и третьей передачах и только во время движения по пит-лейн.

Статья 7. Система смазки и охлаждения

7.1. Расположение маслобаков

Все баки, содержащие масло, должны в продольном направлении располагаться между центральной осью передних колес и тыльной стороной корпуса коробки передач и при этом отстоять от продольной оси автомобиля не далее самых крайних боковых точек капсулы безопасности.

7.2. Протяженность системы смазки в продольном направлении

Ни одна из частей автомобиля, содержащих масло, не должна располагаться позади полностью укомплектованных задних колес.

7.3. Маслосборный бачок

Если используется система смазки с сапуном маслоотстойника открытого типа, то отработанное масло должно сливаться в маслосборный бачок, емкость которого должна составлять не меньше, чем 3 л. Во избежание попадания масла на трассу, сапун маслоотстойника должен выходить в воздушную систему двигателя.

7.4. Расположение системы смазки в поперечном направлении

Ни одна из частей автомобиля, содержащих масло, не должна отстоять от продольной оси автомобиля более, чем на 70 см в поперечном к центральной оси направлении.

7.5. Дозаправка маслом

Дозаправка маслом во время гонки не допускается.

7.6. Коллектор системы охлаждения

Коллектор системы охлаждения автомобиля должен быть снабжен соответствующим требованиям FIA выпускным клапаном, настроенным на максимальное давление 3,75 бар. Если система охлаждения автомобиля не имеет коллектора, место размещения клапана должно быть согласовано с FIA.

7.7. Система охлаждения

Принцип действия системы охлаждения не может основываться на отводе тепла путем испарения какой-либо жидкости.

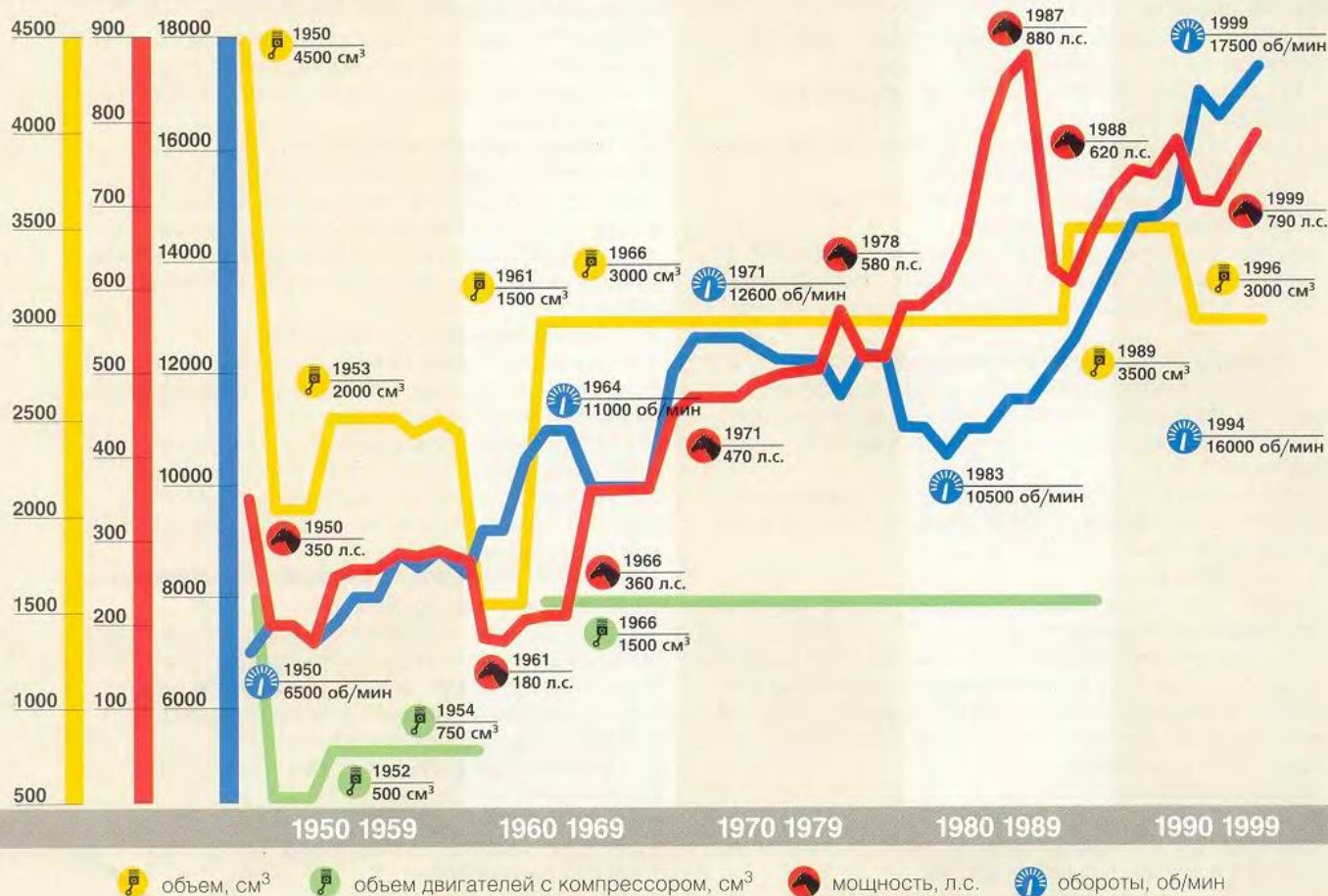
7.8. Маслопроводы и трубопроводы системы охлаждения

- 7.8.1. Трубопроводы систем смазки и охлаждения не должны проходить через кокпит.

- 7.8.2. Все трубопроводы должны быть расположены так, чтобы в случае утечки жидкость не собиралась в кокпите.

- 7.8.3. Жидкостно-гидравлические трубопроводы не должны иметь разъемных соединений внутри кокпита.

Характеристики двигателей Ф-1 1950–1999



В соответствии с первым техническим регламентом Формулы-1, утвержденным CSI (Международной Спортивной Комиссией FIA) в октябре 1947 года, объем двигателей без наддува ограничивался 4,5 литрами, а для моторов с нагнетателями вводился 1,5-литровый лимит. В 1952–1953 годах, когда чемпионат мира проводился для автомобилей класса Формула-2, максимально допустимый объем двигателей составлял соответственно 2000 куб. см и 500 куб. см (с компрессором). В 1954 году FIA ввела новую формулу для машин класса Ф-1: 2500 куб. см без наддува и 750 куб. см с нагнетателем. Через семь лет в 1961 году, из-за большого количества аварий, объем двигателей сократили до 1500 куб. см (без компрессора), однако уже в 1966 году FIA впервые в истории Формулы-1 пошла на увеличение объема моторов, введя 3-литровую Формулу для бескомпрессорных моторов и 1,5-литровую для двигателей с наддувом. Такая Формула благополучно просуществовала до 1987 года, когда, стремясь вернуть на трассы Гран При безнаддувные моторы, FIA увеличила их объем до 3500 куб. см. В 1989 году моторы с турбонаддувом, мощность которых приближалась к 1000 л.с. в Формуле-1 были запрещены, а в 1995 году, после страшных аварий предыдущего сезона, FIA вновь вернулась к 3-литровой Формуле.



 Stewart-Ford SF-3



