



**КУБОК КОНСТРУКТОРОВ
— У FERRARI!**

Этой победы в Маранелло ждали
16 лет! Ожидание главного
триумфа продолжается



ФОРМУЛА

декабрь '99

ВТОРОЙ РАЗ ПЕРВЫЙ!

Мика Хаккинен в погоне за
рекордом Фанхио

ЧЕМПИОН МИРА
В МОСКВЕ

ISSN 1560-3571



ИНВЕСТИЦИОННЫЙ
ТОРГОВЫЙ БАНК



50 ЧЕМПИОНАТОВ МИРА В ЦИФРАХ



Зарегистрировано в
Государственном Комитете
Российской Федерации по печати
Свидетельство № 018341
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. Косарук

Дизайн и верстка
В. Кручинский

Г. Карачкин

Редактор-корректор
О. Кропотова

Рекламовое 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
ФОРС, индекс 29608;

по каталогу "Роспечать" "Газеты
и журналы", индекс 79180;
в отделениях Сбербанка РФ
г. Москва на бланках
ЗАО "Рейтин-сервис"

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

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

Представительство
в Санкт-Петербурге:

Тел./факс: (812) 274-8958

Адрес: Санкт-Петербург,
ул. Корсаковский, 8

Отпечатано в Финляндии
FORSSAN KIRJAPAINO OY

Подписано в печать 29.11.1999 г.

Тираж 75000 экз.

Цена свободная

Редакция не несет ответственности
за содержание рекламных
материалов

Мнение редакции
не всегда совпадает
с мнением авторов статей

Переписка без разрешения
редакции запрещена

АВТО
ПАНОРАМА

© 1999 "Формула"

СОДЕРЖАНИЕ

- 4 Парад**
- 10 Новости Ф-1**
- Гран При**
- 20 Япония**
Высший суд
- 32 Калейдоскоп**
- 34 Утечка информации**
Экклстоун продает Формулу
- 36 Мика в Москве**
Хакинен в сердце России
- Один на один с Ф-1**
- 40 Легенда о последнем джентльмене**
Хилл уходит, легенда о нем остается...
- 48 Дар**
Дэнисл Секстон Гарни – гонимый, которого боялся сам Кларк
- Интервью Ф-1**
- 54 Эраст Галумов**
- Тема**
- 56 Сезон, который построил... кто?**
В поисках героя нашего времени
- 62 50-й чемпионат мира в цифрах**
- 68 25 личных рекордов 50 чемпионатов**
- 70 Параллельный мир**
"Наду" этот очень древний. Имя ему – коллекционирование...
- 74 История Ferrari у вас дома**
Целая "конюшня" на книжной полке
- 76 Интервью и другие виды пыток**
Лгать в Формуле-1 умеют. Вернее, не говорят всю правду
- Техника Ф-1**
- 80 Гран При Европы: технические новинки**
- 82 Гран При Малайзии: технические новинки**
- 84 Гран При Японии: технические новинки**
- История Ф-1**
- 86 50 чемпионатов мира**
- 90 Победители 646 гонок 50 чемпионатов**
- 92 Все трассы 50 чемпионатов Формулы-1**
- Ф-1 от А до Я**
- 94 Волшебный шатер**
Смеха было много, но занимались здесь делом не шуточным...
- 96 Письма**



Мика Хаккинен — чемпион! Сосредоточенность и достоинство — характерные черты финского гонщика. Энергию, которую его соперники выплескивали в бесчисленных разговорах и интервью, Мика копил в себе. Разумеется, и у него были срывы. Обиднейшие неудачи заставили его рыдать на глазах у всех, как это произошло в Монце. Но окончательная победа осталась за ним. Мика выиграл чемпионат в своем стиле.



Ярость схватки, досада на собственные ошибки, горечь от ощущения ускользающей победы – на лице Эдди Ирвайна можно прочесть все, кроме страха. А ведь только что, разбив свой автомобиль во время квалификации в Японии, он заглянул в лицо, на котором не бывает эмоций. В лицо смерти.

Они идут на работу. Это одна команда. Вскоре многое изменится, и пути этих людей разойдутся. Бразилец оденет красный комбинезон Ferrari. А команда, цвета которой будут защищать в 2000 году два шотландца и англичанин, станет совсем другой. Но сегодня в Японии им предстоит бой, чтобы отстоять 4-е место Stewart в ее последней гонке. Люди идут на работу.



Жених и невеста



На пресс-конференции в Малайзии Жак Вильнев официально подтвердил журналистам, что он обручен с австралийской актрисой Дanni Миноуг.

По сообщениям британского издания The Sun, Жак Вильнев во время "романтического ужина" сделал предложение своей подруге Дanni Миноуг. Молодые люди познакомились в мае этого года, и вскоре австралийская красавица переехала в роскошные апартаменты Жака в Монако. Моралисты могут не спешить с обвинениями в легкомыслии и поспешности. Друзья Миноуг на страницах газеты утверждают: "Дanni давно положила глаз на гонщика, и наконец получила его. Они знакомы относительно недавно, но для истинной любви нет сроков. Они без ума друг от друга и буквально не расстаются. У Дanni все время рот до ушей. Она наверху блаженства!"

Уже назначен и день свадьбы: церемония пройдет в канун нового года на борту яхты в бухте Сиднея.

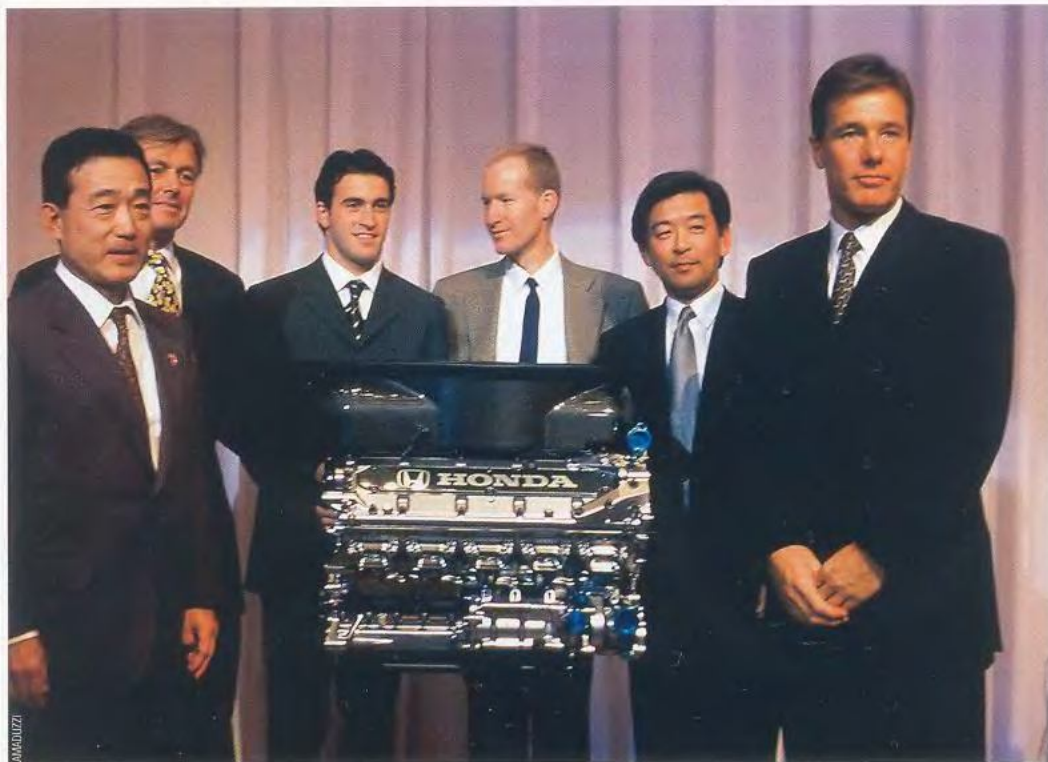
Двусмысленный подарок



В следующем сезоне Рубенс Баррикелло будет выступать в Ferrari. И его команда перед последней гонкой решила подарить бразильцу что-нибудь необычное на память. В поисках поверхности, достаточно большой, чтобы уместить автографы всех членов команды, взгляды инициаторов этой акции упали на боковой дефлектор SF-03. Идея с подарком родилась еще до заключения Ferrari в Малайзии. И только в Японии, после торжественного вручения сего презента, кто-то сообразил, что подобный подарок гонщику, переходящему в итальянскую команду, может быть воспринят неоднозначно.

Новый двигатель Honda

26 октября



BARH — British American Racing Honda — именно так будет называться команда BAR в 2000 году. Об этом официально было объявлено сегодня на пресс-конференции в Токио. Кроме того, был обнародован руководящий состав новой команды:

Руководитель научно-исследовательской программы Ф-1

Honda — Такефуми Хосака.

Президент гоночного отделения (Honda Racing Development) — Шюичи Танака.

Технический директор HRD — Казутоши Нишизава.

Штаб-квартира HRD — Брэкнелл, Беркшир, Великобритания.

Президент BAR — Крейг Поллок.

Вице-президент BAR — Эдриан Рейнард.

Обращает на себя внимание тот факт, что руководители BAR сохранили свои позиции. И это при том, что Поллок и Рейнард,

оба присутствовавшие на мероприятии, находятся в жестокой конфронтации и даже не разговаривают друг с другом несколько месяцев после того, как президент подверг своего заместителя критике, обвинив в пренебрежении интересами команды, что и привело к краху этого сезона.

На пресс-конференции был продемонстрирован двигатель Honda RA000E, которым будут оснащаться автомобили британо-американско-японской команды в следующем сезоне. Кроме того, что он выполнен по схеме V10 и развивает мощность свыше 800 л.с., ни о каких иных технических характеристиках нового агрегата пока не сообщается.

Крейг Поллок тут же объявил о намерении выиграть чемпионат мира через три года. Впрочем, подобных заявлений не делали в последнее время разве что в Minardi.

Когда в товарищах согласия нет

11 ноября

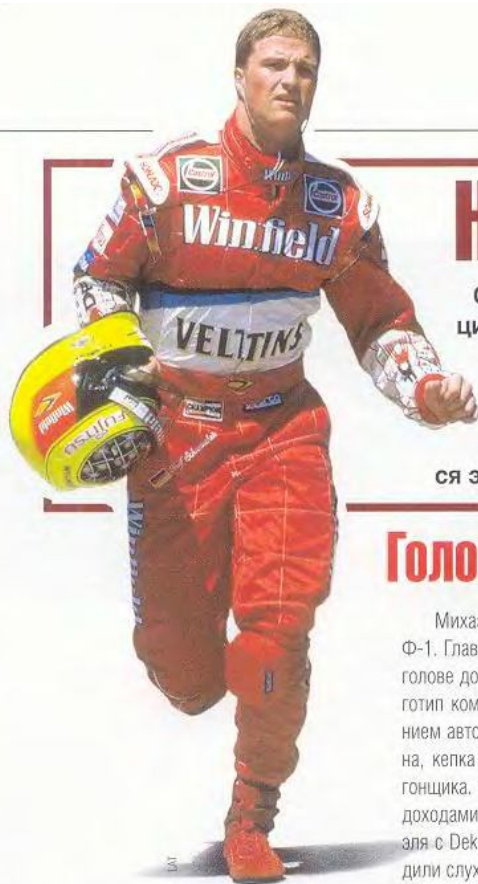
BAR заняла в этом сезоне последнее место, не набрав ни одного очка, и теперь ее руководителю Крейгу Поллоку грозит увольнение. Этого добивается вице-президент и владелец 15% акций BAR Эдриан Рейнард. Эдриан пользуется поддержкой новых партнеров из Honda, что усиливает его позиции. Однако есть козыри и у Поллака. Жак Вильнев, друг Крейга, заявил, что уйдет из BAR вслед за Поллоком. "Одной из основных причин, по которой я присоединился к команде, было приглашение со стороны Крейга. Так что для меня он остается ключевой фигурой. Если уй-

дет Крейг, я уйду вместе с ним". Вильнев, по слухам, получает около 12 млн долларов в год как гонщик и владеет некоторым количеством акций BAR. Но главное, как чемпион мира 1997 года и безусловно один из талантливейших пилотов Ф-1, франко-канадец является одной из ключевых фигур в команде. Известно, что японцы высоко ценят его и крайне заинтересованы в том, чтобы Жак остался.

Каких-то действий ожидали от British American Tobacco — главного акционера команды. Однако на состоявшемся сегодня заседании совета BAT было решено, что Поллок

и Рейнард должны сами уладить свои взаимоотношения. "Это главным образом организационный вопрос, и он должен быть решен руководством BAR. BAT не желает вмешиваться в такого рода дела", — заявил один из руководителей табачной компании Том Мозер.

Вскоре после этого последовало и новое заявление Жака Вильнева, который хотя и высказал недовольство положением в команде, но все же намерен уважать условия контракта, срок действия которого истекает в конце 2000 года, и останется в команде даже в случае ухода Крейга.

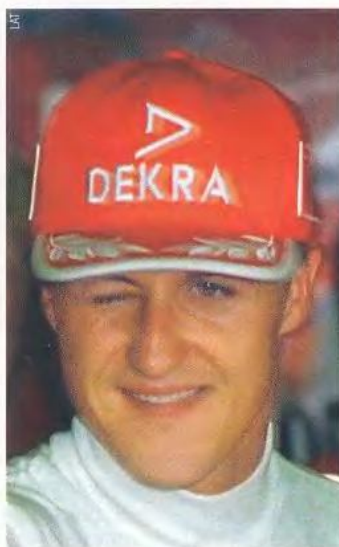


Налог на скорость

Одной из статей дохода Международной федерации автоспорта стали штрафы, налагаемые на гонщиков за превышение скорости на пит-лейн. За год эти взыскания вылились в сумму \$69 250. Наибольший вклад в пополнение бюджета FIA внес Ральф Шумахер — \$12 250. На что расходуются эти деньги, чиновники не уточняют.

Голову Шумахера оценили высоко

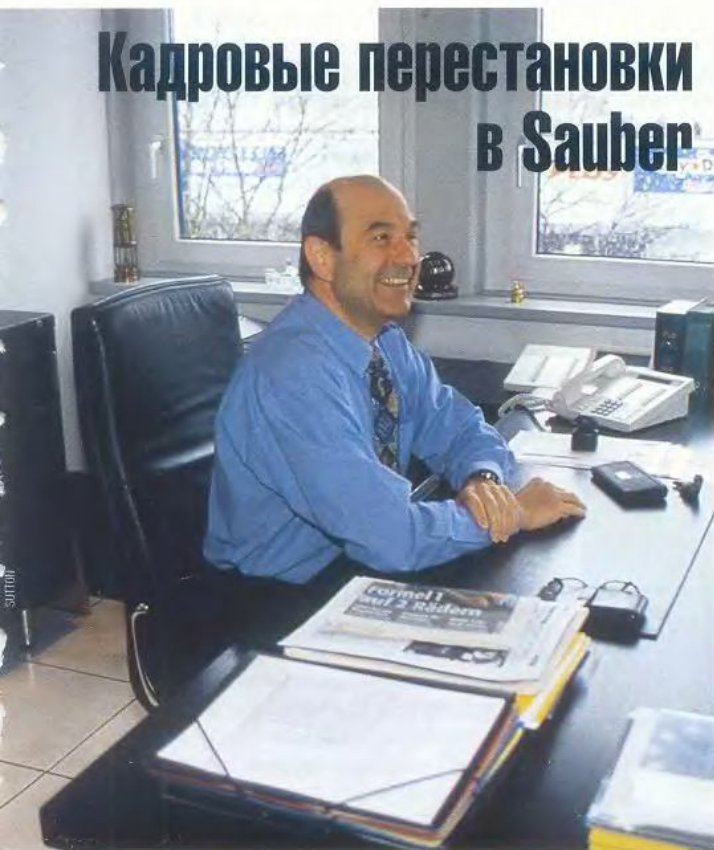
Михаэль Шумахер считается королем Ф-1. Главным "бриллиантом" в венце на его голове до сих пор была надпись Dekra — логотип компании, занимающейся обслуживанием автомобилей. В отличие от комбинезона, кепка является суверенной территорией гонщика. Он не обязан делиться с командой доходами от рекламы на ней. Контракт Михаэля с Dekra истекает в конце этого года. Ходили слухи, что "святое место" на челе Михаэля займет McDonald's. Однако выше всех голову Михаэля оценил немецкий банк Deutsche Vermögensberatung. За право ретражировать себя в миллионах экземпляров на головах поклонников Шумахера во всем мире, банк заплатил 8.25 млн долларов. Именно его логотип — DVAG — будет красоваться на площади 4 на 3 дюйма на кепке Михаэля. Кроме Михаэля, банк спонсирует еще футбольный клуб Kaiserslautern.



Умер отец Марио Андретти

В возрасте 90 лет в США скончался родоначальник знаменитой автогоночной династии Джиджи Андретти, отец Марио и Альдо, дед Майкла, Джеффа и Джона.

Кадровые перестановки в Sauber



Объявлено об изменениях в управленческой структуре Sauber. Петер Заубер, как президент, будет осуществлять общее руководство командой и заниматься спортивной стороной ее деятельности. Управление заводом в Хинвиле с 1 января 2000 года передается Хайнцу Халлеру, имеющему большой опыт работы в швейцарском и международном промышленном бизнесе. Маркетинговой политикой Sauber с 1 декабря 1999 года будет руководить Марко Фезер, ранее работавший представителем Porsche в Швейцарии. Главным конструктором команды с 1 января 2000 года назначен 47-летний аргентинец Серхио Ринланд, имеющий 20-летний опыт работы в таких командах, как Williams и Brabham, и работавший до последнего времени заместителем Ника Вирта в Benetton. Причем Лео Ризз, занимавший до сих пор должность шеф-дизайнера, остается в швейцарской команде. С 1 декабря 1999 года приступает к обязанностям главного инженера Вилли Рампф, который с 1994 по 1997 год работал гоночным инженером Френтцена, а последующие два года провел в BMW. Руководителем тестовой команды с 1 января 2000 года приглашен бельгиец Джеки Эккелерт, работавший гоночным инженером в Peugeot, Jordan и Prost.

Смерть Грэга Мура



1 ноября

Колумбиец Хуан-Пабло Монтойа, прошлогодний победитель Ф-3000, в последней гонке сезона серии ChampCar вырвал чемпионский титул у шотландца Дарио Франкитти. Однако праздника не получилось. Все торжества были отменены после того, как стало известно, что в результате травмы, полученной в этой гонке, скончался Грег Мур.

На 10-м круге гонки на овальной трассе в Фонтане автомобиль 24-летнего канадца сорвался в повороте, перевернулся в воздухе и ударился о бетонную стену. Reynard рассыпался. Двигатель, коробка передач, колеса отлетели прочь. Монокок выдержал и остался лежать в перевернутом положении, похоронив под собой гонщика. С тяжелой черепно-мозговой травмой и внутренними повреждениями Грег был немедленно отправлен вертолетом в больницу, по прибытии в которую была констатирована его смерть. Это уже вторая трагедия в чемпионате ChampCar этого года. В сентябре жизнь за скорость отдал Гонсало Родригес. Вдобавок к этим бедам недавно от болезни печени скончался совладелец одной из команд 45-летний Уолтер Пейтон.

Мур никогда не скрывал своих намерений стать гонщиком Ф-1, но говорил, что сначала должен выиграть титул в CART. В 1994 году он стал самым молодым победителем гонки в Indy Lights, а на следующий год выиграл 10 гонок из 12 в этой серии. В 1996 году Мур перешел в CART и одержал первую из 5 своих побед, в 22 года став самым молодым победителем гонки в этой серии.

Писать о таких событиях можно только сухо, потому что всякие слова сочувствия и скорби теряют смысл. Мрачным предвестником трагедии был инцидент, произошедший с Муром за день до смерти. Гонщик ехал на мотороллере и столкнулся с грузовиком, получив травму руки. Несмотря на это Грег был допущен к гонке. Большинство считает, что вряд ли травма стала причиной аварии. Но наверняка этого мы не узнаем уже никогда.

Угрозы в адрес Мики Сало



Мика Сало признался, что перед Гран При Японии получил угрозы в свой адрес от неизвестного "за то, что он помогал врагам Хаккинена". Обеспокоенный Мика попросил власти, чтобы в отношении его семьи и его самого были приняты все меры безопасности.

Сорвалось!



Эдди Ирвайн вместе с чемпионом мира по боксу в тяжелом весе Ленноксом Льюисом был приглашен в жюри конкурса "Мисс мира", который должен состояться в конце года в Лондоне. Однако через несколько дней Эдди исключили из состава жюри, поскольку выяснилось, что гонщик хорошо знаком с одной из участниц конкурса.

Берни интересуется Россией

9 ноября в Лондоне состоялась встреча вице-президента Федерации автоспорта и туризма России Игоря Еромина с президентом FOA Берни Экклстоуном. Во время часовой беседы обсуждались вопросы трансляции Формулы-1 на Россию и перспективы развития цифрового телевидения в Восточной Европе. Также был затронут вопрос о возможностях проведения гонок Формулы-1 в России. Интервью с Игорем Ероминым читайте в следующем номере нашего журнала.

Много Шума из ничего



Бурю возмущения среди итальянских болельщиков вызвала видеозапись, сделанная итальянским оператором RAI после гонки в Японии. Камера зафиксировала Михаэля Шумахера в довольно сильном подпитии, с какой-то черной лентой на голове, горланящего песни и всевозможным образом выказывающего свою радость в окружении представителей команды McLaren. 76% опрошенных телезрителей посчитали подобное поведение предательством интересов команды. "Вид пьяного Шумахера — это более чем необычно и неприятно, — пишет Gazzetta dello Sport. — Мы думали, что он пьет только молоко. Однако нам сообщили, что Михаэль иногда нарушает режим и без привычки его развозит с одного глотка".

Газета утверждает, что Шумахер набрался еще на вечеринке Ferrari, а потом, прямо в комбинезоне, направился во вражеский лагерь. "Можете вы себе это представить? — возмущался на страницах газеты некто Каннаво. — Чувствительный человек, любящий свою команду гонщик, никогда бы не поступил подобным образом. Михаэль — в высшей степени талантливый гонщик, который в обмен на богатства Ferrari отдал свое мастерство, опыт, интуицию и класс, но не свое сердце. Он достойный чемпион эпохи, в которой больше нет места знаменосцам".

Однако на самом деле выяснилось, что Михаэль праздновал в моторхоузе Winfield-Rothmans, где пил пиво со сво-

им братом и другими людьми из Williams, Ferrari и McLaren. Карл-Хайнц Циммерманн, гостеприимный хозяин, традиционно устраивает в конце сезона праздник, и его гости веселятся, как только могут веселиться люди, целый год рисковавшие жизнью. Михаэль посещал эту вечеринку всегда. Даже в Хересе '97 он пил там пиво с Жаком Вильневом. А если уж говорить о моральных нормах, то нарушили их, скорее, сами итальянские журналисты.

В конце сезона почти все гонщики совершают довольно экстравагантные поступки, и журналистская этика предполагает, что все камеры в этот момент запрятаны в чехлы, а острые журналистские перья — спрятаны. Мало ли что можно было увидеть или снять в этот вечер: например, тех же братьев Шумахеров, разрезавших одежду на окружающих, или Норберта Хауга, соорудившего себе прическу с использованием масла и яиц. "В прошлом году это был майонез", — хохотал немец.

А вот Эдди Ирвайна, которому праздновать и в самом деле было нечего, на общем веселье видно не было. Он даже не присутствовал на торжественном ужине, устроенном его командой во французском ресторане, где его заменили родители и сестра. Сам Эдди в это время уже летел в Малайзию, чтобы утешиться со своей подругой Ану, с которой он не виделся целых 20 дней.



Мика в Штутгарте

19 ноября

Мика Хаккинен принял участие в традиционном празднике Daimler-Benz в Штутгарте. Мероприятие прошло с большим размахом. Мика проехал по улицам города на чемпионском MP4/14, а затем пересел на исторический Mercedes-Benz W196. Зрители смогли наблюдать состязание между механиками Ф-1 и CART на самый быстрый пит-стоп. Наряду с чемпионом мира 1999 года почетным гостем праздника был знаменитый немецкий гонщик Манфред фон Браухич.



Тесты BMW

4 ноября

Тесты, проведенные в рамках программы участия BMW в Ф-1 на Хунгароринге, дали обнадеживающие результаты. За три с половиной дня в Венгрии тест-пилот BMW Йорг Мюллер проехал около 800 км, используя три разных двигателя. Время, показанное Йоргом, оказалось близким к результату Ральфа Шумахера на утреннем разогреве перед гонкой этого года. "Если мы сможем закрепиться в середине в следующем сезоне, — это будет успех, — рассуждает директор BMW Motorsport Герхард Бергер. — В конце второго года нам хотелось бы уже выигрывать гонки".

Преступление и наказание по-итальянски

7 ноября

На трассе Валлелунга под Римом прошел традиционный праздник Ferrari. Вначале перед римлянами предстали Мика Сало и Лука Бадоер, проехавшие несколько демонстрационных кругов на F399. Первоначально планировалось, что в празднествах примет участие и Эдди Ирвайн, но он не приехал. "Я разговаривал с Эдди по телефону за несколько дней до праздника и пригласил его принять в нем участие, — рассказывает президент Ferrari Лука ди Монтеземоло, — но он отказался и добавил, что если ему прикажут, он придет, но вообще собирается в Гонконг к дочери. На наш взгляд, нельзя препятствовать человеку, когда он хочет навестить ребенка".



Однако зрители не были разочарованы. Под гром аплодисментов перед ними появляется двукратный чемпион мира Михаэль Шумахер. Он занимает место в автомобиле Бадоера и совершает фантастический, как пишет итальянская пресса, старт. После нескольких стремительных кругов по трассе Михаэль заезжает в боксы. И тут зрители становятся свидетелями следующего эпизода.

Появляется бригада обслуживания. Причем один из механиков одет в тюремную робу. Он "ворует" колесо, некоторое время бежит с ним вокруг автомобиля и только после этого позволяет установить его на место. "Именно из-за инцидента на Нюрбургринге мы упустили победу в чемпионате мира", — так считает Эдди Ирвайн. Напомним, что во время одного из пит-стопов на Гран При Европы механики в спешке потеряли в гараже одно из колес от автомобиля Эдди и в течение сорока секунд не могли его отыскать. Эта досадная задержка стоила команде вполне возможной победы, и в конце чемпионата Мика Хаккинен на McLaren опередил Ирвайна на 2 очка. Оригинальное наказание придумали итальянцы для провинившегося члена команды.



Руки "дошли" только после отставки



Одиннадцатого ноября в городе оружейников Туле побывал экс-премьер российского правительства Сергей Степашин. Хотя его поездка была в первую очередь связана с выборами в Госдуму, он нашел время, чтобы отвлечься от политики и ответить на вопрос нашего корреспондента Андрея Нефедова о том, что он думает по поводу проекта "Формула-1 в Туле".

"Мы договорились с мэром Тулы о том, чтобы с нашей помощью развивать конкретную программу организации в Туле соревнований Формулы-1. Под эту задачу выстраивается очень серьезная жилищная программа с реальными деньгами от долгов некоторых арабских и африканских стран.

Тульские власти выходили на меня, еще когда я работал премьер-министром, но тогда на решение этого вопроса у меня просто не хватило времени. Сейчас я забираю с собой все материалы и в Москве основательно проанализирую это дело. До думских выборов переговорю с М. Касьяновым (глава Минфина — ред.) и И. Клебановым (вице-премьер российского правительства). Ну и после 19 декабря непосредственно в Думе будем помогать Туле".

BMW и Castrol подписывают соглашение

22 ноября

BMW и Castrol — два партнера Williams — подписали сегодня соглашение о сотрудничестве. Две компании будут совместно осуществлять исследовательскую программу Ф-1. Однако соглашение не ограничивается рамками гонок Гран При. Отныне не только автомобили Ф-1 Williams, но и все дорожные машины и мотоциклы BMW будут использовать в качестве официального продукта масла Castrol.

Еще одна победа Тодта



Американский женский журнал Sassy присвоил Жану Тодту титул "Гонимая задница года". "Этот парень невероятно сексуален, — говорит редактор журнала Шарон Шейнтейн. — Что за пара сдобных булочек!" Предполагается, что какие-то шутники в Ferrari выслали на конкурс под видом Тодта фото Эдди Ирвайна. А впрочем, учитывая все напасти этого сезона, данное звание имеет свой смысл.

Тиррелл снова на посту



14 ноября

Кен Тиррелл назначен временно исполняющим обязанности президента Британского клуба автогонщиков. Бывший руководитель команды Формулы-1 сменил на этом посту лорда Хескета, подавшего в отставку из-за растущих разногласий по поводу дальнейшей судьбы автодрома Сильверстоун, владельцем которого является клуб. Лорд Хескет выступал главным противником идеи продажи автодрома предпринимательнице Никола Фулстон, которой принадлежат права на проведение Гран При Великобритании с 2002 года.

75-летний патриарх автогонок будет исполнять обязанности главы клуба до общего собрания его членов, на котором будет избран полномочный президент. Ожидается, что этот пост займет Джеки Стюарт, если он окажется не у дел в новой команде Jaguar.

"Это займет мое время, — заявил "дядюшка Кен", — у меня сейчас не слишком много дел".



Монтоя остается в Америке

Хуан-Пабло Монтоя заявил в интервью колумбийскому телевидению, что в 2000 году продолжит выступления за команду Target Chip Ganassi Racing. Напомним, что в этом году колумбиец совершил спортивный подвиг, выиграв чемпионат ChampCar в год дебюта. Казалось бы, доказывать за океаном гонщику больше нечего. К тому же в следующем сезоне его команда переходит с двигателей Honda на Toyota, что обещает трудные гонки. Ходили упорные слухи, что Монтою жаждет видеть в своей команде Фрэнк Уильямс, который во время визита в США специально встречался с колумбийцем. Тем не менее, восходящая звезда мирового автоспорта предпочла не торопить события. Это значит, что шансы Алекса Zanardi сохранить за собой место в Williams в 2000 году повышаются.

У Ирвайна есть дочь



Эдди Ирвайн рассказал об этом в своей только что переизданной автобиографической книге Life in the Fast Lane — "Жизнь на быстрой улице". Западная пресса преподносит это как сенсацию, хотя более месяца назад Эдди рассказал в эксклюзивном интервью корреспонденту нашего журнала, что у него есть дочь Зоя. Однако в новой книге содержатся интересные подробности. Мать Зои — Мария Драммонд — наполовину китаянка с шотландскими корнями. Эдди познакомился с ней в Макао, когда выступал там еще до Формулы-1. "Мария — замечательная мать. Я полагаю, можно сказать, что я все еще люблю ее, — делает Эдди непростое признание в своей книге. — Зоя — это связь, которая поддерживает наши отношения, и так будет всегда. Я вообще-то не люблю детей. Я терпеть не могу суету, а больше всего ненавижу шум. Но Зоя — замечательный ребенок! Мы веселимся, играем на моей яхте. Она вовсе не трудный ребенок и любит свою кроватку — совсем как я!"

Так что очень может быть, что скоро Эдди изменит свой безумный образ жизни. "Мои родители относятся к Марии, как к дочери, — пишет Ирвайн, — и в идеале мне бы хотелось, чтобы она жила в Северной Ирландии, поближе к моим папе и маме. Решать Марии, и, похоже, так оно и будет".

Живые и мертвые



21 ноября

На специальной церемонии в Вене Ален Прост был назван величайшим гонщиком столетия. Вместе с Аленом в этот день были отмечены еще 11 спортсменов века: среди них Мухаммед Али (боевые единоборства), Пеле (футбол), Штеффи Графф (теннис), Майкл Джордан (баскетбол), Марк Спитц (плавание), Карл Льюис (легкая атлетика). В качестве судей выступали президент FIA Макс Мосли, президент Ferrari Лука ди Монтеземоло, президент МОК Хуан Антонио Самаранч, принц Монако Альберт, президент FIFA Степп Блаттер и другие достойные люди. Известная доля несправедливости состояла в том, что в конкурсе "Величайшие спортсмены века" участвовали только те, кто до церемонии дожил. "Автоспорт — очень опасен, и за последние годы мы потеряли многих, среди них — Айртон Сенну. Он был бы достоин стоять здесь сегодня", — заявил Ален Прост.

Человеческий фактор



Хилл ушел. Прошедший сезон может оказаться последним и еще для одного гонщика. Ален Прост решил не продлевать контракта с Оливье Панисом, к крайнему разочарованию последнего. "В Формуле-1 очень важна техника, — заявил Оливье, — но Алену надо помнить, что есть еще и человеческий фактор".

В следующем году Панис будет тест-пилотом в McLaren и гонщиком команды Mercedes-Benz в кузовных гонках в Германии.

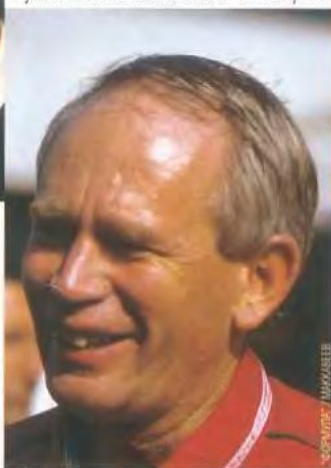
Ключевые фигуры Ferrari сохранили свои позиции



12 ноября

Согласно информации немецкой газеты Das Bild, Ferrari решила продлить контракты с ключевыми фигурами последних лет — спортивным директором Жаном Тодтом, техническим директором Россом Брауном и главным конструктором Рори

Бирном — до 2002 года. С одной стороны, это решение вполне логичное, поскольку прогресс команды налицо, с другой — неожиданное, поскольку в прессе всю рассуждали о грядущих после казусов этого сезона оргвыводах. Причем кандидатом номер 1 на увольнение называли почему-то



Бирна, который все никак не может сравниться с Адрианом Ньюи, хотя непосредственную ответственность за инциденты, вроде потерянного колеса Ирвайна, несет Браун. Позиция Жана Тодта, как близкого друга Михаэля Шумахера, считалась наиболее безопасной.

Приятные хлопоты



Снова у Peugeot проблемы с мотором Ф-1, но на этот раз — приятного свойства.

Новый двигатель A20 оказался слишком компактным, чтобы его можно было разместить на шасси Prost этого года. По слухам, он к тому же почти на 25 кг легче предшественника. Поэтому конструкторам команды придется строить "промежуточное" шасси, чтобы обкатать новый агрегат.

Хед и Ньюи невиновны

22 ноября

Так решил сегодня апелляционный суд Италии, где прошли заключительные слушания по делу о гибели Санны. Прокурор Маурицио Пассарини, выступавший в качестве обвинителя в нашумевшем процессе несколько лет назад, утверждал, что причиной смерти бразильца стала поломка рулевой колонки, которая была неправильно спроектирована и изготовлена. Прокуратура требовала одного года лишения свободы условно для Патрика Хеда и Адриана Ньюи. В декабре 1997 года суд отклонил обвинения в непредумышленном убийстве, хотя и подтвердил, что считает поломку рулевой колонки возможной причиной гибели гонщика. Основываясь на этом, Пассарини подал апелляцию, и теперь уже другой прокурор, Ринальдо Розини, требовал пересмотреть решение суда нижней инстанции и все-таки отправить конструкторов команды за решетку условно. Адвокат Williams, в свою очередь, добивался полного прекращения дела и признания неадекватности версии о рулевой колонке. Сегодня стало известно, что решение суда нижней инстанции осталось в силе: Ньюи и Хед — невинновы.



Аспирин для Ирвайна



Самый быстрый старт сезона

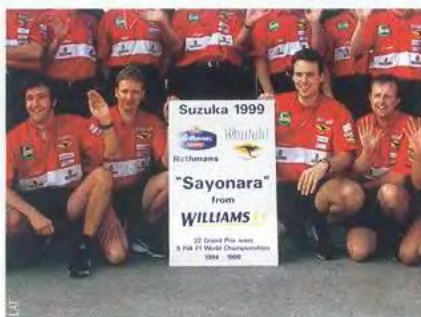
Данные телеметрии McLaren показывают, что в Японии Мика Хаккинен совершил свой самый быстрый старт в сезоне. Никогда ранее финн не ускорился так стремительно на MP4/14. Это снимает часть подозрений, что Михаэль Шумахер попросту сдал на старте гонку, чтобы не допустить победы Ирвайна в чемпионате.



“Передайте мне аспирин, – такими словами начал Эдди Ирвайн свою колонку в The Express. – Чем больше я думаю о потерянном титуле, тем больше это бесит меня, мой распуск не в силах смириться с этой мыслью”.

После гонки в Японии Эдди Ирвайн разразился целой серией заявлений. В одном из интервью он сказал, что рад покинуть Ferrari. Причина на первый взгляд выглядит парадоксальной: “Наконец я не буду сражаться с Михаэлем Шумахером в каждой гонке. Быть партнером Михаэля – это все равно что каждый день получать подзатыльники. Бог поможет Рубенсу Баррикелло! Я не могу дождаться перехода в Jaguar. Я действительно жаждал уйти из Ferrari в этом сезоне и теперь я очень, очень счастлив. Еще один год я бы не выдержал, потому что Михаэль чертовски хорош. Он просто ломает вам позвоночник. Он высасывает из вас последние соки. Соперничество с ним изнуряет. Отдых после перелома пошел ему на пользу. До этого были минуты, когда я знал, что могу достать его, но теперь он будто вернулся с другой планеты. Может быть, мне тоже сломать ногу? Сочувствую Баррикелло, он не представляет, что его ждет. Я не знаю, сокрушит ли его Михаэль, но его ждут трудные времена”.

Не остался в долгу и Шумахер. Михаэль заявил, что с Рубенсом ему будет легче в одной команде, чем с Эдди. “Он такой же, как я. Он женат и не ведет такой безумный образ жизни, как Эдди. Мы будем ладить как на трассе, так и вне ее, я уверен. С Эдди это было немыслимо. Ни в моем, ни в его контракте ничего не говорится о первом и втором номерах. Изначально мы равны. Иерархия внутри команды будет зависеть от событий на трассе. Так же было и с Эдди. Ferrari способна подготовить два совершенно одинаковых автомобиля. Рубенсу это хорошо известно. Так же, как это хорошо было известно Эдди”.



Rothmans уходит

Табачная компания Rothmans, которой принадлежит марка Winfield, объявила о прекращении своей 20-летней спонсорской деятельности в автоспорте. В Ф-1 надпись Rothmans впервые появилась в 1977 году на обтекателе March 761. Следующий эпизод был связан с March 821, разработанным в 1982 году Эдрианом Рейнардом. А затем была эпоха сотрудничества с Williams, которая в цветах Rothmans одержала немало славных побед.

Ник Вирт отправлен в отставку



19 ноября

Об этом официально объявила сегодня команда Benetton. “После серьезного разговора с Рокко Бенеттоном и техническим руководством команды, мы пришли к выводу, что наши идеи о путях дальнейшего развития автомобиля расходятся, – объясняет причину ухода Вирт. – Поэтому я решил, что этот момент позволяет мне просить об уходе из команды с тем, чтобы найти другую возможность для продолжения карьеры”.

Такова официальная версия разрыва. Одни считают, что Вирта, работавшего в Benetton уже четыре года, просто-напросто выгнали за неспособность создать боеспособную конструкцию при обилии оригинальных и бесполезных новшеств, вроде тормозного дифференциала в этом году. Другие интерпретируют эти события иначе: Вирт смело пошел на разрыв своих отношений с бесперспективной командой, заручившись приглашением какой-то другой, например, Toyota.

На место Вирта в Benetton приглашен Тим Деншам. Тим появился в Ф-1 в 1979 году, присоединившись к команде Lotus. Он был гоночным инженером Элио де Анжелиса, Джонни Дамфриса и Сатору Накаджимы. В 1990 году перешел в Brabham, где стал главным конструктором незадолго до закрытия команды. Затем Деншам работал в Tyrrell вместе с Паскойном и Постлгэйттом, с которым в 1998 году ушел в Honda.

Ferrari выкупила Maserati

Ferrari объявила о покупке 50% ранее не принадлежавших ей акций Maserati. Таким образом, Ferrari стала полным владельцем знаменитого “трезубца”.

Дэмон Хилл: жизнь после жизни



Гонка в Японии стала последним, 115-м Гран При в карьере Дэмона Хилла. "Я добился гораздо большего, чем ожидал, — подвел англичанин итог своим выступлениям в Ф-1. На счету Дэмона 22 выигранных Гран При, 19 быстрых кругов в гонках, 20 поулов-позишн и чемпионский титул в 1996 году.

Мы не прощаемся с Дэмоном. Это не тот человек, который может просто вылезти из автомобиля и раствориться в толпе, навсегда исчезнуть. После окончания спортивной карьеры его ждет новая жизнь. "У меня нет пока определенных планов. Но желание побеждать остается, и если вы не можете выигрывать как гонщик, выигрывать как владелец команды — следующий логический шаг".

Отец Дэмона, Грэм Хилл, руководил командой Embassy Hill до того, как разбился в авиакатастрофе.

Arrows укрепляет кадры



Новейшее кадровое приобретение Тома Уокиншоу — 43-летний доктор Джон Девис, три года возглавлявший исследовательский отдел Jordan, а до того работавший в Lotus и Ligier. Непосредственное руководство командой возложено на Стива Нильсена, до этого занимавшего аналогичный пост в Tyrrell и работавшего в Honda.

Ричардс возвращается в Ф-1?



Дэйв Ричардс, бывший руководитель Benetton и глава Prodrive, заявил о своих планах возвращения в Ф-1. "Есть четыре критерия, которым должен отвечать проект, если вести речь об Ф-1, — заявил Ричардс. — 1) Он должен включать Prodrive, а не меня лично. 2) Он должен быть связан с крупной автомобильной компанией. 3) Он обязательно должен быть потенциально конкурентоспособным в кратко- или среднесрочной перспективе. 4) Он должен быть финансово обеспеченным во всех отношениях. Если рассмотреть эти критерии, то выяснится, что возможностей не так и много. Но они есть".

Наибольшие успехи компании Ричардса Prodrive связаны с подготовкой автомобилей Subaru для чемпионата мира по ралли. А в этом году под эгидой Prodrive в Ф-3000 выступала "русская" команда Lukoil Arden. Недавно стало известно, что 49% акций Prodrive были куплены компанией Arah. Именно на эти средства Ричардс и намерен расширить свое дело.

Беспочвенные слухи

10 ноября

В последнее время усилились разговоры о том, что Дэйв Ричардс, глава Prodrive и бывший руководитель Benetton, намерен купить Arrows. Видимо, слухи оказались настолько беспочвенными, что команда выпустила специальное заявление, в котором говорится: "Том Уокиншоу заявляет, что не вел никаких переговоров с Ричардсом о продаже команды ни сейчас, ни в прошлом. Мистер Уокиншоу категорически отрицает эти сообщения, которые он рассматривает как несерьезные и абсолютно беспочвенные слухи".



Чудо-двигатели

Многие считают, что моторостроители Mercedes-Benz, Ferrari и Ford уже практически достигли предела в рамках существующего регламента. Однако Росс Браун намекнул журналистам, что двигатель Ferrari в следующем году будет каким-то совершенно необыкновенным. "Это будет что-то небывалое новое, — восторгается англичанин. — Я знаю, чем занимаются инженеры. Это просто фантастика. Я не могу говорить о подробностях, но это будет чудо, а не двигатель".

Не менее интригующие слухи исходят и из лагерей Ford и Mercedes. По некоторым сведениям их новые агрегаты будут развивать мощность в 850 л.с. Напомним, однако, что в 2001 году Mercedes-Benz придется полностью перестраивать свой агрегат из-за запрещения бериллиевых сплавов. В Ferrari утверждают, что не используют этот дорогостоящий материал в своих конструкциях.

Goodyear уходит из CART



Представители шинной компании Goodyear заявили, что в конце этого года прекращают снабжение своей резиной команд ChampCar и Indy Racing Light. Причина — несоответствие больших расходов с низкой рекламной отдачей от терпящего популярность вида автогонок. Шинники решили сосредоточить свои усилия в Америке на гонках NASCAR. Вместе с тем, сообщают, что руководство Goodyear напугано падением продаж в Европе, которое выглядит особенно угрожающим на фоне роста доходов Bridgestone. Эти события напрямую связывают с уходом американских шинников из Ф-1 в конце прошлого года.

ГРАН ПРИ ЯПОНИИ

29–31 октября 1999 г.

ВЫСШИЙ СУД



Мика Хаккинен и Эдди Ирвайн – люди очень разные и по-разному готовились к решающей схватке. Мика неделю провел в уединении, играя в гольф в Индонезии, и был полностью освобожден Рондом Деннисом от представительских функций. Мика настраивался. Эдди, напротив, старался отвлечься, расслабиться. И его подготовка к гонке включала обязательные посещения японских ночных клубов. Однако полный прелесть сезон, история с дисквалификацией, суд в Париже вкупе с необходимостью решать судьбу чемпионата в одной гонке настраивают на философский лад кого угодно. Предстоящее испытание

даже Ирвайна заставило смотреть на вещи философски: "У меня есть о чем подумать помимо наматывания кругов в автомобиле Формулы-1". Присутствовавшие журналисты грешным делом подумали, что Эдди имеет в виду японские увеселительные заведения, вроде Hard Rock Cafe в фешибельном квартале Роттонгити в Токио, где накануне Эдди играл рок-н-ролл с Дэмьюном Хиллом. Но Ирвайн вдруг вытаскил угрожающего размера фойланта. "Долгий путь к свободе", автобиография Нельсона Манделы, – прочитали потрясенные представители прессы на обложке.

"Я думаю, если взглянуть на жизнь этого человека, то чемпионат Ф-1 покажется сущим пустяком. – неизвестно над чем иронизировал Ирвайн, – я уже на странице 645, а он все еще в тюрьме!" Шутки шутками, однако журналисты все же отметили, что Эдди заметно нервничал и беспрерывно тряс ногой. Думаю, не будет преувеличением сказать, что оба претендента на титул в сложившейся ситуации ощущали себя игрушками в руках каких-то высших сил.

West представляет

"Не так плохо, как выглядит"

Пятница, 29 октября. Свободные звезды. 11.00–12.00, 13.00–14.00
Интрига предстоящего уик-энда была проста: сумеет ли Ferrari удержать преимущество в 4 очка в обоих чемпионатах при том, что, как предполагалось, McLaren на Сузуке будет явно быстрее? Британская команда начала очень мощно. Лучшее свое время в пятницу Мика показал в начале тренировки, и ему даже не пришлось одевать свежие шины в конце дня, как это сделали Барриелло, Барриелло и Михаэль Шумахер, показавшие 5-й, 4-й и 3-й результат соответственно. Лучшее время Мика так и осталось лучшим. А Дэвид Култхарду показать 2-й результат не помешала даже серьезная авария. Через 26 минут после начала 2-й половины сессии шотландец на первом же после перерыва ластуном урле на 160 км/ч влетел в отбойник в серии "засов" позади боксов, разбив левую сторону автомобиля. Болины выбрались из кабины невредимым, но был увезен в медицинский центр и на трассе в этот день больше не появился.



"Я нерусерствовал в одном из поворотов, зашел слишком широко и наехал колесом на бордюрный камень, – рассказывал Култхард, – в результате, как только я дал газу, автомобиль закрутило, а места для того, чтобы поймать машину, там не было".

После аварии Култхарда вывели красные флаги, и заезды были остановлены на 15 минут. Были небольшие вылеты и у Хаккинена с М. Шумахером. Вообще все жаловались, что трасса скользкая и грязная, а шины слишком твердые, что затрудняет работу по настройке автомобилей. Френтцен был как всегда чрезвычайно близок к лидеру: он показал 3-е время, которое было впоследствии аннулировано за срез одного из поворотов, в результате он – 9-й. Дэвид Хилл застрял в грязи в первой же попытке и вернулся на трассу только во второй половине тренировки. У Херберта барахлил двигатель. У Вилнера текло масло. Финикска встал в конце из-за поломки подрамника.

Что касается результата Эдди Ирвайна, то это был просто удар для Ferrari – 10-е время. А ведь сколько было надежд накануне. "Я финишировал на Сузуке 6-м, 5-м, 4-м, 3-м и 2-м и теперь готов залезть пробка в этой последовательности, – заявил сенсационно – Сузука – практически домашняя для меня трасса. Я три года ездил здесь в местной Ф-3000, и могу проехать всю трассу с закрытыми глазами. Правда, не очень быстро".

Возможно, Эдди действительно закрутился: "Я не думаю, что все так плохо, как выглядит". А выглядело все далеко не лучшим образом для Ferrari. Реальную оценку ситуации дал Михаэль Шумахер: "Эта трасса подходит нам не так хорошо, как автодром в Малайзии, который по требованиям к аэродинамике похож на Монца и Венгрия. На Сузуке много быстрых поворотов, а то время как наша машина имеет преимущество в медленных".

На МР4/14 в пятницу появилось новое переднее антикрыло, а в Ferrari к завтрашнему дню ожидали модифицированный двигатель 048С. Что касается злополучных дефлекторов, то, хотя формально легитимность малайзийского варианта конструкции была доказана на суде в Париже, а Ferrari предположила не раскрывать и устанавливать новые детали, где отклонения от требований регламента были нулевыми.

Перед боем

Суббота, 30 октября. Свободные заезды. 9.00–9.45, 10.15–11.00

Время Михаэля Шумахера в субботней тренировке оказалось почти на полсекунды лучше, чем у Хаккинена. Но было и одно "но". Как и вчера, в самом конце сессии Михаэль надел свежий комплект резины. Сегодня это сработало. Хаккинен портить новые шины не стал, лучшее свое время показал, как и вчера, в начале тренировки и вместе с Култхардом откатал всю сессию на одном комплекте. Эдди Ирвайн из всех сил старался соответствовать рангу основного претендента на титул. Увы, только 12-й результат при трех вылетах. Причем Эдди срезал "эску" на своем быстрейшем круге, и его лучшее время было аннулировано. В Ferrari заявили, что Михаэль поделится настройками с товарищем.

Продолжались неприятности у Култхарда. Вернее, у его механиков. После ночной работы над ремонтом разбитой в пятницу машины им пришлось срочно менять двигатель, который "умер" как только его утром завели для прогрева. А в перерыве пришлось менять один из датчиков. В результате Дэвид не смог подняться выше 7-го места.

Третьим стал надевший в конце новые шины Херберт. Баррикелло этого делать не стал и занял 6-ю строчку. 4-е время показал Френтцен, сначала на свежих шинах в начале сессии, а потом практически повторил свой результат в конце на стертой резине. Дэмон на этот раз не слишком отстал – 5-й. Williams Ральфа Шумахера занесло на большой скорости: минимальный ущерб при контакте с отработанными покрышками отбойников. У Такаги сорвал в самом начале тренировки двигатель его Arrows. Лука Бадосер вылетел и разбил нос своей Minardi. BAR Вильнева пострадал от неисправности приводного вала.

Вообще говоря, за спинами лидеров разгоралась не менее жаркая схватка. Stewart только на 3 очка опережал Williams в борьбе за 4-е место. Столько же отделяло Култхарда от Френтцена в борьбе за 3-ю строчку в личном зачете. И наконец, ожидалось продолжение суперсражения богатого новичка BAR с опытными финансовыми карликами Arrows и Minardi за 10-ю строчку и связанные с ней 10 млн призовых. Именно между этими командами шло самое острое соперничество: Arrows и Minardi опережали "новых британо-американцев" на 1 очко, причем вообще очков у этих команд на троих было столько же, сколько помещается на носу у Жака Вильнева.

Все или ничего

Суббота, 30 октября. Квалификация. 13.00–14.00

Первым на трассу вылетел Марк Жене, однако первое серьезное время показал Френтцен – 1'39.405. Но еще до истечения первого получаса первую строчку у него отнял Култхард – 1'38.871. Трулли прокатился по траве. Ральф Шумахер расшвырял отработанные покрышки в отбойниках, и желтые флаги маршалов заперли гонщиков в боксах. Наконец обломки Williams убрали, и на исходе первого получаса на трассе появился Михаэль, показав 1'38.032, – промежуточный поул. Ирвайн пока держался третьим за Култхардом.

Когда секундомер уже отсчитывал вторую половину сессии, на трассу выехал Мика Хаккинен. На первом участке он показал время, совпадающее с результатом Шумахера до третьего знака! На втором отрезке McLaren был чуть медленнее, но на финише разница между соперниками оказалась неумовимой в буквальном смысле этого слова: отставание – 0.000! И намерение хозяина трассы в Индианаполисе Тони Джорджа ввести на этапе в США систему измерения с точностью до десяти тысячных уже не выглядело желанием просто пофлорсить. Особенно в свете того, что Хилл и Баррикелло в этот день показали в итоге одинаковое до тысячных долей секунды время.

Через несколько минут Михаэль уже снова впереди – 1'37.879. Мика отвечает – 1'37.820 – и занимает 1-ю строчку. Финну удалось улучшить свое время несмотря на то, что второй сектор он прошел на 0.125 с хуже, чем в предыдущей попытке. Приближались решающие минуты. Шумахер высезжает и берет поул – 1'37.470! И тут же Ирвайн в своей третьей попытке, пытаясь любой ценой опередить Култхарда, вдребезги разбивает машину. "Мы изменили настройку переднего антикрыла, что привело к ухудшению, но сделало автомобиль более нервным, и я не справился с заносом кормы машины. Шея у меня немного побаливает, но это не проблема".

Авария Эдди все-таки имела тот положительный для Ferrari эффект, что сорвала третий быстрый круг Хаккинена. Отчасти по той же причине не удалась Мике и последняя попытка. Заезды остановили на 10 минут и возобновили за 7 минут до конца сессии. Эдди на машине медицинской службы примчался в боксы и занял место в запасном болиде. Одновременно с ним в последний бой устремились еще 17 машин. Столпотворение на трассе при-

Обломки Ferrari Ирвайна стали символом крушения его надежд на титул





Авария Дэвида Култхарда стала самым серьезным инцидентом в пятницу



Работа в боксах не прекращается ни днем, ни ночью



Для Minardi последняя гонка имела даже большее значение, чем для Ferrari и McLaren. Речь идет о выживании



Трасса была грязная, а шины – скользкими. На тренировках вылетали все, включая чемпиона мира



Ferrari изготовила для гонки в Японии новые дефлекторы, но также упорно прикрывала их от посторонних взглядов



В квалификации Ирвайн сделал все, что можно. И что нельзя

West



представляет

вело к коллизии с участием Хаккинена и Алези. Сицилиец заканчивал свой быстрый круг, когда впереди него в "эске" перед стартовой прямой возник McLaren финна, нарочно отстававшего от Френтцена, чтобы тот не помешал ему в заключительной попытке. Уклоняясь от столкновения, Алези срезал поворот, и его машину занесло прямо перед носом Хаккинена. Мика резко отвернул и в свою очередь оказался на обочине. Ему удалось вернуться на трассу и на грязных шинах совершить удивительно быстрый круг, но этого оказалось недостаточно.

Мика был очень зол на Алези: "У меня нет слов, чтобы охарактеризовать эту ситуацию: вас атакуют сзади, когда вы выходите из последней перед быстрым кругом "эски". Вне себя был и Алези: "Просто не укладывается в голову! Я на быстром круге влетаю в последнюю "эску", а Хаккинен неожиданно замедляется прямо передо мной. FIA должна внимательно рассмотреть этот случай. Это, возможно, стоило мне 6-го места!" – горячился Жан, оставшийся в результате этого инцидента 10-м.

Судьи вняли увещаниям Алези, просмотрели видеозапись происшествия и определили, что это был обычный "гоночный инцидент". В этом решении мало кто сомневался, т.к. среди принимавших решения были две весьма примечательные фигуры: ранее оскандалившиеся Пол Гутяр, давший в 1997 году аналогичное определение столкновению Шумахера и Вильнева в Хересе, и – внимание – Назир Хусейн, ставший знаменитым после решения о победном штрафе Шумахера в Британии '98, за которое его тогда лишили лицензии. В Японии состоялось его возвращение в мир Гран При. Надо полагать, что у обоих судей было только одно желание: только бы все прошло без осложнений. Вообще говоря, подобные назначения на решающую гонку сезона да еще после скандала в Малайзии выглядят достаточно странными. Впрочем, на этот счет каждый волен делать свои предположения.

Но вернемся к событиям на трассе. Эдди с Дэвидом не смогли улучшить своего времени в заключительные минуты. А вот Френтцену, невольному виновнику инцидента между Хаккиненом и Алези, удалось в последний момент оттеснить североирландца на 5-е место. Свою роль в успехе Jordan сыграл новый квалификационный вариант двигателя Mugen-Honda. Журналисты прозвали этот двигатель SSS – Suzuka Super Special, хотя сам Хиротоши Хонда утверждал, что беседовал со своими работниками, и никто из них не знает, как на самом деле называется эта модификация. Новая эволюция Evo7 Peugeot помогла и Prost, гонщики которой обосновались на 6-й и 7-й позициях. Сыграл свою роль новый Ford Series 3 и в Stewart: Джонни Херберт занял вполне приличное 8-е место. Утечка в водяном контуре охлаждения двигателя заставила Рубенса Баррикелло пересест на запасной автомобиль – только 13-й результат. А вот Ральф Шумахер, тоже пересевший на запасную машину после того, как разбил основную в первой же попытке, сумел уцепиться за 9-ю строчку. Занарди – только 16-й. "Я сделал неправильный выбор. Ситуация была такова: либо все, либо ничего. Я ошибся". Увы, похоже, это так. Вильнев заявил, что выжал все из автомобиля. "Мы только в одной десятой от 6-го места. Но в этой десятой уместилось пять результатов".

Местный герой Тора Такаги лидировал в привычной четверке аутсайдеров. Бадер поскользнулся на "каком-то масляном пятне" и разбил автомобиль.

Справедливость по расчету

Воскресенье, 31 октября. Warm-up. 8.30–9.00

Разогрев начал Френтцен. За ним выехали опробовать машины все остальные. Но вернулись с трассы не все – де ла Роса вылетел и разбил свой Arrows. После небольшой борьбы с Михаэлем Шумахером первую строчку занял Хаккинен. Ирвайн отстал от обоих почти на 1,5 секунды, еще раз подтвердив, что главная его надежда – это Шумахер.

23-й поул Шумахера оставлял Ferrari пространство для всевозможных маневров, однако два автомобиля, в числе которых McLaren Култхарда, разделявшие товарищей по команде, сводили



Тактика Хаккинена была проста: "Следить за огнями!"

практически на нет все возможные тактические ухищрения. "Эдди может быть уверен, что он получит любую помощь. Но лучшее, что я могу сделать для него и Ferrari, это выиграть гонку", — заявил Шумахер. Лучшее и, пожалуй, единственное.

Всего на одну строчку отодвинул Френтцен Ирвайна в конце квалификации, а между тем это одно место в корне меняло ситуацию для Эдди. В обоих чемпионатах Ferrari опережала McLaren на 4 очка. Если бы гонка закончилась в том же порядке, в каком автомобилям предстояло выйти на старт, то Ferrari одерживала командную победу, а Мика Хаккинен — становился чемпионом, потому что при равенстве очков с Ирвайном он будет иметь преимущество как занявший большее количество 2-х мест при одинаковом с Эдди числе побед. Но стоило Ирвайну оказаться на одну строчку выше, и он — чемпион... по итогам субботних заездов. Но квалификация закончилась так, как закончилась.

Практически вся пресса и весь паддок, отзываясь в самых восторженных тонах о грядущем "величайшем финале одного из самых напряженных чемпионатов в истории Ф-1", с первого дня тренировок занималась подсчетом вариантов, при которых Кубок конструкторов доставался Ferrari, а титул чемпиона мира среди гонщиков — Мике Хаккинену. Назовем эти разговоры стремлением к высшей справедливости. Не секрет, что в Ф-1

многие желают победы Ferrari. Вместе с тем, Мика Хаккинен выглядит более заслуживающим чемпионского титула. Ведь Эдди Ирвайн мог стать чемпионом, ни разу за весь сезон не завоевавшим поул-позишн. Вряд ли это будет выглядеть справедливо, особенно учитывая, что одну из его четырех побед ему подарил Мика Сало, другую — хромой Шумахер и адвокаты, а вклад в успехи Ferrari соперников из McLaren вообще трудно переоценить. Можно даже предположить, учитывая ситуацию с Шумахером и сложные взаимоотношения Ирвайна с командой, что возможное чемпионство Эдди в глубине души должно даже пугать итальянцев. Дележ чемпионатов устраивал даже McLaren: "Завтра, если мы получим тот же результат, мы достигнем желаемого", — подтверждает Норберт Хауг.

Одним словом, данный расклад устраивал всех (кроме Ирвайна, разумеется). Поэтому фразы, вроде той, что "нас ждет наиболее интригующая тактическая борьба за всю историю Формулы-1", звучали довольно двусмысленно. Был, правда, и еще один вариант... Это был "вариант Господа Бога". Ведь при сходе Хаккинена по любой причине Эдди Ирвайн мог начинать праздновать свое чемпионство прямо на трассе. Так что тактика самого Хаккинена была предельно проста: "Следить за огнями! Выйти на старт и смотреть, что происходит с огнями!"



На главной
площади в
Маранелло в это
утро собралось все
население города



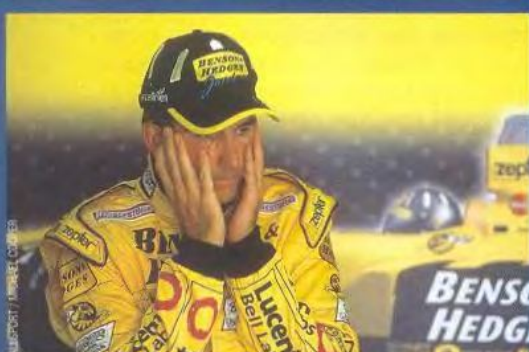
К первому
повороту
Хаккинен пришел
в одиночестве



Расклад сил на
первой трети
дистанции



Култхард
безуспешно
пытался атаковать
Ирвайна в первой
половине гонки



Грустно уходить.
А уходить грустнее



Сражение между
BAR, Minardi и
Arrows не уступало
по накалу схватке
лидеров. Жаль, что
не они сражались
за чемпионат

West  представляет

Слишком много, чтобы терять

Воскресенье, 31 октября. Гонка. 13.00

Это утро итальянские газетчики окрестили "красным восходом". Рестораны и ночные клубы в Риме работали всю ночь, чтобы их посетители смогли дожидаться прямой трансляции на рассвете. В Маранелло на главной площади перед огромными экранами собралось 40 000 человек: практически все население, включая женщин, собак и младенцев. Местный священник Дон Альберто Бернардони уже потирал руки, готовясь бить в колокола, как он всегда делал в ознаменование побед Ferrari.

"В этой гонке все решится в первом повороте", — заявил Михаэль накануне. Понимал это и Хаккинен. Понимали и Ирвайн с Култхардом. На старте Дэвид резко взял вправо со своей третьей позиции, пытаясь заблокировать Эдди, но вместо этого заблокировал стартовавшего 4-м Френтцена. В результате гонщик Ferrari со своего 5-го места обошел обоих слева. И хотя справа всех троих просто-напросто обехал по бровке стоявший под светофорами 6-м Оливье Панис, это было уже неважно. Эдди сделал свою часть работы: он четвертый, следовательно, он — чемпион мира! И оба кубка у Ferrari! При условии, конечно, если гонку выиграет Шумахер. Но...

Неприятности для Михаэля начались еще на разогревочном круге. Ferrari как-то странно дернулась, но все-таки тронулась с места и устремилась вслед за улетевшим вперед Хаккинином. Ситуация повторилась и на старте гонки. Михаэль замешкался, а Мика стартовал блестяще и к первому повороту пришел в одиночестве. Это было то самое одиночество, которое принято называть гордым. И финн сохранил его до самого финиша. В конце первого круга Хаккинен опережал М. Шумахера почти на секунду, третьим шел Панис, которого преследовали Ирвайн, Култхард и Френтцен. Этот "расклад" обещал чемпионство для Мики и командную победу для Ferrari.

Еще одним героем старта, в кавычках и без, стал Алекс Занарди. Двукратный чемпион CART обошел пятерых соперников на прямой, затем обогнал еще двоих, как вдруг... "Сам собой сработал ограничитель скорости на пит-лейн, а когда я попытался отключить его, двигатель неожиданно перешел на нейтраль и заглох, и все что я смог сделать — это припарковать автомобиль".

4-й круг — из-за поломки двигателя сходит перспективный Трулли. Оставшийся в следующем году без места Панис по-прежнему 3-й. Оливье в следующем году станет тест-пилотом McLaren и будет выступать за команду Mercedes-Benz в кузовном чемпионате Германии. В связи с этим возникал законный вопрос, не захочет ли он сыграть в интересах своих новых хозяев и попридержаться Эдди. Однако Панис летел как на крыльях. А испытывавший проблемы со сцеплением (исчезнувшие после первого пит-стопа) Ирвайн тащился сзади на приличном удалении.

Мика один за другим делает 6 быстрейших кругов в гонке и к 10-му кругу отрывается от Шумахера на 5,9 с. Панис отстает от Михаэля на 12,3 с, Ирвайн держится за ним в 2,7 с. Култхард сел Эдди на хвост, не предпринимая попыток обгона. Все ждали первой волны дозаправок.

На 14-м круге в Spoon вылетает в гравий Хилл. Следует заезд в боксы и замена носового обтекателя, а на 21-м круге Демон просто загоняет машину в гараж. "Я решил, что, продолжая, мало что приобретаю, а потерять могу слишком много". Хилл признал, что его мысли в этой гонке с самого начала были с женой и детьми, а вылет на скорости 200 км/ч напомнил ему, что он ежесекундно рискует жизнью, оставаясь на трассе. И ради чего?

На 16-м круге заезжает на пит-лейн Оливье Панис, а на 19-м — Хаккинен, намекая на одну из





Японский финиш мирового первенства удался на славу

причин великолепного старта и преимущества в скорости на первом этапе – меньшее количество топлива в баках. Однако Оливье не пришлось воспользоваться плодами своей тактики. Вскоре поломка привода генератора лишила его автомобиль электропитания и коробки передач, и француз выбывает из Гран При.

Шумахер-старший заправляется и меняет шины на 22-м и возвращает лидерство Хаккинену. На том же 22-м круге совершает пит-стоп Култхард. Ирвайн ныряет в боксы на 23-м и... выезжает позади Дэвида. Оба титулы у McLaren!

Но британцы явно нацелены удержать в руках заветного журавля, оставляя Ferrari ловить синицу Кубка конструкторов. Вместо того, чтобы устремиться вперед и закрепить преимущество, Култхард начинает тормозить Ирвайна, стараясь подставить его под удары Френтцена и Ральфа Шумахера. Дэвид проходит свои круги в среднем на 3 с медленнее Хаккинена.

Между тем Михаэль постепенно начинает настигать Мику. На 31-м круге он устанавливает окончательное быстрейшее время в гонке. Но разрыв сокращается слишком медленно – по 0.2 с на круге. Чтобы таким темпом преодолеть отставание в 8 с от Мики, Михаэлю понадобилось бы 40 кругов. А их оставалось в два раза меньше. Да к тому же Мику надо было еще и обогнать. Впрочем, была еще «тактика Гастелло». Однако вряд ли

немец решился бы на какие-то резкие действия. Слишком много он мог бы потерять при этом. А приобрести – лишь сомнительное чемпионство для Ирвайна. Не говоря уже о морали. Словом, ситуация для Ferrari хуже не придумаешь.

На 32-м круге Ирвайн совершил вторую дозаправку, а на 33-м – Дэвид, видимо расслабившись, слишком широко зашел в поворот, чиркнул колесом по траве, поставил машину боком и аккуратно сбрил стальным отбойником усы передних антикрыльев вместе с кончиком носа своего McLaren. Кубок конструкторов переходит к Ferrari!

Но приключения шотландца в Японии на этом не заканчиваются. Дэвид добирается до боксов и возвращается на трассу впереди Ferrari Шумахера. Его McLaren явно испытывает проблемы, он едет очень медленно, его кидает из стороны в сторону. Михаэль не может обогнать Дэвида, в результате его отставание от Мики возрастает с мучительно отвоєванных 6 до 10 с, после чего Дэвид подчеркнуто вежливо – помахав рукой – пропускает соперника вперед. Михаэль, обгоняя, показывает ему кулак. Вскоре после этого обмена жестами Дэвид окончательно выбывает из гонки с неработающей гидравликой.

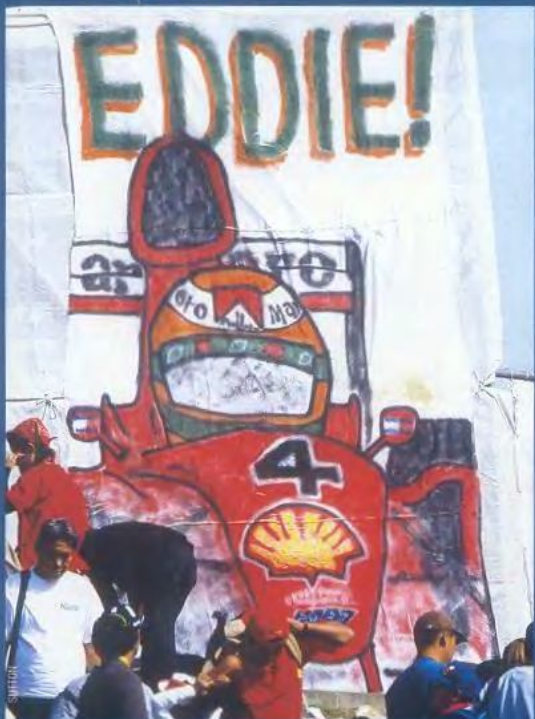
После гонки журналисты не без удовольствия ожидали, в каких именно выражениях соперники будут ругать друг друга. Ми-



Схватка за 6-е место между Алези и Хербертом закончилась в пользу француза



Похоже, в Ф-1 наступает немецкий период. Вслед за Михаэлем к вершинам Ф-1 подтягиваются Шумахер-младший и Френтцен



Поддержка болельщиков не помогла Эдди Ирвайну. Следующим чемпионом Ferrari будет не он



Расстроенным после финиша Михаэль не выглядел, хотя радость его была сдержанной



Эдриан Ньюи был одним из главных виновников торжества McLaren, если не главным

хазель Шумахер на пресс-конференции после финиша недвусмысленно намекнул, что в свете сегодняшнего "поступка" он сомневается, был ли Дэвид честен с ним в Спа в прошлом году. Шотландец в ответ пригрозил немцу судебным иском "за клевету" и потребовал публичных извинений. Култхард пошел даже дальше и обвинил в неискренности самого Шумахера: "В глубине души он совершенно счастлив достигнутым результатом, потому что не хотел, чтобы Ирвайн выиграл чемпионат. Он сам не прочь стать следующим чемпионом Ferrari".

Следует очередная волна дозправок, после которых Мика опережает Михаэля на те же 10 с. Этот разрыв продержался почти до конца. Мика держит темп издевательски точно. Лишь на последних двух кругах финиш сбрасывает скорость и пересекает заветную черту в 5 с впереди немца. Эдди отстает почти на круг. Кроме того, у него побаливает после вчерашней аварии шея. Поэтому он не может зевать. Ведь последнюю треть гонки, как скажет Эдди на пресс-конференции, ему было скучно. Он смотрит не на трассу, а на большие экраны по обочинам, ожидая, что на них покажут плачущего у разбитого автомобиля Мика. Но этот вариант не прошел. Японский бог в этот день любил Мика.

Четвертым финишировал Френтцен, закрепивший свое 3-е место в личном зачете. После схода Занарди отдуваться за всю команду Williams опять пришлось Ральфу Шумахеру. Он пришел к финишу 5-м, но этого оказалось недостаточно – несмотря на то, что ни Херберт (7-й), ни Баррикелло (8-й) очков не набрали, Williams уступил Stewart место в большой четверке.

Девятым пришел Вильнев, двенадцатым – его товарищ по BAR Зонта. Несмотря на первый в сезоне финиш двух своих автомобилей, BAR так и не сумел снискать в этом году симпатии фортуны: ни одного очка и последнее место. Триумфаторами стали Minardi, замкнувшие десятку, хотя ни один из ее гонщиков не закончил гонку: Вурц финишировал 10-м, Диниц – 11-м, и это все, что о них можно сказать.

Кроме Жака Вильнева с Рикардо Зонтой в "нулевой клуб" по итогам сезона вошли Сарразен, Занарди, Такаги и Бадосер. А вот Жан Алези сумел удвоить свой очковый запас в последней гонке. Француз вырвал-таки шестое место в схватке с Джонни Хербертом благодаря слаженной работе механиков на пит-стопе. "Мой второй пит-стоп был прекрасен, как Мадонна, – ликовал француз. – Когда Джонни выехал из боксов, мы вошли в первый поворот бок о бок". Херберт, заезжая на свой пит-стоп, не был виден за Argos Такаги и застал механиков врасплох. Видимо, они засмотрелись на новый шлем Торы, который, однако, не помог японцу: сход на 43-м круге из-за поломки коробки передач.

Последним финишную черту пересек де ла Роса. А последним выбыл Физикелла, сошедший за 5 кругов до финиша из-за неисправности, которую команда назвала "проблемой смазки".

Так закончились эта гонка и этот чемпионат. Ко всеобщему удовлетворению. Слишком много и слишком многие теряли при других раскладах, не приобретая, по существу, ничего. Рон Деннис назвал последний этап "почти идеальным уик-эндом". Ди Монтеземоло, на этот раз не поехавший в Японию, после гонки вышел из здания завода Ferrari и ненадолго смешался с толпой, чтобы пожать руки людям и сказать им "спасибо" за поддержку. Президент Ferrari заявил, что "вполне удовлетворен итогом, так как в ходе чемпионата был момент, когда вообще не было никаких надежд".

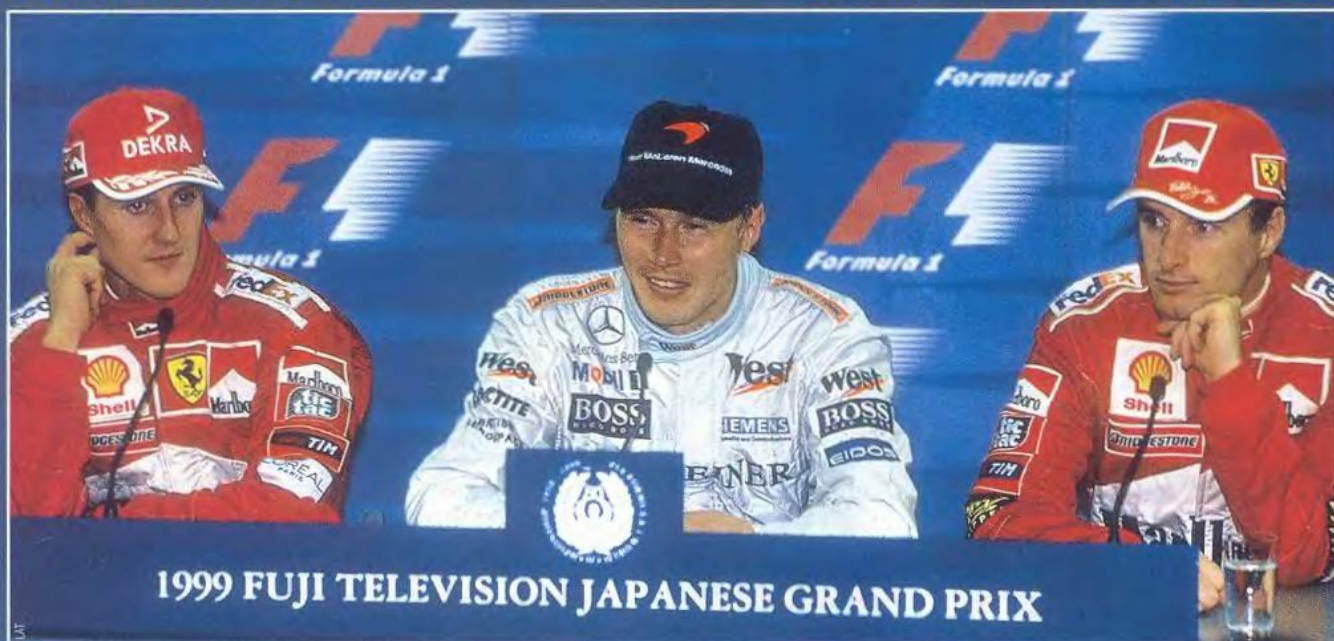
Даже Ирвайн, главный и по большому счету единственный пострадавший в этой ситуации, не выглядел слишком удрученным: "Это не причина плакать. Я теперь легенда. Я могу танцевать на столах в ночных клубах, не испытывая никаких проблем".

Сколько волнений было накануне! Но, честно говоря, сейчас, спустя несколько дней, почему-то кажется, что иного результата у решающей гонки 50-го чемпионата и быть не могло. Вы понимаете, что я говорю о высшей справедливости.

Леонид Ситник

Пресс-конференция после гонки

Мика Хаккинен, Михаэль Шумахер, Эдди Ирвайн



1999 FUJI TELEVISION JAPANESE GRAND PRIX

Мика, тысячи поздравлений со вторым титулом! Говорят, что чемпионаты мира выигрываются в течение 16 гонок, но сегодня Вы выиграли титул, обогнав Михаэля Шумахера на старте. Расскажите об этом моменте...

МХ: В Сузукэ всегда трудно стартовать, потому что прямая идет под уклон. Я знал, что могу стартовать хорошо и был очень уверен в себе. Как только огни погасли, я сразу понял, что опережаю Михаэля, и к моменту перехода на вторую передачу я был на целый корпус впереди. С этой минуты я знал, что все, что мне надо было сделать, это удерживать свою позицию. В течение всей гонки у меня не было особых проблем, и мне все время удавалось отрываться от Михаэля, когда я этого хотел. Разумеется, на каком-то этапе пришлось повозиться с круговыми, и, возможно, я терял по полсекунды, обгоняя их...

Е-е-е!!! Это великолепно!

Ваши чувства от победы в этом чемпионате сильнее, чем были в первый раз?

МХ: Конечно, сейчас все иначе. Первый раз – это первый раз, и, конечно, сейчас я чувствую себя иначе. Это был очень трудный год, весь сезон с самого начала мы не могли закончить гонки и потеряли много очков. Все знают, с какими проблемами мы столкнулись. Выигрывать чемпионат в последней гонке – испытание не для слабовольных. Никому не советую пробовать! Мне пришлось пройти через это с Михаэлем в прошлом году и с Эдди в этом. Я надеюсь, этого достаточно...

Михаэль, поздравляем Вас со вторым местом, которое помогло Ferrari выиграть первый Кубок конструкторов с 1983 года. Однако на старте Вы упустили все шансы на победу. Что там случилось?

МШ: Я еще не вполне уверен в том, что в точности случилось. Я с трудом ушел со стартовой решетки на прогревочный круг и испытал те же проблемы на старте гонки. Что-то не сработало, как надо. Я не хочу вдаваться сейчас в детали, но, конечно, мы должны проанализировать произошедшее. В результате я пробуксовал и замешкался, в то время как Мика стартовал очень хорошо, не сделав ошибки. Мы намерены напряженно трудиться, чтобы выйти на уровень McLaren. Ясно, что они сумели ровнее распределить силы, над этим нам и предстоит работать.

Вас, по всей видимости, задержал Дэвид Култхард, и Вы явно были раздосадованы, оставаясь за ним. Это так?

МШ: Да, Мика – определенно великий чемпион. Сегодня он выиграл чемпионат, выиграв гонку, и почему бы ему не отпраздновать победу на 100 процентов? Но его команду следует спросить, почему ее гонщики вытворяют подобные вещи. Это совсем не то, что произошло между

мною и Микой в Малайзии, где я сражался за место, а не отставал на круг. В этом случае допустимо использовать различные тактические уловки. Но если вас обгоняют на круг, то вы обязаны уступить. Дэвиду показали множество синих флагов, у него были какие-то проблемы, но он ехал зигзагом. В действительности, судя по его сегодняшнему поведению, я теперь и не знаю, верить ли мне тому, что инцидент в Спа в прошлом году стал следствием ненамеренных действий. Я не ожидал такого от Дэвида, когда стало ясно, что он выбыл из борьбы и отстал на круг. Я очень разочарован подобными маневрами со стороны человека, от которого никто ничего подобного не ожидал, потому что в этот момент я действительно доставал Микку. У меня была очень трудная первая часть гонки, у нас явно было больше топлива на борту, и управляемость автомобиля оставляла желать лучшего. Однако нам удалось приспособиться, и я начал догонять Микку – меня отделяло от него не больше 6 секунд – и конец гонки обещал острую борьбу, но эта задержка стоила мне, я думаю, секунд 10. Я очень разочарован.

Эдди, Вы будете чувствовать себя подавленным, не сумев появиться в ранге чемпиона мира. Однако после различных проблем в свободных заездах и авари в квалификации данный результат, возможно, лучшее, на что можно было рассчитывать сегодня...

ЭИ: Да, конечно. Квалификация прошла не так, как мы ожидали, поскольку я был совершенно уверен, что смогу неплохо выступить в Японии. Я рассчитывал опередить Дэвида, но на быстром круге я потерял корму и разбил машину, из-за чего у меня болела шея сегодня. Я чувствовал это, поскольку сегодня у меня была очень скучная гонка: я просто наматывал круги и высматривал, не случилось ли что-либо с Микой.

Вы с Михаэлем были очень довольны, разговаривая на взвешивании. О чем вы говорили?

ЭИ: Ну, мы выиграли Кубок конструкторов, что важно. Мы не выиграли титул, который предпочли бы и я, и Ferrari, но по крайней мере нам достался утешительный приз.

Мика, единственным гонщиком, который выигрывал три чемпионата подряд, был Хуан Мануэль Фанхио. Вы рассчитываете замахнуться на его достижение в 2000 году?

МХ: Никогда не знаешь, что случится в следующем году и, конечно, это вопрос, на который я не могу ответить с уверенностью! Я собираюсь сполна насладиться результатом, которого мы достигли сегодня, так что давайте поговорим об этом в следующем году... Да, в следующем году...

ЯПОНИЯ



Сузука

Сузука Интернешнл

Длина круга: 5,864 км

Количество кругов: 53

Общая длина: 310,582 км

Победитель 1998 г.:

Мика Хаккинен/McLaren MP4/13: 1:27'22.535

Рекорд круга в квалификации:

1'34.700 (1991 г., Герхард Бергер/McLaren MP4/6)

Рекорд круга в гонке:

1'38.942 (1997 г., Хайнц-Харальд Френтцен/Williams FW19)

этап 16 29-31/10/1999



СВОБОДНЫЕ ЗАЕЗДЫ. ПЯТНИЦА

Солнечно. Сухо.
11.00–14.00

Поз. №	Пилот	Л. круг/Всего	Отст., с	Вср. км/ч
1 1	М. Хаккинен	1'41.746/31	—	207.481
2 2	Д. Култхард	1'41.894/19	0.148	207.180
3 3	М. Шумахер	1'42.215/27	0.469	206.529
4 16	Р. Баррикелло	1'42.529/34	0.783	205.896
5 5	А. Занарди	1'42.718/36	0.972	205.518
6 18	О. Панис	1'42.925/32	1.179	205.104
7 9	Д. Физикелла	1'42.953/27	1.207	205.048
8 22	Ж. Вильнев	1'43.047/24	1.301	204.861
9 8	Х.-Х. Френтцен	1'43.235/30	1.489	204.488
10 4	З. Ирвайн	1'43.375/33	1.629	204.211
11 6	Р. Шумахер	1'43.399/27	1.653	204.164
12 10	А. Вурц	1'43.430/33	1.684	204.103
13 11	Ж. Алези	1'43.485/36	1.739	203.994
14 14	П. де ла Роса	1'43.599/37	1.853	203.770
15 21	М. Жене	1'43.652/39	1.906	203.666
16 7	Д. Хилл	1'43.720/22	1.974	203.532
17 23	Р. Зонта	1'43.776/40	2.030	203.422
18 15	Т. Такаги	1'43.804/39	2.058	203.367
19 19	Я. Трулли	1'43.916/33	2.170	203.148
20 17	Д. Херберт	1'44.179/29	2.433	202.635
21 12	П. П. Диниц	1'44.423/32	2.677	202.162
22 20	Л. Бадер	1'45.543/36	3.797	200.017

СВОБОДНЫЕ ЗАЕЗДЫ. СУББОТА

Солнечно. Сухо.
9.00–11.00Температура воздуха: 21–26 °C
Температура полотна: 25–33 °C

Поз. №	Пилот	Л. круг/Всего	Отст., с	Вср. км/ч
1 3	М. Шумахер	1'39.085/24	—	213.053
2 1	М. Хаккинен	1'39.579/22	0.494	211.996
3 17	Д. Херберт	1'40.134/31	1.049	210.821
4 8	Х.-Х. Френтцен	1'40.139/21	1.054	210.810
5 7	Д. Хилл	1'40.175/32	1.090	210.735
6 16	Р. Баррикелло	1'40.334/26	1.249	210.401
7 2	Д. Култхард	1'40.377/21	1.292	210.311
8 19	Я. Трулли	1'40.535/29	1.450	209.980
9 6	Р. Шумахер	1'40.570/12	1.485	209.907
10 11	Ж. Алези	1'40.632/27	1.547	209.778
11 18	О. Панис	1'40.656/29	1.571	209.728
12 4	З. Ирвайн	1'40.667/20	1.582	209.705
13 9	Д. Физикелла	1'41.001/22	1.916	209.011
14 5	А. Занарди	1'41.363/25	2.278	208.265
15 10	А. Вурц	1'41.562/18	2.477	207.857
16 12	П. П. Диниц	1'41.584/33	2.499	207.812
17 23	Р. Зонта	1'41.596/20	2.511	207.787
18 22	Ж. Вильнев	1'41.938/17	2.853	207.090
19 14	П. де ла Роса	1'42.156/28	3.071	206.648
20 15	Т. Такаги	1'42.222/11	3.137	206.515
21 21	М. Жене	1'42.895/22	3.810	205.164
22 20	Л. Бадер	1'43.077/23	3.992	204.802

КВАЛИФИКАЦИЯ

Солнечно. Сухо.
13.00–14.00Температура воздуха: 26 °C
Температура полотна: 33 °C

Поз. №	Пилот	Л. круг/Всего	Отст., с	Отст., %	Вср. км/ч
1 3	М. Шумахер	1'37.470/11	—	—	216.583
2 1	М. Хаккинен	1'37.820/9	0.350	0.359	215.808
3 2	Д. Култхард	1'38.239/12	0.769	0.788	214.888
4 8	Х.-Х. Френтцен	1'38.696/12	1.226	1.257	213.893
5 4	З. Ирвайн	1'38.975/11	1.505	1.544	213.290
6 18	О. Панис	1'39.623/11	2.153	2.208	211.902
7 19	Я. Трулли	1'39.644/12	2.174	2.230	211.858
8 17	Д. Херберт	1'39.706/12	2.236	2.294	211.726
9 6	Р. Шумахер	1'39.717/11	2.247	2.305	211.703
10 11	Ж. Алези	1'39.721/10	2.251	2.309	211.694
11 22	Ж. Вильнев	1'39.732/12	2.262	2.320	211.671
12 7	Д. Хилл	1'40.140/12	2.670	2.739	210.808
13 16	Р. Баррикелло	1'40.140/11	2.670	2.739	210.808
14 9	Д. Физикелла	1'40.261/10	2.791	2.863	210.554
15 10	А. Вурц	1'40.303/12	2.833	2.906	210.466
16 5	А. Занарди	1'40.403/12	2.933	3.009	210.256
17 12	П. П. Диниц	1'40.740/11	3.270	3.354	209.553
18 23	Р. Зонта	1'40.861/11	3.391	3.479	209.301
19 15	Т. Такаги	1'41.067/11	3.597	3.690	208.875
20 21	М. Жене	1'41.529/12	4.059	4.164	207.924
21 14	П. де ла Роса	1'41.708/11	4.238	4.348	207.558
22 20	Л. Бадер	1'42.515/8	5.045	5.175	205.924
107%		1'44.292	6.822	7.000	

СТАРТ



ФИНИШ



ПОДИУМ



WARM-UP

Солнечно, Сухо,
8.30-9.00

Температура воздуха: 20-21 °C
Температура полотна: 23-25 °C

Поз.	№	Пилот	Л. круг/Всего	Отст., с	В ср. км/ч
1	1	М. Хаккинен	1'40.630/13	-	209.782
2	3	М. Шумахер	1'40.761/14	0.131	209.509
3	8	Х.-Х. Френтцен	1'41.372/15	0.742	208.246
4	6	Р. Шумахер	1'41.680/12	1.050	207.616
5	2	Д. Култхард	1'41.714/12	1.084	207.546
6	4	З. Ирвайн	1'42.060/14	1.430	206.843
7	16	Р. Баррикелло	1'42.522/13	1.892	205.910
8	19	Я. Трулли	1'42.629/7	1.999	205.696
9	22	Ж. Вильнев	1'42.844/12	2.214	205.266
10	18	О. Панис	1'42.919/13	2.289	205.116
11	7	Д. Хилл	1'43.023/13	2.393	204.809
12	17	Д. Херберт	1'43.051/14	2.421	204.853
13	10	А. Вурц	1'43.333/12	2.703	204.294
14	12	П. П. Диниц	1'43.339/13	2.709	204.282
15	9	Д. Физикелла	1'43.551/12	2.921	203.854
16	21	М. Жене	1'43.708/11	3.078	203.556
17	5	А. Занарди	1'43.757/12	3.127	203.460
18	11	Ж. Алези	1'43.896/9	3.266	203.187
19	14	П. де ла Роса	1'44.411/10	3.781	202.185
20	23	Р. Зонта	1'44.816/12	4.186	201.404
21	15	Т. Такаги	1'45.508/11	4.878	200.083
22	20	Л. Бадер	1'45.596/12	4.966	199.916

ГОНКА

Облачно, Сухо,
13.00

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

Поз.	№	Пилот	Время	Отст., с	Л. круг/№	В ср. км/ч
1	1	М. Хаккинен	1:31'18.785	-	1'41.577/31	204.086
2	3	М. Шумахер	1:31'23.800	5.015	1'41.319/31	203.899
3	4	З. Ирвайн	1:32'54.473	95.688	1'43.297/26	200.583
4	8	Х.-Х. Френтцен	1:32'57.420	98.635	1'42.972/22	200.477
5	6	Р. Шумахер	1:32'58.279	99.494	1'42.567/22	200.446
6	11	Ж. Алези	1:31'31.101	1 круг	1'43.669/3	199.784
7	17	Д. Херберт	1:31'33.352	1 круг	1'43.706/5	199.702
8	16	Р. Баррикелло	1:31'34.255	1 круг	1'43.496/22	199.669
9	22	Ж. Вильнев	1:31'46.116	1 круг	1'43.898/6	199.239
10	10	А. Вурц	1:31'55.310	1 круг	1'43.963/11	198.907
11	12	П. П. Диниц	1:32'16.261	1 круг	1'44.112/22	198.154
12	23	Р. Зонта	1:32'44.136	1 круг	1'44.669/30	197.161
13	14	П. де ла Роса	1:31'39.478	2 круга	1'45.556/25	195.641
14	9	Д. Физикелла	1:23'50.733	НФ	1'44.379/12	197.085
НК	15	Т. Такаги	1:18'01.322	НФ	1'46.150/27	193.757
НК	20	Л. Бадер	1:18'30.595	НФ	1'45.377/30	192.553
НК	2	Д. Култхард	1:09'15.879	НФ	1'42.106/33	197.936
НК	21	М. Жене	55'30.367	НФ	1'45.359/29	196.289
НК	7	Д. Хилл	38'00.930	НФ	1'43.939/14	194.049
НК	18	О. Панис	33'48.473	НФ	1'43.188/4	197.385
НК	19	Я. Трулли	5'22.709	НФ	1'44.304/3	194.061
НК	5	А. Занарди	-	НФ	-	-

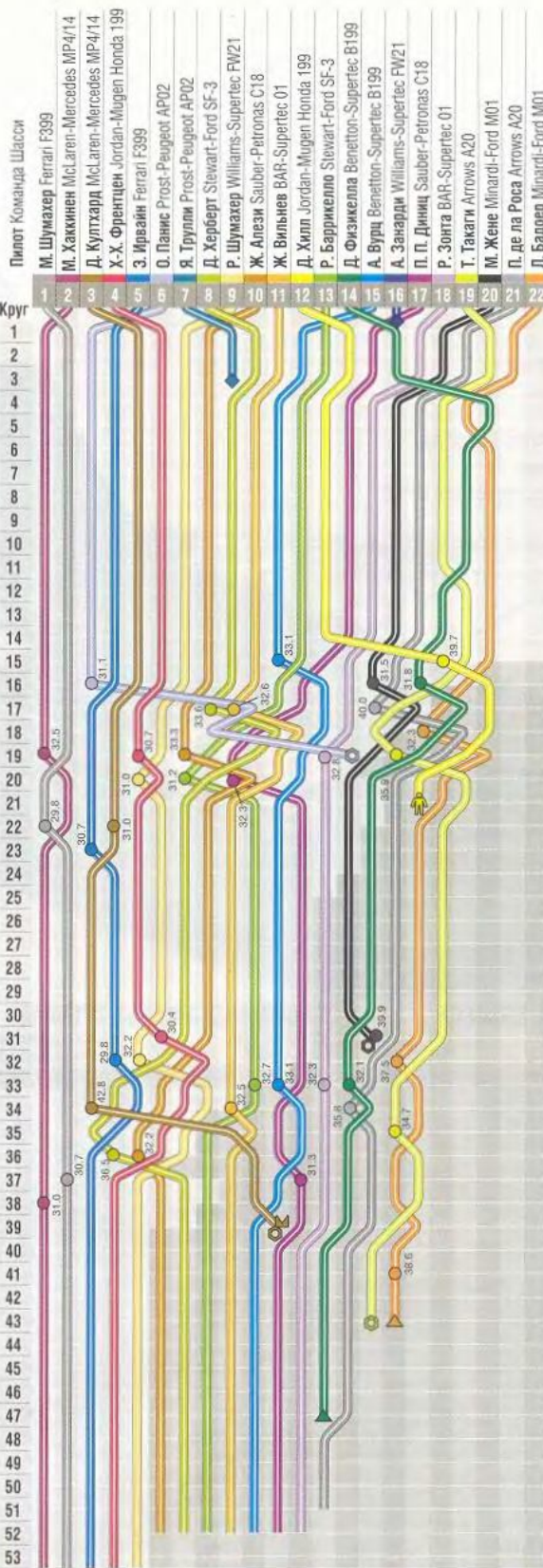
НК - не классифицирован, НФ - не финишировал, НС - не стартовал, ДК - дисквалифицирован

ЧЕМПИОНАТ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ

Пилот	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Очки
М. Хаккинен		10		4	10	10	6		4		10	6		2	4	10	76
З. Ирвайн		10	2		6	3	4	1	6	10	4	3	1		10	4	74
Х.-Х. Френтцен		6	4		3			10	3	3	4	3	4	10		1	54
Д. Култхард				6		6			10	6	2	6	10	2			48
М. Шумахер			6	10	10	4		2							6	6	44
Р. Шумахер		4	3			2	3	3	4		3		2	6	3	2	35
Р. Баррикелло		2		4				4			2		3	4	2	2	21
Д. Херберт							2							10	3		15
Д. Физикелла		3		2	2		6										13
М. Сало										6			4				10
Я. Трулли						1								6			7
Д. Хилл				3					2			1	1				7
А. Вурц						1			2								3
П.П. Диниц							1		1	1							3
О. Панис			1							1							2
Ж. Алези				1												1	2
П. де ла Роса		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
Ferrari	10	8	10	16	7	4	3	6	10	16	4	3	5		16	10	128
McLaren	10	6	4	16	10	6	10	10	2	16	16	2	2	4	10		124
Jordan	6	4	3	3		10	5	3	4	4	5	10		1	3	61	
Stewart	2		4			2	4				2		3	14	5		36
Williams	4	3			2	3	3	4		3		2	6	3		2	35
Benetton	3		2	3		6			2								16
Prost		1			1					1				6			9
Sauber			1			1		1	1						1		5
Arrows	1																1
Minardi														1			



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

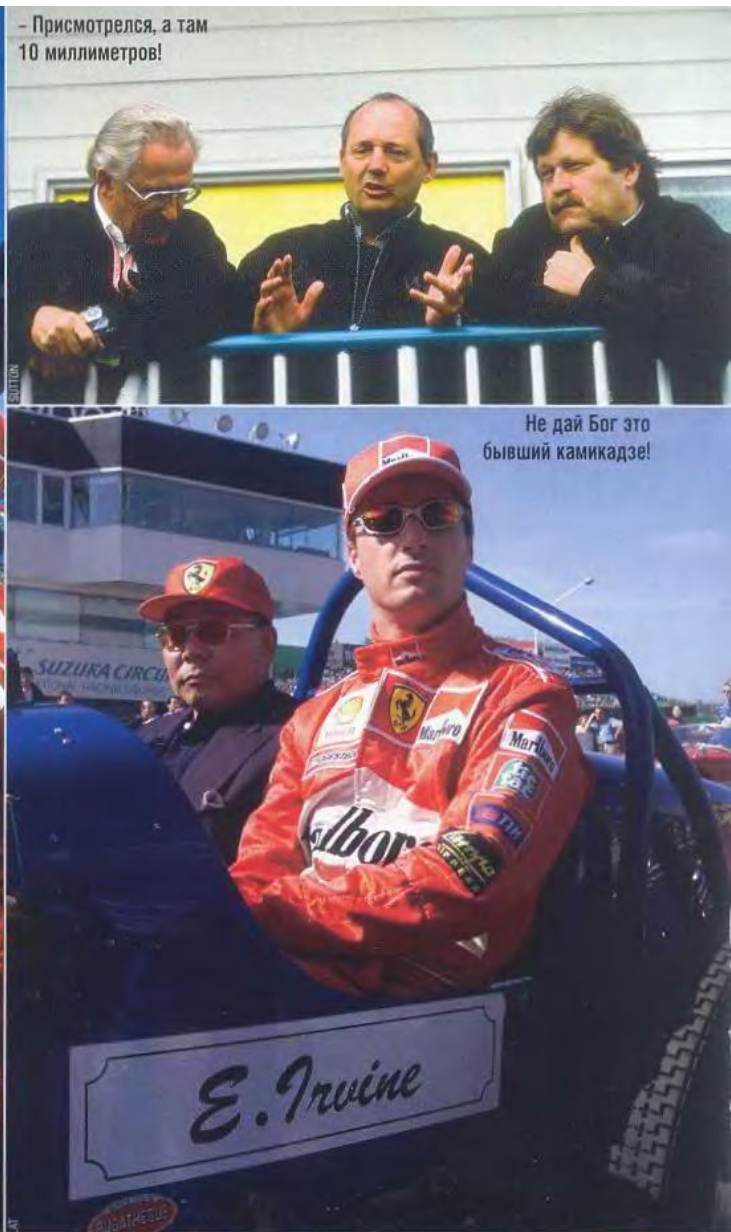
	1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-7
1	0.9	2.3	0.9	0.3	0.9	0.8
2	1.3	3.5	1.2	0.5	1.1	0.8
3	1.7	4.6	1.3	0.7	1.5	0.8
4	2.6	0.2	1.9	0.6	1.8	1.0
5	3.3	6.3	2.2	0.6	1.6	1.5
6	4.0	7.2	2.4	0.5	1.6	1.8
7	4.6	8.6	2.6	0.7	1.4	2.5
8	4.9	9.9	2.6	0.7	1.4	2.8
9	5.5	10.9	3.0	0.7	1.2	3.0
10	5.9	12.3	2.7	0.8	1.3	3.1
11	6.3	13.5	2.8	0.5	1.9	2.9
12	6.6	14.8	2.9	0.6	2.2	2.6
13	-	-	-	-	-	-
14	6.8	18.2	2.9	0.5	1.8	2.9
15	6.8	19.6	2.8	0.8	1.7	2.7
16	7.4	п	1.0	0.7	1.8	2.4
17	8.3	24.4	0.8	1.5	2.8	5.3
18	8.2	25.4	0.9	1.2	3.0	5.7
19	6.8	25.4	1.0	п	2.3	п
20	10.8	15.9	0.7	п	13.7	п
21	9.5	17.9	0.6	19.3	3.2	9.9
22	8.0	18.9	п	16.2	2.8	11.3
23	8.0	п	16.6	2.1	1.3	12.2
24	7.2	30.9	2.3	1.9	0.7	12.9
25	6.5	31.5	3.4	2.2	0.8	13.6
26	6.4	34.1	2.0	2.4	1.2	14.3
27	6.5	36.8	0.8	2.3	0.9	14.9
28	6.8	39.8	0.6	1.3	0.9	15.7
29	6.6	43.1	0.6	1.0	0.6	15.7
30	6.2	46.6	0.5	0.9	0.5	14.9
31	6.0	50.3	0.6	п	1.3	14.0
32	5.8	54.0	п	п	13.5	2.1
33	5.5	54.5	18.3	2.1	0.8	0.9
34	6.0	п	0.5	2.6	0.9	1.2
35	6.2	77.3	2.1	1.4	1.8	1.2
36	9.9	п	78.1	п	0.1	1.1
37	п	78.7	4.7	1.1	18.0	0.7
38	27.5	62.7	5.4	0.7	19.1	0.6
39	11.7	64.4	5.6	0.7	19.1	0.8
40	11.3	65.7	6.2	1.0	20.4	0.9
41	9.6	67.6	6.6	0.9	20.6	1.0
42	9.8	69.6	6.8	0.6	20.3	0.8
43	10.3	72.3	6.8	1.1	19.2	1.3
44	10.9	74.0	6.8	0.9	18.8	1.8
45	10.9	75.1	6.9	0.6	18.9	3.4
46	12.3	76.8	6.3	0.9	18.0	3.8
47	12.1	78.7	5.6	1.0	20.0	1.8
48	12.3	80.8	5.0	1.1	19.2	2.2
49	11.1	84.1	5.8	0.7	18.0	2.3
50	10.2	85.5	5.1	0.7	18.7	2.3
51	9.2	88.1	4.6	0.7	18.9	2.1
52	7.0	91.4	3.5	0.6	18.9	2.2
53	5.0	90.6	2.9	0.8	18.9	2.2



- Пожалуйста!
Ну пожалуйста, Дэмон!

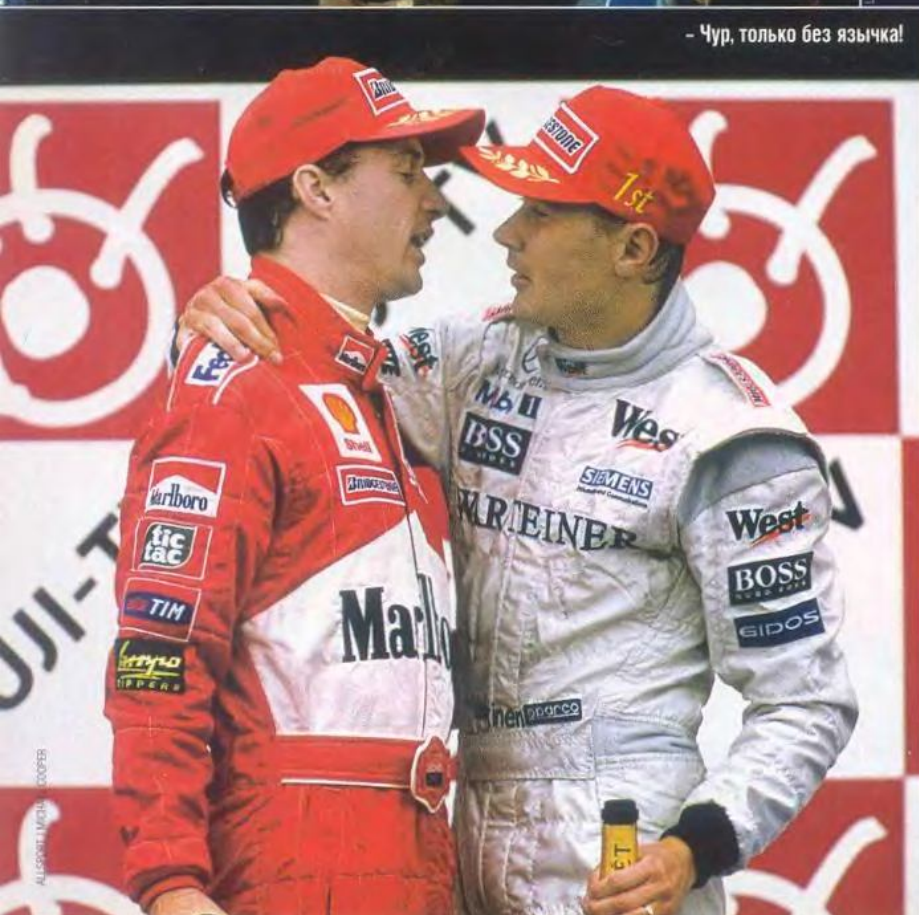


- Присмотрелся, а там
10 миллиметров!



Не дай Бог это
бывший камикадзе!

- Чур, только без язычка!



Японская модель Benetton





Хаккинен
проснулся

- Что-то McLaren отстаёт...



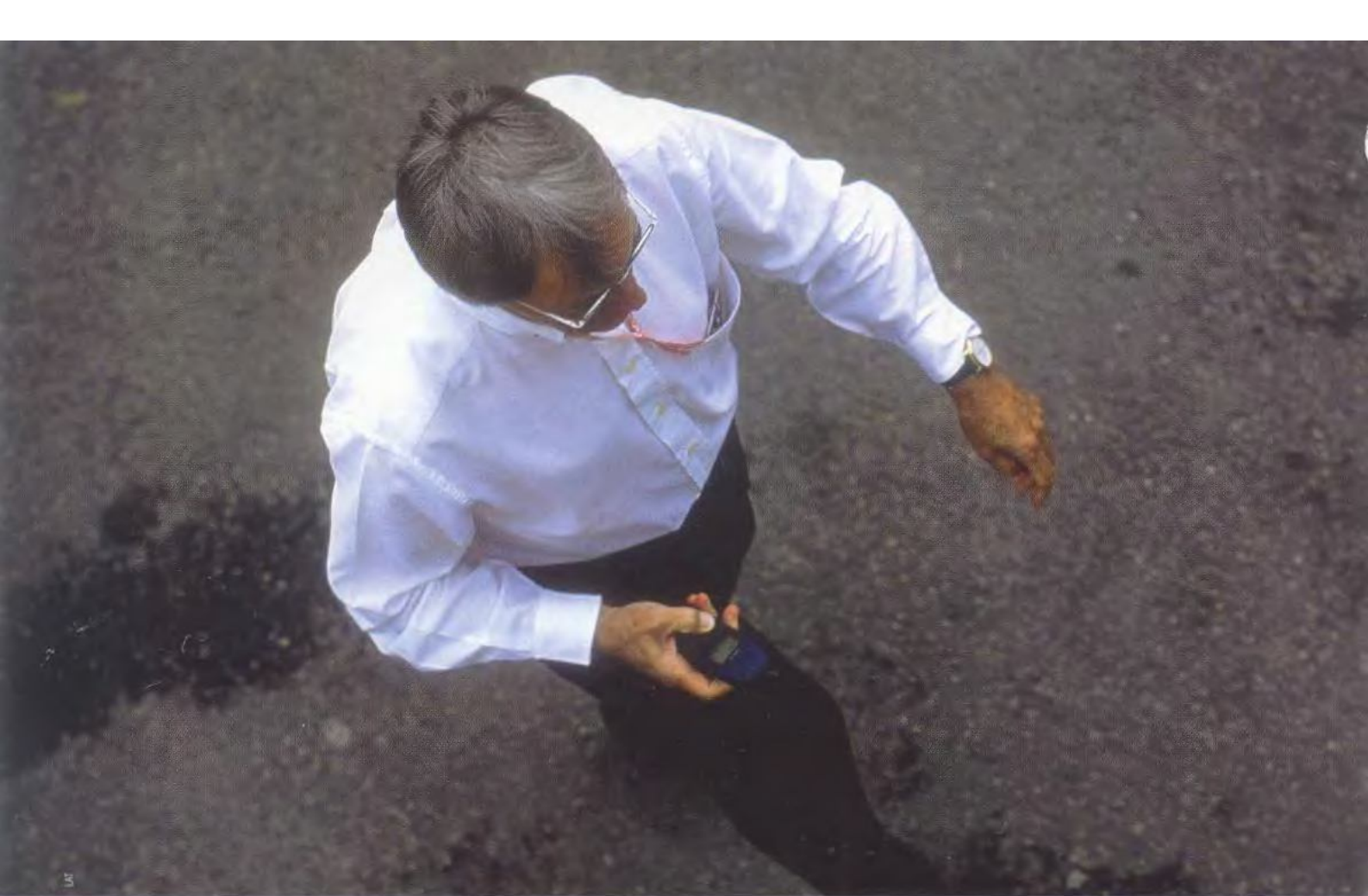
Дзмон осваивает
новую профессию



20 лет спустя.
Маранелло.
- Не расстраивайся,
Михаэль! Выиграешь в
следующем сезоне!



Дважды Мика добивался
успеха в Японии



Утечка информации

Это известие могло стать сенсацией, если бы его не ждали уже несколько лет. Авторитетное британское издание The Financial Times сообщило, что инвестиционная компания Morgan Grenfell Private Equity (MGPE), филиал гиганта немецкой финансовой системы Deutsche Bank, согласилась заплатить Берни Экклстоуну 325 млн долларов за 12,5% акций компании SLEC Holding, в которую входит Formula One Holding (FOH) — организация, занимающаяся коммерческой эксплуатацией Формулы-1. MGPE, кроме того, подписала договор, дающий ей предпочтительное право покупки еще 37,5% акций за 974 млн, и в настоящее время ищет партнеров для совершения этой сделки. Если все пойдет по плану, то Экклстоун станет богаче на 1,3 млрд и при этом сохранит за собой контроль над Ф-1, как владелец 50% акций. Неплохо! Совсем неплохо!

Мы рады за Берни, но для нас, простых любителей автогонок, важнее другое. Эта операция знаменует собой конец эпохи единоличного правления Экклстоуна. Если сделка состоится, — а она еще должна быть одобрена Европейской комиссией по свободе предпринимательства, — FOH вместо одного хозяина получит совет директоров. MGPE будет представлена в совете Скоттом Ланфере и Робертом Фаулером III. Вот такой коллективный Экклстоун. Что касается самого Берни, то, собственно, он уже и не хозяин. Экклстоун недавно занял около 1,4 млрд долларов под будущие доходы в виде еврооблигаций, ценных бумаг, выпущенных другим немецким банком West LB (не путать с сигаретами). Нетрудно представить, что обеспечением этой сделки как раз и служат оставшиеся 50% акций. Так что, хотя Берни еще ходит барин, именно-то заложено. West LB выступал в качестве третьей стороны в сделке с MGPE. Его роль была пока определена скромно — консультант.

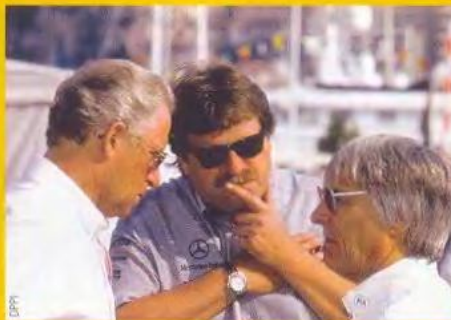
Мотивы покупателей достаточно прозрачны. «Формула-1 — самое громкое имя в мире спорта, — говорит Ланфере, который и провернул дельце. —

Она привлекает больше зрителей, чем любое другое ежегодное состязание. При этом дело поставлено так, что все источники доходов под контролем, что делает гонки Гран При самым высококачественным бизнесом, что я знаю».

«С точки зрения безопасности сделанных вложений мы чувствуем полную уверенность, — заявил глава MGPE Грэм Хаттон. — Этот спорт эксплуатируется все еще не в полной мере с точки зрения того, что можно сделать в его продвижении, например, на Дальнем Востоке или в США».

В настоящий момент FOH зарабатывает в год около 400 млн долларов, из которых половина уходит на призовые командам, а половина является прибылью.

Примечательна фигура Фаулера в совете директоров Ф-1. В настоящее время он руководит компанией, которая занимается внедрением оптоволоконной связи и цифрового спутникового телевидения в Польше, — как раз те направления, в которых Берни и сам намеревался развивать свой бизнес. С цифровым телевидением все ясно, а оптический кабель нужен, чтобы не возить с собой на двух самолетах сотни тонн оборудования мобильной телестудии, а сделать ее стационарной со штаб-квартирой



в Биггин-Хилл, вокруг которой будут расти сети цифровых трансляций других видов спорта по всему миру.

Но самое интересное в будущем совете — это председатель. Ожидается, что им станет бывший президент Daimler-Benz Хельмут Вернер, являющийся одним из руководителей Deutsche Bank. Представитель Deutsche Bank, который является крупнейшим акционером (12%) концерна DaimlerChrysler, которому в свою очередь принадлежит компания Mercedes-Benz, которой принадлежит 40% McLaren и которая намерена выкупить эту команду целиком и сделать ее заводской. Вот такая получается цепочка. Однако не торопитесь делать далеко идущие выводы о том, что немцы намерены покупкой Ф-1 обеспечить будущие победы своей «коנוшны». Ведь принадлежит тому же MGPE

40% команды Arrows, из чего вовсе не следует, что Тора Такаги, если он останется в команде Тома Уокиншоу, на следующий год станет чемпионом мира. Скорее всего, компания теперь поспешит избавиться от этих 40%. Во избежание кривотолков, которые связаны вовсе не с чемпионскими амбициями Уокиншоу, как можно подумать, а с осложнениями в комиссии по свободе предпринимательства. Владение правами на телетрансляции хозяином одной из команд, по мнению европейских юристов, может привести к неоправданному увеличению эфирного времени показа машин Arrows с ее рекламой на борту и всеми вытекающими последствиями.

Кстати, среди желающих войти в долю с MGPE называют, например, итальянскую компанию 21 Investimenti, тесно связанную с семьей Бенеттон. Правда, после "утечки" информации в The Financial Times представители семьи Бенеттон прервали переговоры, во избежание все тех же кривотолков. Говорят, что эта утечка нужна была MGPE, которая заинтересована в огласке готовящейся сделки, создании ажиотажа вокруг нее и расширения круга потенциальных партнеров. В любом случае, как утверждают представители MGPE, есть множество предложений и от других подобных фирм.

MGPE — одна из крупнейших в мире инвестиционных компаний. Она зарабатывает тем, что вкладывает деньги в выгодные проекты. За последние месяцы, например, 46 инвестиционных проектов принесли ей прибыль в 9 млрд долларов. Сюда входит покупка завода по производству мотороллеров Piaggio, букмекерского агентства Coral и производителя промышленной резины Vialova. Как видно, особой разборчивостью компания не отличается. Профиль предприятия не важен, лишь бы доход был. За спиной MGPE — поддержка Deutsche Bank с его совокупными активами в 875 млрд долларов. Вот такие хозяева будут теперь у нашей Формулы.

Процесс превращения гонок Гран При из большого спорта в большой бизнес подходит к закономерному итогу. Управление Ф-1 переходит в руки крупных финансовых структур. То есть большие деньги будут управлять спор-

том в буквальном смысле этого слова. Теперь это уже не просто журналистское преувеличение. Впрочем, уже в течение многих лет люди, стоящие у руля Ф-1, управляли этим спортом, как собственной фирмой, акции которой они готовят на продажу. Они честно старались поднять стоимость этих акций. Не могу сказать, что это худший способ вести дела, но многие события последних лет видятся в ином свете, если держать в голове это соображение.

Так же, судя по всему, будет продолжаться и в будущем. MGPE и Экклстоун уже согласовали политику на ближайшее время: их цель — в течение 2–3 лет выпустить на рынок ценных бумаг акции. При акционировании FOM предполагается, что 10% перейдут командам Ф-1, столько же — во владение FIA. С одной стороны, это должно в какой-то степени оградить спорт от совсем уж некомпетентного руководства и дать спортивным властям и командам рычаги влияния на ход событий, с другой, — сделать их соучастниками, винтиками в большом финансовом механизме. Впрочем, кто их будет слушать, мелких акционеров!

Организации, вроде MGPE, редко имеют охоту входить в ежeminутные заботы по управлению делами. Обычно все черновую работу они доверяют профессионалам. Берни уже пожилой человек. Потому он и продает свою Формулу, обращает власть в деньги, которых хватит и "его детям, и внукам, и правнукам, и прапраправнукам, если, конечно, не совсем уж идиотами родятся. Кто будет новым Берни? Ходят слухи, что Рон Деннис вместе с Мансуром Ойехом собираются продать все, включая McLaren, чтобы набрать денег на покупку оставшихся 50%. Есть, говорят, и некто третий. Впрочем, не так это уже и важно, кто станет очередным "маленьким человеком" в Ф-1. Настоящие хозяева известны — это деньги. И спрашивать они будут строго: делайте что хотите, но акции должны расти, а шоу — продолжаться. Судьба чемпионата еще много лет будет решаться в последней гонке.

Джо Сейварт

Утечка информации



Мика в Москве

Ноябрь в Формуле-1 – пора отпусков. С финишем последнего этапа сезона большинство гонщиков, механиков и инженеров покидают трассы и разбрасываются по мировым курортам в поисках солнца и тепла. Однако для чемпионата мира сезон по традиции продолжается еще несколько недель: так и в Формуле-1 нагон на титул. Отпраздновав в Японии свою вторую победу в чемпионате мира, Мика Хаккинен, ставший всего лишь седьмым после Аскари, Фанхо, Брэббона, Проста, Сенны и Шумахера пилотом, сумевшим защитить свой титул, отправился в традиционный рекламный тур по Европе, не забывая и о родине. И впервые в истории в программу чешского тура вошла российская столица.

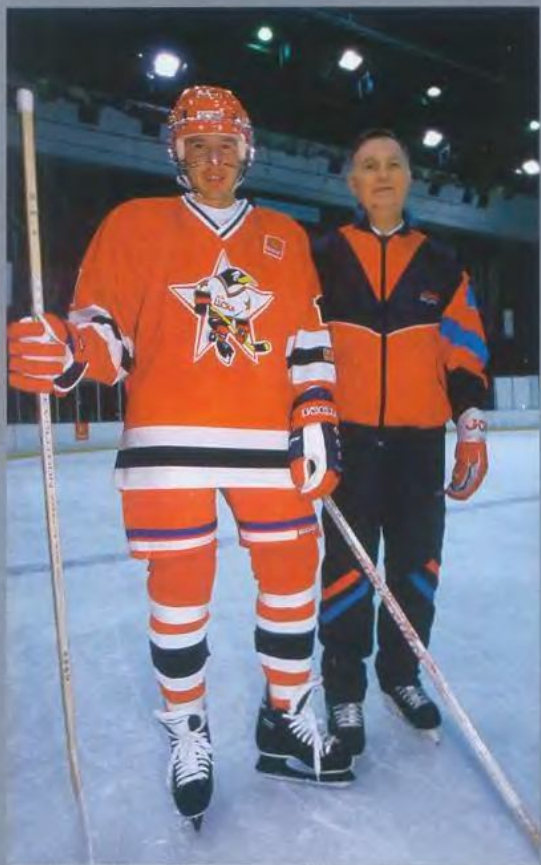




Стартовал Хаккинен 13 ноября в Праге. После финиша чемпионата Мика некоторое время провел на фабрике McLaren в Англии, и на пресс-конференции в Праге чемпион мира первый раз появился на публике после Японии. Это событие привлекло внимание 200 журналистов со всего мира. Трансляция велась на 80 стран. А вечером 15-го чемпион мира вместе со своей женой Эрьей прибыл в Москву, заглянув по пути в столицу Словении Люблянну.

В июне 1997 года в рамках акции West in Space Мика уже был в Москве, но тогда программа финского пилота McLaren, в то время одного из самых неудачливых гонщиков Формулы-1, была настолько насыщенной, что толком осмотреть российскую столицу Хаккинен не успел. Как и два с половиной года назад, нынешний визит Мики в Россию был организован титульным спонсором McLaren табачной компанией Reemtsma, за что мы благодарим работающих в ней людей. Однако надо понимать, что в Москву Мика приехал по делу и общение с представителями спортивной, автомобильной и прочей заинтересованной прессы ограничилось получасовой пресс-конференцией в зале "Московский" отеля "Националь", у дверей которого красовался его серебристый McLaren с красной единичкой на обтекателе. Все остальное драгоценное время краткого чемпионского визита было отдано в основном телевидению. Наверное, это справедливо. Мика и без того очень устал за сезон, в том числе и от назойливых спортивных журналистов. На вопросы же наших "гражданских" собратьев, вроде "Мика, а Вам не страшно быть гонщиком Формулы-1?", финн отвечал с видимым удовольствием: "Нет, не страшно".

Единственным мероприятием в программе московского турне, имевшим отношение к спорту, стало посещение Ледового дворца ЦСКА на Ленинградском проспекте. Хаккинен получил в подарок от Виктора Тихонова хоккейный свитер "Русских пингвинов" с номером "1" и, выйдя на лед, принял участие в тренировке тихоновского ХК "Москва". Михаэль Шумахер не упускает случая погонять футбольный мяч и охотно участвует в благотворительных матчах при большом скоплении публики. Мика отдает предпочтение шайбе, и как жаль, что кроме Сало и, может быть, Вильнева, в паддоке Ф-1 его никто поддержать не может и из гонщиков Гран При не



составить даже одной пятерки. Как и большинство финских мальчишек, Мика в детстве подолгу проидал на хоккейных площадках. Довольно быстро он освоился и на ледовой арене самого титулованного хоккейного клуба Европы. Раскатавшись и не слишком удачно реализовав себя в пробитии буллитов, Мика принял участие в импровизированной двухсторонней игре и пару раз сумел затолкать шайбу в ворота под аплодисменты фотографов и своей жены Эрмы.

Пока Мика гонял шайбу, миссис Хаккинен в беседе с нашим корреспондентом опровергла слухи о том, что супруга финского чемпиона якобы прекрасно знает русский язык: «Я бы очень хотела его выучить, но, к сожалению, пока не знаю ни слова по-русски», – улыбнулась бывшая ведущая финского телевидения, несколько лет назад ради любимого мужчины пожертвовавшая своей карьерой и с тех пор неизменно сопровождающая Микку практически во всех путешествиях.

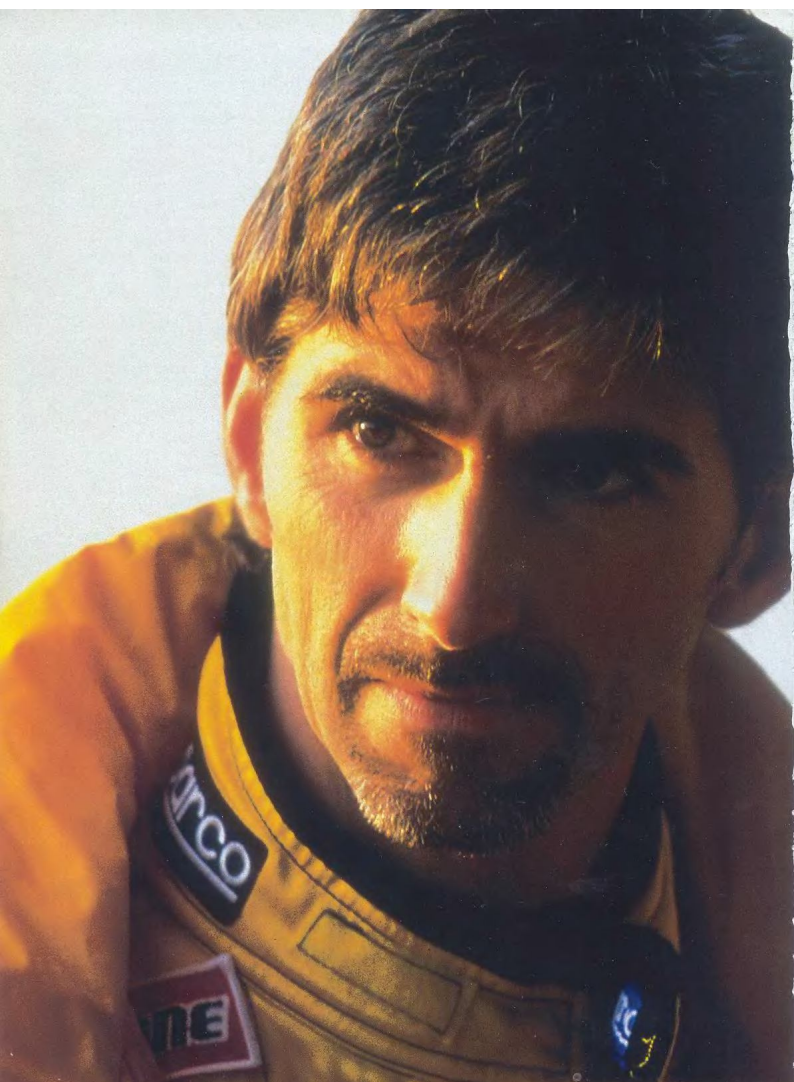
Несмотря на сравнительно невысокий темп, получасовая тренировка на московском льду далась Хаккинену нелегко. Когда финн пробивался сквозь толпу журналистов к раздевалке, капельки пота на его лице свидетельствовали о том, что на площадке Мике пришлось жарковато. Интересно, как чувствовал бы себя после столь необычного для пилота Формулы-1 развлечения славящийся своей физической формой Михаэль Шумахер, особенно если бы Мика встретил его где-нибудь возле борта.

Из ЦСКА чета Хаккинен отправилась фотографироваться на Красную площадь, после чего Мика и Эрмя в сопровождении фотографов пешком вернулись в гостиницу. Мике предстояла короткая пресс-конференция и интервью программе «Герой дня», а Эрмя, которая в бытность свою диктором финского телевидения вела программу о столицах мира, отправилась более детально знакомиться с Москвой.

Российскую столицу Летучий Финн с супругой покинули не на самолете. Скорый поезд «Лев Толстой» доставил Хаккинена со всей его свитой в Хельсинки. Из Финляндии двукратный чемпион мира намеревался перебраться в Германию, где его путешествие должно завершиться. А затем – долгожданные каникулы, которые он планирует провести на острове Бали.

Владимир Маккавеев





ЛЕГЕНДА

О ПОСЛЕДНЕМ ДЖЕНТЛЬМЕНЕ

Люди любят символы. В 1993 году на двух верхних ступенях пьедестала Гран При Австралии стояли рядом Аyrтон Сенна и Аллен Прост. Стояли в последний раз. Победитель гонки – Сенна. Прост – второй. Такой символ был по душе бразильцу. Прост уходит. Он – остается. За ним последнее слово. И вдруг – жест, который все меняет. Аyrтон, полюбив Аллена, втягивает его за руку на первую ступень пьедестала! Два великих чемпиона были достойны вместе стоять на высшей ступени своей эпохи. В тот день в Аделаиде рядом с ними находился еще один гонщик. Помедлив мгновение, Сенна втянул на первую ступень и его. Это был Демон Хилл.



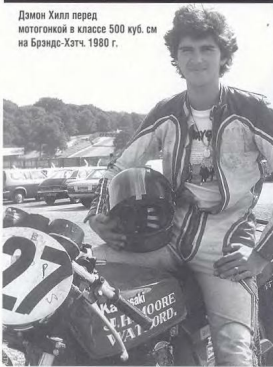
Будущий чемпион, 1987 г.



2-летний Дэммон готов к гонкам, 1982 г.



Отец и сын во дворе собственного дома в Шинэе, Хорлофодун-дун. 26 марта 1975 г. Через полгода Гром погибнет в авиакатастрофе.



Дэммон Хилл перед мотогонкой в классе 500 куб. см на Бранде-Хатч, 1980 г.

Легенда о Дэмоне: юный Хилл, имевший отличные перспективы в двухколесном спорте, переучиваться на четыре колеса начал слишком поздно

таты, то вновь разочаровывал своих поклонников. Зато какую пинку для саркастических рассуждений получили те, кто никогда не считал Хилла хорошим гонщиком! С каким плохо скрытым злорадством они сравнивают его результаты с результатами Фрэнкеля!

О каждой заметной личности в истории Формулы-1 складывается легенда — некая схема, толкующая судьбу. Легенды эти упрощают события, опускают то, что в их рамках не укладывается, и объясняют все остальное так, как им хочется. «Борцы за безопасность» Дэвид Спайр, «замаскированный» Жак Вильякс или «профессор» Алан Прост были, конечно, сложные навязанные им стереотипы. Но что делать — в умах болельщиков, а то и в статьях

журналистов порой присутствует не сам человек, а его тень, отраженная в молве, в общественном мнении.

Легенда о Дэмоне Хилле, вполне сложившаяся к сегодняшнему дню и активно тиражируемая — это легенда о явлении, который совершенно случайно попал в гонки и случайно стал чемпионом. Став чемпионом один раз, хотя обстоятельства складывались так, что другой бы на его месте легко отхитили бы два-три чемпионских звания... И даже поклонники Хилла никогда не скажут вам в откровенной беседе: да, мы любим его за рыцарское отношение к спорту, но для великих достижений, конечно, его характер не годился, надо было быть жестче, чуть большим злойством.

Поскольку Дэммон уже никогда не выйдет на старт Гран При, изменить что-то в этой легенде у него шансов нет. Она, вероятно, войдет в историю именно в таком виде, в каком сложилась. Итак, легенда. Дэммон Хилл, Отец — знаменитый чемпион, погиб. Мать боялась за судьбу сына и почти насильно заставила его заниматься автогонками, которые, как ей казалось, куда безопаснее мотогонок. Юный Хилл, имевший отличные перспективы в двухколесном спорте, переучиваться на четыре колеса начал слишком поздно. Во всех низших Формулах низких особых способностей не проявил. И тем не менее по ходу открывало перед ним возможности, недоступные для других, может быть, даже более талантливых парней.

«За фамилию» его в 1992 году сажали в Brabham — впрочем, к тому моменту совершенно беспомощный. К этому времени он уже год (по той же причине) работает тест-пилотом Williams. Тест-пилот в тридцать один год — что может быть, бесперспективнее? Однако Хилл выиграл чемпионат бундес — пытаюсь показать, что за рулем его отцовских машин может побескотить буквально кто угодно, Фрэнк Уильямс предоставляет ему в 1993 году место призового пилота. Дэммон, действительно, «за спиной» Алана Проста выступает неплохо, трижды побеждает, занимает третье место в чемпионате. На первые роли в команде его выдвинуло трагическое событие — смерть Айртона Сены в начале сезона 1994 года.

В расстроенном Хилла была лучшая машина с лучшим мотором Repai. И тем не менее он проиграл Шумахеру (хотя того «придерживали», надеясь искусственно обострить борьбу в чемпионате). Проиграл Дэммон и в следующем году. И стал чемпионом мира лишь тогда, когда Михаэль временно устранился от борьбы, перейдя в Ferrari.

Дальнейшая карьера Дэмона не украшена серьезными достижениями. Правда, аутсайдеру Айтовз он чуть было не принес победу на Хунгарринге. Но это же навредило было как-то подстроено, чтобы поднять интерес к чемпионату — спонсором уже сореалистичной была картина, когда Айтовз Хилла обогнал Ferrari Шумахера! Hy. Jordan в 1998 году

ОДИН НА ОДИН С Ф-1

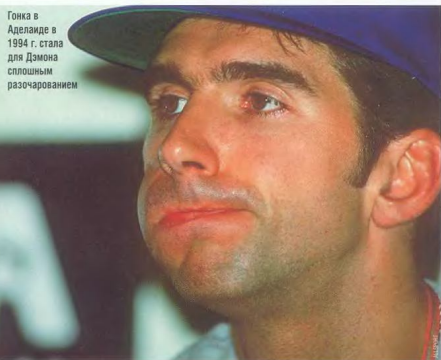
получил благодаря Хиллу свою первую победу – так команда была на подъеме, что и показала на следующий год Френтцен. А Хилл весь год только все худить порывался, но даже этого сделать не мог. В итоге все-таки дождался сезона и закончил выступления. При этом нельзя отнять у Демона присущую ему джентльменства на трассе и в жизни, но в целом это гонщик с весьма средними способностями, благодаря стечению обстоятельств ставший чемпионом.

Вроде бы картина убедительная и для Хилла не очень обидная. Ведь "средние способности" на уровне Формулы-1 все-таки означают высший гоночный класс, а благородство спортивной борьбы в нынешние времена – качество редкое и поэтому высоко ценящееся определенной частью болельщиков.

Да, в целом, повторю, очень убедительно. Но как только пытаешься разобраться с этой версией судьбы Хилла по частностям – и все рассыпается. Начнем с самого начала. Демон, названный успешный в гоночный копилат ма-



Демон за рулем автомобиля Формулы-Форд, 1985 г.



Гонка в Аделаиде в 1994 г. стала для Демона сплошным разочарованием

терью? Версия красивая. Возможно, что Демон Хилл действительно любил мотоциклы больше, чем гоночные машины. Но машины он тоже любил – не могли не сказаться детские впечатления, полученные на гонках с участием его отца.

Отсутствие ярких способностей в начале карьеры? Молодой человек двадцати трех лет в середине сезона садится на автомобиль Формулы-1600, а в августе уже выигрывает гонку на Брандс-Хатч! И это при том, что обычных нескольких лет картина за его плечами не было. Конечно, более чем сорок побед, которых Хилл добился за пять лет занятой мотоциклами, производят впечатление. Но и в Формуле-1600, и в Формуле-3 он без побед не оставался, пусть и не столь частых.

Приглашение в Williams из-за фамилии? Что-то в это не очень верится. Не в характере Фрэнка Уильямса брать на работу человека только потому, что он сын знаменитого гонщика. Он и знаменитых-то гонщиков увольнял, если они по каким-то причинам переставали его устраивать. Вот в то, что в Brabham Демон приходил в надежде привлечь хоть какое-то внимание к атакующей команде, поверить можно. А Уильямсу нужна была не дополнительная реклама, а машина, способная ехать быстрее, чем McLaren. Хилл был тест-пилотом два года кряду, так что его работой, очевидно, были удовлетворены. Во всяком случае, столь сложный элемент, как активная подвеска, был доведен до рабочей кондиции именно благодаря Хиллу – тогдашние ос-



О неровностях взаимоотношений двух этих гонщиков написаны целые книги



Два года Хилл выступал под ирландским номером, что было предметом многочисленных шуток

Легенда о Демоне: Хилл в 1994–1995 годах дважды проигрывал Шумахеру, имея лучшую машину

новые пилоты (Найджел Манселл и Рикардо Патресе) особыми пристрастиями к тестовой работе не отличались.

Следующий широко распространенный миф требует более подробных пояснений – о том, что Хилл в 1994–1995 годах дважды проигрывал Шумахеру, имея лучшую машину. То, что у машины Демона был лучший мотор Renault, сомнений не вызывает. Но в 1995 году Benetton имел такой же. А вот что касается шасси... Болды Williams 1992–1993 годов, на которых побеждали Манселл и Прост, были, безусловно, шедеврами конструкторской мысли и превосходили конкурентов. Но перед сезоном 1994 года команды были вынуждены столкнуться с полным запретом управляющей электроники – по сути дела им пришлось от-

бросить весь опыт последних нескольких лет. Появилось, что если просто снять с машины активную подвеску, ABS, антипробуксовочную систему, прочие электронные "примочки" и в таком виде выпустить на трассу, то это будет крайне нестабильный и плохо управляемый автомобиль. Кажется, инженеры Williams исследовали сложность проблемы и плохим образом смотрелись машины Сенны и Хилла весной 1994 года. Думается, именно это обстоятельство в значительной мере предопределило трагическое событие 1 мая 1994 года.

А вот в Benetton думали над тем, как компенсировать отсутствие электроники и связанные с этим потери в области управляемости. Что именно сделали инженеры этой команды, так и осталось тайной. Но машина Михаэля

Шумахера как по рецептам проходила в тех поворотах, где удерживать на траектории первый Williams можно было только титаническими усилиями пилота. Конечно, год спустя основные недостатки шасси Williams были устранены, но к тому времени Benetton получил мотор Renault и продолжал совершенствовать все остальные компоненты конструкции машины. Так что две иронии: Шумахеру сдала Демон исл отнюдь не лучшим оружием.

Удивительно, но, чтобы вписаться в концепцию "благородной посредственности", перестроиваются даже отдельные эпизоды биографии, в том числе те, которые произошли на глазах миллионов телезрителей. В знаменитом столкновении в последней гонке 1994 года чуть ли не Хилл оказывается виноват.

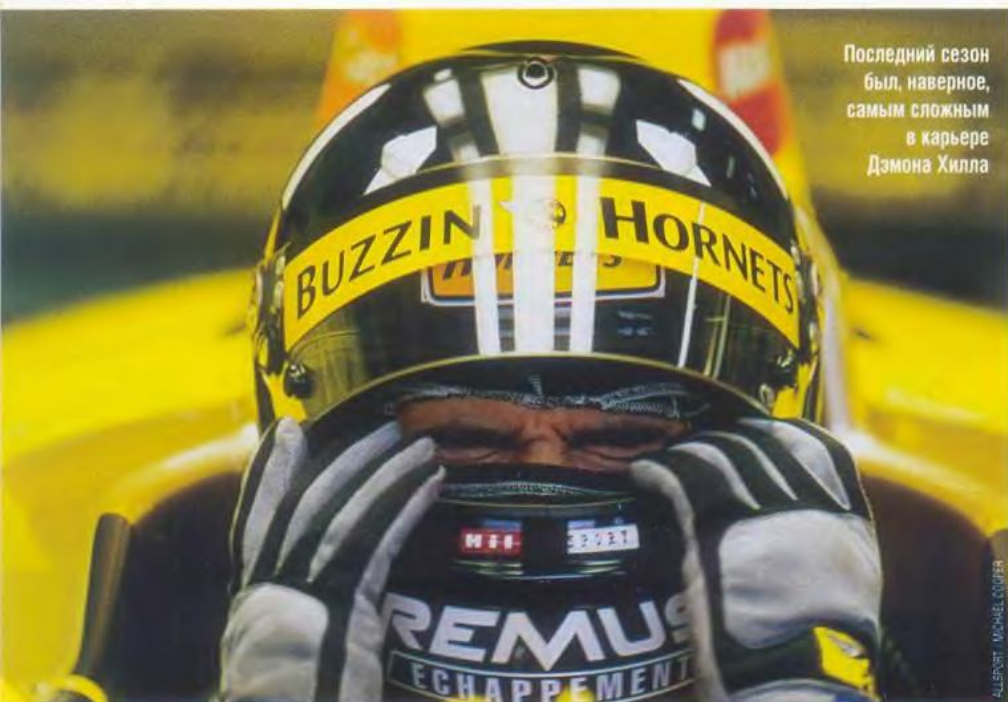
Мол, не хватило у него мастерства – всего-то и надо было вовремя затормозить! Хиллу отказывают в мастерстве – словно и не было жесткого прессинга, которому он подверг Шумахера, из-за которого тот и ошибся, влетев в отбойник. Ну, а то, что на уже выведенной из строя машине немец бросился перекрывать Хиллу траекторию, ставило англичанина в заведомо проигрышную ситуацию. Демон вылетал из слепого поворота (дело, как вы помните, было в Аделаиде) на большой скорости. Экстренно тормозить? Машину тотчас развернуло бы поперек дороги. Он попытался объехать Шумахера, но шансов у него не было – немец все просчитал, если не разумом, то интуицией. Поломанная подвеска – и Хилл проигрывает чемпионат мира.

Когда в нынешнем сезоне Михаэль Шумахер попал в больницу, почти никто из гонщиков не пришел его проводить. Партнер по Ferrari Эдди Ирвайн, например, ограничился телефонным звонком. А Демон Хилл навесил Михаэля. Все их взаимные обвинения, картинные примирения с рукопожатиями под прище-

ляет смыслом. Эгоист Шумахер и альтруист Хилл придавали своим амплуа идейную осмысленность спортивной борьбе.

Думается, альтруистов все же стоит поискать в благотворительных организациях, а применительно к гонкам нужно говорить о той или иной степени эгоизма. Хилл тоже хотел победить. Но не любая победа его устраивала. Можно, кстати, считать это особо изощренной формой эгоизма – Демон ставил собственные благородные принципы выше результата, в котором нуждались спонсоры, команда, болельщики, наконец. В 1996 году Хиллу просто сказочно повезло – ему удалось выиграть у Жака Вильнева чисто.

Последующее значения вроде бы не имело – настолько нелепы были шаги Хилла по выбору команд. Но при этом он умудрялся всякий раз напоминать о себе. Самым ярким эпизодом во всей истории Arrows стало уникальное второе место Демона на Хунгароринге – и завоевано оно было честно, судьи развинтили его болид буквально на отдельные детали, но ничего запрещенного не нашли! Да и Jordan



Последний сезон был, наверное, самым сложным в карьере Демона Хилла

лом фотокамер, новые острые схватки – все осталось позади.

Теперь им нечего делить. Хилл для Шумахера – всего лишь один из многих соперников в прошлом. А сколько их еще будет? Шумахер для Хилла – противник, можно сказать, единственный, в котором, казалось, воплощались какие-то абсолютно неприемлемые для Демона принципы жизни. Так все это выглядело в глазах миллионов любителей Формулы-1 всего-то четыре года назад – а сейчас иногда кажется, что это был просто спорт, и дело было в том, кто кого перегонит, не более. Человечество дает предметам названия, а события наде-

за сезон 1998 года должен записать имя Демона на свою доску почета золотыми буквами.

Обстоятельства ухода Демона славными действительно не назовешь. Но не стоит судить об успехе или неуспехе целой жизни по одному эпизоду. Эта жизнь продолжается. Недавно вышла очередная книга Демона Хилла. На ее последней странице он пишет: «Гонки дали мне все. У меня есть предел возможностей, но гонки заставили меня выйти за те пределы, которые я себе когда-то определил. Я нашел здесь главное – друзей, без которых, наверное, совершил бы лишь пятую долю того, что у меня получилось».

Евгений Юданов



“У меня есть предел возможностей, но гонки заставили меня выйти за те пределы, которые я себе когда-то определил”

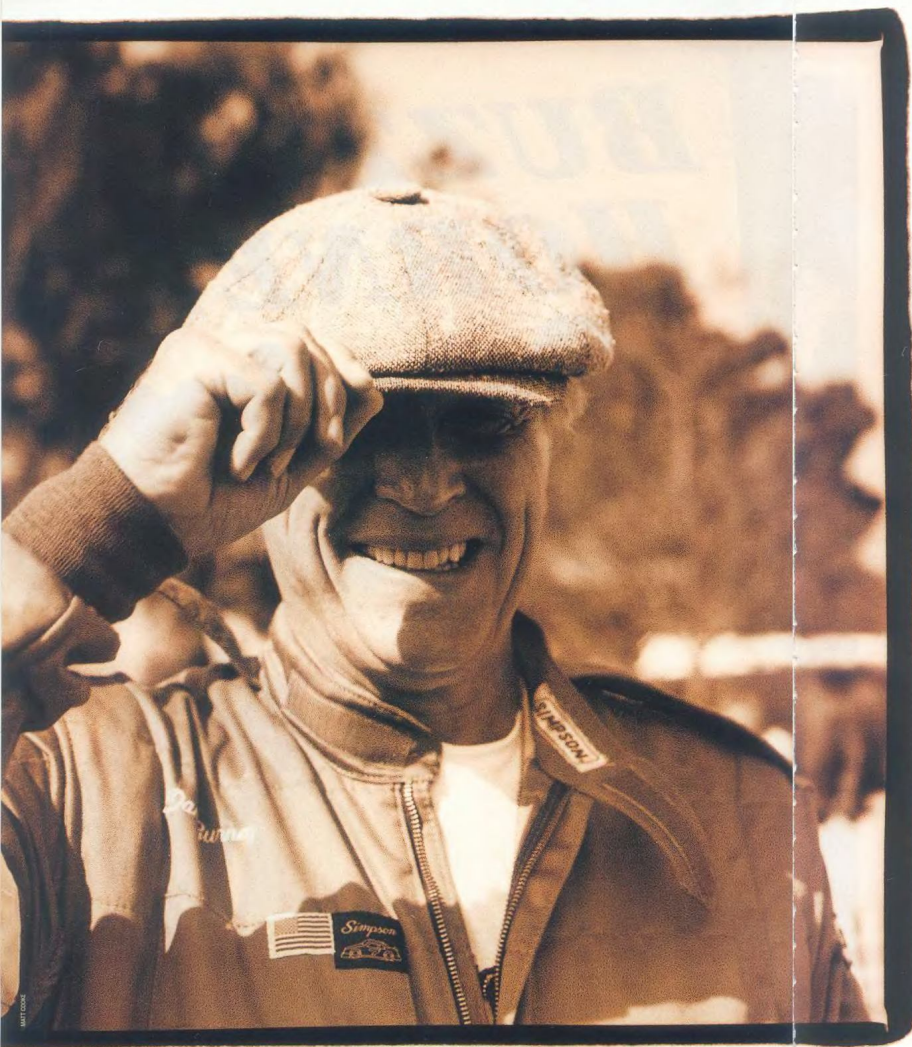


BUZZIN' HORNETS



Jordan





Его называют Робертом Раффордом автогонкам. Мы встретились на традиционном фестивале исторических автомобилей в Фулдуке. Приятные черты его открытого лица даже сейчас гадать, по меньшей мере, 15 лет из его 67. Легкая сутулость мгновенно вызвала в моей памяти прилагательное "долговязый", которое то и дело появлялось рядом с его именем в репортажах 50-х – 60-х годов. В глаза бросилась легкая неловкость в движениях. Позже я узнал, что Диниза Секстон Гарни – гошик, которого боялся сам неистовый Дэйв Кларк – получил легкую травму колена во время игры в крикет два дня назад. А играл он второй раз в своей жизни. Впервые же Дэн попал в крикетные ворота незадолго до старта британского Гран При 1970 года.

"Научные" полурезультатные очки то и дело соскальзывают на кончик носа, покрывшегося испариной под лучами необычайно жаркого сентябрьского солнца. Он чувствует себя, по всей видимости, не слишком комфортно, но улыбка не покидает его лица. Мы беседовали довольно оживленно, лишь однажды возникла полная скрытого волнения пауза, когда я неудачно воспользовался в разговоре с его давним погибшим другом Кларком, да второй раз он прервался, чтобы криками и гиканьем поприветствовать имитацию воздушного боя в исполнении двух Spitfire. Радовался Дэн при этом совершенно как ребенок. Самолеты, по словам его жены Эни, – это страсть.

Провести час с Дэйвом Гарни – подарок судьбы. Он открыт и благожелателен. Его воспоминания ясны и полны подробностей. Его ответы смелы и искренни. Настоящее пиришество для журналиста! Долговязый? Я уже не уверен в этом. Ведь существовали и другие званцы, часто применявшиеся к Гарни: видный, искренний, добродушный.

Сам он утверждает, однако, что страдает раздвоенным личностью. Этот почти что сениорный человек с удовольствием расписывается на программах, фотографиях и даже на автомобилях, обремененный несмотря на невыносимую духоту в толстой пересытой пиджаке, как этого требует обиходный фестиваль в Фулдуке. И это тот самый Дэн Гарни, который имел в молодые годы репутацию человека, способного поставить в тупик кого угодно.

"О, я был энергичен – подтверждает Дэн. – Я должен был быть таким. Для меня было чрезвычайно важно добиться успеха в молодости, потому что в противном случае у меня не было бы денег на гонки".

Он был энергичным, энергичным и талантливым. У него был тот же природный дар, что и у мифического бейсболиста 30-х годов, сыгранного Раффордом. Имел за плечами четыре года выступлений в всего лишь 21 гонку. Гарни оказался за рулем Ferrari на Гран При Франции 1959 года. В тот раз он сошел. Но уже скоро он финишировал вторым, третьим и четвертым в своих второй, третьей и четвертой гонках.

Неспокой! Особенно для человека, который даже не знал толком, с какого боку подходить к Triumph TR2, на котором дебютировал в 1955 году. Или для человека, который только после первой гонки узнал, что колеса вышеупомянутого TR нельзя открывать пальцами. Но постепенно он прерастал в одного из самых оригинальных и быстрых гощиков своей эпохи, и то время как его команда создавала опии из самых оригинальных автомобилей того времени – крошечный Eagle.

дар

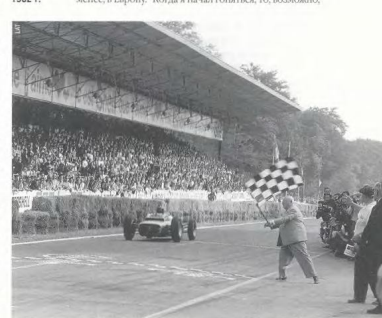
Дэну Гарни потребовалась 21 гонка, чтобы пробиться в Ф-1. Вот как это было...

Текст Пола Финли

Калифорниец – еще одно прозвище, которое приходит на ум, когда вспоминаешь Гарни. Действительно, большую часть своей жизни Дэн провел в Золотом штате, но годы его ученичества прошли по другую сторону океана и своим "интернационализмом" он обязан скорее европейским "тонким университетам", чем пляжному братству серфингистов на родине. Однако первый "выпуск толстика" в весны сын профессионального оперного певца получил на чисто американской трассе – на мощном овалке во Фрингитре. Леон-Бенч, оглашающийся ревом 4-цилиндровых Offenhauses.

"Там были удивительные звуки и запахи, – говорит Гарни. – Я потерял покой. Я не мог вынуть их из своей жизни. В течение довольно долгого времени я избегал всего этого, но в конце концов вернулся туда. Это было желание, которое возникло нигде".

Желание, возникшее нигде, позволило его, тем не менее, в Европе: "Когда я начал гоняться, то, возмозажо,



Большое фото: Гарни носил кепку а-ля Великий Гэтсби, чтобы подчеркнуть сходство с Раффордом. Внизу: первая победа Гарни в Гран При Франции, 1962 г.



не думал о Формуле-1, однако я всегда стремился выступать на международном уровне. Со временем такая возможность представилась, и я сказал себе: "Сделаю бочу, что и был серьез с самого начала, потому что теперь мне придется любить мелочь, которой я сумел научиться".

Гарни признает, что ему надо было многому учиться. Он перешел из Ferrari в BRM после всего лишь года выступлений в Ф-1. Это была ошибка. "Мне следовало остаться, но я был настолько наивен, что полагал, будто все гоночные автомобили сделаны так же добротно, как Ferrari".

Увы, это было не так. Дни убавились в этом, когда тормоза его BRM отказали во время голландского Гран При 1960 года. Он вылетел с трассы и оказался невольным виновником гибели мальчика, который стоял в неподвижном месте.

"После этого я понял: нельзя без крайней необходимости принимать на веру мнение других людей. Садя на моей машине, стоили обычные резиновые тормоза, предположительно для небольших британских гоночных автомобилей. У нас же на них воздействовали гораздо большие нагрузки и температуры, чем те, на которые они были рассчитаны. В результате тормоза сорвались с креплений. В команде сказали: "Нам следовало знать это, — посмотрите, какое давление!" И тогда я понял: "Эй! О чем же вы думали раньше!" Все это значительно стимулировало мой интерес к техническим спорам дела".

Сезон, проведенный в BRM, был сплошным разочарованием. Первый год на машине с заднерасположенным двигателем был испорчен постоянными поломками мотора. Потенциал был — и Гарни, и его товарищи по команде, Фрэнк Хилл и Йоахим Бонне, лидировали в ходе гонок — но американец был рад перейти в Porsche в 1961 году.

Здесь основной проблемой для Гарни стала скорость. Вернее — ее отсутствие. Между тем его соотечественники Фил Хилл и Ричи Гинтер набрали целую кучу очков в Ferrari. И даже когда все они однажды выбыли из гонки, первая победа Гарни в Гран При была укреплена Джанкарло Багетти — гощиком, который дебютировал в чемпионате на... Ferrari. Судьба словно насмехалась над Гарни, но он настаивает, что надежность Porsche сильно способствовала росту его мастерства.

"Эти машины были в высшей степени надежны, сравнительно с моим предыдущим опытом. Им следовало хватало

Спа 1964 г.
У Гарни и Кларка
кончился бензин. Дэн
лидировал
со старта, но
победителем
стал Джим

скорости, но надежность — это был их конек. Здесь я научился управлять гоночным автомобилем. Я проехал немало больших миль в условиях спокойной ровной гонки. Но с точки зрения способности бороться за лидирующие позиции — это было сплошное мучение".

Надежность техники позволила Гарни после долгого ожидания наконец одержать первую, практически случайную победу в Гран При Франции 1962 года. Однако месяцем позже он мог выиграть уже за счет чистой скорости, стартовав с полу-позиции, на самой сложной в мире трассе, под проливным дождем.

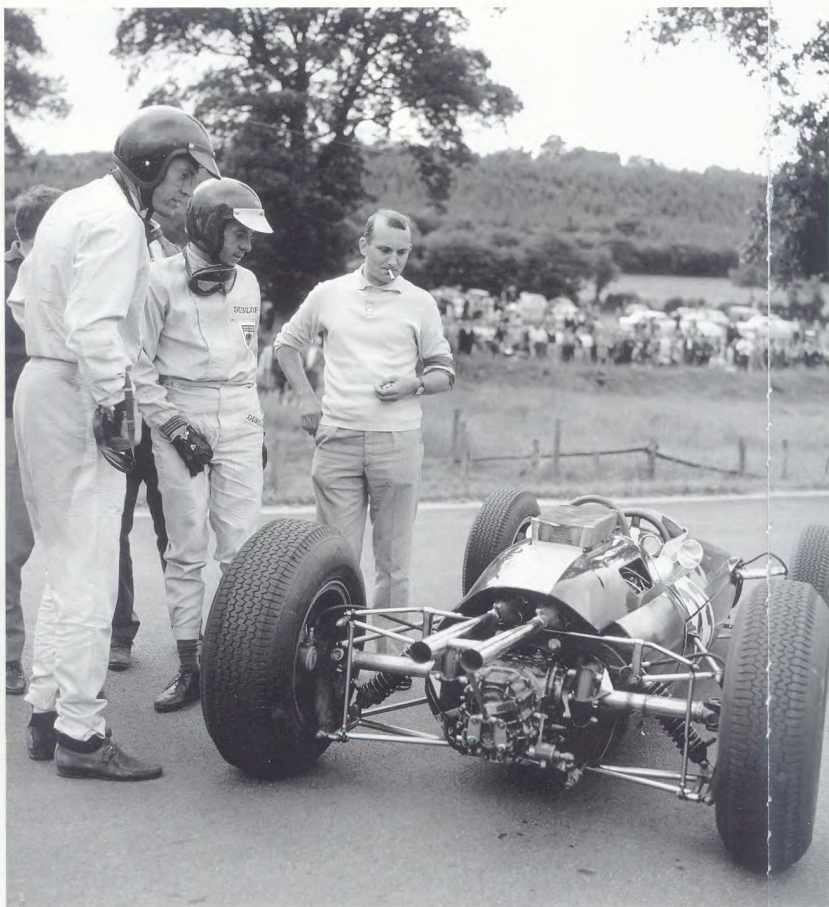
"Гран При Германии 1962 года был моим самым большим разочарованием, — говорит Гарни. — Porsche здесь имел действительно хороший баланс, и я хорошо знал Нюрбургринг. Это была гонка, которую я мог и должен был выиграть. Стартовал я плохо. Не знаю, оказался ли какой-то дефект покрытия или была другая причина, но я просто не смог как следует "прилипнуть" к поверхности на старте. Я ушел третьим. Я боролся с Фрэнком Хиллом (BRM) и Джоном Сертиком (Lotus), когда мой аккумулятор сорвался с креплений и начал висеть на полу. Стены моей кабины одновременно были стенами алюминиевого топливного бака, так что все, что было нужно — это малярное покрытие, и мой автомобиль превратился бы в гигантский костер. К тому времени, когда мне удалось прижать аккумулятор ногой, я отстал на 17 или 18 секунд. Я приблизился к ним вылетную, но обогать не мог. Я оставил на своей машине настройку для сухой погоды, потому что она была чрезвычайно удачной. А они для улучшения сцепления сняли со своих автомобилей стабилизаторы боковой устойчивости. И хотя я мог проходить круг быстрее, в поворотах я не чувствовал себя так же уверенно, и поэтому застрял позади них".

В 1962 году команда Porsche покончила Формулу-1, не выдержав финансового бремени участия в чемпионате мира, и Гарни перешел в Brabham. Первый год его выступлений в этой команде не отличался особой яркостью. Сезон прошел в тени Кларка и его Lotus 25. Степень их превосходства наглядно демонстрирует тот факт, что занявший в Бельгии и Голландии соответственно 3-е и 2-е место Гарни в обоих случаях отстал от победившего Кларка более, чем на круг. Но даже тогда шотландец не спускал с американца глаз. Крепкая дружба между ними возникла во время участия в престиже команды Lotus в Индианаполисе, где Гарни был главной фигурой. Соревновательство между ними также отличалось особой остротой. Преследуя Кларка, Дэн установил быстрое время круга во время последнего Гран При 1963 года в Южной Африке. И это стало предвестником гораздо более равной борьбы в следующем сезоне.

В глазах большинства людей Гарни не был главным соперником Кларка — это место в общественном сознании occupировали Хилл и Сертико — но Гарни был тем, с кем соперничал сам Кларк. В 1964 году он почувствовал в Дэнке великого гонщика. Гарни ни разу не опустился в квалификации ниже 5-го места, выиграл две гонки — во Франции и Мексике, — а еще две победы ускользнули из его рук в результате механических неисправностей. Чердак неудач в сервисе сезона исключил его из числа претендентов на титул, и даже его победа в Мексике оказалась в тени битвы Кларка, Хилла и Сертико за первенство в чемпионате.

Самым жестоким ударом стала остановка из-за закончившегося бензина на последнем круге Гран При Бельгии — гонки, в которой Дэн доминировал. Бак машины Кларка тоже оказался сухим, и он "бросил якорь" бок о бок с Brabham своего соперника. Вы думаете, поскользнулся сцепный вал? Вовсе нет. Вместо этого они начали смеяться и шутить, и их веселье только усилилось после того, как было объявлено, что Кларк признан победителем гонки. Он только в этот момент узнал об этом.





Eagle летит к победе в Спа

"Мы с Джоном были очень хорошими друзьями, — рассказывает Гэри. — Но я никак не мог жить в толпе, в чем именно он превосходил меня с точки зрения мастерства. Я понял это лишь на похоронах Кларка, оказавшись рядом с его отцом. Я сказал: 'Мистер Кларк, Джон никого не боится'. Он ответил: 'О, да!', и рассказал мне одну историю. В течение многих лет я не могу даже говорить об этом".

Последовавшая пауза свидетельствует, что это и до сих пор неслучайно.

"Джоном любил гоним, — продолжает Дэн слеза дрогнувшим голосом. — Он был чрезвычайно рискован человеком, очень смелым и в высшей степени талантливым. Он мог вытворять на трассе черт знает что перед самым вашим носом, и мне пришлось это. Я мог ответить тем же, и сму это нравилось. Наше соперничество было очень острым, но основано оно было на взаимном уважении".

Надежность V8 в 1965 году повысилась, в то время как скорость несколько упала. На втором этапе в Монце появился экзотично необходимый команде двигатель Coventry-Climax с 4-клапанными головками цилиндров. После 5 подиумов подряд Гэри покинул "конюшню" и устремился на покориение трассы доны графства Суссекс, чтобы заняться созданием собственного автомобиля вместе с конструктором Лео Терри и "тру" двигателем Гэри Уэслинга. Но пока последний мучился над созданием сложного V12 для новой 3-литровой "формулы", имея в своем распоряжении более чем ограниченные ресурсы и устаревшее оборудование, в Вейбате юни создалый на основе серийного блока V8 с одним распредвалом на головку цилиндра и поставивший его позади дельто приспособленной к лобовым изменениям пространственной рамы. А в результате команда выиграла два следующих чемпионата. Еще одна насмешка судьбы?

Гэри, напротив, пришлось дождаться нового двигателя к началу сезона. И только на 4-м этапе чемпионата 1967 года комбинация двигателя и шасси позволила ему финишировать в Гран При. Но этот финиш был победой в Спа! При этом Гэри установил еще и быстрое время круга. К несчастью, как раз тогда Cosworth закончил работу над своим знаменитым DFV. Eagle все еще был быстрым, но уже недостаточно быстрым. Результатов было мало, слухов — много. Всегда оставшийся прагматиком, Гэри свернул проект в середине 1968 года.

"Тогда все создавали собственные команды в Ф-1 — Джек Брэбем, Брюс Мак-Ларен, Джон Серти — это казалось стоящим делом".

Встреча с людьми Уэслинга послужила катализатором. Гэри обратил их внимание на Ford Mustang V8. Он был уверен, что нашел ответ на вопрос, как создать мощный двигатель объемом 3 литра для Ф-1. Два V-образных цилиндра объемом 500 куб. см дают 76 л.с. Умножьте все, исключая обзоры, на 6 — и вы получите 100-процентного победителя Гран При. В теории.

И на практике тоже. Один раз.

"Я не получил того удовольствия, какого следовало ожидать от той победы в Бельгии, — говорит Гэри. — Я рассчитывал, что к тому времени побед будет гораздо больше. Впрочем, вспоминая, какими скудными ресурсами мы располагали, я удивляюсь, что мы достигли даже этого. Westlake Organisation под руководством Обри Вудса и Махиа Даниелса построила всего 6 двигателей. Причем их детали не были взаимозаменяемыми, и каждый двигатель приходилось обслуживать по-своему. Некоторые станки достались нам в наследство от Королевского военно-морского флота времен Первой мировой. Двигатель был надежен, но мы никак не могли наладить систему смазки. Мы как раз были близки к цели, когда наши ресурсы иссякли".

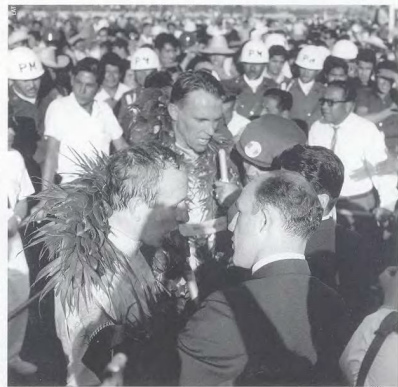
Гэри не слишком радикально перспектив вернуться в Америку, но это было неизбежно.

"Я оказался перед выбором. Либо я терплю все, либо отправляюсь домой и нахожу опору для своего дельта. Всею виной мое неумение лавировать отношения, которые могут принести деньги. Я был чересчур сосредоточен на своей непосредственной работе и не мог заниматься чем-то еще".

Eagle с тех пор дважды побеждал в Indy, выиграл кубок титулов для Toyota в IMSA и до сих пор участвует в серии ChampCar. Однако у Гэри все еще хватает времени и сил, чтобы, подвинувшись до рассвета, смотреть в прямой трансляции каждый Гран При по спутниковому телевидению. Залп — это на самый крайний случай.

Ведь Формула-1, по словам его жены Энн, — настоящая страсть.

По материалам журнала F1 Racing с согласия Haymarket Magazines Limited





Эраст Галумов

“Это проект XXI века, равных которому в Москве нет”

В начале ноября в Москве прошло заседание Общественного градостроительного совета, на котором был одобрен предварительный проект строительства в районе Новоподрезково автодрома для кольцевых гонок, способного в будущем принять Гран При Формулы-1. На наши вопросы отвечает руководитель Московской дирекции строительства автодрома Формулы-1 Эраст Галумов.

Эраст Александрович, на какой стадии проработки сейчас находится проект?

После выхода в свет решения ОГС вопрос, который имел место даже после постановления правительства Москвы под номером 652 о строительстве автодрома, будет ли в России гоночная трасса, теперь полностью решен. Юрий Михайлович Лужков и Общественный градостроительный совет своим решением рассеяли все сомнения. Уже 7 декабря на основе заключения ОГС мы ждем решения правительства Москвы.

Уже существует конкретный план работ?

Пока нет, но строительство будет осуществляться в несколько этапов. Сначала планируется укладка полотна трассы, а во вторую очередь будут строиться трибуны и боксы. На первое время можно будет быстро поставить временные трибуны из алюминиевых конструкций на 20–30 тысяч зрителей.

Лицензирование трассы для гонок Формулы-1 происходит только после того, как автодром поработает год-полтора на внутренних соревнованиях. Трасса должна осесть, поэтому необходимо, чтобы кольцо начало работать как можно быстрее. Если через два года у нас будет кольцо, то года через четыре можно надеяться увидеть в Москве Ф-1.

Сейчас же самое главное – не ошибиться в проектировании схемы трассы и инфраструктуры. Как сказал Юрий Михайлович Лужков, – это должен быть уникальный автодром, потому что создавать что-то такое, что уже существует, не имеет смысла. Уже создана группа молодых архитекторов, которые работают над проектом. Как оказалось, в России есть даже кандидат наук, защитивший диссертацию, тема которой – архитектурный проект трассы Формулы-1. В ближайшее время в Москву придут также два консультанта из Каталуньи, которые начнут работать с нашими проектировщиками. Думаю, что весной-осенью проект будет уже готов.

Кто будет строить трассу?

Пока неизвестно. Будет проводиться тендер, но ясно, что последний слой полутора-двухметрового “пирога” покрытия трассы будет укладываться по западной технологии. К сожалению, в России мы сами пока этого делать не можем. По предварительным расчетам, километр полотна обойдется нам в 12 миллионов долларов. Сама трасса будет занимать около 90 гектаров. Автодром станет частью огромного развлекательного центра, который помимо трассы для шоссейно-кольцевых гонок будет включать в себя гольф-клуб, картодром и трассу для мотокросса. Этот комплекс сможет принять до 100 тысяч зрителей в день. Это один большой проект, связанный общей инфраструктурой, – проект XXI века, равных которому в Москве больше нет.

А как Вы относитесь к проекту строительства автодрома для гонок Формулы-1 в Туле?

Я ничего не имею против Тулы. Я беседовал с мэром Тулы Сергеем Казаковым – симпатичный человек, он очень болеет за свою идею, и мы готовы к сотрудничеству с ним. Никакой конкуренции у нас нет. Если они хотят иметь свою трассу, почему нет. Но с их стороны уже имела место попытка повлиять на наше строительство. Было написано соответ-

ствующее письмо в высокие инстанции, с целью вовлечь Москву в финансирование трассы в Туле, чтобы Москва не строила автодром у себя.

Но трасса не может жить без города! На мой взгляд, главный минус тульского проекта состоит в удаленности города от международного аэропорта. Основная же ценность нашей трассы – то, что она находится рядом с аэропортом Шереметьево. Здесь во многом учитывалось мнение Экклстоуна. Встречаясь в прошлом году в Испании с Шамилем Тарпищевым, он обозначил три основных требования к автодрому. Во-первых, максимальная близость к международному аэропорту. Во-вторых, должно быть обеспечено максимальное количество мест для парковки и, в-третьих, максимальное число санузлов. Все три пожелания президента FOA заложены в наш проект. Парковочных мест рядом с трассой, например, по предварительным оценкам будет 40 тысяч.

С какими проблемами Вы столкнулись при разработке предварительного проекта?

Существует две основные проблемы: это отселение деревень и перекладка газопровода, который проходит вдоль всей будущей трассы. Это газопровод высокого давления, свыше 50 атмосфер, так что пока по техническим нормам на месте строительства нельзя даже червей копать. Работы по трубопроводу закладываются в бюджете уже в течение 10 последних лет, так что нам необходимо просто начать их. Расселение деревень – проблема социального характера, и она будет решена на деньги инвесторов.

Из каких источников будет осуществляться финансирование проекта?

Из различных источников. Вряд ли у нас будет один инвестор, который придет и даст полмиллиарда долларов. Скорее всего, проект будет состоять из множества бизнес-планов. Например, финансирование проектно-изыскательских работ уже заложено в бюджет Москвы.

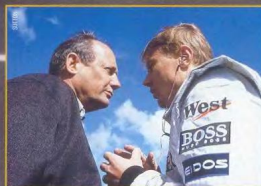
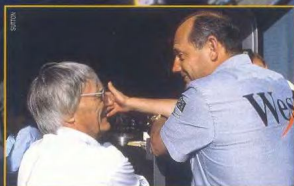
Не секрет, что в очереди за правом проведения Гран При чемпионата мира сейчас стоит много стран: Китай, ЮАР, Нидерланды, Португалия, Чехия, Швеция. А календарь не резиновый. Вы уверены, что, построив автодром, Вы получите Гран При?

Если в ходе подготовки к строительству мы начнем обсуждать, получим мы Гран При или не получим, у нас будет тысяча причин вообще ничего не начинать. Я где-то читал, что туляки говорят: мы, дескать, получим право на этап, а потом будем строить. Абсурд! Прежде чем претендовать на что-то, ты должен построить.

Вы не пытались заручиться хотя бы предварительным согласием Берни Экклстоуна?

Нет. Это бесполезно. Экклстоун может объявить о том, что он даст нам этап, а потом найдет тысячу причин, почему он не может этого сделать. Мы не делаем упор на то, даст нам Экклстоун этап или не даст. На этой трассе могут проводиться любые международные соревнования: мотогонки, Формула-3, Формула-3000 и т.д., в том числе и Формула-1. Трасса и без Формулы-1 будет заполнена 260 дней в году. Что касается гонок Гран При, то не исключено, что в будущем мы даже купим какую-нибудь команду Формулы-1.

Интервью взял Владимир Маккавеев



Игра — вид непродуктивной деятельности, мотив которой заключается не в ее результатах, а в самом процессе...

Большой энциклопедический словарь

Сезон, который построил... КТО?



Пятидесятый сезон чемпионата мира выдался во многих отношениях уникальным. Интригующий старт, неожиданный поворот сюжета на самом экваторе, новые персонажи, вмешавшиеся в схватку признанных фаворитов, и невероятный скандальный финиш. Может быть, самое любопытное — очень непостоянно, если вообще возможно, назвать его главным героем. Были сезоны Фанкио и Фентли, Кларка и Уиллмита, Сенны и Шумахера. Годы "траурно-эффекта", антикрылья и турбонаддува. Но попробуйтесь определить главного действующего лица только что завершившегося чемпионата! Кто это — пилоты? Или команды? А может, технические новинки? Или нечто иное?

Вокруг да около

Даже беглого взгляда на автомобили прошедшего сезона достаточно, чтобы уловить — никаких сюрпризов конструкторы Формулы-1 своим соперникам не преподнесли. По-прежнему специалисты по заземлению искали оптимальные формы передних и задних антикрыльев, боковых дефлекторов и подпоясов. По-прежнему плавали по всем масляным и немасляным местам всевозможные крыльяшки, аэроны, закралки, спойлеры и вновь исчезали через пару гонок. Все так же инженеры экспериментировали с числом — два или три — и расположением — вертикальным или горизонтальным — амортизаторов подвески. Все так же заменяли или дополняли их торсионными. Как прежде, крайне капризной считалась проблема эффективного охлаждения тормозов. А потому постоянно варьировались форма, расположение и сечение воздуховодов этой системы и конструкция тормозных дисков.

Ничего нового не придумали создатели трансмиссии. Поперечное или продольное расположение валов в коробке передач, шесть или семь ступеней — вокруг этих вопросов в основном ломали копы конструкторы, но решающего преимущества не давало пока ни одно из решений.

Повылась, правда, одна новинка, обещающая хотя бы намек на революцию — так называемый тормозной дифференциал, перераспределяющий тормозное усилие между передними колесами. Но затея с треском провалилась. Никакого преимущества широко разрекламированное зимнее устройство не принесло, и уже в середине сезона Benetton от него отказался.

Инженеры Apolux, разработавшие было новую конструкцию, вообще так и не опробовали ее на гоноках. Весьма показательно, что автор революционной новинки Ник Вирт в конце сезона был вынужден покинуть команду.

Ничего нового не увидели мы и в конструкции двигателей. Их создатели продолжали заботиться о снижении массы и размеров. Что, как обычно, сказывалось на надежности. В общей компоновке стремлении найти наиболее выгодное распределение масс конструкторы вновь попытались уменьшить базу машины — то есть расстояние между передними и задними колесами. Однако, как отметили специалисты, для McLaren, к примеру, такое уменьшение обернулось некоторым ухудшением управляемости.

Одним словом, в техническом плане сезон 1999 года ничем не блеснул.

Дранг нах остен!

Зато в календаре чемпионата мира появилась новая трасса – малайзийский Сепанг. И вот се-то по праву можно назвать первым претендентом на роль героя-99.

Во-первых, потому, что среди скуковых современных автодромов, выстроенных словно по одному шаблону, с минимальными возможностями для обгона, малайзийская трасса – настоящая находка. Две длиннющие прямые дают возможность провить себя мощным моторам, бесстрашным пилотам и надежным тормозам. А весьма необычный набор "медленных", "средних" и "быстрых" поворотов ставит перед инженерами, настраивающими подвеску и аэродинамику автомобиля, головоломные задачи, выдвигает на первый план мастерство, чутье, интеллект пилота.

Но главное не это. Большой Приз Малайзии являлся общепризнанным поворотом Формулы-1 на восток. Пока европейские правительства, некухнеша о здоровье своих граждан, пугают организаторов автогонки запретами табачной рекламы, Международная федерация автоспорта лихорадочно ищет выход из тупика. Ведь не секрет, что именно производители сигарет – один из самых мощных двигателей прогресса в автоспорте. Вот почему в последние годы у президента FIA Макса Мосли и его заместителя и главы "Формулы Один Ховарда" Берна Экостора стояла задача проведения этапов чемпионата мира в странах, не входивших в Европейское сообщество.

Так что Сепанг может оказаться первой ласточкой, которая сделает погоду в Формуле-1 XXI века.

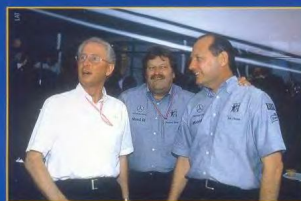
Кто там шагает правой?

Впрочем, рядового болельщика глобальные проблемы вряд ли занимают слишком уж серьезно. Порадо бы знать, как чувствует себя любимая команда, чем стал для нее сезон-99 – ступенькой к грядущему подъему или гибельным топтанием на месте?

На первый взгляд, результаты чемпионата свидетельствуют о том, что сезон стал огромным шагом вперед для Ferrari. Самая популярная в мире "конишина" после 16-летнего перерыва вернула себе первенство в Кубке конструкторов. Прогресс в техническом, да и в организационном плане, несмотря на несколько неприятных инцидентов, налицо. Пилоты Scuderia на протяжении всего сезона были близки к лидерству в личном зачете и упустили почетнейший титул лишь в самой последней гонке. Ну разве не герои?

Однако сезоном Ferrari назвать 50-й чемпионат мира явно не поворачивается. Слишком свежи в памяти растерянные лица Луки ди Монтеземоло и Жана Тодта в Бельгии и Италии, когда пилоты "юношину" откатывались все дальше, проигрывая не только главным соперникам из McLaren, но и гонщикам Jordan, Stewart, Williams. И уж точно долго не выскрипится из памяти болельщиков неприятный запах скандала, витавший над Scuderia после победного финиша в Малайзии. Слишком трудно после такого набивается от впечатления, что судьи проигнорировали руку помощи, чтобы любой ценой сохранить интригу в чемпионате до последнего этапа.

Кто же тогда McLaren, как не герой? Но несмотря на чемпионский титул в личном зачете минувший сезон вряд ли можно вписать в ак-



тив английской команды. При бесспорном техническом преимуществе ее машин (чего стоит 11 поулов-позиции в 16 гонках!) результаты сезона не слишком впечатляют. Значит, команда в чем-то не доработала, что-то упустила.

Зато боксер Jordan. Недавние сезоны Эдди Джордан отказались на карнальные перемены, расставшись со своим давним соратником Прии Андерсоном. И приглашенный ирландцем Пол Баскойн, уже несколько лет ходивший в подающих надежды у Кена Тирреда, в новом коллективе расправил крылья. Тем не менее, даже двух побед и "бронзы" в личном и командном первенствах мало, чтобы претендовать на звание главных фаворитов сезона. Хотя на фоне будущего Williams и поющего Бенеттона успехи "ирландской конишины" выглядят внушительно. Падение великого чемпиона неудивительно. Уход Шумахера, Росса Брауна, Рори Бирна, Флавио Бриаторе обескровили команду. А в семействе Бенеттона, как с очевидностью показал нынешний сезон, не нашлось человека, способного удержать коллектив на плаву.

Не стал героем и BAR – команда, обещавшая стать самым ярким событием сезона. Хотя, если говорить начистоту, широкоаспектные заявления руководства "табачной конишины" главные сезоны могли ввести в заблуждение разве что самых простодушных. Да, в составе British American Racing экс-чемпион мира, Да Рендаль выигрывал первую же гонку каждого нового чемпионата, в котором стартовал. Но команда Формулы-1 – это отнюдь не только автомобиль и пилот, пусть самый талантливый.

Человеческий фактор

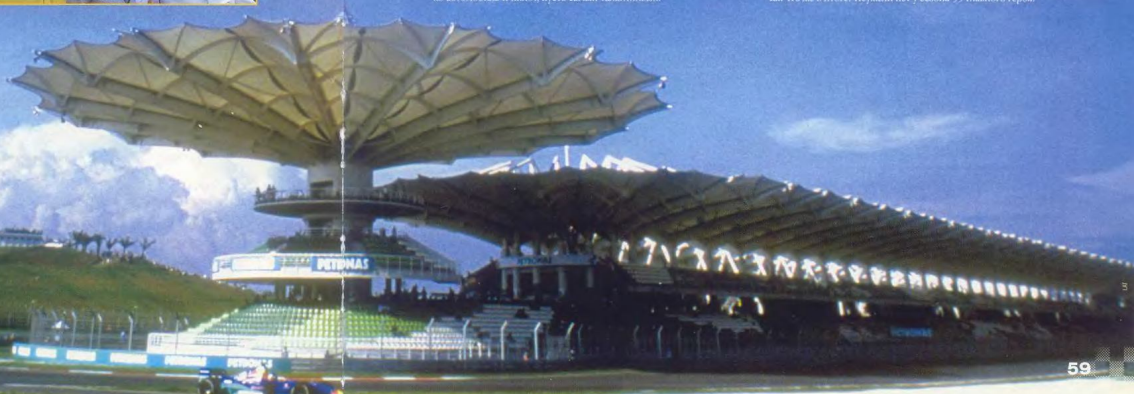
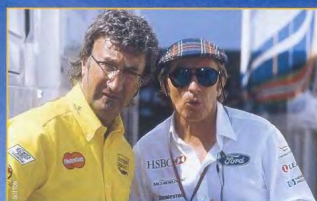
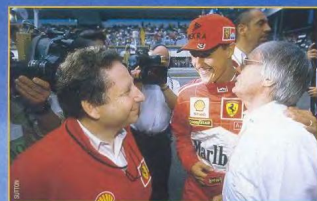
Как никогда остро дал почувствовать правоту подобного утверждения сезон-99. Кого из его участников можно назвать главным героем? Минус Хааззена! Конечно, фини отстоял свой титул, продемонстрировав замечательную скорость и исключительную устойчивость в квалификации, мастерство его неукосно расте – как показали гонки в Малайзии, Австрии, Японии. Но как же быть с ошибкой в Монце? И почему чемпион не смог прервать в очку свое подавляющее преимущество в квалификации?

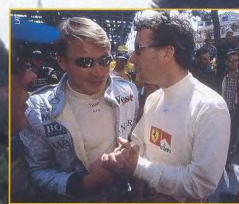
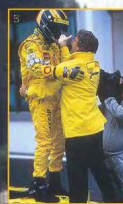
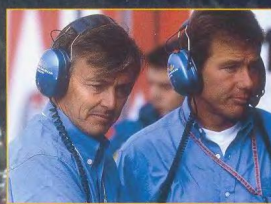
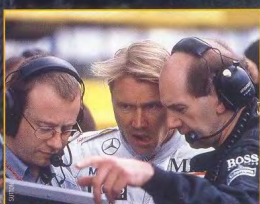
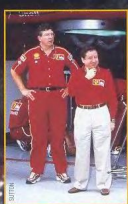
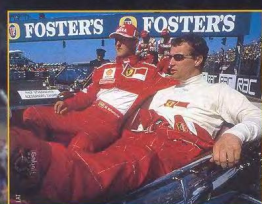
При ближайшем рассмотрении оказывается, что не тает на героя и вице-чемпион. Да, Эдди Ирвайн добился, как многим казалось, несомненной. Одержал первую в карьере пилота Ф-1 победу уже на старте сезона, севоровавшись жестко подержав команду после потери потерявшего авария лидера. И проиграл битву за титул в напряженнейшей схватке на самом финише сезона. А его вклад в командный успех Ferrari оказался самым несомненным.

Однако в личном споре он каждый раз проигрывал Шумахеру. Больше того, пригнанный в команду в пожарном порядке Мика Сало, едва освоившись за рулем F399, стал показывать более быстрые секунды и выжим – в Перудже и Бельгии – четкую Ирвайну дорожку по привалу из боксов. О Сепанге и вспоминать не хочется.

А вот Хайнц-Харальд Френтцен и Ральф Шумахер с несоизмеримой легкостью расправившись со своими натурниками, экс-чемпионами Ф-1 и CART, и Даниэлем Хейлом, и Алексом Зингарди.

Так что же в итоге? Неужели нет у сезона-99 главного героя?





Главный герой

Но как же вы могли забыть об интриге, – восклицает внимательный читатель. Ведь такого интересного чемпионата мира и не упоминали.

Действительно, победа второго номера Ferrari и пилота шести разных команд «и оценок» на первом же этапе в Австралии, Режисе Хакинена в Бразилии, Дубль Михаэля Шумахера в Нюбле и Монако. Постепенно тающее преимущество McLaren в скорости и ни следа былой надежности. Невероятная гонка во Франции, Ferrari F399 уже почти сравнялся с MP4/14, а с помощью Шумахера «жеребцы из Маранелло» получили реальный шанс впервые за 20 лет покорить наконец вершину Ф-1.

И тут произошло непредвиденное, – Михаэль сломал ногу. И тем самым сломал интригу чемпионата. Болельщики начали отказываться от билетов. Букмекеры припугнули, – кто же поставит против Хакинена? Чемпионат шел ко дну.

Тогда-то и началось самое интересное. В Англии у Мики отлетел колесо. В Австрии Куйтхард, которому расставившийся Рон Деннис позволил бороться за свой чемпионат, выбивает собственного товарища по команде во 2-м повороте, а потом чуть не продвигает то же самое в 1-м повороте в Бельгии, отнимая у Хакинена победу и драгоценнейшие 4 очка. В Хоккенхайме McLaren постигает репутацию прошлого года: болотная, порывавшая заправочное оборудование, а затем Микку

снова подводит колесо. В Италии Хакинен включает не ту передачу в повороте и вылетает с трассы. В это время Ferrari не терпит проигрыша. И хотя у итальянской команды тоже не все идет гладко, Италия стремительно сокращает отставание от давшего надежды Хакинену.

В результате интрига была списана. Вопрос о призах чемпионата оставался открытым до последних метров последнего этапа. Вернулся Шумахер. Однако на протяжении всех осенних гонок трудно было отделаться от ощущения, что столь лихо закрученный сюжетом мы обязаны некому незримому автору. Взяв хотя бы санкции с нарушениями технического регламента и последующей реабилитацией

Ferrari. Кто-то постоянно заботился о том, чтобы мы не скучали. И добился-таки своего. Достаточно было взглянуть на море красных флагов, курток, бейсболок, зонтов, затопившее Нордхорн на Гран При Европы.

Что этот извечный режиссер? Наверно думать, что здесь можно назвать фамилию одного человека, или двух, или десяти. Формула-1 – сложный механизм. Интриги, политика, закулисные маневры – часть любого великого спорта, будь то авиаконструктор, футбол или шахматы. Так что главным героем 50-го чемпионата стал он сам. Сказать любителям гонок Гран При в этом году не пришлось. Это уж точно.

Влад Глебов



1999

50-й чемпионат мира в цифрах

Итоговая таблица чемпионата мира

Поз. Гонщик	Команда	Австралия	Бразилия	Сан-Марино	Монако	Испания	Канада	Франция	Великоб.	Австрия	Германия	Венгрия	Бельгия	Италия	Европа	Малайзия	Япония	Очки
1 М. Хаккинен	McLaren/Mercedes	C/Пс	1/Пблв	C/Пн	3/Пб	1/Пв	1/2	2/14	C/Пбсв	3/Пбв	C/П	1/Пс	2/Пбв	C/П	5/3бс	3/4	1/2пв	76
2 Э. Ирвайн	Ferrari	1/6	5/6	C/4	2/4	4/2п	3/3бп	6/17	2/4	1/3	1/5	3/2п	4/6	6/8	7/9	1/2	3/5	74
3 Х.-Х. Френтцен	Jordan/Mugen-Honda	2/5	3C/8	C/7	4/6	C/8	11C/6	1/5	4/5	4/4	3/2	4/5	3/3с	1/2с	C/П	6/14	4/4	54
4 Д. Култхард	McLaren/Mercedes	C/2вб	C/2с	2/2св	C/3	2/3с	7/4в	C/4бв	1/3	2/2с	5/3бв	2/3бв	1/2п	5/3	C/2	C/3	C/3	48
5 М. Шумахер	Ferrari	8/35	2/4	1/3б	1/2св	3/4б	C/Пс	5/6п	C/2	—	—	—	—	—	—	2/Пбс	2/Пбс	44
6 Р. Шумахер	Williams/Supertec	3/8	4/11	C/9	C/16	5/10	4/13	4/16	3/8	C/8	4/11	9/16	5/5	2/5бп	4/4	C/8	5/9	35
7 Р. Баррикелло	Stewart/Ford	5/4	C/3	3/6	9C/5	ДК/7	C/5	3/Пс	8/7	C/5	C/6	5/8	10/7	4/7в	3/15	5/6в	8/13	21
8 Д. Херберт	Stewart/Ford	HC/13	C/10	10C/12	C/13	C/14	5/10	C/9	12/11	14/6	11C/17	11/10	C/10	C/15	1/14	4/5	7/8	15
9 Д. Физикелла	Benetton/Supertec	4/7	C/5	5/16	5/9	9/13	2/7	C/7	7/17	12C/12	C/10	C/4	11/13	C/17	C/6в	11/11	14C/14	13
10 М. Сало	BAR-Supertec	—	—	7C/19	C/12	8/16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10
	Ferrari	—	—	—	—	—	—	—	—	9/7	2/4	12/18	7/9	3/6	C/12	—	—	
11 Я. Трулли	Prost/Peugeot	C/12	C/13	C/14	7/7	6/9	C/9	7/8	9/14	7/13	C/9п	8/13	12/12	C/12	2/10	C/18	C/7	7
11 Д. Хилл	Jordan/Mugen-Honda	C/9	C/7	4/8	C/17	7/11	C/14	C/18	5/6	8/11п	C/8с	6/6	6/4	10/9	C/7	C/9	C/12	7
13 А. Вурц	Benetton/Supertec	C/10	7/9	C/17	6/10	10/18	C/11	C/13	10/18	5/10	7/13	7/7	14/15	C/14	C/11	8/7	10/15	3
13 П. П. Диниц	Sauber/Petronas	C/14	C/15	C/15	C/15	C/12	6/18	C/11	6/12	6/16	C/16	C/12	C/18	C/16	C/13	C/17	11/17	3
15 О. Панис	Prost/Peugeot	C/20	6/12	C/11	C/18	C/15	9/15	8/3	13/15	10/18	6/7	10/14	13/17	11C/10	9/5	C/12	C/6	2
15 Ж. Алези	Sauber/Petronas	C/16	C/14	6/13	C/14	C/5	C/8	C/2	14/10	C/17	8/21	16C/11	9/16	9/13	C/16	7/15	6/10	2
17 П. де ла Роза	Arrows	6/18	C/18	C/18	C/21	11/19	C/20	12/21	C/20	C/21	C/20	15/20	C/22	C/21	C/22	C/20	13/21	1
17 М. Жене	Minardi/Ford	C/22	9/20	9/21	C/22	C/21	8/22	C/19	15/22	11/22	9/15	17/22	16/21	C/20	6/20	9/19	C/20	1
А. Занарди	Williams/Supertec	C/15	C/16	11C/10	8/11	C/17	C/12	C/15	11/13	C/14	C/14	C/15	8/8	7/4	C/18	10/16	C/16	—
Т. Такаги	Arrows	7/17	8/19	C/20	C/19	12/20	C/19	11/22	16/19	C/20	C/22	C/21	C/19	C/22	C/21	C/22	C/19	—
Ж. Вильнев	BAR-Supertec	C/11	C/21	C/5	C/8	C/6	C/16	C/12	C/9	C/9	C/12	C/9	15/11	8/11	10C/8	C/10п	9/11	—
Р. Зонта	BAR-Supertec	C/19	HC/HC	—	—	—	C/17	9/10	C/16	15C/15	C/18	13/17	C/14	C/18	8/17	C/13	12/18	—
Л. Бадер	Minardi/Ford	C/21	—	8/22	C/20	C/22	10/21	10/20	C/21	13/19	10/19	14/19	C/20	C/19	C/19	C/21	C/22	—
С. Сарразен	Minardi/Ford	—	C/17	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

6/7 – стартовал 7-м, финишировал 6-м; П – поул-позиция; Б – быстрый круг в гонке; п – победитель пятничных свободных заездов; с – победитель субботних свободных заездов; в – победитель воскресного Warm-Up; HC – не стартовал; НК – не прошел квалификацию; Д – дисквалифицирован; 10C – сошел, но классифицирован 10-м



ЛИЧНЫЙ ЗАЧЕТ

Результаты тренировочных заездов и WARM-UP

Гонщик	Австралия	Бразилия	Сан-Марино	Монако	Испания	Канада	Франция	Великоб.	Австрия	Германия	Венгрия	Бельгия	Италия	Европа	Малайзия	Япония
Мика Хаккинен	2/1/2	1/2/1	1/2/3	2/3/3	4/3/1	7/3/4	3/3/6	1/1/1	2/2/1	10/2/3	2/1/2	2/7/1	5/3/3	1/1/6	8/3/3	1/2/1
Эдди Ирвайн	14/10/16	4/11/8	3/4/2	4/2/2	1/17/5	1/4/6	2/5/2	3/6/6	9/3/7	2/7/9	1/11/5	9/6/6	16/12/14	4/3/10	4/2/4	10/12/6
Хайнц-Харальд Френтцен	4/8/14	8/3/6	17/18	19/5/7	2/4/8	8/5/13	6/7/4	14/4/7	15/6/13	17/4/14	6/3/3	4/1/12	13/1/10	12/17/3	14/10/14	9/4/3
Дэвид Култхард	1/2/1	2/1/2	2/1/1	6/13/4	7/1/2	2/2/1	4/2/1	4/2/2	3/1/2	4/6/1	3/2/1	1/3/7	8/2/2	6/4/2	2/5/2	2/7/5
Михаэль Шумахер	7/6/3	3/5/3	5/3/4	1/1/1	3/2/3	3/1/7	1/6/3	6/3/3	—	—	—	—	—	—	5/1/5	3/1/2
Ральф Шумахер	10/15/8	10/8/10	7/7/17	16/7/6	10/11/9	12/8/9	9/4/5	2/8/8	6/8/19	13/11/10	9/12/22	6/2/2	1/7/7	5/2/4	18/9/12	11/9/4
Рубенс Баррикелло	3/7/13	6/4/5	9/5/15	7/4/8	8/7/15	10/7/2	8/1/9	5/7/5	10/7/10	5/3/5	4/5/12	11/9/14	11/6/1	7/5/12	7/7/1	4/6/7
Джонни Херберт	5/3/7	13/9/13	18/6/5	10/10/9	16/9/12	16/13/3	10/11/12	18/9/11	11/4/8	18/22/6	10/4/10	7/10/8	12/9/5	13/16/18	10/4/6	20/3/12
Джанкарло Физикелла	12/9/12	5/10/14	16/15/16	5/8/14	15/13/14	5/6/5	13/13/11	13/16/14	18/5/12	3/12/13	14/9/4	3/15/17	14/17/9	8/8/1	11/11/11	7/13/15
Мика Сало	—	—	14/16/11	8/22/18	18/10/19	—	—	—	16/9/15	7/9/12	5/15/14	8/8/13	17/10/18	2/14/8	—	—
Ярно Трулли	8/13/9	7/15/16	10/11/7	12/14/11	13/14/7	11/9/14	15/16/10	16/17/10	17/10/11	1/8/4	18/8/9	20/11/11	2/5/11	9/15/9	15/16/15	19/8/8
Дэмон Хилл	6/4/22	2/17/7	4/9/6	11/17/5	6/8/6	14/12/8	12/8/15	7/5/4	1/18/6	8/1/7	16/7/15	5/4/5	10/8/15	14/6/21	12/15/18	16/5/11
Александр Вурц	11/12/11	11/13/18	15/14/12	14/11/10	17/16/18	13/14/10	11/19/14	15/14/13	20/13/9	9/13/16	8/10/7	12/14/9	15/14/17	17/11/7	9/14/7	12/15/13
Педро Паоло Диниц	17/11/14	15/12/12	13/12/9	17/15/13	12/12/10	22/17/11	17/17/16	8/11/18	7/14/4	14/16/18	20/18/13	17/18/18	9/15/4	18/12/11	6/12/8	21/16/14
Оливье Панис	15/16/5	9/17/4	12/18/13	3/16/15	14/18/13	15/16/12	16/20/7	22/19/21	19/15/16	6/5/2	12/13/11	13/16/3	6/11/8	3/13/5	13/20/9	6/11/10
Жан Алези	13/14/10	12/6/15	11/13/14	15/12/12	11/5/4	4/10/17	7/12/8	12/12/9	5/12/5	16/18/11	15/17/6	10/13/4	4/16/16	11/10/14	3/8/10	13/10/18
Педро де ла Роза	19/17/15	19/21/17	19/20/18	18/19/19	19/19/17	20/20/16	18/18/21	20/20/19	21/22/14	22/19/20	22/19/20	19/20/20	21/21/22	19/22/19	19/18/20	14/19/19
Марк Жене	20/21/21	17/22/21	22/21/21	21/21/21	22/20/20	19/21/22	22/22/22	19/22/22	14/20/21	11/14/21	19/21/21	21/22/16	18/18/19	20/20/17	22/21/22	15/21/16
Алессандро Занарди	9/19/6	16/14/11	6/10/20	13/9/17	5/15/16	18/11/18	5/9/18	10/15/12	12/17/22	12/15/19	7/14/16	14/12/10	3/4/13	16/9/16	20/17/17	5/14/17
Тораносуке Такаги	18/18/18	18/20/19	21/19/19	20/18/22	20/21/22	21/19/15	20/15/17	21/18/17	22/21/17	21/21/22	21/22/19	16/19/19	22/22/20	22/21/22	21/22/21	18/20/21
Жак Вильнев	16/5/19	22/16/9	8/17/10	9/6/16	9/6/11	9/15/20	14/14/13	9/10/15	8/11/3	15/10/8	11/6/8	18/5/15	7/13/6	10/7/13	1/6/16	8/18/9
Рикардо Зонта	22/22/17	14/18/HC	—	—	—	6/18/21	19/10/19	11/13/16	4/16/20	20/17/17	17/16/18	22/17/22	19/20/12	21/19/15	17/13/13	17/17/20
Лука Бадер	21/20/20	—	20/22/22	22/20/20	21/22/21	17/22/19	21/21/20	17/21/20	13/19/18	19/20/15	13/20/17	15/21/21	20/19/21	15/18/20	16/19/19	22/22/22
Стефан Сарразен	—	20/19/20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

2/4/1 – 2-й в пятницу, 4-й в субботу, 1-й на WARM-UP; HC – не стартовал

ЛИЧНЫЙ ЗАЧЕТ

Карьера

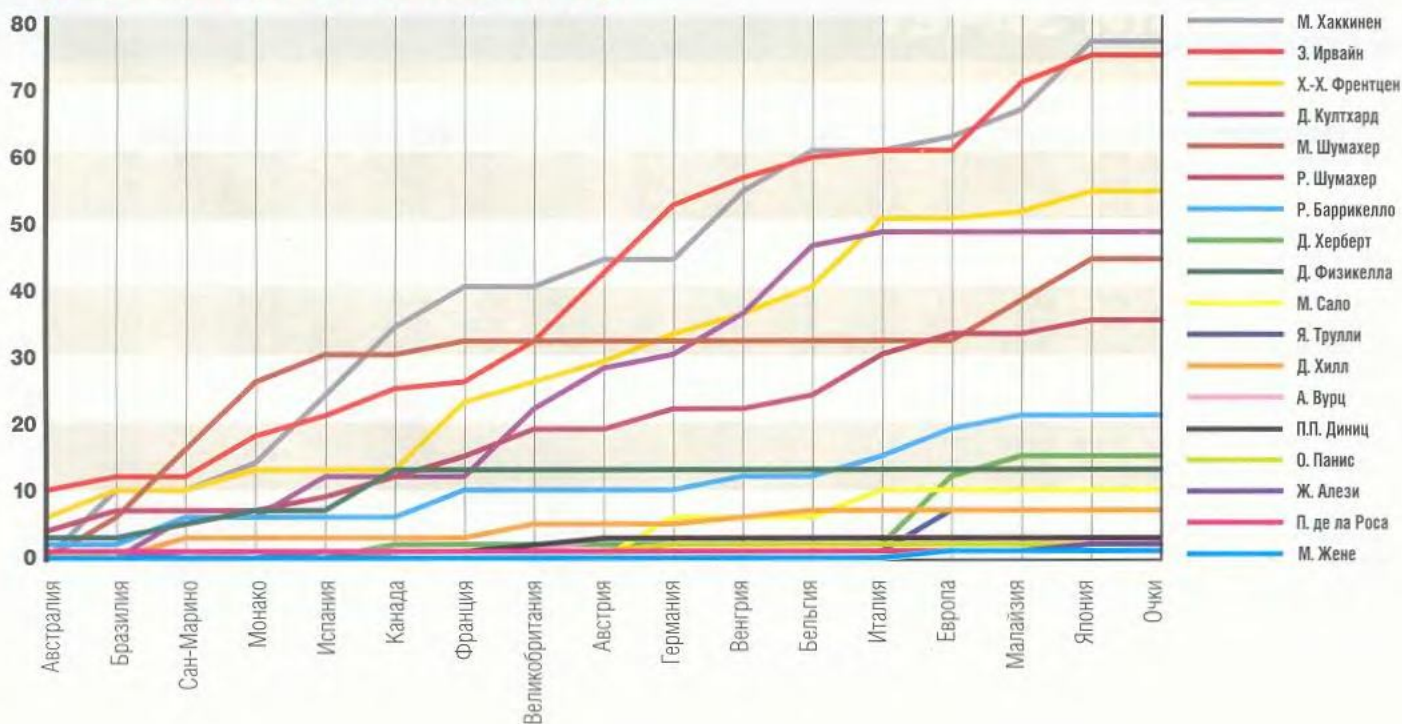
Гонщик	Нац.	Возраст	Сезоны в Ф-1	Чемпионские титулы	Гонки	Победы	2-е места	3-е места	4-е места	5-е места	6-е места	Полу-позиции	Быстрые круги	Очки
Жан Алези	ФР	35	11	—	167	1	16	15	11	14	9	2	4	236
Лука Бадоер	ИТ	28	4	—	49	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Рубенс Баррикелло	БР	27	7	—	113	—	2	4	9	9	4	2	—	77
Жак Вильнев	КАН	28	4	1	65	11	5	5	3	4	3	13	9	180
Александр Вурц	А	25	3	—	35	—	—	1	5	2	1	—	1	24
Педро Паоло Диниц	БР	29	4	—	82	—	—	—	—	2	6	—	—	10
Марк Жене	ИСП	25	1	—	16	—	—	—	—	—	1	—	—	1
Алессандро Занарди	ИТ	33	4	—	41	—	—	—	—	—	1	—	—	1
Рикардо Зонта	БР	23	1	—	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Эдди Ирвайн	ВБ	34	7	—	97	4	6	14	8	6	5	—	1	173
Дэвид Култхард	ВБ	28	6	—	90	6	18	6	4	6	5	8	11	221
Оливье Панис	ФР	33	6	—	91	1	3	1	3	4	7	—	—	56
Педро де ла Роса	ИСП	28	1	—	16	—	—	—	—	—	1	—	—	1
Мика Сало	ФИН	33	6	—	77	—	1	1	1	5	2	—	—	25
Стефан Сарразен	ФР	25	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Тораносукэ Такаги	ЯП	25	2	—	32	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ярно Трулли	ИТ	25	3	—	46	—	1	—	1	—	2	—	—	11
Джанкарло Физикелла	ИТ	26	4	—	57	—	4	1	4	3	3	1	1	49
Хайнц-Харальд Френтцен	ГЕР	32	6	—	97	3	3	9	11	8	9	2	6	142
Мика Хаккинен	ФИН	31	9	2	128	14	7	16	8	9	6	21	13	294
Джонни Херберт	ВБ	35	11	—	144	3	1	3	11	6	5	—	—	98
Дэмон Хилл	ВБ	39	8	1	115	22	15	5	7	2	5	20	19	360
Михаэль Шумахер	ГЕР	30	9	2	128	35	22	14	6	5	4	23	39	570
Ральф Шумахер	ГЕР	24	3	—	49	—	2	4	5	8	3	—	1	62



Внутрикомандные противоборства в квалификации

Команда	Пилоты	Пилоты	Счет
McLaren-Mercedes	Мика Хаккинен	Дэвид Култхард	13:3
Ferrari	Михаэль Шумахер	Эдди Ирвайн	9:1
	Мика Сало	Эдди Ирвайн	2:4
Jordan-Mugen Honda	Дэмон Хилл	Хайнц-Харальд Френтцен	2:14
Stewart-Ford	Рубенс Баррикелло	Джонни Херберт	13:3
Williams-Supertec	Ральф Шумахер	Алессандро Занарди	11:5
Benetton-Supertec	Джанкарло Физикелла	Александр Вурц	13:3
Prost-Peugeot	Оливье Панис	Ярно Трулли	8:8
Sauber-Petronas	Жан Алези	Педро Паоло Диниц	12:4
Arrows	Тораносукэ Такаги	Педро де ла Роса	8:8
Minardi-Ford	Лука Бадоер	Марк Жене	10:5
	Стефан Сарразен	Марк Жене	1:0
BAR-Supertec	Жак Вильнев	Рикардо Зонта	12:1
	Жак Вильнев	Мика Сало	3:0

Динамика борьбы в чемпионате мира



ЛИЧНЫЙ ЗАЧЕТ

Общие показатели активности:

Гонщик	Лидирование в гонках (круги)	Всего пройденных в гонках кругов	Сходы: Всего	Вылеты с трассы	Аварии	Технические неполадки	Победы	Полу-позиции	Быстрые круги в гонках
Мика Хаккинен	383	850	5	2	—	3	5	11	6
Эдди Ирвайн	132	983	1	—	—	1	4	—	1
Хайнц-Харальд Френтцен	64	915	4	—	—	4	2	1	—
Дэвид Култхард	145	716	7	2	—	5	2	—	3
Михаэль Шумахер	177	543	1	1	—	—	2	3	5
Ральф Шумахер	8	768	4	3	—	1	—	—	1
Рубенс Баррикелло	67	850	5	—	—	5	—	1	—
Джонни Херберт	17	702	8	1	—	7	1	—	—
Джанкарло Физикелла	4	787	8	3	—	5	—	—	—
Мика Сало	2	492	3	1	—	2	—	—	—
Ярно Трулли	—	617	8	1	2	5	—	—	—
Дэмон Хилл	1	521	8	1	4	3	—	—	—
Александр Вурц	—	685	6	3	2	1	—	—	—
Педро Паоло Диниц	—	548	12	6	3	3	—	—	—
Оливье Панис	—	782	7	—	—	7	—	—	—
Жан Алези	—	656	9	2	1	6	—	—	—
Педро де ла Роса	—	653	11	1	1	9	—	—	—
Марк Жене	—	712	6	2	2	2	—	—	—
Алессандро Занарди	—	585	11	5	—	6	—	—	—
Тораносукэ Такаги	—	616	10	3	—	7	—	—	—
Жак Вильнев	—	573	13	2	1	10	—	—	—
Рикардо Зонта	—	502	8	2	—	6	—	—	—
Лука Бадер	—	659	9	2	1	6	—	—	—
Стефан Сарразен	—	31	1	—	—	1	—	—	—



Верхний ряд: (слева направо) Жан Алези, Педро Паоло Диниц, Жак Вильнев, Рикардо Зонта, Рубенс Баррикелло, Джонни Херберт.
 Средний ряд: Тораносукэ Такаги, Педро де ла Роса, Алессандро Занарди, Ральф Шумахер, Хайнц-Харальд Френтцен, Дэмон Хилл, Лука Бадер, Марк Жене.
 Нижний ряд: Джанкарло Физикелла, Александр Вурц, Дэвид Култхард, Мика Хаккинен, Михаэль Шумахер, Эдди Ирвайн, Ярно Трулли, Оливье Панис.

ЛИЧНЫЙ ЗАЧЕТ

Результаты виртуального чемпионата мира с учетом тренировочных заездов

Пилот	Свободные заезды				Свободные заезды				Квалификация				WASH UP				Гонка				Итоговый зачет
	Лучший/худший/средний результаты	Очки/место	Лучший/худший/средний результаты	Очки/место	Лучший/худший/средний результаты	Очки/место	Лучший/худший/средний результаты	Очки/место	Лучший/худший/средний результаты	Очки/место	Лучший/худший/средний результаты	Очки/место	Лучший/худший/средний результаты	Очки/место	Лучший/худший/средний результаты	Очки/место	Лучший/худший/средний результаты	Очки/место	Лучший/худший/средний результаты	Очки/место	
Мика Хаккинен	1/10/2.25	89/1	1/7/2.25	94/1	1/4/2.25	129/1	1/6/2.56	102/2	1/5	76/1	480/1										
Зиди Маради	1/16/4.43	62/3	2/17/7.18	30/5	2/17/6.37	33/5	2/16/6.75	29/5	17	74/2	228/4										
Хавиц Харальд Френтцен	2/17/7.05	14/9	1/17/5.82	45/4	1/4/5.31	42/4	3/4/8.68	16/7	1/11	54/3	171/5										
Даниел Куптсера	1/19/3.56	69/2	1/13/3.37	86/2	2/4/2.75	74/2	1/7/2.25	107/1	1/7	48/4	384/2										
Микаэль Шумахер	1/7/2.7	41/4	1/6/1.81	38/3	1/6/2.73	37/3	1/7/3.49	41/3	1/8	44/5	241/5										
Ральф Шумахер	1/18/4.06	20/5	2/15/4.00	15/6	4/16/6.81	7/9	2/18/9.50	15/8	2/9	35/6	307/7										
Рубен Баррикелло	3/11/7.18	15/8	1/8/5.62	28/6	1/15/5.56	26/6	1/15/8.37	32/4	3/10	21/7	122/6										
Джонни Харберт	5/20/12.93	2/17	3/16/8.87	18/8	5/17/11.80	3/13	3/18/9.06	19/10	1/14	15/8	481/0										
Даниелле Физикелла	3/18/10.12	14/8	5/17/11.25	3/11	4/17/11.37	6/10	1/17/11.37	15/8	2/14	13/9	51/9										
Мика Сало	2/18/10.5	8/15	8/22/13.55	—	4/19/11.40	4/12	8/19/14.22	—	2/12	10/10	221/6										
Ярно Трулли	1/20/12.08	16/7	5/17/11.87	2/14	7/18/11.25	—	4/16/10.12	3/15	2/12	7/11	281/3										
Даниел Хилл	1/21/10.18	17/6	1/16/8.37	21/7	4/18/9.75	5/11	4/21/10.68	19/10	4/10	7/11	65/8										
Александр Бури	8/20/13.06	—	10/19/13.56	—	7/18/12.37	—	7/18/11.83	—	3/14	3/13	81/9										
Педар Павло Диниц	6/22/14.56	1/18	11/18/14.25	—	11/18/14.81	—	4/18/11.43	9/12	6/11	3/13	131/7										
Оливер Панис	3/22/11.5	11/12	5/20/15.25	2/14	3/20/12.37	8/8	2/21/9.62	17/6	6/13	2/15	40/11										
Жан Алессан	3/16/11.75	12/11	5/18/11.75	3/11	2/21/12.56	19/7	4/18/10.81	6/13	6/16	2/15	33/12										
Педар де ла Роса	14/22/19.31	—	17/22/19.62	—	18/22/20.12	—	14/22/18.50	—	6/15	1/17	11/10										
Мари Жиле	11/22/18.93	—	14/22/20.43	—	15/22/20.50	—	16/22/20.18	—	6/17	1/17	11/10										
Александр Заварзин	3/20/10.87	11/12	4/18/12.75	3/11	4/18/12.37	3/13	6/22/15.50	1/16	7/11	—	18/16										
Павелос Пападопулос	16/22/20.12	—	15/22/21.12	—	17/22/20.08	—	15/22/19.37	—	7/16	—	—										
Жан Вилье	1/22/10.8	10/14	5/18/10.31	8/10	5/21/10.56	3/13	3/20/11.83	5/14	8/15	—	36/14										
Рикардо Зонта	4/22/13.06	4/16	18/22/16.81	—	10/18/10.00	—	12/22/17.50	—	8/15	—	41/8										
Лука Бадоер	13/22/18.13	—	18/22/20.40	—	19/22/20.33	—	15/22/19.66	—	8/14	—	—										
Стефан Сарразин	20/22/20.00	—	19/19/19.00	—	17/17/17.00	—	20/20/20.00	—	—	—	—										

Зачет Кубка конструкторов

Пилот	Австралия	Бразилия	США-Марино	Малайзия	Испания	Канада	Франция	Венгрия	Австрия	Германия	Венгрия	Бельгия	Италия	Европа	Малайзия	Испания	Венгрия
1. Ferrari	10	8	10	16	7	4	3	6	10	16	4	3	5	16	16	10	128
2. McLaren-Mercedes	—	10	6	4	16	10	6	10	10	2	16	16	2	2	4	10	124
3. Jordan-Mugen-Honda	6	4	3	3	—	—	10	5	3	4	4	5	10	—	1	3	61
4. Stewart-Ford	2	—	14	—	—	2	4	—	—	—	—	—	—	3	14	5	36
5. Williams-Supertec	4	3	—	—	2	3	3	4	—	3	—	—	2	6	3	—	35
6. Benetton-Supertec	3	—	2	3	—	6	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	16
7. Prost-Peugeot	—	1	—	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	6	—	—	9
8. Sauber-Petrolas	—	—	1	—	—	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	5
9. Arrows	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
10. Minardi-Ford	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1
BAR-Supertec	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

В таблице представлены суммарные очки, набранные командами на каждом Гран-При

Результаты виртуального Кубка конструкторов с учетом тренировочных заездов

Пилот	Свободные заезды				Свободные заезды				Квалификация				WASH UP				Гонка				Итоговый зачет
	Лучший/худший/средний результаты	Очки/место	Лучший/худший/средний результаты	Очки/место	Лучший/худший/средний результаты	Очки/место	Лучший/худший/средний результаты	Очки/место	Лучший/худший/средний результаты	Очки/место	Лучший/худший/средний результаты	Очки/место	Лучший/худший/средний результаты	Очки/место	Лучший/худший/средний результаты	Очки/место	Лучший/худший/средний результаты	Очки/место	Лучший/худший/средний результаты	Очки/место	
Ferrari	1/17/8.09	11/12	1/17/8.60	89/7	1/18/5.10	94/2	1/18/7.82	79/2	1/12	128/1	491/2										
McLaren-Mercedes	1/19/3.40	158/1	1/13/2.81	180/1	1/14/2.50	203/1	1/7/2.40	208/1	1/7	124/2	874/1										
Jordan-Mugen-Honda	1/21/10.34	31/3	1/18/6.99	66/3	1/18/7.83	47/3	3/21/9.68	26/4	1/11	61/3	231/3										
Stewart-Ford	3/20/10.05	17/6	1/16/7.24	46/4	1/17/8.18	29/4	1/18/8.71	42/3	1/14	26/4	17/14										
Williams-Supertec	1/20/9.96	31/3	2/19/10.37	18/5	4/18/11.09	10/5	2/22/12.50	16/6	2/11	35/5	11/15										
Benetton-Supertec	1/20/11.59	14/7	5/19/12.40	3/8	4/18/11.84	6/8	1/18/11.65	15/7	2/14	16/6	54/7										
Prost-Peugeot	1/22/11.78	27/5	5/20/13.56	4/7	3/20/11.81	8/7	2/21/9.87	20/5	2/13	9/7	68/6										
Sauber-Petrolas	3/22/12.34	13/9	5/18/13.00	3/8	2/21/13.68	10/9	4/18/11.12	15/7	6/16	5/8	46/8										
Arrows	14/22/19.71	—	15/22/20.37	—	17/22/20.09	—	14/22/18.93	—	6/16	1/9	11/10										
Minardi-Ford	11/22/19.02	—	14/22/19.94	—	15/22/19.27	—	15/22/19.94	—	6/17	1/9	11/10										
BAR-Supertec	1/22/12.39	14/7	5/22/14.30	8/6	5/21/14.07	3/9	3/22/15.14	5/9	7/15	—	30/9										

Общие показатели активности

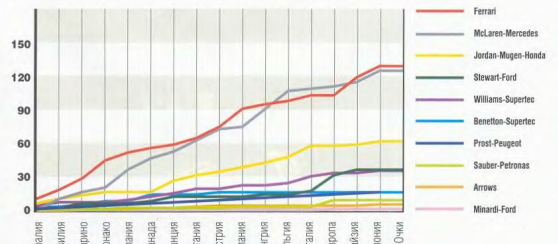
Пилот	Лидирование в гонках (крути)	Всего пройденных в гонках (крути)	Средняя скорость	Вылеты с трассы	Технические неполадки	Победы	Полу-победы	Быстрые круги в гонках
Ferrari	311	1857	3	1	—	2	6	9
McLaren-Mercedes	528	1566	12	4	—	8	7	11
Jordan-Mugen-Honda	65	1436	12	1	4	2	1	—
Stewart-Ford	84	1592	13	1	—	12	1	1
Williams-Supertec	8	1393	15	8	—	7	—	1
Benetton-Supertec	4	1472	14	6	2	6	—	—
Prost-Peugeot	—	1399	15	1	2	12	—	—
Sauber-Petrolas	—	1204	21	8	4	9	—	—
Arrows	—	1289	21	4	1	16	—	—
Minardi-Ford	—	1402	16	4	3	9	—	—
BAR-Supertec	—	1236	23	5	1	17	—	—

Неофициальный "Зачет моторостроителей"

Пил.	Формула	Количество команд	Очки
1	Mercedes	1	124
2	Ferrari	1	128
3	Mugen-Honda	1	61
4	Supertec	3	51
5	Ford	2	37
6	Peugeot	1	8
7	Petrolas	1	5
8	Arrows	1	1

Неофициальный "Зачет наций"

Пил.	Страна	Количество пилотов	Очки
1	Великобритания	4	144
2	Германия	3	133
3	Франция	2	58
4	Бразилия	3	24
5	Италия	4	20
6	Франция	3	4
7	Австралия	1	3
8	Испания	2	2
9	Япония	1	—
10	Канада	1	—



25 личных рекордов

Участие в гонках Гран При

1	Риккардо Патресе	256
2	Герхард Бергер	210
3	Андреа де Чезарис	208
4	Нельсон Пике	204
5	Ален Прост	199
6	Микеле Альборето	194
7	Найджел Мэнселл	187
8-9	Грэм Хилл	176
8-9	Жак Лаффит	176
10	Ники Лауда	171
11	Жан Алези	167
12	Тьерри Бутсен	163
13	Айртон Сenna	161
14	Мартин Брандл	158
15	Джон Уотсон	152



Риккардо Патресе

Показатели стран-участниц

Страна	Пилоты	Победители Гран При	Чемпионы мира	Чемпионские титулы
Великобритания	140	17	8	12
Италия	81	13	2	3
Франция	64	12	1	4
США	47	5	2	2
Германия	38	4	1	2
Швейцария	22	2	—	—
Бразилия	21	4	3	8
Аргентина	21	3	1	5
Бельгия	19	2	—	—
Южная Африка	17	1	1	1
Австрия	12	3	2	4
Австралия	12	2	2	4
Канада	11	2	1	1
Нидерланды	11	—	—	—
Япония	11	—	—	—
Швеция	9	3	—	—
Испания	9	—	—	—
Новая Зеландия	8	2	1	1
Финляндия	5	2	2	3
Мексика	4	1	—	—
Зимбабве	3	—	—	—
Уругвай	3	—	—	—
Монако	2	—	—	—
Португалия	2	—	—	—
Дания	2	—	—	—
Марокко	2	—	—	—
Чили	1	—	—	—
Таиланд	1	—	—	—
Венесуэла	1	—	—	—
Колумбия	1	—	—	—
Лихтенштейн	1	—	—	—

Примечание: в таблице не учитываются 103 пилота, стартовавшие во входивших в зачет чемпионата мира гонках INDY 500

Самый молодой участник чемпионата мира

Майк Таккулл (Новая Зеландия)
Гран При Канады 1980 г. 19 лет 5 месяцев 29 дней

Самый пожилой участник чемпионата мира

Луи Широн (Монако)
Гран При Монако 1955 г. 55 лет 9 месяцев 19 дней

Самый молодой чемпион мира

Эмерсон Фиттипальди (Бразилия)
1972 г. 25 лет 8 месяцев 29 дней

Самый пожилой чемпион мира

Хуан Мануэль Фанхио (Аргентина)
1957 г. 46 лет 1 месяц 11 дней

Самый молодой победитель Гран При

Брюс Мак-Ларен (Новая Зеландия)
Гран При США 1959 г. 22 года 3 месяца 12 дней

Самый пожилой победитель Гран При

Лунджи Фаджиоли (Италия)
Гран При Франции 1951 г. 53 года 22 дня

Сезоны в Формуле-1

1	Грэм Хилл	18 (1958-1975)
2	Риккардо Патресе	17 (1977-1993)
3	Йо Боннье	16 (1956-1971)
4	Джек Брэбэм	16 (1955-1970)

Чемпионские титулы

1	Хуан Мануэль Фанхио	5
2	Ален Прост	4
3-7	Джек Брэбэм	3
3-7	Ники Лауда	3
3-7	Нельсон Пике	3
3-7	Айртон Сenna	3
3-7	Джеки Стюарт	3
8-13	Альберто Аскари	2
8-13	Джим Кларк	2
8-13	Эмерсон Фиттипальди	2
8-13	Мика Хаккинен	2
8-13	Грэм Хилл	2
8-13	Михаэль Шумахер	2

Победы за сезон

1-2	Найджел Мэнселл	9 (1992)
1-2	Михаэль Шумахер	9 (1995)
3-6	Айртон Сenna	8 (1988)
3-6	Михаэль Шумахер	8 (1995)
3-6	Дэмон Хилл	8 (1996)
3-6	Мика Хаккинен	8 (1998)
7-12	Джим Кларк	7 (1963)
7-12	Ален Прост	7 (1984)
7-12	Ален Прост	7 (1988)
7-12	Айртон Сenna	7 (1991)
7-12	Ален Прост	7 (1993)
7-12	Жак Вильнев	7 (1997)



Хуан Мануэль Фанхио

Грэм Хилл



Самый молодой обладатель поу-позиции

Рубенс Баррикелло (Бразилия)
Гран При Бельгии 1994 г. 22 года 3 месяца 5 дней

Самый пожилой обладатель поу-позиции

Джузеппе Фарина (Италия)
Гран При Аргентины 1954 г. 47 лет 2 месяца 18 дней

Самый молодой пилот, показавший быстрый круг в гонке

Брюс Мак-Ларен (Новая Зеландия)
Гран При Великобритании 1959 г. 21 год 10 месяцев 18 дней

Самый пожилой пилот, показавший быстрый круг в гонке

Хуан Мануэль Фанхио (Аргентина)
Гран При Аргентины 1958 г. 46 лет 6 месяцев 26 дней

Самый молодой пилот, завоевавший очки в гонках чемпионата мира

Рихардо Родригес (Мексика)
Гран При Бельгии 1962 г. 20 лет 4 месяца 3 дня

Самый пожилой пилот, завоевавший очки в гонках чемпионата мира

Этанселин Филипп (Франция)
Гран При Италии 1950 г. 53 года 8 месяцев 6 дней

50 чемпионатов

Победы в Гран При

1	Ален Прост	51
2	Айртон Сenna	41
3	Михаэль Шумахер	35
4	Найджел Мэнселл	31
5	Джеки Стюарт	27
6-7	Джим Кларк	25
6-7	Ники Лауда	25
8	Хуан Мануэль Фанхио	24
9	Нельсон Пике	23
10	Дэмон Хилл	22
11	Стирлинг Мосс	16
12-15	Джек Брэбэм	14
12-15	Эмерсон Фиттипальди	14
12-15	Мика Хаккинен	14
12-15	Грэм Хилл	14
16	Альберто Аскари	13
17-19	Алан Джонс	12
17-19	Марио Андретти	12
17-19	Карлос Рейтеманн	12
20	Жак Вильнев	11
21-24	Джеймс Хант	10
21-24	Джоди Шектер	10
21-24	Ронни Петерсон	10
21-24	Герхард Бергер	10
25-26	Денни Хьюм	8
25-26	Жаки Икс	8
27	Рене Арну	7
28-34	Йохен Риндт	6
28-34	Жиль Вильнев	6
28-34	Джон Сертиз	6
28-34	Жак Лаффит	6
28-34	Риккардо Патресе	6
28-34	Тони Брукс	6
28-34	Дэвид Кулхард	6
35-39	Микеле Альборето	5
35-39	Джузеппе Фарина	5
35-39	Кеке Росберг	5
35-39	Клей Регаццони	5
35-39	Джон Уотсон	5
40-42	Дэн Гарни	4
40-42	Эдди Ирвайн	4
40-42	Брюс Мак-Ларен	4
43-49	Питер Коллинз	3
43-49	Майк Хоторн	3



Найджел Мэнселл

43-49	Фил Хилл	3
43-49	Дидье Пирони	3
43-49	Тьерри Бутсен	3
43-49	Хайнц-Харальд Френтцен	3
43-49	Джонни Херберт	3
50-60	Хосе Фройлан Гонзалес	2
50-60	Вольфганг Фон Трипп	2
50-60	Питер Ревсон	2
50-60	Жан-Пьер Жабуй	2
50-60	Педро Родригес	2
50-60	Морис Тринтинья	2
50-60	Патрик Депае	2
50-60	Йо Зифферт	2
50-60	Злио де Анджелис	2
50-60	Патрик Тамбэ	2
50-60	Билл Вукович*	2
61-88	Луиджи Фаджиоли	1
61-88	Луиджи Муссо	1
61-88	Людвиго Скарфьотти	1
61-88	Пьеро Таруффи	1
61-88	Джанкарло Багетти	1
61-88	Питер Гетин	1

61-88	Гуннар Нильссон	1
61-88	Лоренцо Бандини	1
61-88	Франсуа Север	1
61-88	Иннес Айрленд	1
61-88	Ричи Гинтер	1
61-88	Карлос Пасе	1
61-88	Витторио Брамбилла	1
61-88	Жан-Пьер Бельтуаз	1
61-88	Йо Боннье	1
61-88	Йохен Масс	1
61-88	Алессандро Наннини	1
61-88	Жан Алези	1
61-88	Оливье Панис	1
61-88	Джонни Парсонс*	1
61-88	Ли Уоллард*	1
61-88	Трой Реттмен*	1
61-88	Боб Суэйкерт*	1
61-88	Рэт Флайерти*	1
61-88	Сэм Хенкс*	1
61-88	Джимми Брайен*	1
61-88	Роджер Уорд*	1
61-88	Джим Рэтмени*	1

* — гонщики, побеждавшие только во входивших в зачет чемпионата мира гонках INDY 500

Пол-позиции

1	Айртон Сenna	65
2-3	Джим Кларк	33
2-3	Ален Прост	33
4	Найджел Мэнселл	32
5	Хуан Мануэль Фанхио	29
6-7	Ники Лауда	24
6-7	Нельсон Пике	24
8	Михаэль Шумахер	23
9	Мика Хаккинен	21
10	Дэмон Хилл	20
11-12	Марио Андретти	18
11-12	Рене Арну	18
13	Джеки Стюарт	17
14	Стирлинг Мосс	16

Пол-позиции за сезон

1-4	Найджел Мэнселл	14 (1992)
1-4	Айртон Сenna	13 (1988)
1-4	Айртон Сenna	13 (1989)
1-4	Ален Прост	13 (1993)
5	Мика Хаккинен	11 (1999)
6-7	Айртон Сenna	10 (1990)
6-7	Жак Вильнев	10 (1997)

Быстрейшие круги в гонках

1	Ален Прост	41
2	Михаэль Шумахер	39
3	Найджел Мэнселл	30
4	Джим Кларк	28
5	Ники Лауда	24
6-7	Хуан Мануэль Фанхио	23
6-7	Нельсон Пике	23
8	Герхард Бергер	21
9-11	Стирлинг Мосс	19
9-11	Дэмон Хилл	19
9-11	Айртон Сenna	19
12-13	Джеки Стюарт	15
12-13	Клей Регаццони	15

Быстрейшие круги в гонках за сезон

1-3	Найджел Мэнселл	8 (1992)
1-3	Михаэль Шумахер	8 (1994)
1-3	Михаэль Шумахер	8 (1995)
4-5	Нельсон Пике	7 (1986)
4-5	Ален Прост	7 (1988)

Круги лидирования

1	Айртон Сenna	2931
2	Ален Прост	2683
3	Найджел Мэнселл	2058
4	Михаэль Шумахер	2033
5	Джим Кларк	1942
6	Джеки Стюарт	1918
7	Нельсон Пике	1633
8	Ники Лауда	1590
9	Дэмон Хилл	1358
10	Хуан Мануэль Фанхио	1347

Очки

1	Ален Прост	798,5
2	Айртон Сenna	614
3	Михаэль Шумахер	570
4	Нельсон Пике	485,5
5	Найджел Мэнселл	482
6	Ники Лауда	420
7	Герхард Бергер	385
8-9	Джеки Стюарт	360
8-9	Дэмон Хилл	360
10	Карлос Рейтеманн	310
11	Мика Хаккинен	294

Очки за сезон

1	Найджел Мэнселл	108 (1992)
2	Ален Прост	105 (1988)
3	Михаэль Шумахер	102 (1995)
4	Мика Хаккинен	100 (1998)
5	Ален Прост	99 (1993)
6	Дэмон Хилл	97 (1996)
7	Айртон Сenna	96 (1991)
8	Айртон Сenna	94 (1988)

Айртон Сenna
и Ален Прост



Эта "болезнь" поражает множество людей вне зависимости от возраста, профессиональной принадлежности или социального положения. Характерные симптомы – лихорадочный блеск в глазах и учащенное сердцебиение при виде определенного рода предметов, хроническая неудовлетворенность достигнутыми результатами, ночные бдения над каталогами и специальными журналами. А в наиболее острой форме – неодолимый зуд в руках, заставляющий "больного" самого взяться за инструмент. Название этому "недугу" – коллекционирование. "Болезнь" почти неизлечимая. Пораженный ею человек рано или поздно уходит в мир иной. В параллельный мир.



"Недуг" этот очень древний. Коллекционирование моделей автомобилей – разновидность "мируса", появившаяся относительно недавно. Многие выдающиеся личности отдавали свой досуг моделям-копиям. Известно, например, что премьер-министр Великобритании сэр Уинстон Черчилль собрал неплохую коллекцию автоминиатюр.

Всплеск интереса к уменьшенным до определенного масштаба копиям реальных автомобилей пришелся на пятидесятые-шестидесятые годы. И если поначалу то были простые, состоящие лишь из нескольких деталей изделия, то постепенно модели усложнились, – появились пружинная подвеска, "стессы", элементы внутреннего оборудования салона, более-менее правдоподобно воспроизведенные макеты двигателей под открывающимися капотами.

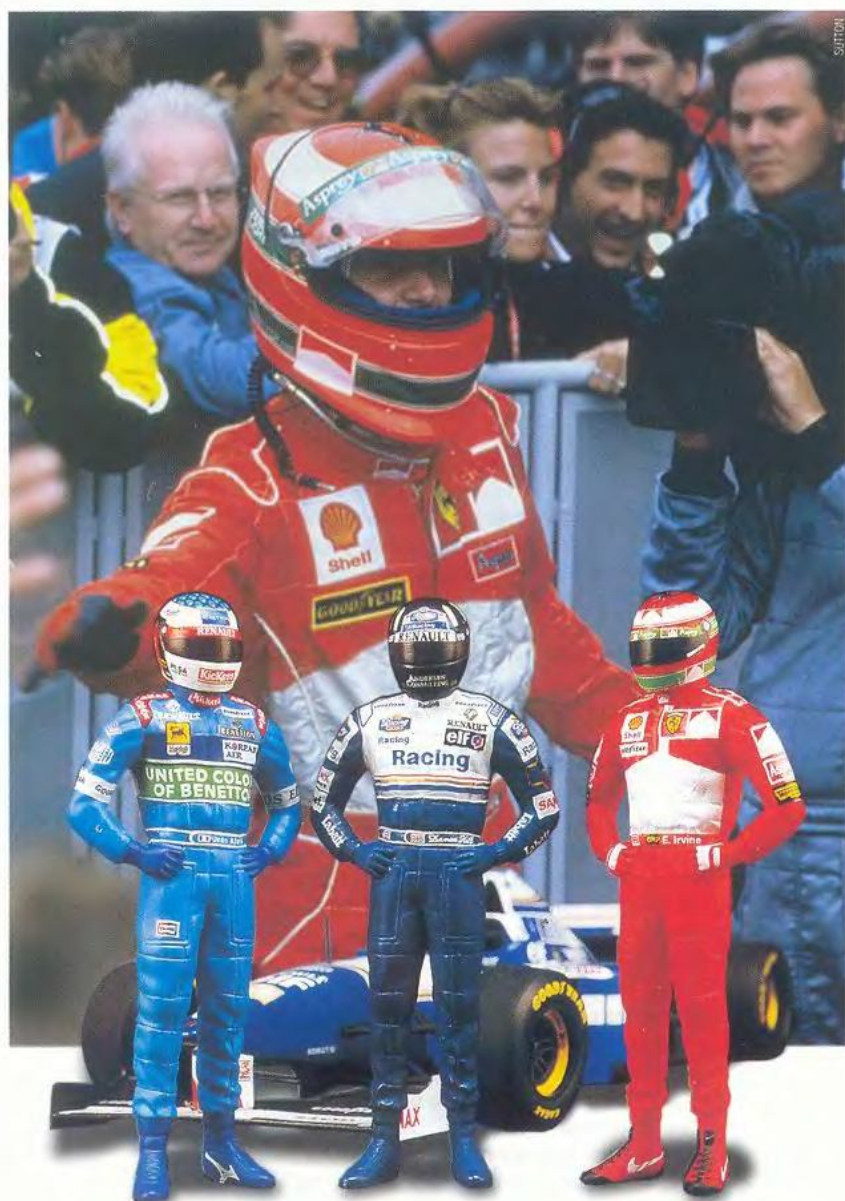
В тематике автоминиатюр нет недостатка. Давно прошли те времена, когда среднестатистический коллекционер мог позволить себе собирать все подряд – от тяжелых грузовиков до президентских автомобилей. Сейчас каждый выбирает для своей коллекции более узкие рамки. Достойное место среди прочих тем неизменно занимает миниатюрные копии гоночных машин Формулы-1, привлекающие к себе внимание множества коллекционеров.

На сегодня примерно 90% всех созданных за полувековую историю "модельных копий" автомобилей воспроизведено в моделях, а многие наиболее известные машины копируются десятками раз. Не обошли своим вниманием изготовители моделей и сопутствующие транспортные средства – магистральные грузовики для доставки бойцов к месту соревнований, пейс-кары, моторолеры и раскрашенные в цвета "команды" автобусы. А также фигурки гонщиков, механиков, менеджеров, корреспондентов и зрителей, макеты фрагментов трасс и гоночных трасс, – что позволяет создать диорамы, воспроизводящие в объеме ключевые моменты соревнований.

Промышленное производство и коллекционирование моделей сформировало своеобразный параллельный мир, где все как у больших автомобилей. Здесь есть свои лидеры и аутсайдеры, ежегодные конкурсы, миниатюрные аукционы, многотомные каталоги и библии, масса специализированной литературы и периодических изданий. Есть даже свои подделка и беззастенчивый плагиат!

С течением времени в промышленном моделизме четко определились несколько международно-признанных масштабов копирования и способов производства. Традиционными для моделей гоночных машин Формулы-1 стали масштабы 1/12, 1/18–1/20, 1/24 и 1/43 натуральной величины. Несколько лет назад к ним добавился еще один – 1/87.

МИР
параллельный



Наряду с моделями гоночных болидов некоторые фирмы выпускают фигурки гонщиков и гоночные шлемы



Практически все модели выпускаются без табачной рекламы. Однако наиболее требовательные коллекционеры при желании могут приобрести декали и сами нанести наклейки на модели (на фото внизу Onyx — Williams FW15C)

Самый крупный масштаб — 1/12 — явно рассчитан на экстремистов. Ведь он позволяет максимально подробно воспроизвести копируемый автомобиль не только внешне, но и показать детально всю «начинку» машины вплоть до движущихся в цилиндрах двигателя поршней и работающего дифференциала. Хотя выбор здесь невелик — наиболее известные фирмы Tamiya (Япония) и Protar (Италия) выпустили в общей сложности около двух десятков сборных пластиковых копий гоночных болидов — зато процесс сборки каждой из них, состоящей из нескольких сотен деталей, позволяет основательно изучить конструкцию реального автомобиля и при этом еще получить массу удовольствия, наблюдая результаты своей работы.

Несколько проще выглядят копии «формул» в масштабах 1/18 и 1/20. Первый из них предпочитают производители готовых, не требующих сборки, металлических моделей. Это португальская компания Minibri с ее копиями современных и исторических автомобилей в сериях Onyx и Quartzo соответственно; немецкая Paul's Model Art, модели которой известны под торговой маркой Minichamps; появившаяся недавно китайская Exoto, чьи копии уже ставших классикой гоночных машин 70-х годов быстро завоевали популярность у коллекционеров благодаря прекрасной детализировке и высокому качеству изготовления.

Чуть меньший масштаб 1/20 — удел в основном сборных пластиковых и металлических моделей. На международном рынке «формулы» в этом масштабе представлены, прежде всего, уже упоминавшейся фирмой Tamiya и почти неизвестным отечественным коллекционерам итальянской Revival.

Еще один шаг вниз по масштабной шкале — 1/24. Здесь удачно сочетаются как сборные пластиковые копии болидов от Hasegawa и Gunze Sangyo (Япония), итальянской Protar, так и готовые металлические модели Onyx, Burago (Италия), Mira (Испания).

Самый мелкий масштаб 1/87 не балует разнообразием применительно к Формуле-1. Буквально по пальцам можно пересчитать модели, выпускаемые немецкими фирмами Herpa, BS Design, Paul's Model Art и французской Evrat, что не позволяет собрать сколько-нибудь полноценную коллекцию.

Выше не случайно пропущен масштаб 1/43, поскольку на нем следует остановиться поподробнее. Появившись еще в довоенные годы, именно этот масштаб стал наиболее популярным во всем мире. Уменьшенные до 1/43 натуральной величины миниатюры с одной стороны не требуют много места для домашнего музея, а с другой – позволяют достаточно точно воспроизвести копируемый оригинал. Кажущийся на первый взгляд непривычным, этот масштаб первоначально появился в Англии, где оказался очень удобным применительно к существующей там системе мер с ее футами и дюймами. Позже примеру англичан последовали производители в других странах.

Выпускаемые в этом масштабе копии гоночных «формул», как, впрочем, и других автомобилей, можно по способу изготовления разделить на две основные категории. К первой из них относится продукция крупных и средних предприятий, выпускающих огромными тиражами – десятки и сотни тысяч экземпляров – относительно недорогие модели из сплавов на основе цинка с мелкими деталями, отштампованными из полистирола. Такую продукцию в обиходе принято называть английским термином «дайкаст» (die-cast), обозначающим способ литья металлов под давлением. Лидерство в этой области прочно удерживают фирмы Paul's Model Art (Minichamps) и Minibri (Quartzo, Onyx). Несколько меньшим ассортиментом могут похвастаться итальянская Brumm и французская Solido.

Другая категория – это дорогой, элитарный сектор модельного рынка. Составляет его продукция многих десятков, если не сотен, средних, мелких и совсем крохотных фирм и фирмочек с числом занятых от двух-трех до двух-трех десятков человек. Выпускают они в крайне ограниченных количествах и преимущественно вручную как полностью готовые модели, так и комплекты деталей для самостоятельной сборки. Для обозначения последних к ним намертво приклеилось словечко «kit» (от английского kit – набор, комплект). В качестве основных материалов при производстве таких моделей применяются полиэфирные смолы, а также легкоплавкие сплавы на основе свинца и олова.

Существующая технология изготовления подобных моделей с одной стороны позволяет обойтись без значительных производственных площадей, дорогостоящего промышленного оборудования и многочисленного персонала, но и не дает, с другой стороны, возможности выпускать продукцию крупными партиями. В результате тиражи готовых моделей редко превышают три-пять сотен экземпляров – кропотливая, требующая аккуратности и достаточно высокой квалификации ручная сборка отнимает много времени. Поэтому законченные модели обычно в три-четыре раза дороже «китов» – порядка \$100–200 и 30–50 соответственно. Стоимость же моделей массового производства, о которых говорилось выше, редко выходит за рамки \$10–30. Что дает каждому коллекционеру право выбора цены, качества или целесообразности затраты времени на самостоятельную сборку.

Если счет готовым моделям идет на сотни тысяч, то количество «китов» обычно не превышает нескольких тысяч, да и эта цифра характерна лишь для ведущих фирм. Одно из преимуществ подобного производства



Модели Minichamps проработаны до мельчайших деталей. На этом Benetton Михаэль Шумахер выиграл Гран При Европы 1995 г.

заключается в возможности без значительных материальных и временных затрат, буквально за две-три недели, разработать и запустить в серию модель новейшего болида. Того самого, что только-только был представлен замершей в немом восторге публике на последней презентации где-нибудь в Маранелло или Штутгарте. А можно и наоборот, выпускать хотя и в небольшом количестве, но не без выгоды, модели-копии исторических автомобилей, представляющих интерес лишь для узкого круга собирателей.

Из фирм, выпускающих подобную продукцию, можно назвать отличающиеся в лучшую сторону итальянские BBR, MG Model, Tameo, Tron, французские Renaissance, Tenariv, Provence Moulage, английские SMTS, Scale Racing Cars, Western Models.

Любой человек, кому небезразлична история Формулы-1, с неизменным интересом относится ко всем публикациям на эту тему. Но та же история воспринимается гораздо более зримо в виде пусть и небольшой, но грамотно подобранной коллекции моделей. А сам процесс собирания такой коллекции – занятие невероятно увлекательное, дающее возможность глубже узнать историю автоспорта и проследить за техническим прогрессом в конструкции гоночных болидов. Не говоря уж о том, что такая коллекция – прекрасное украшение интерьера жилой комнаты или офиса.

Владимир Николаев



Самое слабое место практически всех моделей Формулы-1 – фигурки гонщиков. Даже в масштабе 1:12 кажется, что Ирвинг ведет машину в боксерских перчатках



История Ferrari у вас дома

LA STORIA – такое название получила подготовленная португальской компанией Minibri Ltd., выпускающей уже более полутора десятков лет под торговыми марками Vitesse, Quartzo, Onyx, City и Victoria масштабные модели-копии автомобилей, “Официальная Коллекция Ferrari Формулы-1”. Состоящая из 45 миниатюрных копий, выполненных в наиболее распространенном масштабе 1/43, коллекция наглядно отражает практически всю историю Scuderia с 1951-го по 1995 год включительно.

Посвященный коллекции рекламный проспект отмечает: “Выпущенная ограниченным тиражом в 10 000 экземпляров LA STORIA предоставляет вам уникальную возможность собрать все модели, использовавшиеся Ferrari в Формуле-1 со времени первой победы Фройлана Гонзалеса в 1951 году. Наши инженеры-проектировщики провели тысячи часов, изучая архивы Ferrari, чтобы предложить вам эти 45 моделей, собранных вручную. Каждая модель LA STORIA достоверно воспроизводит форму и окраску реального автомобиля и предлагается в специально разработанной Ferrari упаковке вместе с цветными иллюстрированными буклетами, тексты к которым написаны одним из наиболее авторитетных историков Ferrari Дагом Наем”.

Оставим на совести компании ее чересчур самонадеянное утверждение о якобы вошедших в коллекцию моделях VCEX гоночных Ferrari 1951–1995 годов. Любой, хоть немного знакомый с историей Scuderia, знает, что не раз и не два команда меняла скакунов на протяжении одного чемпионата. Не следует забывать и о многочисленных модификациях одного и того же шасси... И все же LA STORIA достаточно полно отражает основные этапы истории знаменитой команды.

В приведенной в проспекте таблице в хронологическом порядке перечислены вошедшие в LA STORIA модели с указанием имени и фамилии гонщика, занятого им на данном этапе места и номера модели по каталогу. Даже при беглом взгляде на этот перечень бросаются в глаза некоторые неточности. Так, упоминание о победах Жаки Икса в Гран При Австралии в 1968 и 1970 годах можно отнести к досадным опечаткам – ведь австралийский этап в те годы не проводился вообще, и речь здесь должна идти о Франции и Австрии соответственно.

Зато подлинной ложкой дегтя могут стать для коллекционеров несколько неправильно указанных типов машин – в том случае, конечно, если ошибка не будет исправлена, и именно их модели, как указано в перечне, войдут в коллекцию. В 1965 году еще действовала 1,5-литровая Формула и Педро Родригес занял в США 5-е место на автомобиле типа 1512. Трехлитровый же 312 появился годом позже с введением

в действие новых технических требований. Другой пример – в начале сезона 1971 года команда использовала прошлогодние 312B, на одной из таких машин Марио Андретти и выиграл гонку в Южной Африке. Существенно отличавшийся тип 312B2 сменил предшественника лишь на третьем этапе чемпионата в Монако. Точно так же Патрик Тамбэ в 1983 году действительно выиграл Гран При Сан-Марино, но не на модели 126C3, а на предыдущей 126C2B. Почувствуйте разницу!

Первые модели LA STORIA уже появились в продаже. Выпуск же всей коллекции рассчитан как минимум на пару лет. Каждая модель максимально точно копирует внешний вид оригинала, включая все нанесенные на кузов, антикрылья и резину эмблемы, надписи и рекламу. Вот только в связи с действующим в ряде стран запретом на табачную рекламу вместо ставших привычными надписей “Marlboro” на моделях, скорее всего, появится символическая черно-белая штриховка. Но и из такой ситуации есть выход – наиболее дотошные коллекционеры смогут восполнить этот недостаток, используя имеющиеся в продаже декали с изображением рекламы табачных фирм.

В остальном же насыщенные многочисленными мелкими деталями микромашины с достоверно воспроизведенными видимыми снаружи элементами подвески, двигателя и коробки передач выглядят очень убедительно. А чтобы показать эффектно проработанный макет двигателя на моделях начала 50-х годов – тип 500F2, 625 – их капоты сделаны съемными. Копия завоевавшего в 1961 году чемпионские лавры Ferrari 156 состоит, например, более чем из семидесяти деталей – очень достойный показатель для модели массового производства. Особенно привлекательно выглядят затянутые паутиной тончайших спиц колеса, выполненные по прогрессивной технологии фототравления. Нельзя не оценить и фигурки пилотов, сидящих в кокпитах, на шлеме каждого из которых нанесена соответствующая индивидуальная раскраска.

В заключение хотелось бы отметить еще одно существенное обстоятельство. Недавно в одной из популярных телепередач на автомобильную тему прозвучало утверждение о якобы имевшем место приобретении концерном Mattel исключительных прав на воспроизведение логотипов и эмблем Ferrari на любых видах товаров, в том числе и на моделях-копиях. Выпуск же официальной коллекции LA STORIA наглядно демонстрирует, что эти слухи явно преувеличены. К большой радости огромного числа коллекционеров.

Владимир Князьков



ИНТЕРВЬЮ

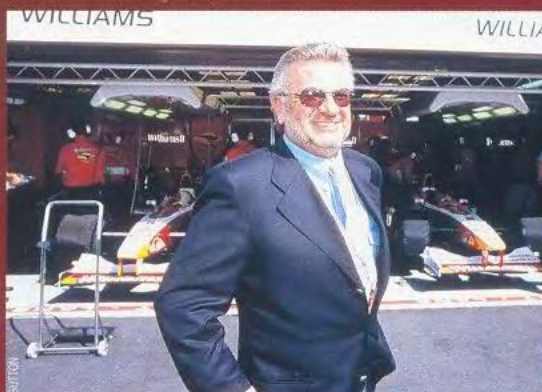
и другие виды пыток

Наступило время, когда у вас возникает жгучее желание заглянуть в портфель к кому-нибудь из хозяев команд Формулы-1 или, по крайней мере, в портфель человека, который занят в гонках Гран При реальным делом, а не проводит время на своей вульгарной яхте где-нибудь у берегов Сардинии. Наступила пора, когда переговоры, которые, как кажется со стороны, в основном велись с помощью неопределенных жестов и таинственных перемигиваний, подходят к концу. В итоге все это должно быть зафиксировано на бумаге. Что и делается в настоящий момент. Словом, самое подходящее время получить доступ к папкам какого-нибудь формульного вельможи.

Один раз мне удалось залезть в такой портфель. Только один раз. Это случилось, когда менеджер одного из гонщиков имел глупость вручить мне свой кейс, заявив, что ему нужно "в одно место".

— А что, если я открою этот портфель и прочту все, что там лежит? — спросил я.

— Ну, если ты сообразишь, как это сделать, то можешь читать с полным правом, — ответил он и с достоинством удалился.



Менеджер братьев Шумахеров Вилли Вебер. Многие журналисты были бы не прочь заглянуть в портфель этого человека. Но обычно он ходит без портфеля

Секунд двадцать я не делал ничего. Многие люди используют в качестве кода дату своего рождения: 1 января 1955 года превращается в 010 155 — или что-нибудь в этом духе. Единственная проблема состояла в том, что я не знал дня рождения своей жертвы. И тут меня осенило: большинство обладателей дипломатов либо ленятся устанавливать код, либо вообще не способны разобраться в том, как действует замок. Не все они инженеры... И я вспомнил одну статью, где говорилось, что 40% дипломатов можно открыть, просто набрав заводской код, который обычно выглядит как 000 000.

Я сделал это и... кейс открылся.

О, восторг! О, радость!

Но что мне следует предпринять? Я хорошо воспитан. Читать чужие бумаги — непорядочно. Это занятие для грязных шпионов и прочих мерзавцев. Так я и просидел, как дурак, над открытым кейсом, пока не появился его обладатель, после чего я с гордостью продемонстрировал ему плоды своих усилий и удовлетворенно наблюдал, как краска медленно сходит с лица жертвы моей находчивости.

На следующий день я попытался проделать тот же трюк с Роном Деннисом, но его дипломат не открылся.

— Ты, наверное, не прочь прочесть то, что здесь лежит, — сказал Рон с самодовольной улыбкой.

Наверное, я был не прочь...

Однако есть и другие способы узнать интересующие вас вещи. Лично я, например, верю в современную технику допроса. Я с удовольствием применил бы ее в отношении кое-кого из боссов Ф-1. Вы понимаете, что я не имею в виду ничего отвратительного, — всего лишь электрошокер для скота, докрасна раскаленные щипцы, дыба и прочие невинные инструменты, позволяющие получить большее удовольствие от психологической дуэли между проводящим допрос и его жертвой. Приятная игра в прятки с правдой. О правилах этой игры можно написать целые тома и, без сомнения, где-нибудь в отдаленных усадьбах в Британии существуют специальные школы, где всему этому учат...

К несчастью, руководители команд Ф-1 не являются заключенными и могут сбежать от вас, когда им заблагорассудится, говорить совершенную чепуху или намеренно выдумывать лживые истории, чтобы сбить вас с толку. Это значит, что в период заключения контрактов узнать достоверную информацию в Ф-1 практически невозможно. В слухах недостатка нет, но одному Богу известно,

какой из них верен, когда так много людей вокруг врут. У тех же, кто не лжет – или, по крайней мере, не попадает на лжи, – свои способы скрывать правду.

Позвольте мне объяснить. Допустим, есть слух, что, скажем, Subaru ведет переговоры с командой "Голубых гоночных вомбатов" и уже подписан контракт, согласно которому "Голубые вомбаты" в 2001 году будут ездить на Subaru V10. Что делает добропорядочный журналист? Он направляется в команду, чтобы спросить, правда ли это.

Смотрите! Вот идет голубоглазый мистер Говорящая Голова, руководитель известной команды.

– Хэллоу! – говорите вы. – Могу я спросить у Вас?

– Нет, – бросает он и исчезает в командном трейлере. Через час он появляется вновь.

– Могу я побеседовать с Вами? – спрашиваете вы вежливо.

– Нет, – отвечает он, пробормотав что-то невнятное о срочной встрече с Берни...

– Эх, какая жалость! – восклицаете вы громко. – Я всего лишь хотел узнать: Вас еще не уволили?

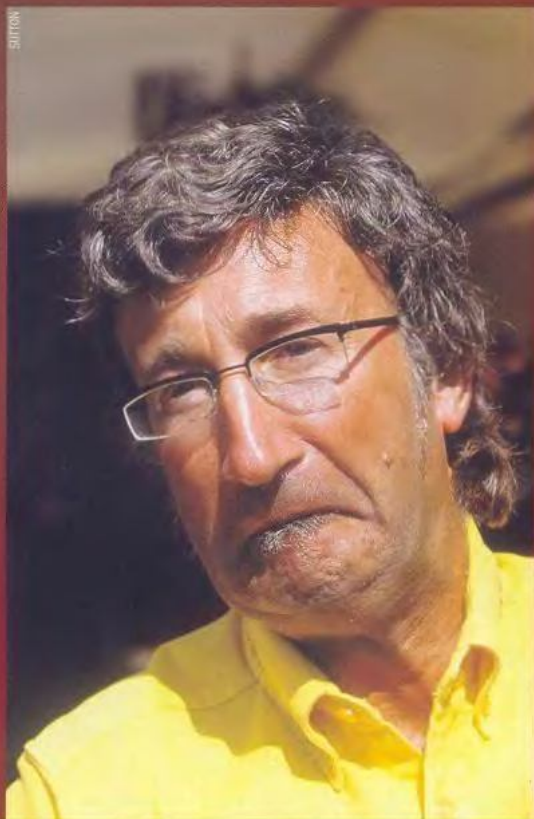
Обычно это действует, если Говорящая Голова является наемным работником или держателем небольшой части акций. Если же он владелец команды, то это случай более трудный. Однако и тогда любое упоминание о главном спонсоре заканчивается скрипом мягких кожаных подошв итальянских ботинок ручной работы и интересующий вас человек останавливается как вкопанный.

– Я слышал, Вы заключили контракт с Subaru? – спрашиваете вы.

– Вы не можете в самом деле ожидать, что я отвечу на этот вопрос, – сразу пытается он уклониться от разговора.



ФОРМАТА / МИХАИЛ



СИГНО

– Почему нет? Это простой вопрос. Вы заключили контракт с Subaru?

– Нет, – отвечает он, – я не заключал.

Ура! Вы сделали это! И журналист-новичок тут же бежит в пресс-центр писать заметку "Руководитель "ГТВ" отрицает сделку с Subaru".

Но что на самом деле сказал мистер Говорящая Голова? "Я – НЕ ЗАКЛЮЧАЛ". И тогда вы соображаете: а почему, собственно, именно ОН должен заключать контракт с Subaru? Вопрос должен звучать так:

– Ваша команда заключила контракт с Subaru?

– Нет, – отвечает он.

Но правда ли это? Что такое Subaru? Это филиал. Филиал огромной расплывчатой компании с названием "Тяжелая промышленность Фудзиямы". И контракт должен быть между "Голубыми вомбатами" и "Тяжелой промышленностью Фудзиямы".

Так что вопрос следует задать иначе:

– Вы вели переговоры с "Тяжелой промышленностью Фудзиямы"?

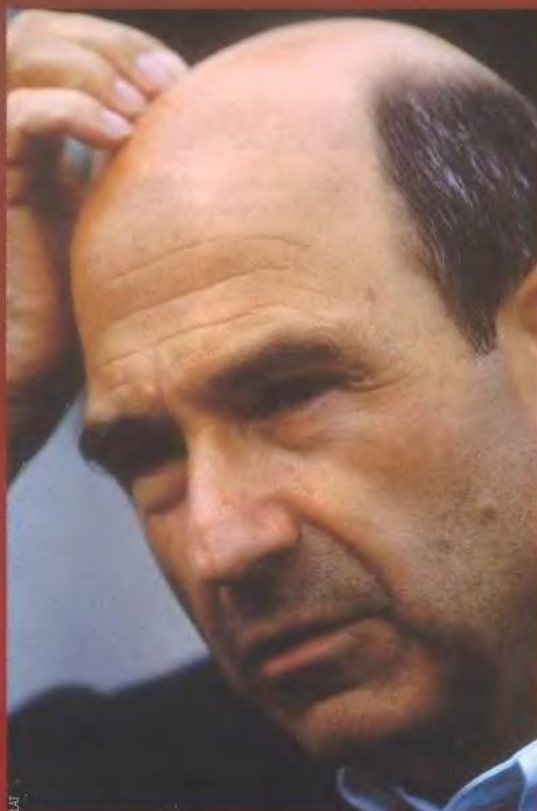
– Нет, – отвечает он.

Что бы это значило? Вы начинаете соображать, что невозможно вести переговоры с организацией. Можно говорить с ее представителями, но не с самой организацией. И вы задаете другой вопрос.

– Вы вели переговоры с кем-либо, работающим в "Тяжелой промышленности Фудзиямы"?

– Нет, – отвечает он, просто чтобы поддержать разговор.

Что на этот раз? У команды множество агентов, адвокатов, менеджеров и другого персонала, в обязанности которого входит заниматься подобными вопросами.



он сможет утверждать впоследствии, что ничего не знал о контракте, когда вы его спросили об этом. Американские политики называют это "концепция личной неосведомленности". А уж чтобы обезопасить себя окончательно, Говорящая Голова добавляет "в настоящий момент". Таким образом, он всегда сможет сказать, что контракт еще не был заключен, когда вы спросили его об этом...

Вы можете продолжать целый день: изобретать вопросы и думать, каким образом скользкая рыба из паффа уходит от них. И, разумеется, вы не сможете потом обвинить собеседника во лжи, ибо, формально говоря, он не солгал. Он уклонился от прямых ответов или напустил туману достаточно, чтобы потом интерпретировать их как угодно. Так или иначе, но все его слова двусмысленны. Это вроде того, как заниматься сексом в Белом Доме. "Я не занимался с ней сексом, — говорит Президент. — Это она занималась сексом со мной..."

Вывод прост: спрашивать в лоб — бессмысленное занятие. Бессмысленное, если только вы не ухитритесь, зная ответ заранее, заставить свою жертву врасплох, когда она будет выкарабкиваться из очередного затруднительного положения. В этом случае ваш собеседник часто теряет самообладание, — и тогда правда выходит наружу. И он ничего уже не может поделать с этим.

Вы можете торжествовать. Вы уходите с сознанием одержанной победы. Информация сама по себе не так важна. Удовольствие доставляет игра. А поскольку в Ф-1 все только и делают, что разговаривают друг с другом, умение побеждать в таких играх — это все!

Но, если честно, втайне я продолжаю мечтать об электрошокере для скота. Даже о двух...

Джо Сейвард

Вполне возможно, что мистер Говорящая Голова никогда напрямую не общался с людьми из "Тяжелой промышленности Фудзиямы".

— У Вас есть контракт с "Тяжелой промышленностью Фудзиямы?" — пробуете вы.

— Нет (у меня его нет, он лежит в моем портфеле).

— У "Голубых вомбатов" есть контракт с "Тяжелой промышленностью Фудзиямы"?

— Нет (контракт заключен между "Голубыми вомбатами Каймановых островов" и "Тяжелой промышленностью Фудзиямы").

Если вы спросите, существует ли контракт между "Голубыми Вомбатами Каймановых островов" и "Тяжелой промышленностью Фудзиямы", то ответ все равно будет — "нет". (Что такое этот контракт? Это всего лишь документ, на основе которого стороны ведут дальнейшие переговоры об условиях работы в будущем. Полноценным договором его назвать нельзя и т. д. и т. п.)

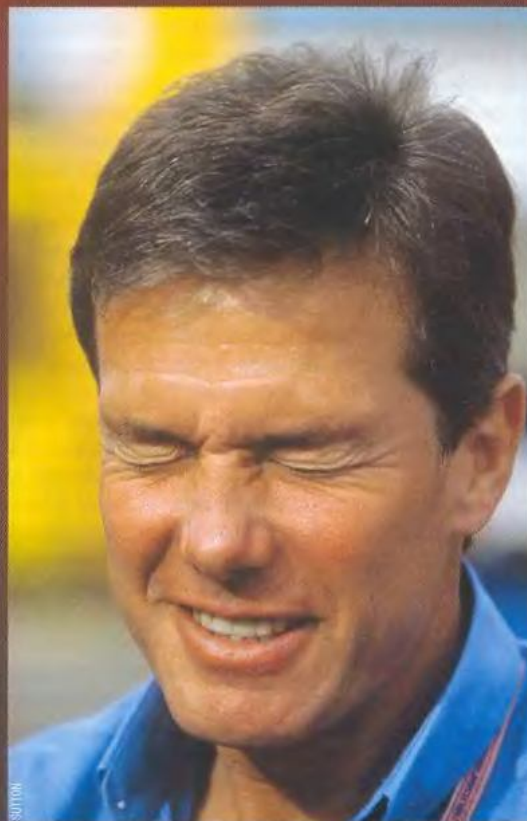
Но может быть и хуже.

— Вы что, не верите моим словам? — возмущается мистер Говорящая Голова.

Это старый трюк. Большинство журналистов слишком хорошо воспитаны, чтобы подтвердить, что они не верят человеку, с которым говорят. Вы начинаете мямлить, что дело не в доверии, что вы не желаете вступать в дискуссию о честности, что это просто вопросы, которые требуют ответа и пр.

— Хорошо, — отвечает он. — Насколько мне известно, в настоящий момент не существует никакого контракта с "Тяжелой промышленностью Фудзиямы".

Звучит предельно ясно, не так ли? Но что он сказал на самом деле? "Насколько мне известно..." Это значит, что



Гран При ЕВРОПЫ: технические новинки

McLaren



Команда из Уокинга предприняла серьезные организационные усилия, для того чтобы подготовиться к трем оставшимся гонкам сезона четыре полностью укомплектованные машины, как это уже было сделано в Монако, с тем чтобы предоставить обоим своим пилотам одинаковые шансы в борьбе за чемпионский титул. Что касается конструкции машин, то стоит отметить появление новых дефлекторов за передними колесами. С ними уже экспериментировали во время свободных заездов в Будапеште, но в квалификации и в гонке они не использовались. Речь идет



о дефлекторах с небольшой горизонтальной закраиной — закрылок Гарни — длиной порядка 30 и шириной около 2 см по верхней кромке. Они служат для создания дополнительной прижимной силы. Это повлекло за собой появление соответствующего элемента на нижней кромке, выполняющего затеняющую функцию, т. е. маскирующего выступающую закраину при проекции снизу, как то предписывается техническим регламентом с момента введения в 1983 году плоского днища. Были использованы те же переднее и заднее антикрылья, что и в Будапеште, т. е. переднее имело боковины с выпуклостями и треугольными крылышками, а также близкий по форме к прямоугольному элерон (1) с закраинами по задней кромке как в периферийных, так и в центральной зоне. Что касается заднего антикрыла, то здесь обратили на себя внимание сдвоенные элероны вверху, выдвинутые к передней кромке боковин, а также дополнительный профиль над элероном, установленным на высоте коробки передач. В дождь под элероном верхней плоскости монтировался еще один профиль.

Ferrari



С точки зрения аэродинамики, представленные на трассе Нюрбургринг машины были значительно доработаны на основе результатов испытаний различных технических новинок, опробованных в Миджелло. Наиболее существенной из них являются дефлекторы за передними колесами. При виде сбоку они мало чем отличаются от применявшихся ранее. Изменения становятся заметными, когда смотришь на машину спереди под углом в три четверти. Легкая изогнутость в верхней передней части дефлекторов (1) исчезла, а соответствующему углу была придана скругленная форма. Но особенно обращает на себя внимание профилированная, вогнутая нижняя часть дефлекторов (2), благодаря которой зазор между ними и корпусом машины сужается. В результате, с одной стороны, воздух беспрепятственно поступает к радиаторам системы охлаждения, а с другой — улучшается обдув нижней части боковых понтонов, поскольку профилированная часть дефлекторов находится вне зоны турбулентности, создаваемой передними колесами. Подобное техническое решение использовалось в прошедшем сезоне командой Sauber, но инженеры Ferrari пошли несколько дальше, усилив изгиб. В нижней части дефлекторов имеется "ножевидный" закрылок (3), значительно более широкий, чем прежде. В соответствии с требованиями технического регламента он маскирует при проекции снизу изгиб дефлектора. Это те самые дефлекторы, за которые впоследствии команда была дисквалифицирована в Малайзии. В одном месте горизонтальный закрылок внизу дефлектора оказался недостаточно широк.

Кроме того, были оптимизированы размеры и расположение отверстий для отвода горячего воздуха от радиаторов. Вынесенные в верхнюю заднюю часть боковых понтонов они вновь, как и во Франции, были заключены внутрь "ковшеобразных" дефлекторов с встроенным небольшим элероном, от использования которых отказались на сверхбыстрых трассах в связи с тем, что на скоростях свыше 330 км/ч в зоне их крепления возникала подъемная сила. На машине Сало по-прежнему были установлены тормозные диски Brembo, в то время как Ирвайн использовал P6 производства Carbon Industrie. Машины несли задние антикрылья того же типа, что был разработан на случай дождя для Гран При Монако. Его отличительная черта — сдвоенные элероны, смонтированные на высоте нижней плоскости. Таким образом, общее число аэродинамических профилей увеличилось до 10.

На достаточно медленной трассе, какой является новый Нюрбургринг, различные команды предпочли выставить машины в той же аэродинамической конфигурации, которая была использована во время Гран При Венгрии, т. е. создающей максимальную прижимную силу. Во многих случаях было увеличено число профилей или же применены иные технические решения, способствующие наращиванию аэроди-

Williams



При подготовке к Гран При Европы команда серьезно поработала над конструкцией подвески своих машин. Ральф Шумахер уже в пятницу опробовал переднюю подвеску с третьим амортизатором, в то время как Занарди использовал модифицированный вариант машины лишь в субботу утром, а затем отверг его. Новыми были и задние антикрылья с тремя профилями, установленными под большим углом. Один из них, вынесенный к передней кромке боковин, располагался вверху, а два других — на уровне коробки передач. Что касается переднего антикрыла, то в пятницу на машинах Шумахера-младшего и Занарди были установлены два различных его варианта. В субботу оба пилота использовали переднее антикрыло одинаковой схемы с очень широким элероном, в том числе и в центральной части (1). На автомобиле Занарди были установлены тормозные диски Hitco, Шумахера — Carbon Industrie.



Jordan



В отсутствие Майка Гаскойна команда опробовала несколько видоизмененное, в том что касается расположения профилей, заднее антикрыло, которое, впрочем, сохранило прежнюю базовую схему: один профиль плюс три вверху и два внизу. В квалификационных заездах опробовалась версия 10-цилиндрового двигателя Mugen с увеличенной мощностью, которая должна дебютировать в гонке на домашней трассе Сузука. Хилл продолжал использовать машину с увеличенной колесной базой.

Benetton



Новым было заднее антикрыло, в чем-то напоминающее то, что используется командой Williams, но при этом вверху к передней кромке боковин были вынесены два профиля меньшей ширины. Было видоизменено переднее антикрыло, которое утратило выпуклости с внешней стороны боковин, сохранив при этом на них характерные крылышки. Вновь, как и в прошлом году, а также во время Гран При Бельгии этого сезона, использовались дефлекторы, размещенные внутри системы рычагов подвески. В связи с появлением третьего амортизатора была модифицирована конструкция задней подвески.



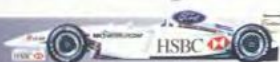
намической нагрузки. Наибольшее число новинок предложила Ferrari, воспользовавшись некоторыми из тех наработок, которые неделей ранее прошли проверку на трассе в Мюд-желло. Вслед за Scuderia наибольшую активность в плане внедрения технических новшеств проявили команды Williams, Benetton, Jordan и McLaren, которые не ограничились "корректировкой" аэродинамики своих машин. Следует, однако, отметить, что ряд экспериментов проводился уже "с прицелом" на сезон 2000 года.

Sauber



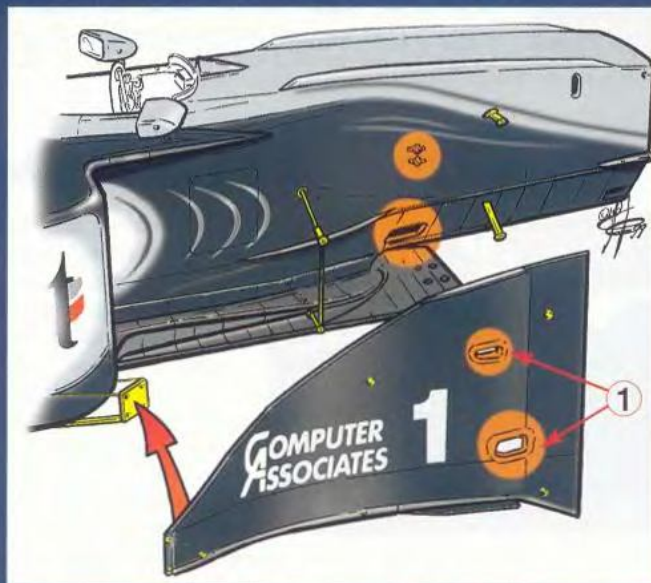
Диниц испытывал машину, аэродинамическая конфигурация которой в передней части практически напрямую заимствована у Jordan. Это касается как формы переднего антикрыла (и положения относительно полотна трассы основного профиля), так и, в особенности, конфигурации дефлекторов, размещенных внутри системы рычагов передней подвески. Использование нового аэродинамического "пакета" повлекло за собой отказ от большеразмерных дефлекторов за передними колесами, которые, напротив, были сохранены на машине Алези. Следует, в частности, отметить, что более низкое расположение основного профиля переднего антикрыла можно было заметить по наличию вставок в пилонх крепления, а также по отсутствию характерного изгиба вверх в его центральной части. К сожалению, Диниц в первой же S-образной связке повредил новое переднее антикрыло и вынужден был продолжить квалификацию с антикрылом стандартной конфигурации.

Stewart

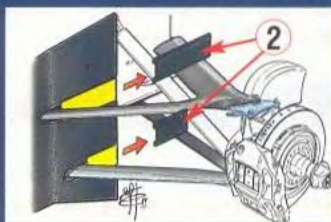


Использовались новые боковины переднего антикрыла без горизонтальных крылышек, впервые появившихся именно на машинах команды Stewart в прошедшем сезоне. Их заменили установленные под углом треугольные крылышки (1) в сочетании с выпуклой зоной с внешней стороны боковин (2), которая стала характерной чертой конструкции машин многих команд.

Дефлектор McLaren



Во время пятничных свободных заездов на Гран При Европы Култхард повредил правый дефлектор, что дало возможность убедиться в том, насколько далеко зашел Эдриан Ньюи в своем стремлении добиться максимальной эффективности конструкции и экономии веса. Чтобы заменить поврежденный элемент, механики должны были



буквально распиливать его, поскольку рычаги подвески проходили сквозь дефлектор через отверстия (1), а сквозные прорезы, позволяющие одеть дефлектор на рычаги подвески без демонтажа последних, отсутствовали. Предназначенные для гонок неразъемные дефлекторы были заменены теми, что используются во время неофициальных тренировок. В отличие от первых они снабжены двумя крепящимися на винтах вставками (2), закрывающими монтажные прорезы. Это менее элегантно, но значительно практичнее.

Аналогичные проблемы возникли и в Ferrari на машине Эдди Ирвайна. Однако в итальянской команде оказалось достаточно просто отвинтить разбитый дефлектор и прикрепить новый: в Ferrari эта деталь значительно меньше.

Джорджо Пиола. Рисунки автора

НОМЕРА ШАССИ

Гран При Европы

McLaren	
MP4/14 - 4	Мика Хаккинен
MP4/14 - 6	Дэвид Култхард
MP4/14 - 5	Запасной автомобиль Хакк.
MP4/14 - 2	Запасной автомобиль Култх.
MP4/14 - 8	Запасной монокок
Ferrari	
F399 - 195	Мика Сало
F399 - 196	Эдди Ирвайн
F399 - 191*	Запасной автомобиль
F399 - 190	Запасной монокок
Williams	
FW21 - 3	Алессандро Занарди
FW21 - 6	Ральф Шумахер
FW21 - 2	Запасной автомобиль
FW21 - 1	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 - 3	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 - 3	Джонни Херберт
SF3 - 6	Запасной автомобиль
SF3 - 1	Запасной монокок
Prost	
AP02 - 5	Оливье Панис
AP02 - 7	Ярно Трулли
AP02 - 3	Запасной автомобиль
AP02 - 2	Запасной монокок
Minardi	
M01 - 1	Лука Бадер
M01 - 4	Марк Жене
M01 - 3	Запасной автомобиль
M01 - 2	Запасной монокок
BAR	
01 - 6	Жак Вильнев
01 - 7	Рикардо Зонта
01 - 3	Запасной автомобиль
01 - 1	Запасной монокок

*Ferrari в качестве запасной машины использовала шасси № 191, прежде служившее основным для Ирвайна. Как известно, его посчитали утратившим изначальные характеристики, что послужило причиной неудач Эдди во время предыдущих гонок.

Prost



Все три машины имели выхлопные трубы, выведенные вверх, как на машине Паниса в Монце (напоминающие те, что используются Ferrari и Stewart), а не вверх и вбок, как в первоначальном варианте, опробованном в Бельгии. За счет более коротких выхлопных труб удалось увеличить максимальную мощность на 7-8 л.с. Во время квалификации сочетание такой системы отвода выхлопных газов с новой версией Evo 7 10-цилиндрового двигателя Peugeot позволило добиться существенного увеличения максимальной мощности.

Minardi



Заднее антикрыло имеет теперь схему 2+3+3, т. е. два небольших выдвинутых к передней кромке боковин профиля вверх, и по три элемента, расположенных друг над другом, в центральной части "короба" антикрыла. При этом дополнительный профиль появился над элероном, напоминающим перевернутую букву U и впервые опробованным в Бельгии.

BAR



Впервые в гонке использовался гидравлический дифференциал, до этого устанавливавшийся на машинах только во время квалификации. За передними колесами вновь были смонтированы дефлекторы уменьшенной высоты.

Джорджо Пиола

Гран При МАЛАЙЗИИ: ТЕХНИЧЕСКИЕ НОВИНКИ

Новинок в гигантских боксах фантастического автодрома в Куала-Лумпур было немного. Сейчас все команды в основном заняты проектированием машин для сезона-2000, а McLaren уже перешел к стадии "обкатки" новых разработок. Действительно, во время двух серий испытательных заездов, проводившихся в Монце и Сильверстоуне, опробовалась новая коробка передач. Она по-

McLaren



Для гонки на трассе Сепанг многие команды подготовили машины практически в той же аэродинамической конфигурации, что и для Гран При Европы. McLaren, в частности, сохранил небольшие закраины (1) по верхней кромке дефлекторов, размещенных за передними колесами. В Малайзию в качестве запасных были привезены и дефлекторы с крепящимися на винтах "заглушками" (которые позволяют устанавливать их без демонтажа подвески), ранее предназначавшиеся для использования во время неофициальных тестов. В пятницу Култхард опробовал заднее антикрыло с дополнительным элементом, размещенным в задней части его "короба" между верхней группой из пяти и нижней группой из трех профилей. В квалификации, как это часто случается, шотландец использовал предназначенные для гонки большего размера воздушозаборники для охлаждения передних тормозов, в то время как Хаккинен отдал предпочтение менее габаритным, не столь значительно увеличивающим лобовое сопротивление машины.

Ferrari



Ferrari в связи с возвращением в строй Михаэля Шумахера предприняла усилия, для того чтобы доставить в Азию четыре полностью укомплектованные машины, а также пятый запасной монокок, как это сделала команда McLaren во время Гран При Европы. В Италии осталось лишь шасси № 191, которое было "забраковано" Ирвингом после гонки в Монце и теперь используется на машине, предназначенной для неофициальных тестов. Шасси № 192, напомним, было разбито во время аварии Шумахера в Сильверстоуне. Любопытно, что команда McLaren оставила в Европе последнее из построенной серии, восьмое, шасси, а также первое и третье, которые используются для проведения неофициальных тестов.

Вновь были использованы дефлекторы сложной формы, монтируемые за передними колесами. В боксах их постоянно закрывали чехлами, но, к несчастью для Тодта, перед выездом машин на пит-лейн маскировку приходилось снимать и телевизионные операторы получили возможность снять их во всех подробностях. Улучшение аэродинамики машин команды из Маранелло в значительной степени связано с использованием этих дефлекторов. Этому же способствовала более жесткая конструкция днища, ранее изгибавшегося под воздействием нагрузок, вследствие того что оно было предельно облегчено. Как и во время Гран При Австралии, на внутренней поверхности капота двигателя, а также на вставке между ним и коробкой передач были смонтированы своеобразные демпферы, для того чтобы не допустить нежелательных деформаций кожуха мотора. Большая работа была проведена по усовершенствованию конструкции подвески с асимметрично работающими на кручение торсионными, поскольку в этой области Ferrari существенно отстает от McLaren. В квалификации использовалась версия 10-цилиндрового двигателя, имеющая обозначение 048/C. В Малайзию были доставлены шесть моторов этой модификации: три — для квалификационных заездов и три для гонки. В субботу на всех машинах были установлены новые углепластиковые тормозные диски, ранее использовавшиеся лишь Сало. По заказу Brembo их изготовила одна из американских аэрокосмических компаний. В пятницу были опробованы кузова со значительно увеличенными отверстиями для отвода горячего воздуха от радиаторов (1), размещенных в верхней задней части боковых понтонов. Кузова такого типа можно было видеть и в Венгрии, где, однако, их не использовали в гонке. "Ковшеобразные" дефлекторы (2), примыкающие к отверстиям для отвода горячего воздуха, были удлинены, а стенки канала воздухопровода демонтированы, благодаря чему на виду оказались выхлопные трубы и отчасти радиаторы. В воскресенье утром на кузове впервые появились вертикальные прорезы в зоне радиаторов.

Williams



Новые увеличенные радиаторы, а также возврат к использованию типа кузова с отверстиями для отвода горячего воздуха от радиаторов, размещенных в его верхней части. По своим размерам эти отверстия больше тех, что впервые появились на машинах команды McLaren, а затем были скопированы Ferrari. Часть кузова, где находятся отверстия для отвода горячего воздуха от радиаторов, сильно загнута вверх (1). В квалификации данный вариант кузова не использовался, поскольку ухудшает аэродинамику машины. В предвидении жары в корпусе были проделаны дополнительные отверстия рядом с патрубками выхлопной системы. В конструкции задней подвески не использовался третий амортизатор, появившийся на машине Ральфа Шумахера во время Гран При Европы.



Jordan



Применен новый основной профиль переднего антикрыла, имевшего боковины того же типа, что и во время Гран При Венгрии и Европы. Во время квалификации на машине Френтцена впервые был установлен модифицированный двигатель Mugen-Honda с увеличенной на 8 л.с. мощностью. Хилл продолжал использовать вариант машины с удлиненной колесной базой.

Benetton



Никаких изменений в аэродинамической конфигурации по сравнению с тем, что мы видели на Нюрбургринге, не произошло. В конструкции задней подвески отсутствовал третий амортизатор. В гонке использовался вариант кузова с увеличенными отверстиями для отвода горячего воздуха от радиаторов.

Sauber



Как и во время Гран При Европы, за передними колесами были установлены большего размера дефлекторы. Отверстия для отвода горячего воздуха от радиаторов увеличились в размерах, но по-прежнему располагались в зоне кузова перед задними колесами непосредственно под двумя длинными дефлекторами, соединяющими боковые понтоны со стенками "короба" заднего антикрыла.



прежнему устанавливается поперечно, но ее конструкция полностью изменена. Проектированием КПП непосредственно занималась фирма Mercedes. Речь идет о трансмиссии со встроенными в два вала штоками, что позволило существенно уменьшить габариты коробки передач (говорится, что она короче предшественницы на 5–6 см) и сместить вниз центр тяжести машины, в частности, благодаря тому, что картер дифференциала несколько "притоплен".

Arrows

Новый диффузор с боковыми каналами, напоминающими по форме перевернутую букву V (по типу тех, что используются командой Williams) и лишенными загнутой вверх части со стороны, которая обращена к колесам.

Stewart

Вновь использовались боковины переднего антикрыла, впервые опробованные на трассе Нюрбургринг.



Prost

Машины имели аэродинамическую конфигурацию, обеспечивающую максимальную прижимную силу. Во время квалификации использовалась версия двигателя Evo 7, а в гонке — Evo 5. В действительности многие узлы мотора Evo 7 идентичны тем, что установлены на новом A20, который уже прошел, пусть и короткий, испытательный цикл, перед тем как Формула-1 переключалась в Азию. Во время квалификации Панис жаловался на то, что раскололись оба передних тормозных диска из-за их неудачной установки.

Minardi

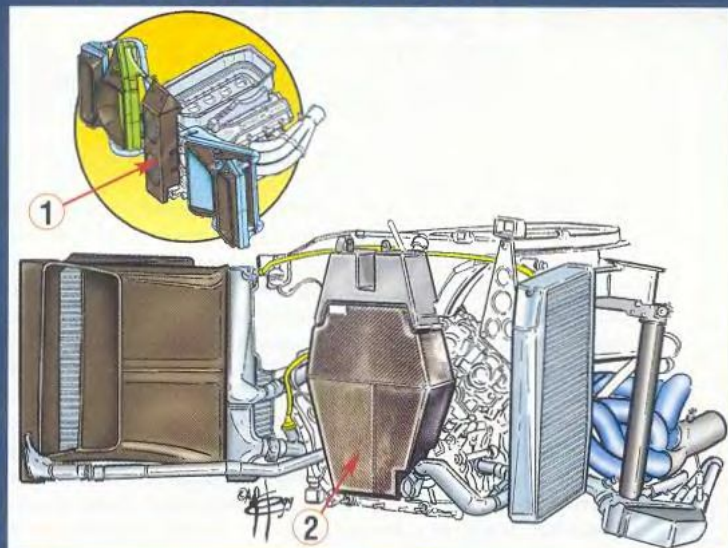
Никаких новинок на M01. Между тем проектирование машины для сезона-2000 было приостановлено в связи с неясностью относительно того, каким двигателем она будет оснащаться. Тем не менее, им, по всей вероятности, станет 10-цилиндровый мотор Supertec.

BAR

На всех машинах был видоизменен диффузор, центральная часть которого стала более короткой, а боковые каналы лишились ступенчатых закраин в верхней части. За передними колесами были установлены большемерные дефлекторы по типу тех, что используются на машинах команды McLaren.

Джорджо Пиола

Масляный бак Jordan



Вслед за победой в Монце, второй по счету в сезоне, Хайнц-Харальд Френтцен стал первым в квалификационных заездах Гран При Европы, что позволило команде Jordan вмешаться в борьбу за чемпионский титул, оспаривавшийся в последние годы лишь тремя претендентами, первоначально Ferrari и Williams, а затем той же Ferrari и McLaren. В Jordan 199 воплощено немало простых, но эффективных технических идей, и хотя конструкция машины во многом продолжает базироваться на тех принципах, что были заложены в предыдущие годы Гэри Андерсоном, ее аэродинамика была существенно доработана Майком Гаскойном, сменившим в середине прошлого сезона ирландца на посту технического директора команды. Эксперт-конструктор Tyrrell сохранил все то, что делало Jordan 198 конкурентоспособной машиной — подвеску и приподнятую носовую часть. Среди многочисленных новинок была и одна, скрытая под капотом двигателя, которую переняли теперь многие команды. Можно даже предположить, что в сезоне-2000 это техническое решение станет общепринятым. Речь идет о новом расположении масляного бака, размещаемом не как прежде во вставке между коробкой передач и двигателем, а непосредственно перед силовым агрегатом, практически позади бензобака, объем которого Jordan, в отличие от остальных команд, удалось сохранить неизменным за счет увеличения его высоты (топливный бак 199-х один из самых вместительных из установленных на машинах этого года). Первыми, кто разместил масляный бак перед двигателем, стали в прошлом сезоне Stewart и Arrows, т. е. команды Алана Дженкинса и Джона Барнарда. В 99-м их примеру последовали целых шесть "конюшен": McLaren, Benetton, Prost, BAR, Minardi и Jordan. Таким образом, восемь команд из одиннадцати, принимающих участие в чемпионате, использовали это техническое решение, которое позволяет сконцентрировать переменные массы вокруг центра тяжести машины, сокращая к тому же протяженность масляных магистралей. Стоит отметить, что Minardi использует маслбаки трапециевидальной формы, Jordan — шестигранной, в то время как Stewart, Arrows и Benetton отдают предпочтение высокому и узкому масляному резервуару, напоминающему тот, что был опробован Stewart в прошлом году (1). Что касается BAR, то конструкторы этой команды придали масляному баку необычную форму, напоминающую большую бутылку из-под вина с узким горлышком и широким основанием.

При сравнении масляного бака McLaren MP4/14 (3) с установленным на Jordan 199 (2) заметно различие их по форме, а также то, насколько последний более плоский. На рисунке кроме масляного бака можно видеть расположенные веером с небольшой асимметрией радиаторы системы охлаждения (4) с соответствующими трубопроводами, которые также сосредоточены вокруг центра тяжести машины. С левой стороны машины (справа на рисунке) размещен теплообменник коробки передач (5).

Джорджо Пиола
Рисунки автора

Гран При ЯПОНИИ: технические новинки

Поскольку число претендентов на чемпионский титул сократилось до двух команд, а также в связи с тем что участники "большого цирка" перебрались в Японию непосредственно из Малайзии, количество технических новинок, продемонстрированных на трассе Сузука, было невелико. При этом изменения в конструкцию машин вносились в основном командами, которые вели борьбу в Кубке конструкторов. Споры, связанные с досадной и поспешной дисквалификацией Ferrari в Малайзии отвлекли внимание от собственно технических проблем, а именно — техника в мире Формулы-1 имеет основополагающее значение для достижения результата. Как и во время двух предыдущих Гран При, McLaren и Ferrari приложили все усилия, для того чтобы подготовить четыре полностью укомплектованные машины и пятый запасной монокок.

McLaren



К сожалению, единственная новинка, представленная McLaren в Японии, так и не была использована. Речь идет о модифицированных дефлекторах за передними колесами, в какой-то мере напоминающих те самые вызвавшие оживленную полемику дефлекторы Ferrari, которые впервые были опробованы на трассе Нюрбургринг. Они получили характерный изгиб, но лишь в передней части шириной 15–20 см, расположенной перед задним краем передних колес, т. е. в зоне, где не действует правило, обязывающее маскировать любой уступ, видимый при проекции снизу. Изгиб дефлекторов находился на уровне центральной линии передних колес. В остальном дефлекторы сохранили прежний вид. Однако, приехавший в Японию Эдди Йонс распорядился снять модифицированные дефлекторы со всех четырех машин. Кроме антикрыльев, которые уже можно было видеть во время Гран При Венгрии, были установлены новые воздухозаборники для охлаждения передних тормозов. Запасная машина Култхарда имела капот двигателя старого типа.

Ferrari



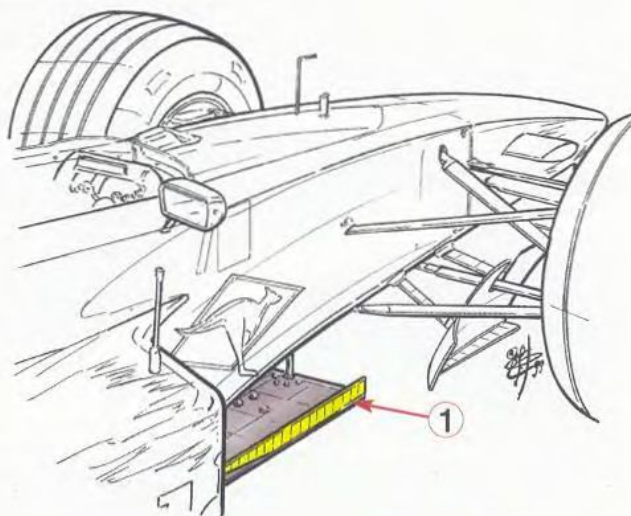
Несмотря на оправдательный приговор, вынесенный парижским судом, Ferrari представила в Японии несколько видоизмененные дефлекторы за передними колесами. Их "ножевидная" (1) зона была слегка удлинена в месте сопряжения с вертикальной частью. Никаких иных изменений в конструкции машин отмечено не было. Как в квалификации, так и в гонке использовался двигатель модификации 48С. В распоряжении команды имелось шесть моторов этого типа. Ирвинг, начав тренировочные заезды, как и Шумахер, с тормозными дисками Brembo, затем предпочел вернуться к обычным Р6 производства Carbon Industrie. Следует напомнить, что новые тормозные диски CCR, изготавливаемые в США, выполнены из того же материала, что и диски на Boeing 747.



Williams



В пятницу утром Занарди начал тренировочные заезды на машине с меньшей аэродинамической нагрузкой. Ее переднее антикрыло имело более компактный элерон, а в "коробе" заднего антикрыла вверху располагались лишь три профиля. Затем аэродинамическая конфигурация была изменена по образцу той, что использовалась на машине Ральфа Шумахера. Увеличенный элерон с закраиной по всей задней кромке был установлен спереди, а сзади в верхней части "короба" антикрыла появился дополнительный элемент, выдвинутый к передней кромке боковин. Затем в течение непродолжительного времени немецкий гонщик опробовал машину с небольшими "ребордами" (1) в "ножевидной" части днища. Имелись различия и в тормозных системах машин. Сзади на машине Шумахера-младшего были установлены уменьшенные суппорты. В субботу неожиданно на "ножевидной" части днища вновь появились "реборды", напоминающие те, что уже длительное время используются на машинах команды Prost. Первоначально "реборды"-дефлекторы появились на машине Ральфа Шумахера, а затем их установили и на машине Алессандро Занарди.



Jordan



Для домашнего Гран При Mugen Honda предоставила в распоряжение Jordan две специальные версии 10-цилиндрового двигателя — одну для квалификации, а другую, чуть менее мощную, для гонки. Хилл продолжал использовать машину с увеличенной колесной базой. Тормозные диски американской фирмы Hitco были установлены на обеих машинах.



Benetton



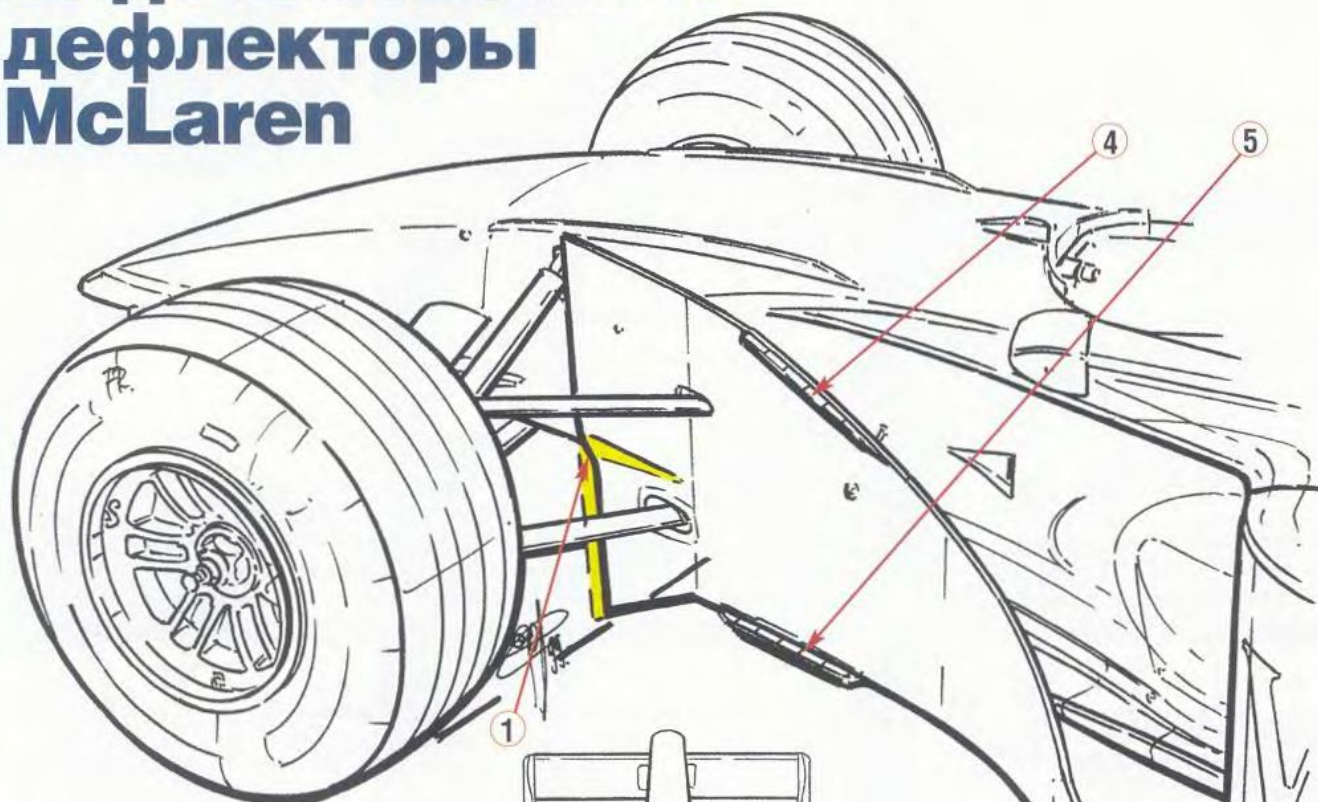
На обеих машинах появилось новое заднее антикрыло. В то время как в Малайзии лишь Вурц начал использовать тормозные суппорты AP вместо Brembo, в Японии на всех трех машинах были установлены суппорты английского производства, которые отличает уменьшенный вес.

Minardi

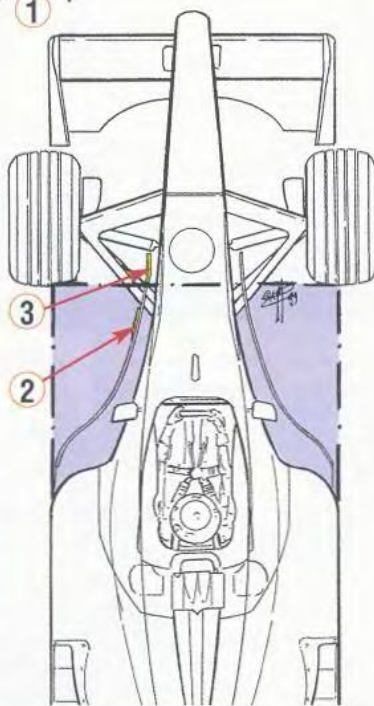


Для гонки в Японии решили заменить машину Бадера и для тренировочных заездов в пятницу был подготовлен более новый монокок № 03. Однако, во время квалификации пилот из Брешии предпочел вернуться к своему обычному шасси № 01, от которого, тем не менее, пришлось отказаться после вылета машины с трассы.

Видоизмененные дефлекторы McLaren

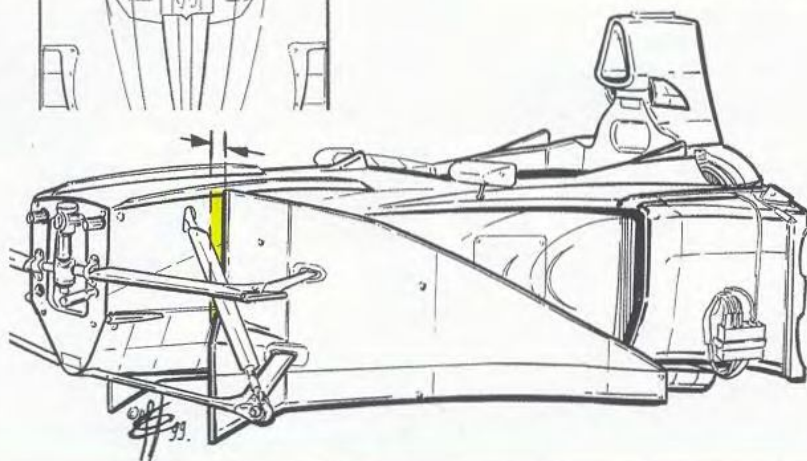


В четверг на машинах команды были установлены новые дефлекторы за задними колесами с изгибом в передней части (1), напоминающие те, что используются Ferrari. Неожиданно эти модифицированные дефлекторы были сняты со всех четырех машин перед тренировочными заездами в пятницу. Это дало пищу для разговоров об их несоответствии регламенту, что было совершенно необоснованно, поскольку видоизмененная часть дефлекторов находится вне зоны (2), где действуют правила, изначально регламентировавшие конструкцию плоского днища, ставшего ступенчатым с 1995 года. Дефлекторы имеют изгиб в передней части (на расстоянии 15–20 см), которая, как можно заметить на проекции сверху, находится внутри зоны колес (3), при этом изменение профиля дефлектора начинается на высоте воображаемой линии передней оси, т. е. в зоне, где уже не действуют ограничения, касающиеся конструкции носовой части. Иная ситуация в отношении закраин на верхней кромке боковых дефлекторов (4), появившихся во время Гран При Европы (одновременно с вызвавшими так много споров дефлекторами Ferrari), поскольку они располагаются в зоне, где действует пункт 13 Технического регламента, и следовательно, на проекции снизу должны быть экранированы другим элементом (5). Но почему все-таки новые дефлекторы были сняты с машин накануне тренировочных заездов в пятницу? Все объясняется просто. Эдриан Ньюи посчитал рискованным использовать их, поскольку до этого момента модифицированные дефлекторы прошли лишь продувку в аэродинамической трубе, но ни разу не испытывались на трассе. Здесь вновь уместно упомянуть о невероятно сложной конструкции дефлекторов, предложенных знаменитым английским инженером. Для того



чтобы снять новые дефлекторы и заменить их на те, что использовались ранее, требуется около часа работы на каждую машину. Для этого необходимо полностью демонтировать переднюю подвеску и все связанные с ней части, заменить дефлекторы, установить подвеску на место, подсоединить проводку различных электронных систем, прокачать тормозную систему и, наконец, отрегулировать заново подвеску. Нет необходимости говорить о том, насколько "довольны" были механики McLaren, занимавшиеся в ночь с четверга на пятницу перестановкой дефлекторов.

Джорджо Пиола
Рисунки автора



50

чемпионатов мира

1952



Альберто Аскари (Ferrari) 36(17,5)
Джузеппе (Нино) Фарина (Ferrari) 24(3)
Пьеро Таруффи (Ferrari) 22

1955



Хуан Мануэль Фанхио (Mercedes-Benz) 40(1)
Стирлинг Мосс (Mercedes-Benz) 23
Зудженйо Кастеллотти (Lancia/Ferrari) 12

1958



Майк Хоторн (Ferrari) 42(7)
Стирлинг Мосс (Cooper-Climax/Vanwall) 41
Тони Брукс (Vanwall) 24

1961



Фил Хилл (Ferrari) 34(4)
Вольфганг фон Трипс (Ferrari) 33
Стирлинг Мосс (Lotus-Climax/Ferguson-Climax) 21
Дэн Гарни (Porsche) 21

1950



Джузеппе (Нино) Фарина (Alfa Romeo) 30
Хуан Мануэль Фанхио (Alfa Romeo) 27
Луиджи Фаджиоли (Alfa Romeo) 24(4)

1953



Альберто Аскари (Ferrari) 34,5(12,5)
Хуан Мануэль Фанхио (Maserati) 27,5(1,5)
Джузеппе (Нино) Фарина (Ferrari) 26(6)

1956



Хуан Мануэль Фанхио (Ferrari) 30(3)
Стирлинг Мосс (Maserati) 27(1)
Питер Коллинз (Ferrari) 25

1959



Джек Брэбэм (Cooper-Climax) 31(3)
Тони Брукс (Ferrari/Vanwall) 27
Стирлинг Мосс (Cooper-Climax/BRM) 25,5

1962



Грэм Хилл (BRM) 42(10)
Джим Кларк (Lotus-Climax) 30
Брюс Мак-Ларен (Cooper-Climax) 27(5)

1951



Хуан Мануэль Фанхио (Alfa Romeo) 31(6)
Альберто Аскари (Ferrari) 25(3)
Хосе Фройлан Гонзалес (Lago-Talbot/Ferrari) 24(3)

1954



Хуан Мануэль Фанхио (Maserati/Mercedes-Benz) 42(15,14)
Хосе Фройлан Гонзалес (Ferrari) 25,14(1,5)
Майк Хоторн (Ferrari) 24,64

1957



Хуан Мануэль Фанхио (Maserati) 40(6)
Стирлинг Мосс (Maserati/Vanwall) 25
Луиджи Муссо (Ferrari) 16

1960



Джек Брэбэм (Cooper-Climax) 43
Брюс Мак-Ларен (Cooper-Climax) 34(3)
Стирлинг Мосс (Cooper-Climax/Lotus-Climax) 19

1963



Джим Кларк (Lotus-Climax) 54(19)
Грэм Хилл (BRM) 29
Ричи Гинтер (BRM) 29(5)

1964



Джон Сертиз (Ferrari)..... 40
Грэм Хилл (BRM)..... 39(2)
Джим Кларк (Lotus-Climax)..... 32

1965



Джим Кларк (Lotus-Climax)..... 54
Грэм Хилл (BRM)..... 40(7)
Джеки Стюарт (BRM)..... 33(1)

1966



Джек Брэбэм (Brabham-Repco)..... 42(3)
Джон Сертиз (Ferrari/Cooper-Maserati)..... 28
Йохен Риндт (Cooper-Maserati)..... 22(2)

1967



Денни Хьюм (Brabham-Repco)..... 51
Джек Брэбэм (Brabham-Repco)..... 46(2)
Джим Кларк (Lotus-Ford/Climax-BRM)..... 41

1968



Грэм Хилл (Lotus-Ford)..... 48
Джеки Стюарт (Matra-Ford)..... 36
Денни Хьюм (McLaren-Ford)..... 33

1969



Джеки Стюарт (Matra-Ford)..... 63
Жаки Икс (Brabham-Ford)..... 37
Брюс Мак-Ларен (McLaren-Ford)..... 26

1970



Йохен Риндт (Lotus-Ford)..... 45
Жаки Икс (Ferrari)..... 40
Клей Регаццони (Ferrari)..... 33

1971



Джеки Стюарт (Tyrrell-Ford)..... 62
Ронни Петерсон (March-Ford)..... 33
Франсуа Север (Tyrrell-Ford)..... 26

1972



Эмерсон Фиттипальди (Lotus-Ford)..... 61
Джеки Стюарт (Tyrrell-Ford)..... 45
Денни Хьюм (McLaren-Ford)..... 39

1973



Джеки Стюарт (Tyrrell-Ford)..... 71
Эмерсон Фиттипальди (Lotus-Ford)..... 55
Ронни Петерсон (Lotus-Ford)..... 52

1974



Эмерсон Фиттипальди (McLaren-Ford)..... 55
Клей Регаццони (Ferrari)..... 52
Джоди Шектер (Tyrrell-Ford)..... 45

1975



Ники Лауда (Ferrari)..... 64,5
Эмерсон Фиттипальди (McLaren-Ford)..... 45
Карлос Рейтеманн (Brabham-Ford)..... 37

1976



Джеймс Хант (McLaren-Ford)..... 69
Ники Лауда (Ferrari)..... 68
Джоди Шектер (Tyrrell-Ford)..... 49

1977



Ники Лауда (Ferrari)..... 72
Джоди Шектер (Wolf-Ford)..... 55
Марิโอ Андретти (Lotus-Ford)..... 47

1978



Марิโอ Андретти (Lotus-Ford)..... 64
Ронни Петерсон (Lotus-Ford)..... 51
Карлос Рейтеманн (Ferrari)..... 48

1979



Джоди Шектер (Ferrari)..... 51(9)
Жиль Вильнев (Ferrari)..... 47(6)
Алан Джонс (Williams-Ford)..... 40(3)

1980



Алан Джонс (Williams-Ford)..... 67(4)
Нельсон Пике (Brabham-Ford)..... 54
Карлос Рейтеманн (Williams-Ford)..... 42(7)

1981



Нельсон Пике (Brabham-Ford)..... 50
Карлос Рейтеманн (Williams-Ford)..... 49
Алан Джонс (Williams-Ford)..... 46

1982



Кеке Росберг (Williams-Ford)..... 44
Дидье Пирони (Ferrari)..... 39
Джон Уотсон (McLaren-Ford)..... 39

1983



Нельсон Пике (Brabham-BMW)..... 59
Ален Прост (Renault)..... 57
Рене Арну (Ferrari)..... 49

1984



Ники Лауда (McLaren-TAG Porsche)..... 72
Ален Прост (McLaren-TAG Porsche)..... 71.5
Элио де Анжелис (Lotus-Renault)..... 34

1985



Ален Прост (McLaren-TAG Porsche)..... 73(3)
Микеле Альборето (Ferrari)..... 53
Кеке Росберг (Williams-Honda)..... 40

1986



Ален Прост (McLaren-TAG Porsche)..... 72(2)
Найджел Мэнселл (Williams-Honda)..... 70(2)
Нельсон Пике (Williams-Honda)..... 69

1987



Нельсон Пике (Williams-Honda)..... 73(3)
Найджел Мэнселл (Williams-Honda)..... 61
Айртон Сenna (Lotus-Honda)..... 57

1988



Айртон Сenna (McLaren-Honda)..... 90(4)
Ален Прост (McLaren-Honda)..... 87(18)
Герхард Бергер (Ferrari)..... 41

1989



Ален Прост (McLaren-Honda)..... 76(5)
Айртон Сenna (McLaren-Honda)..... 60
Риккардо Патресе (Williams-Renault)..... 40

1990



Айртон Сenna (McLaren-Honda)..... 78
Ален Прост (Ferrari)..... 71(2)
Нельсон Пике (Benetton-Ford)..... 43(1)
Герхард Бергер (McLaren-Honda)..... 43

1991



Айртон Сenna (McLaren-Honda)..... 96
Найджел Мэнселл (Williams-Renault)..... 72
Риккардо Патресе (Williams-Renault)..... 53

1992



Найджел Мэнселл (Williams-Renault)..... 108
Риккардо Патресе (Williams-Renault)..... 56
Михаэль Шумахер (Benetton-Ford)..... 53

1993



Ален Прост (Williams-Renault)..... 99
Айртон Сenna (McLaren-Ford)..... 73
Дэмон Хилл (Williams-Renault)..... 69

1994



Михаэль Шумахер (Benetton-Ford) 92
Дэмон Хилл (Williams-Renault) 91
Герхард Бергер (Ferrari) 41

1995



Михаэль Шумахер (Benetton-Renault) 102
Дэмон Хилл (Williams-Renault) 69
Дэвид Култхард (Williams-Renault) 49

1996



Дэмон Хилл (Williams-Renault) 97
Жак Вильнев (Williams-Renault) 78
Михаэль Шумахер (Ferrari) 59

1997



Жак Вильнев (Williams-Renault) 81
Хайнц-Харальд Френтцен (Williams-Renault) 42
Дэвид Култхард (McLaren-Mercedes) 36
Жан Алези (Benetton-Renault) 36

1998



Мика Хаккинен (McLaren-Mercedes) 100
Михаэль Шумахер (Ferrari) 86
Дэвид Култхард (McLaren-Mercedes) 56

1999



Мика Хаккинен (McLaren-Mercedes) 76
Эдди Ирвайн (Ferrari) 74
Хайнц-Харальд Френтцен (Jordan-Mugen Honda) 54

27 чемпионов мира

Гонщик	Чемпионаты мира	Чемпионские титулы	2-е места в чемпионате мира	3-е места в чемпионате мира	Точки	Победы в Гран При	Подиумы	Полу-позиции	Старты с первого ряда	Дубли	Быстрейшие круги в гонках	Хет-трики	Круги лидирования	Лидерство в Гран При со старта до финиша	Большой Шлем	Очки
Джузеппе Фарина	6	1	1	1	33	5	20	5	27	1	5	1	338	—	—	127,33
Хуан Мануэль Фанхио	8	5	2	—	51	24	35	29	48	13	23	7	1347	7	3	277,14
Альберто Аскари	6	2	1	—	31	13	17	14	25	9	13	7	927	7	5	140,64
Майк Хоторн	7	1	—	1	45	3	18	4	17	1	6	1	226	1	1	127,64
Джек Брэбэм	16	3	1	—	126	14	31	13	38	6	12	3	825	5	2	261
Фил Хилл	8	1	—	—	48	3	16	6	9	2	6	1	188	1	1	98
Грэм Хилл	18	2	3	—	176	14	36	13	42	4	10	2	1105	1	—	289
Джим Кларк	9	2	1	2	72	25	32	33	48	15	28	11	1942	13	8	274
Джон Сертис	13	1	1	—	111	6	24	8	21	4	11	3	309	—	—	180
Денни Хьюм	10	1	—	2	112	8	33	1	22	—	9	—	436	—	—	248
Джеки Стюарт	9	3	2	1	99	27	43	17	42	8	15	4	1918	11	4	360
Йохен Риндт	7	1	—	1	60	6	13	10	18	3	3	1	387	—	—	109
Эмерсон Фиттипальди	11	2	2	—	144	14	35	6	16	4	6	—	478	1	—	281
Ники Лауда	13	3	1	—	171	25	54	24	31	9	24	3	1590	7	2	420
Джеймс Хант	7	1	—	—	92	10	23	14	24	7	8	2	666	2	—	179
Марко Андретти	14	1	—	1	128	12	19	18	24	8	10	2	799	5	—	180
Джоди Шектер	9	1	1	2	112	10	33	3	13	2	5	—	674	3	—	255
Алан Джонс	10	1	—	2	116	12	24	6	13	2	13	2	589	2	—	206
Нельсон Пике	14	3	1	2	204	23	60	24	44	5	23	3	1633	4	3	485,5
Кеке Росберг	9	1	—	1	114	5	17	5	10	—	3	—	512	—	—	159,5
Ален Прост	13	4	4	—	199	51	106	33	86	18	41	8	2683	7	—	798,5
Айртон Сenna	11	3	2	1	161	41	80	65	87	29	19	7	2931	19	4	614
Найджел Мэнселл	15	1	3	—	187	31	59	32	56	17	30	5	2058	9	4	482
Михаэль Шумахер	9	2	1	2	128	35	71	23	47	9	39	6	2033	6	2	570
Дэмон Хилл	8	1	2	1	116	22	42	20	47	7	19	5	1358	4	1	360
Жак Вильнев	4	1	1	—	65	11	21	13	23	5	9	2	633	1	—	180
Мика Хаккинен	9	2	—	—	128	14	37	21	28	8	13	5	1026	4	2	294

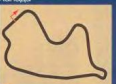
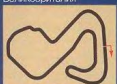
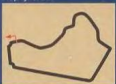
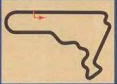
дубль – победа + полу-позиция; хет-трик – победа + полу-позиция + быстрейший круг в гонке

Победители 646 гонок 50 чем. пионатов мира 1950-1999 гг.

[illegible]

** – H – про опрацювання без нагріву; Н – про опрацювання з нагрівом.

Все трассы 50 чемпионатов Формулы-1

Аделаида Австралия  Длина Гран При Годы 3,7-3,8 км 11 1985-1995	Айра Япония  Длина Гран При Годы 3,7 км 2 1994-1995	Айн-Диаб Марокко  Длина Гран При Годы 7,6 км 1 1955	Андерсторп Швеция  Длина Гран При Годы 4,0 км 6 1973-1978	АФУС Германия  Длина Гран При Годы 8,3 км 1 1959	Монсаито-Парк Португалия  Длина Гран При Годы 5,4 км 1 1959	Монте-Карло Монако  Длина Гран При Годы 3,1-3,3 км 46 1950-1999	Мон-Тремблан Канада  Длина Гран При Годы 4,2 км 2 1968-1970	Монца Италия  Длина Гран При Годы 5,7-10,0 км 49 1950-1999	Моспорт-Норк Канада  Длина Гран При Годы 3,9 км 8 1967-1977
Брешикартен Швейцария  Длина Гран При Годы 7,2 км 7 1950-1954	Брэндс-Хатч Великобритания  Длина Гран При Годы 4,2 км 14 1964-1986	Бразил-Аиас Аргентина  Длина Гран При Годы 3,3-3,9 км 20 1953-1993	Восточный Лондон Южная Африка  Длина Гран При Годы 3,9 км 3 1962-1965	Даллас США, Техас  Длина Гран При Годы 3,9 км 1 1984	Нассау-Баулерс Бельгия  Длина Гран При Годы 3,7 км 2 1972-1974	Нюрбургринг Германия  Длина Гран При Годы 4,5-22,8 км 25 1961-1999	Остерингхем (А 1-Ринг) Австрия  Длина Гран При Годы 4,3-5,9 км 21 1970-1999	Падарбис Испания  Длина Гран При Годы 6,3 км 2 1961-1964	Песера Италия  Длина Гран При Годы 2,6 км 1 1967
Детройт США, Мичиган  Длина Гран При Годы 4,0 км 7 1982-1988	Дижон-Пренуа Франция  Длина Гран При Годы 3,2-3,8 км 6 1974-1984	Донингтон-Парк Великобритания  Длина Гран При Годы 4,0 км 1 1993	Зандвоорт Нидерланды  Длина Гран При Годы 4,1-4,2 км 30 1952-1983	Зольдер Бельгия  Длина Гран При Годы 4,2 км 10 1973-1984	Поль-Рикар Франция  Длина Гран При Годы 3,8-5,0 км 14 1971-1999	Порто Португалия  Длина Гран При Годы 7,4 км 2 1958-1960	Реймс Франция  Длина Гран При Годы 7,8-8,3 км 11 1950-1966	Риверсайд США, Калифорния  Длина Гран При Годы 5,2 км 1 1960	Рио-де-Жанейро Бразилия  Длина Гран При Годы 5,0 км 10 1978-1989
Имола Италия  Длина Гран При Годы 4,8-5,0 км 20 1980-1999	Индавалялас США, Индиана  Длина Гран При Годы 4,0 км 11 1950-1960	Интерлагос Бразилия  Длина Гран При Годы 4,3-7,9 км 17 1973-1999	Каталунья Монтильо Испания  Длина Гран При Годы 4,7 км 9 1991-1999	Клермон-Ферран Франция  Длина Гран При Годы 8,0 км 4 1965-1972	Руан Франция  Длина Гран При Годы 5,1-6,5 км 5 1952-1968	Сайбриг США, Флорида  Длина Гран При Годы 8,3 км 1 1959	Сильверстоун Великобритания  Длина Гран При Годы 4,6-5,2 км 33 1950-1999	Спа-Франкшам Бельгия  Длина Гран При Годы 6,9-14,1 км 34 1950-1999	Сузука Япония  Длина Гран При Годы 5,8 км 13 1987-1999
Сингапур Малайзия  Длина Гран При Годы 5,5 км 1 1999	Кьямани Южная Африка  Длина Гран При Годы 4,0-4,2 км 20 1967-1993	Лас-Вегас США, Невада  Длина Гран При Годы 3,6 км 2 1981-1982	Лю-Мин Франция  Длина Гран При Годы 4,4 км 1 1967	Лонг-Бич США, Калифорния  Длина Гран При Годы 3,2-3,4 км 8 1976-1983	Уоткинс-Глен США, Нью-Йорк  Длина Гран При Годы 3,7-5,4 км 20 1961-1980	Финкс США, Аризона  Длина Гран При Годы 3,7 км 3 1989-1991	Фури Япония  Длина Гран При Годы 4,3 км 2 1976-1977	Харна Испания  Длина Гран При Годы 3,3-3,4 км 9 1969-1981	Херес де ля Фронтера Испания  Длина Гран При Годы 4,2-4,4 км 7 1986-1997
Манья-Кур Франция  Длина Гран При Годы 4,2 км 9 1991-1999	Мельбурн Австралия  Длина Гран При Годы 5,3 км 4 1995-1999	Мехико-Сити Мексика  Длина Гран При Годы 4,4-5,0 км 15 1963-1992	Мокунг-Парк Испания  Длина Гран При Годы 3,7 км 4 1993-1995	Мокреаль Канада  Длина Гран При Годы 4,3-4,5 км 21 1978-1999	Хоккенхайм Германия  Длина Гран При Годы 6,7-6,8 км 23 1970-1999	Хунгаринг Венгрия  Длина Гран При Годы 3,9-4,0 км 14 1986-1999	Цельтвиг Австрия  Длина Гран При Годы 3,2 км 1 1964	Зинтри Великобритания  Длина Гран При Годы 4,8 км 5 1955-1962	Зинтри Португалия  Длина Гран При Годы 4,3 км 13 1984-1996

"Эй, Майк, тебя фотографируют, перестань корчить рожи", — рослый техник в бело-красной форменной рубашке Bridgestone весело засмеялся, подмигнув своему товарищу. Именно шум и гам, доносившиеся из белых шатров с эмблемой Bridgestone, скромно приоткрывшихся в углу площадки у самого входа в пaddock, и привлекли мое внимание. Веселость нескольких десятков "резинщиков" особенно контрастировала с угрюмым видом утомленных ночными бдениями над ремонтом техники командных механиков, лениво и натужно, словно бурлаки, волочивших

сюда тележки с дисками. Улыбки не сходили с лиц "японцев" (к слову сказать, ни одного собственно японского техника, за исключением начальства, мне на глаза так и не попало), с легкостью ворочавших тяжелые покрышки. Блестящие (а у BAR даже разноцветные) диски "обували" за считанные минуты. И хотя на первый взгляд тут царит полная неразбериха, на деле процесс налажен, как хороший конвейер, с которого, несмотря на шутки и прибаутки техников, каждые две-три минуты сходит по комплекту готовых колес.



Первым делом шеф-механик распределяет резину по комплектам, лазерным сканером считывая штрих-код с покрышек и надписывая на шине фломастером номер комплекта и машины, для которой он предназначен. Позднее контролеры FIA с такими же сканерами в руках будут контролировать число и тип комплектов, используемых командами.



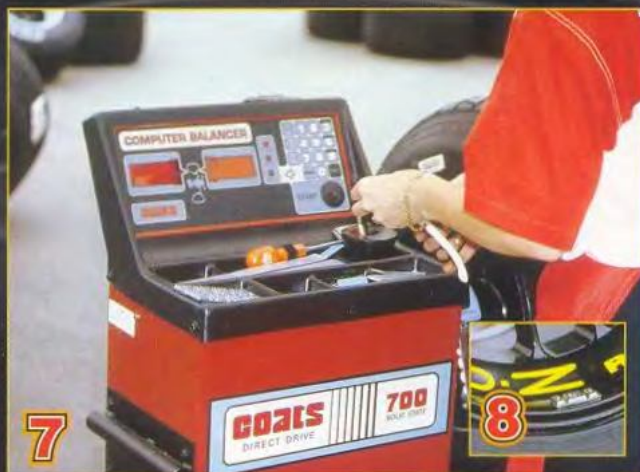
Вторая стадия — собственно монтаж, которому предшествует намыливание специальным раствором внутренней кромки шины, чтобы она легче надевалась и плотнее прилегала к диску (покрышки в Ф-1 бескамерные).



Намыленную шину на специальном станке техник насаживает на диск (3), а затем монтировкой подгоняет края (4) и передает готовые колеса дальше.



Колесо накачивается электрическим насосом (5) и балансируется на специальных балансировочных компьютерах (6, 7) с помощью металлических накладок (8), которые наклеиваются на обод колеса. Это единственная стадия сборки, где наряду с мужчинами работают и девушки.



Волшебный шатер



Четыре "поточных линии", по четыре человека, каждые 30 секунд выкатывают к выходу смонтированные и готовые к гонке колеса (9). Здесь резина со всех четырех "конвейеров" попадает в руки одного человека, который срывает с нее маркировочные наклейки (10) и переклеивает их на пластиковые дощечки (на каждый комплект — своя дощечка) и в строгом порядке укладывает их в ящички. Так ведется архив Bridgestone, в котором учитывается каждая покрывка.

Готовые комплекты резины выкладываются по четыре перед шатром (11) в ожидании, пока все еще сонные механики команд вернутся за ними со своими тележками. В перевозке колес, надо сказать, выдумка механиков не знает границ. Кто-то транспортирует их мелкими партиями, мотаясь за каждым комплектом (13). Более ленивые идут на разного рода ухищрения: укладывают на тележку, вмещающую два комплекта, по три-четыре, рискуя, что где-нибудь в середине пэддока при малейшем неосторожном движении вся эта груда просто рассыплется, или, как поступил находчивый механик Minardi, сооружают целый поезд из двух-трех тележек, приводимый в движение всего одной человеческой силой (12). И искусно лавируя среди празднующих гостей пэддока с криками: "Поберегись!", направляются к своим боксам. А к шатру все так же неспешно движутся механики других команд. Торопиться им действительно некуда. Bridgestone не подведет, и все будет сделано вовремя.

Владимир Маккавеев
фото автора



Здравствуйте!

Я хочу выразить свое возмущение по поводу того, что вы слишком много уделяете внимания Ferrari. Возмущение, негодование — это мягко сказано! Каково бы ни было количество поклонников Ferrari на трибунах, не нужно забывать, что и у других команд и пилотов есть преданные болельщики. Почему вы почти ничего не пишете о Хаккинене и McLaren? На Шумахере и Ferrari свет клином не сошелся.

Музалевская Светлана, Москва

...Еще немного и ваш журнал можно будет переименовать в McLaren. Лучше пишите больше о Ferrari, BAR, Stewart.

Хочу переписываться с фанатами Ferrari для обмена информацией.

Пишите по адресу: 195067, г. Санкт-Петербург, пр. Маршала Блюхера, д.38., корпус 3, кв. 31.

Васильев Арсений

Привет, "Формула"!

Я очень хочу найти друзей по переписке. Мне не хватает единомышленников, ведь кроме моей мамы моего увлечения никто не понимает. У меня даже со-



здалось впечатление, что только я люблю Ф-1, а ведь это не так! Пишите все, а особенно поклонники Михаэля, Эдди, Ха-Ха, Ральфа и Ника.

*198261, Санкт-Петербург,
ул. Стойкости, 27, кв. 187, Александровой Кате*

Здравствуй, "Формула"!

Меня зовут Лилия. Я, дожив до 30 лет, никогда не понимала тех, кто, болея за своих кумиров, создает фанклубы их имени, носит одежду с их изображениями, обклеивает стены их портретами. И вот тебе на! В мою жизнь ворвалась Формула-1. Теперь я такая же фанатка, как, скажем, болельщики "Спартак" или "Динамо", и я так же, как и они, обклеила стены в своей комнате фотографиями из журнала. И я впервые в жизни пожалела, что я не родилась мужчиной. Я бы стала гонщиком! Но я не унываю, ведь никто не мешает мне быть им в душе!

Кстати, я еще не сказала вам, кто мой любимый гонщик. Это — Эдди Ирвайн. Парень с перчиком. И теперь портрет этого бунтаря висит над моей кроватью. Вы обратили внимание, какой он симпатяга. Его образ помог мне избавиться от остатков бывшей любви. И теперь я свободна! Спасибо тебе, Ирвайн!

Лилия Ерошина, г. Тольятти

Здравствуй!

Мне очень нравится ваш журнал. Я большой поклонник Михаэля Шумахера. Очень прошу напечатать мое объявление.

Ищу болельщиков Михаэля для переписки. Пишите, очень буду рад!

113525, г. Москва,

ул. Днепропетровская д. 5, к. 4, кв. 343.

Гордееву Виктору.

P.S. Шлю вам сувенир в честь команды Ferrari



Здравствуй!

Меня зовут Андрей, мне 17 лет. Вот уже на протяжении 6 лет увлекаюсь Формулой-1. 9 лет занимаюсь авиамодельным спортом. За последнее время мною были изготовлены модели с применением различных новинок из Формулы-1, что позволило значительно улучшить аэродинамические и летные характеристики.

С помощью вашего журнала мне бы хотелось познакомиться с фанатами Михаэля Шумахера.

Мой адрес: 143980 Моск. обл., г. Железнодорожный, м/р Павлино, д. 10, кв. 180, Светлову А. В.



Уважаемая редакция журнала "Формула"!

Пишет вам постоянная читательница и большая болельщица Формулы-1. После того как я посмотрела первый раз Гран При Формулы-1, я поняла, что это то, чего мне не хватает в моей молодой еще жизни. Посылаю вам рисунок, и еще прошу напечатать мой адрес, пусть мне пишут все поклонники команды McLaren.

141420, Моск. обл., г. Сходня,

ул. Мичурина, д. 39, кв. 38. Абратамова Наталья



Много писать не буду, моя сестра большая поклонница Формулы-1 и еще хорошо рисует.

Алекс Одинаев



Уважаемая редакция журнала "Формула"!

Пишут вам две ярые "формулистки" из Москвы. Мы стали увлекаться "королевской" Формулой в 1994 году и сразу же стали болельщиками Михаэля Шумахера. К сожалению, женщины не могут принимать участие в гонках, но мы в меру своих возможностей постарались исправить эту несправедливость.

Босых Ольга, Юханова Екатерина, г. Москва

