

Ф¹ОРМУЛА

ГРАН ПРИ РОССИИ!

Как раз тот случай, когда о событии, которого не было, говорить можно долго. Иногда кажется, что бесконечно долго...



январь 2000



В истории команды Williams были не только годы побед

ФРЭНК УИЛЬЯМС

ПРОТИВ СУДЬБЫ



ИНВЕСТИЦИОННЫЙ
ТОРГОВЫЙ БАНК

ISSN 1560-3571



771560 357002 >





Зарегистрировано в
Государственном Комитете
Российской Федерации по печати
Свидетельство № 018841
Учредитель и издатель:
ООО "И. Д. Автопаролам"
121352, Москва,
ул. Давыдовская, д. 12, стр. 7
Тел.: (095) 445-3390, 445-3600,
445-4283, 449-0394
Факс: (095) 449-0709

Генеральный директор
В. Котляров
Главный редактор
Л. Ситник
Исполнительный директор
С. Косоруков
Дизайн и верстка
В. Кручинский
Г. Карачкин
Редактор-корректор
О. Кропотова

Рекламное обеспечение
В. Устинов
Консультант
В. Бакуладимов
Юридическое обеспечение
Ю. Растегин
По вопросам рекламы и
распространения издания
обращаться к:
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 "Росреклама" Газеты
и журналы, индекс 79180;
в отделениях Сбербанка РФ
г. Москва на бланках
ЗАО "Регион-связь"

Адрес для писем:
105037, Москва, а/я 54
E-mail:
formul@autorolopama.mty-net.ru

Представительство
в Санкт-Петербурге:
Тел./факс: (812) 274-8958
Адрес: Санкт-Петербург,
ул. Херсонская, 8

Отпечатано в Филиалии
FORSSAN KIRJAPAINO OY
Подписано в печать 29.12.1999 г.
Тираж 75000 экз.

Цена свободная
Редакция не несет ответственности
за содержание рекламных
материалов

Мнение редакции
не всегда совпадает
с мнением авторов статей
Перепечатка без разрешения
редакции запрещена

AVIO
© 1999 "Формула"

СОДЕРЖАНИЕ

- 4 Парад**
10 Новости
Калейдоскоп
18 С Новым годом, или все остается по-старому
Иногда с гончиками происходят истории, которые
не назовешь рождественскими...
Команда
22 Смутное время
Денег нет, команду украли,
но Франк Уильямс не унывал
30 Статистика Williams
Один на один
34 Бег Фрэнка Уильямса
Этот человек бегал лучше всех в Ф-1,
но от судьбы не убежишь...
38 Гений воздуха
В учение Эдмунд Николс отнюдь не блистал
Интервью
46 Игорь Ермалин
48 Сергей Ушаков
Тема
50 Гран При России: история с продолжением
Формула-1 в России – реальность и мифы
58 Тульское кольцо
Проект вышел на сверхсекретный уровень
60 Мираж
Миллионы немцев, англичан, бразильцев
переживают за своих кумиров. А что же мы?
64 Резиновые правила
Услышав этот вопрос, почти все в Ф-1
перестают улыбаться
Техника
72 Lancia D50: трансплантация
Этот автомобиль называл лучшим сам великий Фанкио
История
80 "Рвуся я в те светлые дни..."
Было время, когда количество автомобилей
Гран При в России исчислялось десятками...
82 Легенда о Нуволари
Этот человек стал легендой еще при жизни
От А до Я
90 Не думай о секундах свысока...
...особенно, если у виска свистит "туля", весом 600 кг
96 Наш читатель



ПАРАД



Знаменитостей на ежегодной церемонии награждения лауреатов журнала Autosport было, точно звезд на небе. Мика Хаккинен, Эдди Ирвайн, Дэвид Култхард, Дэймон Хилл, Джеки Стюарт, Стирлинг Мосс, Рон Деннис, Эдриан Ньюи, Берни Экклстоун... Голова идет кругом!

ПАРАД



Чем только не заполняют
гонщики пустоту межсезонья!
Вот какие необычные тесты
устроил себе Дэвид Култхард
во время визита в Словакию.

ПАРАД



Формула-1 — это не только великий спорт и захватывающее действо. Это еще и большой бизнес. Внутренний его механизм скрыт от посторонних взглядов, но многие страны ждут Гран При на своей территории, точно золотого дождя с неба.

Бадер остается в Ferrari



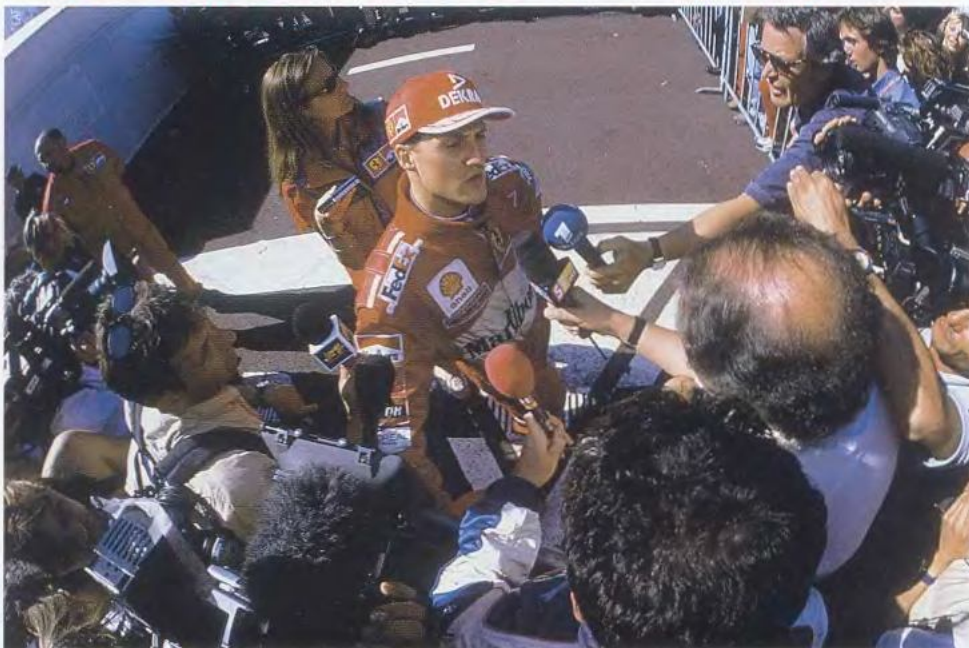
Лука Бадер продлил на 2000 год свой контракт тест-пилота Ferrari. Ранее итальянский гонщик грозился порвать всякие отношения с командой, поскольку чувствовал себя глубоко задетым решением Ferrari пригласить на место травмированного Шумахера не его, штатного испытателя, а Микку Сало. Однако перспектива остаться в 2000 году без работы остудила его амбиции. Зatrуднения с финансами в Minardi, где Лука выступал в 1999 году, заставляют эту команду искать гонщика, который смог бы пополнить скудный бюджет «конюшни».

Мосли за рулем



Президент FIA Макс Мосли решил попробовать себя в ралли. Произошло это во время визита в новую штаб-квартиру раллийной команды Ford в Довенби-Холл. Штурманом Мосли выступил сам экс-чемпион мира Колин Мак-Рей. Пять 8-километровых кругов по лесной проселочной дороге заставили Макса весьма скептически отнестись к своим гоночным способностям, в сравнении с мастерством Мак-Рей. «По грунту Колин едет быстрее, чем я по сухому асфальту на очень быстрой дорожной машине. Это невероятно!» Сам Мосли явно осторожничал за рулем Ford Focus, так как, по собственному признанию, все время представлял себе, какие лица будут у руководителей фордовской раллийной «конюшни», если он разобьет машину.

Шумахер уволил пресс-секретаря



Пресс-секретарь Михаэля Шумахера Хайнер Бухингер отправлен в отставку. Причиной увольнения стало недовольство президента Ferrari Луки ди Монтеземоло информацией, появлявшейся в прессе во время вынужденного отсутствия Михаэля после травмы. Пресс-релизы Бухингера часто противоречили с

официальными сообщениями команды. Секретарь немецкого гонщика категорически заявлял, что Шумахер до конца сезона в гонки не вернется, в то время как Ferrari прилагала все усилия, чтобы уговорить своего лидера выйти на старт Гран При. Кроме того, в Маранелло были крайне недовольны тем, что итальянской

прессе предпочитают немецкую. «У меня уже давно было такое чувство, что я должен уйти», — заявил Бухингер.

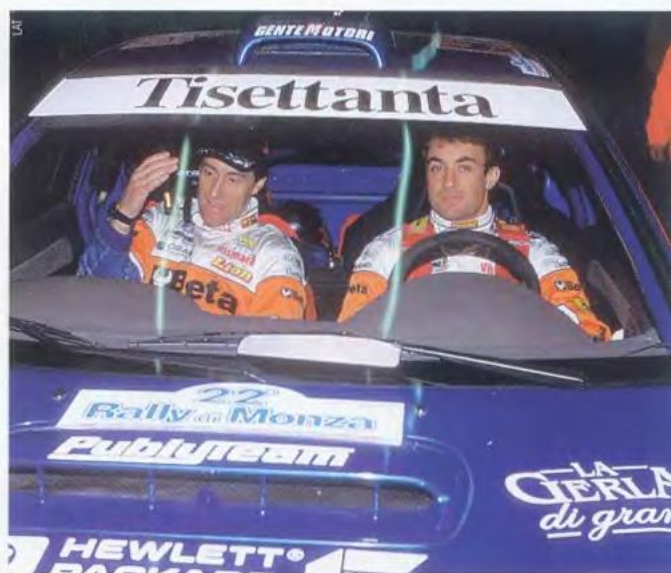
44-летний Бухингер работает с Михаэлем с 1995 года и считается его близким другом. Его сменил на посту пресс-секретаря Сабина Кем, ранее работавшая редактором газеты *Die Welt*.

Алези выступил в ралли

26 ноября

Монца знаменита прежде всего своим этапом Формулы-1. Но на протяжении вот уже 22 лет в этом пригороде Милана проходит еще одно соревнование — «Ралли Монцы». С каждым годом это событие приобретает все больший вес и значение, превращаясь в соревнование со своим собственным стилем, атмосферой и привлекающее все больше «звезд», и не только из мира ралли. Настоящих профессионалов-раллистов здесь не так уж и много. Зато можно встретить известных пилотов Формулы-1. В этом году, например, здесь побывали Жан Алези и бывший пилот Ferrari Иван Капелли.

Улыбающийся Алези появился в паддоке утром вместе со своей женой Кумико и дочерью Еленой. «Взволнован ли я? Нет, скорее сосредоточен. Потому что даже в таком турнире хочу быть первым. Не считая Rally du Var 1984 года и участия в гонке на льду в Шамони, это мое первое ралли. Я здесь, чтобы развлечься и развлечь публику. Но, конечно, будет нелегко бороться с настоящими раллистами. Это спорт очень трудный, со своими особенностями. Здесь тре-



буется иная манера вождения, отличная от пилотирования в Формуле-1. И все же это в первую очередь развлекательное мероприятие».

Алези всегда мечтал победить в Монце. На этот раз, выступая в паре с Пиролло на Subaru Impreza WRC, Жан показал седьмой результат. Мечта пока так и остается мечтой.

Венгрия будет принимать Ф-1 до 2006 года



30 ноября

Уже много лет Гран При Венгрии является своего рода домашней гонкой для российских любителей Ф-1. Поэтому будущее единственного этапа чемпионата мира в Восточной Европе, которое на протяжении всей 14-летней истории этой гонки не раз подвергалось сомнению, должно волновать нас особенно. Берни Экклстоун и организаторы Гран При Венгрии продлили договор о проведении этапов чемпионата мира в этой стране до 2006 года. Договор предполагает проведение реконструкции пaddock и трибун в ближайшие три-четыре года.



Худой мир в BAR

3 декабря

Руководящий состав BAR в сезоне-2000 не претерпит изменений. Крейг Поллок по-прежнему будет осуществлять общее руководство командой, а Эдриан Рейнард – отвечать за техническую сторону дела. Оба руководителя уже выразили удовлетворение достигнутым согласием, равно как и Жак Вильнев, одно время даже грозивший покинуть BAR в случае ухода из команды своего друга Поллока. Несмотря на видимое умиротворение, наблюдатели уверены, что подобного рода договоренность скорее загоняет болезнь внутрь, чем решает проблему непростых взаимоотношений Поллока и Рейнарда, чей раздор по-прежнему будет сказываться на боеспособности команды.

Оптимизм Жака Вильнева в этой ситуации объясняется просто: "Хуже, чем в 1999 году, быть не может. Автомобиль 1999 года получился слабым с точки зрения надежности, и исправить это было очень трудно из-за сильной вибрации двигателя. У нас не было за плечами опыта нескольких лет работы с Supertec, как у Williams и Benetton, и эта проблема застала нас врасплох. Следующий автомобиль будет пуленепробиваемым".

Гран При Бразилии будет проходить на Интерлагосе до 2004 года



Организаторы Гран При Бразилии продлили на 5 лет свой нынешний контракт на проведение этапа чемпионата мира. Об этом объявил мэр Сан-Паулу г-н Пита. Условия нового соглашения предусматривают реконструкцию трассы, в частности расширение пaddock и зон безопасности. Стоимость работ, которые должны быть проведены до Гран При 2000 года, оценивается в 2 млн долларов.

Telefonica покупает Minardi



Многие годы команда Minardi рассматривалась всеми, как пример чистой любви к Ф-1. Но на одной любви, к сожалению, далеко не уедешь, а двигателя для машины 2000 года у двух совладельцев итальянской "конюшни", Габриэле Руми и Джанкарло Минарди, не было. Выход был один – продать акции команды. Еще с лета 1999 года переговоры об этом велись с испанской телекоммуникационной компанией Telefonica. Судя по всему, сторонам удалось достичь согласия. Официально еще не объявлено, идет ли речь о крупном спонсорском соглашении или о продаже. Но очень похоже, что Telefonica купила значительную часть акций и установила контроль над командой. Полученные деньги пойдут, возможно, не на Supertec Бриаторе, как ожидалось, а на Ford CR-1 спецификации 1999 года – один из самых мощных и компактных агрегатов сезона. Представители Ford настаивают, что больше не будут поставлять двигатели никому, кроме Jaguar. Однако говорят, что Берни Экклстоун прилагает все силы, чтобы принудить американскую компанию продлить отношения с Minardi.

Останутся ли Минарди и Руми у руля команды – неизвестно, как неизвестно и то, сохранит ли "конюшня" свое теперешнее название. Поговаривают, что испанцы намерены перевезти команду в Барселону. Зато будущее Марка Жене, которому покровительствует Telefonica, похоже, не вызывает опасений. Ожидается, что вторым гонщиком будет южноамериканец, так как именно на этом рынке испанская компания развернула особенно бурную деятельность в последнее время.

Хаккинен — Гонщик года

5 декабря

В лондонском отеле Grosvenor House состоялась ежегодная церемония вручения призов журнала Autosport по итогам сезона '99. Гонщиком года был назван Мика Хаккинен. Приз вручал актер Джеймс Гарнер, сыгравший одну из главных ролей в фильме "Гран При".



Экклстоун богаче королевы



Журнал EuroBusiness опубликовал данные, согласно которым Берни Экклстоун в этом году стал самым богатым англичанином. Его личное состояние оценивается в 2,4 млрд фунтов стерлингов. Берни обогнал по этому показателю королеву Елизавету, за которой записано всего лишь 2 млрд. Однако в общеευропейском списке позиции Экклстоуна достаточно скромны — всего лишь 48-е место. Самым же богатым человеком в Европе по данным журнала является Лилиан Беттенкорт, владеющая французской косметической фирмой L'Oreal, — 9,2 млрд фунтов. Так что Берни есть на кого равняться.

Соня Ирвайн оставляет брата



Соня Ирвайн решила оставить свою работу личного физиотерапевта и помощника при младшем брате. Об этом заявил менеджер Эдди Ирвайна Энрико Дзанарини: "Соня уходит. Она хочет сменить образ жизни и заняться чем-то другим. Я пытался удержать ее, но она хочет уйти. Она сыта по горло давлением, которое ей приходится испытывать, и больше не получает удовольствия от своей работы".

О том же говорит и сама Соня: "Я работала с Эдди четыре года в Ferrari и теперь, когда он переходит в Jaguar, я чувствую, что пора уходить. Эдди понял меня. Я надеюсь, что мы встретим Рождество вместе".

Предварительный заявочный лист команд Ф-1

9 декабря

FIA опубликовала предварительный заявочный лист команд-участниц чемпионата мира Ф-1 2000 года. В этом документе осталось три вакансии. До сих пор не определились со своими гонщиками в Arrows и Minardi, хотя уже практически ясно, что де ла Роса сохранит свое место благодаря влиятельному испанскому спонсору. Обращает на себя внимание тот факт, что титульным спонсором обеих автомобилей BAR указан LUCKY STRIKE. Это значит, что Крейг Поллок окончательно отказался от мысли рекламировать сразу две марки сигарет. Странно также, что Minardi, похоже, вообще не намерена заявлять на 2000 год производителя двигателя, хотя маловероятно, что итальянская команда будет строить агрегат своими силами.

Гонщик	Команда	Двигатель
1 Мика Хаккинен	WEST McLAREN	MERCEDES
2 Дэвид Култхард	WEST McLAREN	MERCEDES
3 Михаэль Шумахер	SCUDERIA FERRARI MARLBORO	FERRARI
4 Рубенс Баррикелло	SCUDERIA FERRARI MARLBORO	FERRARI
5 Хайнц-Харальд Френтцен	BENSON & HEDGES JORDAN	MUGEN-HONDA
6 Ярно Трулли	BENSON & HEDGES JORDAN	MUGEN-HONDA
7 Эдди Ирвайн	JAGUAR RACING	JAGUAR COSWORTH
8 Джонни Херберт	JAGUAR RACING	JAGUAR COSWORTH
9 Ральф Шумахер	BMW WILLIAMS F1 TEAM	BMW
10 Алессандро Занарди	BMW WILLIAMS F1 TEAM	BMW
11 Джанкарло Физикелла	MILD SEVEN BENETTON	?
12 Александр Вурц	MILD SEVEN BENETTON	?
14 Жан Алези	GAULOISES PROST	PEUGEOT
15 Ник Хайдфельд	GAULOISES PROST	PEUGEOT
16 Педро Диниц	RED BULL SAUBER	PETRONAS
17 Мика Сало	RED BULL SAUBER	PETRONAS
18 ?	(Спонсор?) ARROWS	SUPERTEC
19 ?	(Спонсор?) ARROWS	SUPERTEC
20 Марк Жене	(Спонсор?) MINARDI	?
21 ?	(Спонсор?) MINARDI	?
22 Жак Вильнев	LUCKY STRIKE REYNARD BAR	HONDA
23 Рикардо Зонта	LUCKY STRIKE REYNARD BAR	HONDA

Любые изменения и дополнения в список можно вносить лишь до 4 часов дня последнего четверга накануне первого этапа чемпионата, т.е. до 9 марта 2000 года.

Неофициальный визит



Боевой дух Паниса



Оливье Панис был вызван в магистрат города Невер, чтобы дать объяснения по поводу инцидента, произошедшего здесь в мае 1999 года. Оливье с друзьями прибыли на местный картодром, чтобы немного повеселиться. В это же время на трассу вывел свой карт некий Стефан Калем, владелец местного кафе. Произошло столкновение. Гонщик Гран При был настолько раздосадован произошедшим, что вместе со своим тренером по физподготовке набросился на обидчика. Владелец кафе был сбит на землю, после чего Панис несколько раз пнул его ногой. Оливье признал, что погорячился и жалеет о случившемся.

Адвокаты Паниса строят защиту на том, что вышеупомянутому владельцу кафе не было нанесено физических повреждений, более того — он попытался воспользоваться ситуацией и шантажировал Оливье оглаской этого происшествия, если тот откажется составить ему протекцию в намерении стать гонщиком французской Ф-3. Оливье отверг шантаж. В результате дело теперь будет передано в суд.

20–22 ноября 1999 года Санкт-Петербург посетил член комиссии FIA по трассам и безопасности Хауме Ногэ. Визит был неофициальный. Г-н Ногэ осмотрел трассу "Невское кольцо" и дал рекомендации по путям дальнейшего развития этого автодрома. Возможности питерской трассы были оценены зарубежным специалистом достаточно высоко, хотя российской стороне было рекомендовано не торопиться с грандиозными проектами, вроде Ф-1, а заняться постепенным развитием с целью приведения трассы в соответствие международным требованиям и включения ее в официальный календарь FIA для начала на более низком, чем гонки Гран При, уровне. Г-н Ногэ знает, о чем говорит. Бывший гонщик, он окончил Инженерное училище в Испании и организовал архитектурно-строительную фирму. Сейчас на его счету 19 построенных трасс, в числе которых и знаменитая "Каталунья".

Он что, действительно
думал быть первым?
Он не первый, кто так думал...

Колесо... Кажется, Эдди
рассказывал мне что-то о
колесе и Ferrari...

Шумахер обгоняет Баррикелло



3 декабря

Немец и бразилец, которым в 2000 году предстоит вместе выступать в Ferrari, встретились в очном поединке на трассе. Произошло это в Германии во время благотворительной гонки на катках, доходы от которой поступили в фонд UNESCO. На глазах 10 000 зрителей Шумахер привел свой карт к финишу первым. Сразу за ним финишировал Баррикелло. "По этой гонке нельзя судить, кто из нас быстрее, — заявил Михаэль. — Может быть, мой карт был чуть более быстр, а возможно, это был просто неудачный день для Рубенса.

Сегодня мы финишировали 1-м и 2-м. Если так же мы закончим следующий чемпионат, я буду счастлив".

"Все дело в колесе, которое было плохо установлено", — досадовал Рубенс. После гонки Рубенс и Михаэль вместе отправились в ресторан и беседовали там до глубокой ночи. "Мы много говорили о F399, Михаэль рассказал мне обо всех ее секретах", — поведал Рубенс. В соревновании кроме Шумахера-старшего и Баррикелло приняли участие Ральф Шумахер, Рикардо Зонта, Алекс Вурц, Лука Бадер. В результате на счет UNESCO было перечислено 250 тыс. долларов.

Michelin возвращается в Ф-1

15 декабря

Французская шинная компания Michelin возвращается в Ф-1 в 2001 году. Об этом объявил сегодня глава фирмы Эдуард Мишлен: "Это решение — часть нашей мировой стратегии". Michelin уже снабжала команды Ф-1 гоночной резиной с 1977 по 1984 год. Именно эта компания впервые применила в чемпионате мира радиальные шины в 1977 году. Автомобили, оснащенные ее покрышками, выиграли 59 Гран При, три чемпионских титула в личном зачете и два Кубка конструкторов. Предполагается, что первоначально французские шинники будут обслуживать



BMW-Williams и Toyota. В 1999 году Michelin выиграла 24-часовую гонку в Ле-Мане с BMW, а также чемпионат мира по ралли с Toyota. Французы участвуют практически во всех видах автоспорта, и появление их в Ф-1 выглядит логичным шагом. Представители Bridgestone уже заявили, что приветствуют появление конкурента, т. к. новый виток шинной войны несомненно привлечет внимание прессы и послужит отличной рекламой. Bridgestone, Goodyear и Michelin вместе контролируют около 60% шинного рынка в мире. Только эти три компании обладают ресурсами, достаточными, чтобы развивать собственные программы Ф-1.

Педро де ла Роса остается в Arrows

16 декабря

Это стало ясно после того, как Arrows продлил еще на год спонсорский контракт с испанской нефтяной компанией Repsol YPF, которая покровительствует Педро. Буквы YPF появились в названии команды совсем недавно, после того как испанцы приобрели аргентинскую нефтяную фирму — Yacimientos Petroliferos Fiscales. Теперь остается лишь дождаться официального сообщения о подписании контракта с де ла Росой.



Новые дождевые шины

Bridgestone приготовила для сезона 2000 года дождевые шины нового типа: WF22 (передние) и WF35 (задние). Их основное отличие — усовершенствованный рисунок протектора, который был разработан на основании расчетов, проведенных на сверхмощном компьютере. Канавки протектора стали более тонкими, но выброс воды происходит более эффективно и равномерно. Главная новинка — сверхтонкие каналы внутри каждого блока рисунка, позволяющие выравнивать давление воды в тонком слое между шиной и поверхностью трассы и предотвращать возникновение аквапланирования.

Хилл берет интервью у Шумахера

В необычной роли выступил ушедший недавно из спорта Дэмон Хилл. В качестве внештатного корреспондента журнала F1 Racing он взял интервью у Михаэля Шумахера. Речь, что не удивительно, пошла об отставке. Немец заявил, что уйдет из спорта, если появится молодой талантливый гонщик, который бросит ему вызов.

"Это будет для меня чем-то новым, — размышлял недавно достигший 30-летнего рубежа Михаэль. — До сих пор я сам был молодым, подающим надежды гонщиком, который сражался с более опытными людьми. Я никогда не любил рассуждений о новом Сенне или новом Шумахере, потому что если новый парень придет, это будет совсем другой характер. Он сделает себе собственное имя. Однажды это случится. Мой отец всегда говорил мне: если это произойдет, тебе лучше остановиться. И я думаю, он прав, потому что может появиться соблазн сделать больше, чем в ваших силах. А это опасно".

Однако каких-либо четких сроков для своего ухода Михаэль Шумахер не определил.

"Пару лет назад я сказал, что буду гоняться еще пять лет, не больше. Но я также помню, что, начиная, я говорил о трех или четырех годах. Но вот я здесь уже 10 лет. Все в порядке до тех пор, пока вы получаете удовольствие и дела идут хорошо. Но я не думаю, что буду выступать до 40 лет".

Баррикелло лег на операцию



18 декабря

К этой операции Рубенс Баррикелло готовился давно. И вот сегодня в клинике им. Альберта Эйнштейна в Сан-Паулу у него были удалены обызвествленные ткани (нарост) между шестым и седьмым правыми ребрами. Нарост возник в результате травмы, которую Рубенс получил в роковой Имоле '94 во время свободных заездов. С тех пор бразилец испытывал боль не только в автомобиле, но даже в постели, когда ложился на правый бок. По сообщениям врачей, операция прошла без осложнений. Баррикелло сможет вернуться к своим обязанностям в Ferrari через три недели.

Хоккенхайм станет короче



16 декабря

Мэр Хоккенхайма и по совместительству президент совета акционеров местного автодрома Густав Шранк объявил о планах кардинальной реконструкции трассы. Ее длина будет сокращена с нынешних 6,823 км до 4,023 км. Вместо четырех длинных прямых в лесу останется только два скоростных 700-метровых участка. Вместимость же трибун возрастет с 75 до 100 тыс. Стоимость работ оценивается в 25,4 млн долларов. Ожидается, что правительство земли Баден-Вюртемберг утвердит этот план весной 2000 года и окажет финансовую поддержку.

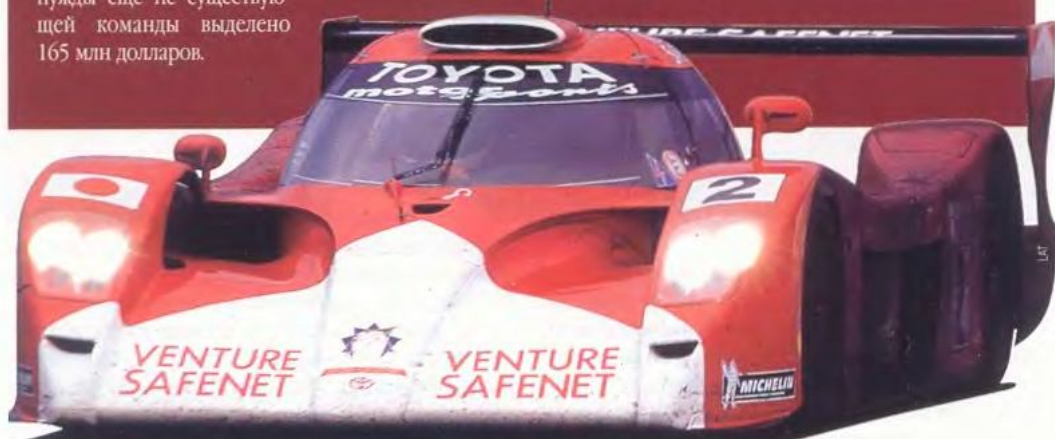
Берни Экклстоун не раз критиковал Хоккенхайм за слишком длинную трассу и незрелищные гонки. По слухам, готовящаяся реконструкция — это условие, которое поставил хозяин Ф-1 перед продлением контракта о проведении этапов чемпионата мира на этом автодроме до 2008 года.

Toyota приходит в Ф-1 в 2001 году

13 декабря

Это стало ясно после того, как японцы внесли на депозит FIA залог в размере 48 млн долларов, который должен гарантировать серьезность их намерений выставить в чемпионате мира Ф-1 свою команду. Ранее Toyota планировала начать выступать в гонках Гран При с 2003 года. Потом заговорили о 2002 году. "Мы делаем все, чтобы ускорить работы, связанные с планами выступления Toyota в Ф-1, — заявил управляющий директор спортивного отделения компании Акихико Санто. — Если это окажется возможным, мы намерены начать в 2001 году. Это будет самая большая инвестиция в спорт за всю историю компании".

Toyota уже объявила о прекращении своей программы в чемпионате мира по ралли, где японцы одержали командную победу в 1999 году, и 24-часовых гонках в Ле-Мане, чтобы сконцентрироваться на Ф-1 и CART. В Кельне ведутся работы по строительству современной аэродинамической трубы. Группа опытных специалистов уже работает над проектом шасси и двигателя. Согласно неофициальной информации, на нужды еще не существующей команды выделено 165 млн долларов.



Баррикелло в Маранелло

1 декабря

Сразу после окончания периода запрета на тесты Рубиньо прибыл во Фьорано. На 1 декабря была запланирована пресс-конференция. Но бразильский пилот до конца 1999 года еще связан контрактом со Stewart, и не может встречаться с журналистами без разрешения руководства шотландской "конюшни". Буквально за полчаса до запланированной пресс-конференции Пол Стюарт позвонил Жану Тодту и напомнил, что согласно их договоренности Рубенс может проводить тесты своей новой машины, равно как и Ирвайн — своей, но не имеет права участвовать в какой-либо рекламной деятельности. Несмотря на уверения руководства Ferrari, что речь идет лишь об обычной встрече с прессой без каких-либо рекламных целей, что пилот во время тестов одет согласно договоренности, а именно — в красный комбинезон без надписей, что на его болиде нет имени ни одного спонсора, Стюарт остался непреклонен: никаких интервью.

В итоге, все, что смог сделать Рубенс в тот день — это высказать пару коротких комментариев в виде монолога о своих первых впечатлениях.

"Мне жаль, что я не могу дать интервью, ответить на ваши вопросы, — начал он. — Надеюсь, что разногласия будут улажены в самые ближайшие дни. Сегодня утром я совершил несколько кругов и сразу же почувствовал себя неплохо. Кокпит удобный. Правда, из-за того, что тормозить приходится левой ногой, чувствую себя не совсем уверенно, но на новой машине педали будут расположены с учетом моих особенностей. Я испытал самый настоящий восторг и трепет, когда увидел свое имя на алом болиде Ferrari, я мечтал об этом с детских лет! На этом заканчиваю и надеюсь, что в самом ближайшем будущем смогу подробно ответить на ваши вопросы..."

И действительно, проблему со Stewart в итоге удалось уладить благодаря усилиям пресс-атташе обеих команд, Клаудио Берро и Кэмерона Келлера.



Занарди заговорил



Не утихают разговоры о том, что дни Алекса Занарди в Williams сочтены. Представители команды отказываются комментировать слухи и заявляют, что контракт Алекса истекает лишь через год. Весь этот крайне неудачный для двукратного чемпиона ChampCar сезон Алекс воздерживался от громких заявлений. Однако неопределенная обстановка, сложившаяся вокруг его будущего, заставила таки итальянскую звезду американского автоспорта включиться в столь привычную для Ф-1 психологическую игру на страницах прессы. Впервые Занарди поделился своими мыслями по поводу спорта, в котором он выступает. Досталось всем. Во-первых, — Михаэлю Шумахеру: "Людам начинают надоедать как его победы, так и его поражения". Во-вторых, уничижающей критике был подвергнут Мика Хаккинен: "Когда Мике задают вопрос, следует долгая пауза. Так же поступал и Сенна, но он думал". Наконец, дошла очередь и до самого Айртонa: "Люди считают Сенну героем только потому, что он погиб. О его ошибках не вспоминают".

Возможно, Алекса наконец прорвало, и он заговорил о наболевшем. Но скорее всего, гонщик, как это заведено, пытается проявить свой боевой дух, привлечь внимание прессы и донести свою позицию до сведения руководства команды, с которой, надо полагать, сейчас идут непростые переговоры. "Я хочу остаться и показать, на что я способен. Я выигрывал гонки перед тем, как вернуться в Ф-1. Я уверен, что с подходящим автомобилем я могу побеждать и в Ф-1. Моя главная проблема — это автомобиль, который сильно отличается от того, с которым я имел дело раньше", — заявил Алекс Занарди.



Ирвайн на конкурсе красоты

Слухи о том, что Эдди Ирвайн был исключен из жюри конкурса "Мисс мира 1999" за связь с одной из участниц соревнования, оказались ложными. Эдди был там и вместе с другими ценителями женской красоты проголосовал за 20-летнюю Юкту Мукев из Индии. За конкурсом, проходившим в Лондоне, наблюдали около 2 млрд телезрителей.

V12 запрещены?

17 декабря

Такое решение рекомендовала принять Комиссия по Формуле-1 Международной автомобильной федерации. Комиссия руководствовалась необходимостью снизить финансовое бремя участия в Ф-1 и сократить таким образом пропасть между богатыми и бедными командами. Разработка агрегата нового типа вызвала бы новую "гонку вооружений", которая обошлась бы всем в копейчку. Ferrari и Toyota не скрывали своих планов попытаться построить 12-цилиндровый двигатель для Ф-1. Теперь им придется отказать от этих намерений.



Jordan подписывает контракт с Deutsche Post

14 декабря

Команда подписала 3-летнее спонсорское соглашение с крупной немецкой почтово-транспортной компанией Deutsche Post. "Эта

сделка является для нас наиболее важным коммерческим шагом после подписания в 1996 году договора с Benson and Hedges", — заявил Эдди Джордан. — Впервые в истории команды мы имеем полное техническое и финансовое обеспечение программы до Рождества". Сообщается, что сумма сделки составляет около 10 млн долларов. Это почти пятая часть годового бюджета команды. Внимание Deutsche Post к Jordan, кроме ее успехов в чемпионате 1999 года, привлёк немецкий гонщик Френтцен, а также желтый командный цвет, который является корпоративным для немецкой компании.

Бюджеты команд Ф-1

Журнал MotorSport Aktuell, не называя источника информации, опубликовал данные о бюджетах команд Ф-1. Цифры указаны в млн долларов США.

Ferrari	216
McLaren	126
BAR	104
Williams	100
Benetton	68
Prost	63
Sauber	57
Jordan	47
Stewart	43
Arrows	36
Minardi	29

Китай "проснулся"

На автодроме Джухай в Китае возобновились строительные работы. Еще недавно вопрос о Гран При Китая считался практически решенным, и гонка в Джухае даже значилась в календаре чемпионата мира 1998 года. Жак Вильнев специально приезжал с рекламным визитом и осматривал трассу. Однако трудности с финансированием заставили остановить проведение завершающих работ. И вот стало известно, что местное правительство выделило 15 млн долларов, необходимых для завершения строительства. "Все уже готово на 50%", — заявил директор автодрома Джо Лим. Согласно плану, в апреле 2000 года FIA проинспектирует степень готовности трассы, чтобы включить ее в календарь 2001 года.

Многие гонщики уже сейчас жалуются, что Джухай — неинтересная трасса, хотя в ее создании принимала участие та же фирма Tilke, что проектировала столь поразивший всех автодром Сепанг в Малайзии.

От Arrows хотят избавиться

Компания Morgan Grenfell, которая недавно купила 50% акций Formula One Holding у Берни Экклстоуна, объявила о намерении продать 30 из 45% принадлежащих ей акций Arrows. Делается это во избежание ненужных осложнений, связанных с тем, что совладелец одной из команд является, по существу, хозяином всего чемпионата.

ВЕСТИ С ТЕСТОВ

С началом календарной зимы, спустя ровно месяц после завершения Гран При Японии, автомобили Ф-1 снова выехали на трассу. Только за первую половину декабря в тестах приняли участие 27 пилотов из 10 команд, причем заезды проходили в основном на трех автодромах: Ferrari по традиции использовала свою трассу во Фьорано, остальные команды, также по традиции, испытывали автомобили в Хересе и Барселоне. Цели декабрьских заездов из года в год остаются одними и теми же: испытания новых узлов, как правило, на старых шасси; "притирка" пилотов в новых для них командах и, наконец, отбор кандидатов на еще не занятые места.

Безусловно, у каждой команды уже есть определенные наработки к следующему сезону, благо технический регламент не претерпел сильных изменений. Однако узнать, над чем конкретно они работают, не представляется возможным: все, словно сговорившись, выдают в пресс-релизах весьма расплывчатую фразу "работа над узлами и агрегатами сезона-2000". На этом фоне выделяются заявления Sauber, — швейцарская команда объявила, что испытывает новую коробку передач и аэродинамику задней части болида. Продолжают накручивать тестовые километры BAR-Honda и Williams-BMW. Но если японский двигатель прошел уже более 1000 километров без серьезных замечаний, демонстрируя вполне приличные результаты (14 декабря в Хересе Жак Вильнев показал третье время среди более чем десятка пилотов), то альянс Williams-BMW пока ни скоростью, ни надежностью похвастать не может. И хотя Герхард Бергер постоянно заявляет, что все работы идут по графику и команда удовлетворена их результатами, Ральф Шумахер уступает лидерам около трех секунд на круге.

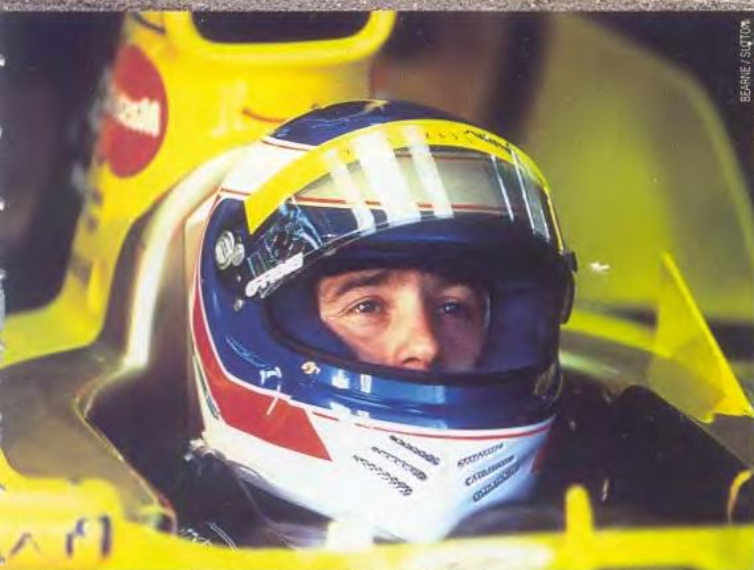
Лишь четыре команды уже решили, что не будут менять пилотов в 2000 году. Впрочем, о будущем Александра Вурца и Алессандро Занарди ходят самые разнообразные слухи, которые еще более подогревает то обстоятельство, что ни тот, ни другой в декабрьских тестах не участвовали. Взяли отпуск и лидеры трех сильнейших команд. Михаэль Шумахер за-

Результаты тестов в Хересе (1-3, 14-16 декабря)			Дата	Число дней
1. Д. Херберт	Stewart-Ford	1'23.097	16 декабря	3
2. Р. Баррикелло	Ferrari	1'23.183	16 декабря	3
3. Д. Култхард	McLaren-Mercedes	1'23.459	16 декабря	5
4. Л. Бурти	Stewart-Ford	1'23.577	16 декабря	2
5. О. Панис	McLaren-Mercedes	1'24.418	15 декабря	4
6. М. Сало	Sauber-Petronas	1'24.768	16 декабря	3
7. Н. Хайдфельд	Prost-Peugeot	1'25.04	3 декабря	3
8. М. Жене	Minardi-Ford	1'25.157	15 декабря	2
9. П. Диниц	Sauber-Petronas	1'25.463	14 декабря	3
10. Я. Трулли	Jordan-Mugen-Honda	1'25.54	3 декабря	3
11. Ж. Вильнев	BAR-Honda	1'25.767	16 декабря	3
12. Ж. Алези	Prost-Peugeot	1'26.37	3 декабря	3
13. Э. Ирвайн	Stewart-Ford	1'26.638	14 декабря	2
14. Б. Жанквейра	Williams-BMW	1'26.704	15 декабря	2
15. Р. Шумахер	Williams-BMW	1'27.33	3 декабря	3
16. Н. Фонтана	Minardi-Ford	1'27.774	15 декабря	2
17. М. Уилсон	Minardi-Ford	1'27.824	15 декабря	2
18. Й. Мюллер	Williams-BMW	1'28.168	16 декабря	1
19. Д. Мэннинг	Williams-BMW	1'28.829	15 декабря	2
20. П. Сундберг	Minardi-Ford	1'44.256	14 декабря	1

явил, что не видит смысла тестировать F399. Немец все еще не восстановился полностью после августовской травмы. Он пока не может тренироваться в полную силу из-за боли в колене. А Мика Хаккинен отдыхает от тяжелого сезона.

В отсутствие Шумахера, Хаккинена и Френтцена лучшие секунды показал Дэвид Култхард. Шотландец первенствовал в шести из восьми серий, в которых принимал участие. Похоже, критика, звучащая во второй половине сезона-99,





задела Дэвида за живое, и он стремится доказать, что по-прежнему может быть самым быстрым. Каждый поворот он проходит, сжав зубы, каждый круг старается использовать, чтобы отточить свою технику вождения, найти причину своего отставания от Хаккина. Однако абсолютно лучшее время, превывсившее даже рекорд трассы в Хересе, на счету Джонни Херберта. Пилот Stewart, у которого после победы на Нюрбургринге словно открылось второе дыхание, показал результат 1'23.097. Отличился также Рубенс Баррикелло, который сначала побил рекорд трассы во Фьорано, а затем первенствовал в единственный "дождевой" день в Хересе. Формально бразилец до конца декабря принадлежит Stewart, но Ferrari выторговала его право участвовать в тестах команды в обмен на аналогичное разрешение для Ирвайна. Ярно Трулли ехал стабильно, но все же пока итальянец уступает лидерам примерно секунду на круге. Все остальные отмечались не более, чем разовыми успехами. Так, например, Марк Жене в один из дней смог показать четвертый результат.

И, наконец, новички. Сразу несколько команд провели большие серии "отборочных" заездов. В Williams пробовали свои силы пилот команды Petrobras — бразилец Бруно Жанквейра, а также Дэррен Мэннинг и официальный тестер BMW Йорг Мюллер. Первый в своей лучшей попытке показал время даже быстрее Ральфа Шумахера, однако не надо забывать, что погода на юге Испании на редкость изменчива, а Ральф и Бруно ездили в



разные дни. Но еще большее число "молодых талантов" — целых пять — попробовали свои силы в Minardi: Макс Уилсон, Норберто Фонтана, Фернандо Алонсо, Джорджо Винелло и Петер Сундберг — победители различных младших чемпионатов. Это была отличная возможность показать себя, откровенно провалил ее только Сундберг. Также в тестах приняли участие новый тест-пилот Jordan, чех Томаш Энге, и экс-пилот Mercedes в серии GT, австралиец Марк Уэббер, виды на которого имеет Arrows.

Безусловно, делать по результатам декабрьских тестов далеко идущие выводы — дело неблагодарное: промежуточные шасси, промежуточные варианты двигателей, каждый гонщик отрабатывал свою испытательную программу, а не просто гонялся по кругу за быстрыми секундами. Большинство команд планирует вновь вернуться на трассы уже с новыми автомобилями, то есть в лучшем случае в середине января. Однако и тогда специалисты будут повторять одно и то же: результаты предсезонных тестов ни о чем не говорят. Вот уже два года зимой автомобили McLaren были на голову сильнее всех, и каждый раз никому это ни о чем не говорило.

Александр Кабановский

Результаты тестов в Барселоне (9-12, 16-17 декабря)			Дата	Число дней
1. Я. Трулли	Jordan-Mugen-Honda	1'21.350	12 декабря	4
2. Д. Култхард	McLaren-Mercedes	1'21.44	11 декабря	3
3. Н. Хайдфельд	Prost-Peugeot	1'22.063	16 декабря	4
4. О. Панис	McLaren-Mercedes	1'22.40	11 декабря	3
5. П. де ла Роса	Arrows-Supertec	1'22.6	17 декабря	5
6. П. Диниц	Sauber-Petronas	1'22.98	11 декабря	3
7. Р. Шумахер	Williams-BMW	1'23.01	10 декабря	1
8. Т. Энге	Jordan-Mugen-Honda	1'23.61	11 декабря	2
9. Ж. Алези	Prost-Peugeot	1'23.65	9 декабря	4
10. Й. Мюллер	Williams-BMW	1'24.10	11 декабря	1
11. Т. Коронель	Arrows-Supertec	1'24.3	17 декабря	2
12. М. Уэббер	Arrows-Supertec	1'26.56	10 декабря	2

НОВИЧКИ:

Лючано Бурти (Бразилия) — тест-пилот Stewart-Ford;
Фернандо Алонсо (Испания) — победитель серии Euro Open by Nissan;
Джорджо Винелла (Италия) — победитель итальянского чемпионата F-3000;

Бруно Жанквейра (Бразилия) — один из лидеров F-3000;
Дэррен Меннинг (Великобритания) — победитель японского чемпионата F-3000;

Макс Уилсон (Бразилия) — один из лидеров международной F-3000;
Петер Сундберг (Швеция) — чемпион итальянской F-3;
Йорг Мюллер (Германия) — чемпион F-3000 сезона-1996, официальный тест-пилот BMW;

Марк Уэббер (Австралия) — участник чемпионата GT, подписал контракт с юниорской командой Arrows в F-3000;

Томаш Энге (Чехия) — участник чемпионата F-3000, тест-пилот Jordan.

С Новым годом, или все остается по-старому



Новый год, пробки шампанского в потолок, крики "ура"! Дополнительную торжественность моменту придает то обстоятельство, что все вокруг уверены: мы встречаем новое тысячелетие. Вынужден вас огорчить... Вы опоздали на пять лет.

Позвольте мне объяснить. Считается, что границу тысячелетия отмечает 2000 год от рождения Христа. К несчастью, расчет оказался совершенно неверен. Пеняйте на греческого монаха седьмого века Дионисия, который известен англоязычному миру под именем Деннис Малый. (Вероятно, так легче отличать его от Рона Денниса, который, естественно, куда больше.)

Ошибка состояла в том, что перед тем как засесть за расчеты, результаты которых позже получили название христианского летоисчисления, Деннис Малый не удосужился взглянуть в колонку светской хроники "Вифлеем телеграф" соответствующего периода. Иначе он узнал бы, что царь Ирод, который, стремясь извести Мессию, казнил всех младенцев до двух лет, сам умер, согласно летоисчислению Дионисия, весной 4 года до рождения человека, которого он пытался уничтожить. Поэтому с большой долей уверенности можно предположить, что Иисус Христос родился в 5 году до нашей

эры. Отсюда следует один фундаментальный вывод: Мика Хаккинен на самом деле стал чемпионом мира 2004 года.

Не все можно выразить цифрами. Если судить по результатам чемпионата мира, Педро Диниц лучший гонщик, чем Жан Алези. Несомненно одно: чемпионат мира Ф-1 будет отмечать свой 50-летний юбилей 13 мая 2000 года. Большинство издателей достаточно умны, чтобы сообразить, что круглая дата даст им возможность продать больше журналов, если украсить их обложки крупными цифрами 50 и наполнить множеством статей, описывающих, насколько все вокруг изменилось по сравнению со "старыми добрыми временами". Меня также попросили написать такую статью, и вот я уже читаю обильный материал о первом Гран При чемпионата, который прошел в Сильверстоуне весной 1950 года нашей эры согласно христианскому летоисчислению. Все отчеты свидетельствуют об одном и том же. Место действия — самая обычная сельская местность. Заводская команда Alfa Romeo

выиграла все главные старты перед чемпионатом мира. Она должна была выиграть и в Сильверстоуне. Итальянская команда немного пощекотала нервы зрителям междоусобной схваткой своих гонщиков на первых кругах, а затем красные автомобили растворились вдали. Король, королева и принцессы удостоили мероприятие своим присутствием – подобной глупости они больше не повторяли никогда – и выглядели довольно утомленными к тому времени, когда им надо было возвращаться в Букингемский дворец. Единственным утешением для королевской фамилии было то, что им не пришлось стоять в пробках на узких подъездах к Сильверстоуну, – эскорт расчищал дорогу. Наиболее волнующий инцидент в гонке произошел с Рэггом Парнеллом, который пересекал кролика, хотя в прессе того времени сохранились следы дискуссии о том, не был ли это заяц.

Еще одна вещь, на которую я обратил внимание, – нелепый календарь чемпионата. Первая гонка стартовала 13 мая, и когда команды прибыли в Реймс, где их ждал 6-й этап, на дворе было только 2 июля: 6 гонок за 7 выходных! Только представьте себе хаос, который царил бы при таком графике сегодня. Мы скулим и жалуемся, проводя Гран При раз в две недели.

Изменилось и еще кое-что. Раньше очень много волнующих событий происходило рядом с гонками. В 1958 году Хуан Мануэль Фанхио был похищен кубинскими революционерами, которые таким образом пытались привлечь к своей борьбе внимание международной общественности. Они обращались с великим гонщиком очень уважительно, кормили его бутербродами и отпустили сразу после окончания гонки. Фанхио был настолько очарован манерами своих похитителей, что поддерживал с ними связи, когда они стали важными людьми в правительстве Кастро. Это все равно, как если бы Михаэля Шумахера в наши дни взяли в заложники националисты с Восточного Тимора. Единственное различие в том, что сегодня злоумышленники не смогли бы подойти

столь близко, чтобы ткнуть пистолетом в ребра Михаэлю. Им пришлось бы захватить океанский лайнер, чтобы выменять его на гонщика Ferrari. Да и то, вряд ли команда пошла бы на это. Ведь неизвестно, что за бутерброды приготовили бы повстанцы для Михаэля.

Бытует мнение, что «в старые добрые времена» гонщики были джентльменами, гладили бездомных собак, улыбались сопливым детям и без устали раздавали автографы поклонникам, стоя у дверей автобусов, на которых те приезжали для этой цели прямо к ним домой. Поговорите с кем-нибудь из ветеранов журналистского корпуса Ф-1, и вы откроете, что все было несколько иначе. Один знакомый рассказал мне очень грустную историю о том, как он, маленький мальчик с блокнотом для автографов (с тех пор он не слишком вырос), протянул свое сокровище Майку Хоторну перед гонкой в южном пригороде Лондона. Майк просто отшвырнул юного поклонника в сторону. Другой ветеран рассказал мне, что однажды видел, как ребенок просил автограф у Денни Хьюма. «Пшел вон отсюда, соплик!» – рявкнул в ответ Денни.

Сэр Фрэнк Уильямс, который знает, о чем говорит, заявил однажды, что все хорошие гонщики – отвратительные субъекты. «Я восхищаюсь гонщиками, потому что я всегда сам хотел быть гонщиком, – говорит Фрэнк. – Разумеется, иногда они становятся невыносимы, они склонны делать скоропалительные выводы, они самодовольны и агрессивны. Но такова их суть. Именно это делает их гонщиками. У них очень трудный характер».



Майк Хоторн



Alfa Romeo Фарина в Сильверстоуне, 1950 г.



Хуан Мануэль Фанхио



Денни Хьюм

“В СТАРЫЕ ДОБРЫЕ ВРЕМЕНА” ГОНЩИКИ-ДЖЕНТЛЬМЕНЫ НЕ СТАРАЛИСЬ СКРЫТЬ, КЕМ ОНИ ЯВЛЯЮТСЯ НА САМОМ ДЕЛЕ

Разумеется, всегда есть исключения из правил, но если вы видите гонщика, мило беседующего с поклонниками, то обычно это парень из задних рядов стартового поля. Я убежден, что герои современности не слишком отличаются от гонщиков прошлого. Они такие же сумасшедшие, только научились скрывать это. Сегодня они больше озабочены своими акциями, чем угрозой гибели. Не их вина, что авто-спорт стал безопаснее. Я знаю пару гонщиков, которые предпочли бы сидеть в своих матерчатых рекламных кепках, а не закрывать все лицо шлемом.

Желание стать автоспортивным журналистом возникло у меня по одной причине: я хотел знать, что заставляет гонщиков рисковать жизнью. Я думал, здесь не обошлось без колдовства. И продолжаю так думать. За многие годы я выслушал немало разных объяснений. Они редко выглядели разумными. Часто упоминалась почти наркотическая зависимость от скорости, некоторые утверждали, что речь идет об особом психическом заболевании. Хотя я не могу доказать этого, но однажды мне удалось ознакомиться с результатами психиатрического обследования, которому один из спонсоров подверг своих гонщиков. И в отношении пары пилотов, должен сказать, у меня сложилось впечатление, что их нельзя и близко подпускать к гоночному автомобилю. По ним тюрьма плачет.

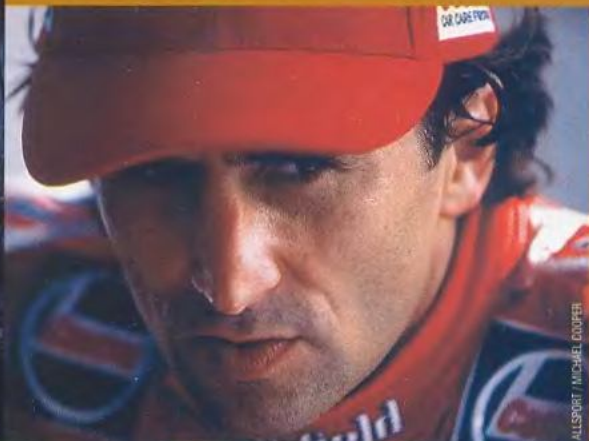
Так что не верьте тем, кто утверждает, что современные гонщики — скучные люди. Это далеко не так. Сумасшедшие очень хитры, это скажет вам любой психиатр. Не без помощи пресс-секретарей, спонсоров и заказных статей они убедили всех, что, как "профессионалы", думают исключительно

об интересах команды, относятся к своему телу, как к храму, и избегают излишеств. В присутствии журналистов гонщики мгновенно превращаются в вежливых идиотов с лакированными деревянными мозгами.

До последнего времени средства массовой информации мало интересовались вопросом, имеют ли гонщики обыкновенные расквашиваемые голыми на люстрах. Поэтому "в старые добрые времена" гонщики-джентльмены не старались скрыть, кем они являются на самом деле. В этом, по-моему, и состоит их единственное отличие от современников. Прежде гонщикам не нужно было притаться. Это были люди, прошедшие войну и пережившие трудные времена. Они гонялись для того, чтобы выпустить пар и повеселиться. Жизнь стоила дешевле во всех смыслах. Гонщики знали, что могут расстаться с ней в одно мгновение и поэтому каждое мгновение своей жизни старались использовать на все сто. Они гонялись и веселились. Они были друзьями, точно так же как были друзьями военные летчики в период Битвы за Британию. У них не было денег, рекламы, телевидения, но они были связаны общей страстью и пониманием того, что они — счастливицы.

Слава богу, современникам не обязательно воевать. Жизнь теперь ценится дороже. Гибель гонщика не воспринимается нынче, как нечто естественное. Взрыв эмоций после смерти Сенны — лучшее тому подтверждение. Но и сегодня гонщиков объединяет то же чувство, что и 50 лет назад — страсть к скорости и ощущение принадлежности к самому исключительному клубу в мире. Им не нужно каждый день в одно и то же время тратиться в переполненном транспорте, добираться на работу. К их услугам собственные самолеты. Они живут жизнью, о которой другие могут только мечтать, уставившись в окна своих унылых офисов.

Я всегда убеждался, что больше всего любителям автогонки нравятся истории о внутренней жизни пилота. Что представляют собой гонщики на самом деле? Действительно ли руководитель известной команды такой идиот, каким ка-



ГЕРОИ
СОВРЕМЕННОСТИ
НЕ СЛИШКОМ
ОТЛИЧАЮТСЯ ОТ
ГОНЩИКОВ
ПРОШЛОГО.
ОНИ ТАКИЕ ЖЕ
СУМАСШЕДШИЕ





Мика
с сестрой



ГОНЩИК –
ВСЕГДА
ГОНЩИК.
СТАРЫЕ
ДОБРЫЕ
ВРЕМЕНА
ПРОДОЛЖА-
ЮТСЯ!



Самолет – не роскошь, а средство
передвижения Михаэля



жется? Вот вопросы, которые они задают. Разговаривая с людьми в частном порядке, я могу позволить себе рассказать пару историй, но чтобы написать об этом, нужно взять в соавторы опытного адвоката.

Взять хотя бы Мику Хаккинена. Чемпион мира 1999 года представляется прямо-таки идеалом с точки зрения хорошего поведения, умеренности и выдержки. Но вот нам несколько историй из его детства. Однажды маленький Мика увидел во дворе собственного дома лося. Что бы вы стали делать на его месте? Представить нетрудно. А что сделал будущий чемпион? Естественно, он погнался за зверем. Писал его до самого леса. Но в лесу лось развернулся и погнался за Микой. Хорошо, что тот успел забраться на дерево, под которым разъяренное животное караулило Мику несколько часов, пока не подоспели на выручку родители. В другой раз Мика решил сходить в гости к друзьям, прыгая с балкона на балкон. Разумеется, мальчик не был сумасшедшим и принял соответствующие меры предосторожности: внизу стояла старшая сестра Нина, которая по замыслу должна была подхватить брата, если он сорвется.

Есть еще история о том, как Мика катался на эскалаторе в местном универсаме и едва не лишился большого пальца ноги. Или о том, как он все с той же сестрой изорвал самодельную бомбу в собственном туалете. А однажды Мика пошел фотографироваться и намазал волосы маминым кремом для рук. Кстати, фини и до сих пор уделяет повышенное внимание своей прическе, и многие считают, что это и есть его маленький пунктик. В любом случае, если вы думаете, что Хаккинен сильно изменился с тех пор, как был маленьким мальчиком, или что с ним сегодня не происходит никаких историй, то вы ошибаетесь. Но писать об этом я не буду.

Давление на журналистов растет. Репортеры идут в пaddock и раскапывают всякие истории, но большинство их статей в результате посвящены проблемам управляемости автомобилей. В начале 80-х один француз написал книгу *Des Bolides en Or* (Автомобили из золота), где достаточно глубоко про-

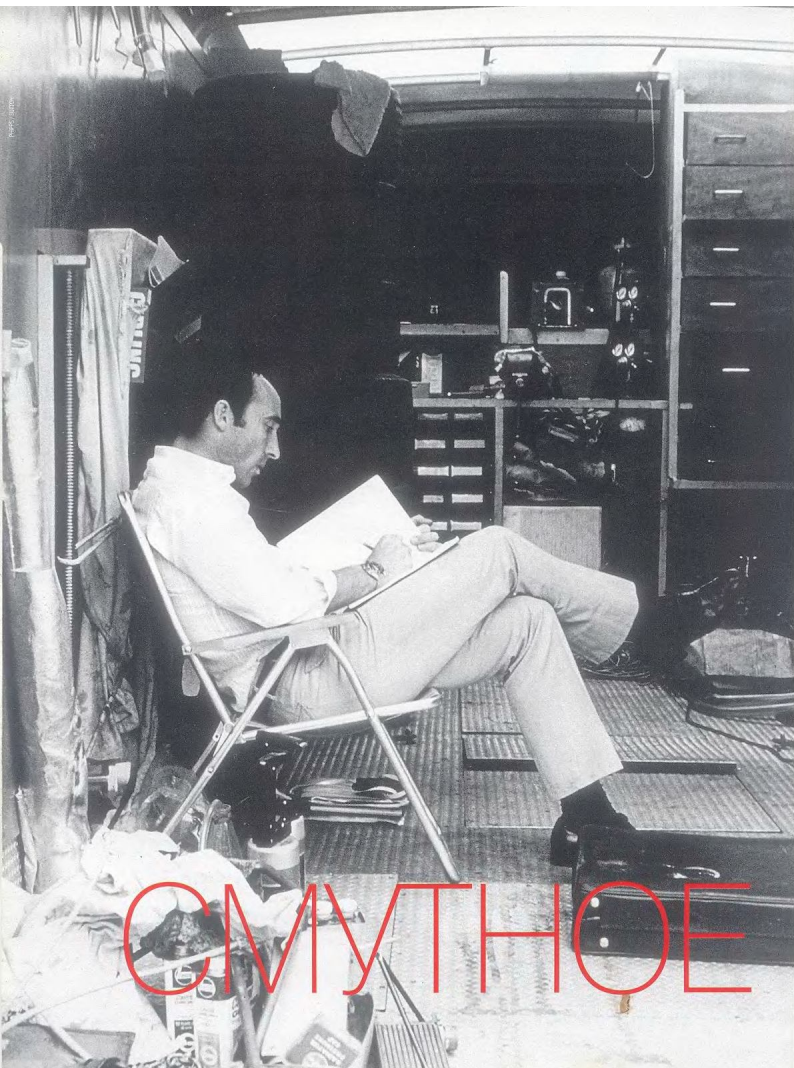
ник в финансовую сторону дела и раскопал некоторые малоизвестные факты из биографий влиятельных людей того времени. Книга была запрещена сразу после выхода из печати, так как в ней были опубликованы фотографии и документы, совершенно ясно свидетельствующие, что один из этих влиятельных людей часть своей жизни провел в форме солдата SS.

Законы об ответственности за клевету весьма сложны, и если кто-то осмеливается выдвигать какие-то предположения, то он должен доказывать их. Но часто сделать это не представляется возможным, хотя бы вы видели все своими собственными глазами. Гонщики ныне хорошо юридически защищены. Особенно один знаменитый (женатый) гонщик, который однажды вследствие путаницы, возникшей в отеле на одном тихом острове, вынужден был делить номер со спонсорессой. Разумеется, я не буду писать об этом, хотя и не вижу в подобном поступке ничего предосудительного. Гонщик – всегда гонщик, и женщина, которая вышла за него замуж, должна была знать это.

Старые добрые времена продолжаются, и мне это нравится! С Новым годом, господа! А счастье пусть останется старым!

Кстати, если вы продолжаете думать, что, с учетом неточности Денниса Малого, вы все-таки встретили новое тысячелетие в этом году, то это опять же ошибка. Поскольку наша эра началась с 1-го года, а не с 0-го, то и новое тысячелетие начнется (1+2000=2001) в 2001 году. Так что у нас все еще впереди.

Джо Сейвард



СМУТНОЕ

С трибуны, где они сидели, вся трасса видна была как на ладони. И очень скоро их внимание привлек Austin A35, выдвигавшийся на мокром асфальте невероятные пируэты. «Что за сорвиголовы?» – в восхищении восклицала один из них, высокий улыбающийся парень лет 19, английский которого выдавала выстукивая одной из приподнятых закрылок шпала. «Ты не поверишь, Пирс, это мой однофамилец, – весело откликнулся его сосед и ровесник. – Новый Фрэнк Уильямс. Ей-богу, он не доберется до финиша!»

Через несколько секунд коротышка Austin и впрямь не удержался в одном из хитрых поворотов Маллори-Парка и закружился по трассе. «Похожит, с этим парнем все в порядке, – глядя, как пилот выбирется из машины, заключили приятели. – Поищем-ка потоплеем со смыслом!»

Так 2 июля 1961 года Пирс Каридж и Джонатан Уильямс встретили человека, которому суждено было сыграть в их жизни решающую роль. И именно этот день можно назвать первой весной в жизни еще не родившейся команды Williams.

Хорошая квартира

По поводу даты ее рождения можно спорить. Называют 1977 год, когда Фрэнк Уильямс и Патрик Хел основали Williams Grand Prix Engineering, и 1972-й, год дебюта первого собственного автомобиля команды. Но двумя годами раньше Фрэнк уже выставлял на старт Ф-1 специально для него сконструированную машину. Можно вести отсчет с сезона-69, когда «звалили» Уильямса впервые появились среди участников чемпионата мира. А заглянув в гонимые протоколы европейской Ф-2 пятью годами раньше, обнаруживались австрийца Йохена Рингста, выступавшего за команду Фрэнка.

Собственно говоря, началось все в октябре 1963 года, когда в квартире №6 дома 283 по Пиннер-роуд в лондонском предместье Харроу поселились ставшие неразлучными друзьями Уильямс и Каридж. Фрэнк работал механиком у своего однофамильца. Втроем, вместе с пестрым чикагским табором Формулы «Юниор», тогдашним аналогом Ф-3, они обещали всю Европу. Вскоре в меблированных комнатах в Харроу к ним присоединились Тони Хорсли по прозвищу Бормотун (будущий менеджер Hesketh) и еще один пилот Ф-3, Чарли Крайтон-Спурт.

Фрэнк был самым богатым в этой компании и платил за один ужин, а когда вовсе не было денег жила в Формуле Хорсли. Но уже тогда Уильямс задумал создать собственную «команду». И не долго думая, зарегистрировал в квартире №6 Frank Williams Racing Cars Ltd. Разлезаясь по всей Европе, он продавал коробки передач, полуоси, тормоза, масло, тысячи разных разновидностей, нужных любому гонщику и механику. Вечерами в меблированных Харроу Уильямс заключал сделки по

телефону, а наемщик Хорсли разглагольствовал приятеля, вызывая его от имени клиентов из соседней комнаты. Фрэнк скоро отплатил Бормотуну, – продав кому-то колеса от Brabham Хорсли. Прошло совсем немного времени, и молодой, небольшого роста англичанин с внимательным взглядом умных глаз стал буквально несменяем в Формуле-3. Едва ли не каждый, кто хотел что-либо купить, должен был обращаться к нему. В 1966 году скромный механик превратился еще и в одного из фаворитов европейского первенства – как владелец команды и гонщик!

Продав 14 новеньких Brabham, он обменял свой выдающийся гоночный автомобиль на машину последней модели, грузовик Volkswagen и механика в придачу. И вскоре в список победителей Ф-3 в шведском Кнутестере было внесено имя Фрэнка.

Но в 1967 году времени на гонки совсем не осталось, – бизнес отнимал все силы. Дело настолько разрослось, что пришлось подыскивать новые помещения. И компания Уильямс, место администратора в которой получила Норма Робб, а специалистом по настройке гоночных моторов стал Джон Малер, переехала на Бат-роуд в Саут, недалеко от лондонского аэропорта Хитроу.

Каридж к тому времени стал одним из лидеров Ф-3 и успел даже дебютировать в Ф-1 на ВРМ. Пирсу очень хотелось вместе с Фрэнком выступить в Формуле-2. Он и не подозревал, что у приятеля планы еще более грандиозные.

С помощью Черного Джека

Салегантым темно-синим Brabham BT23 новой команды соперникам сразу же пришлось считаться. Но первую победу в Формуле-2 принес Фрэнку не Каридж, а Джонатан Уильямс: 26-летний хозяин «команды» не упустил случая предоставить руль своей машины пилоту, который сам отдал старты. Так «рент-а-драйверами» Williams стали и Уильямс, и американец Сэм Брун, и даже Макс Мосли – будущий президент FIA. 15 июня сезона принесели не такой уж богатый урожай: победа в Монце, 2-е, три 3-х, 4-е места. Каридж оказался шестым по итогам чемпионата Европы. Глубокой осенью Фрэнк повел свою команду в Аргентину. Там на 5 этапах серии «Репморда» Каридж одержал одну победу и добился «бронзы» в общем зачете.



Дом 283 по Пиннер-роуд в Харроу. Отсюда началась история уильямсовской гоночной «команды»

ВРЕМЯ

В истории команды Фрэнка Уильямса был период, когда она называлась как угодно, но только не Williams

Уже тогда Уильямс твердо знал, – в следующем сезоне он и Каридж будут стартовать в Ф-1. Последняя проба сил предстояла в январе 1969 года, на “Тасманской серии” в Австралии и Новой Зеландии. После того как Каридж завершил первые 4 этапа на 3-м, 2-м, 4-м и 1-м местах, Фрэнк спокойно отправился в Англию, чтобы купить у Джека Брэбэма машину Формулы-1.

“За 3500 фунтов стерлингов мне удалось перекупить один из Brabham BT26 у Дэвида Бриджеса, который заказал его заводской команде, – вспоминал Уильямс. – Еще 500 монет пришлось выложить Робину Херду, приспособившему шасси под мотор Cosworth. Провели эту операцию в подвале одного гаража близ Нортгемптона, принадлежавшего отцу Кита Лейтона, вскоре ставшего главным механиком Рони Петерсона в Lotus”.

Невероятная с нашей сегодняшней точки зрения история, не правда ли? Но даже в те времена многие удивлялись изворотливости Фрэнка.

Ведь ему удалось заручиться поддержкой шинной фирмы Dunlop, в то время как спонсором заводской команды был Goodyear. И несмотря на явное неудовольствие американских резиновых королей Брэбэм, в общем, благосклонно относился к успехам Кариджа, иногда даже садясь за руль уильямсовского BT26, чтобы помочь устранить ту или иную неисправность.

Может быть, Черный Джек просто не воспринимал конкурентов серьезно? Действительно, на первый этап сезона, в ЮАР, команда Фрэнка не поехала: билет на пароход оказался слишком дорог – 6000 фунтов. Так что дебют пришлось перенести на Гран При Испании. Но гонка в Барселоне обернулась настоящим конфузом.

На старте мотор Brabham заглох, а полицейские не выпустили на трассу механика Пирса. Несчастный Каридж отчаянно размахивал руками, призывая на помощь хоть кого-нибудь. В результате машину завели-таки “с толкача”, когда соперники прошли почти целый круг. Судьи как раз обсуждали, не дисквалифицировать ли англичанина, когда вопрос решился сам собой: старенький мотор приказал долго жить.

Тем большей сенсацией стал через две недели Большой Приз Монако, который Каридж закончил вторым! Потом последовало пятое место в Сильверстоуне и блестящая гонка в Монце. Стартовавший четвертым, Пирс на 18-м круге обошел Джеки Стюарта и сохранял шансы на победу до 55-го, когда стало падать давление топлива. С отчаянно чихающим мотором Каридж все же финишировал пятым.

Проблемы с топливной системой допекали команду весь сезон. Трескались алюминиевые баки, ломался бензонасос, давал течь бензопровод, а во время гонки в Канаде Пирс вдруг обнаружил себя сидящим в луже бензина! Счастье еще, что удалось благополучно добраться до боксов.

Через пару недель Каридж финишировал вторым в США. И пусть отстал от победителя почти на минуту, целых 66

кругов сражался с двумя заводскими Brabham Жаки Икса и самого Брэбэма. И победил. “Брэбэм был мрачнее тучи, – вспоминал Уильямс. – И когда пришел после гонки в боксы, бросил на меня такой взгляд, что я вдруг понял, почему его прозвали Черным Джеком!”

Многие считали, что именно эта гонка, принесшая Пирсу 8-е место в чемпионате мира, стала последней каплей, переполнившей чашу терпения Джека. Однако на самом деле Уильямс еще месяцем раньше – и исключительно по собственной инициативе – решил искать свой путь в Ф-1.

Пришла беда – отворяй ворота

В июне 68-го, когда Фрэнк праздновал свою первую победу в Ф-2, он познакомился с конструктором Джанпаоло Далларой. Год спустя, там же, в Монце итальянский инженер представил именинника Уильямса (все тогда только и говорили, что о сенсационном лидерстве Кариджа) аргентинскому промышленнику Алехандро де Томасо. Владельцу завода по производству дорогих спортивных автомобилей De Tomaso нужна была реклама. Даллара хотел попробовать свои силы в Формуле-1. А Уильямс стремился стать полноправным участником чемпионата мира и не зависеть от капризов владельцев других команд, которые в любую минуту были готовы оставить клиента без запасных частей или обслуживания. Так что они быстро договорились. Де Томасо платит, Даллара проектирует машину, Фрэнк достает двигатели и руководит гоночной командой.

Увы, один из создателей бессмертной Lamborghini Miura не справился с задачей. De Tomaso 308-505 оказался слишком тяжел – 569 кг при допустимом минимуме 530. Неудачная подвеска и не лучшее соотношение базы и колеи дурно влияли на управляемость. К тому же не хватало двигателей, да и в самих моторах обнаружилось слабое место, – инженеры Cosworth как раз бились над поломками распределов. Вес удалось снизить до 552 кг, колесо расширили, Даллара работал над подвеской, но желаемого улучшения так и не добились. Временами машина показывала очень неплохие секунды, но в квалификации и гонках ее надежность и скорость оставляли желать много лучшего. Кроме того, Уильямс и де Томасо часто спорили относительно тактики ведения гонки. А 21 июня 1970 года погиб Каридж.

На 24-м круге Гран При Нидерландов Пирс шел седьмым, когда в правом повороте перед Восточным тоннелем на скорости около 225 км/ч красный De Tomaso чуть подбросило на неровном асфальте, занесло и выкинуло с трассы. Машина ударилась о столбик ограждения, обломив переднее колесо и подвеску, перевернулась и вспыхнула. Единственное, чем могли утешить врачи Фрэнка и рыдавшую в боксах Салли Каридж – Пирс, скорее всего, погиб сразу, когда обломки подвески пробili шлем.



Пирс Каридж за рулем Brabham BT26 принес Фрэнку первые очки уже во второй для команды Уильямса гонке сезона-69 – в Гран При Монако

De Tomaso 308-505 Кариджа (справа) в Гран При Бельгии 1970 года стартовал с 12-го места, прошел всего 4 круга, но вышел из строя двигатель





Смерть друга стала страшным ударом для Уильямса и самым плачевным образом сказалась на всей команде. Полгода еще не прошло, как Пирс отверг предложение самого Энцо Феррари, — он не хотел предавать Фрэнка. Де Томасо потерял к Ф-1 всякий интерес. В Мексику, на последний этап сезона команда не поехала вовсе. Не до того было: не хватало денег, чтобы заплатить по счетам. Фрэнку пришлось даже продать один из двигателей, чтобы хоть как-то оттянуть банкротство. Казалось, дни «конюшни» сочтены.

По краю финансовой пропасти

Но умирать она явно не желала. Куда там! В сезоне-71 помимо полной программы (11 этапов) чемпионата мира Фрэнк и компания стартовали в 8 гонках Формулы-1 и 23 состязаниях Ф-2! Руку помощи Уильямсу протянул еще один друг и однофамилец, Тед Уильямс, владелец машиностроительной компании Ward. Потом подоспел французский гонщик Анри Пескарولو с деньгами нефтяного концерна Motul и итальянская фабрика игрушек Politoys.

На их средства Фрэнк приобрел новое шасси March 711 для Пескарولو и прошлогодний March 701, на котором стартовали «рент-а-драйверы». Английские машины ненамного превосходили «итальянок». Слабая подвеска, недостаточная жесткость шасси, поломки коробки передач и мотора — по-

прежнему команда страдала от отсутствия конкурентоспособной техники, а невероятно насыщенный график выступлений выматывал силы механиков, гонщиков, инженеров и, разумеется, поглощал деньги спонсоров.

Как шли дела той трудной осенью, можно судить хотя бы по Гран При Канады. Мотор выдержал только один круг первой тренировки. В третьей, после пары кругов, сломался еще один. Джон Сертиз одолжил Фрэнку запасной двигатель, но на разминке Пескарولو угодил в аварию и оказался в больнице в Торонто.

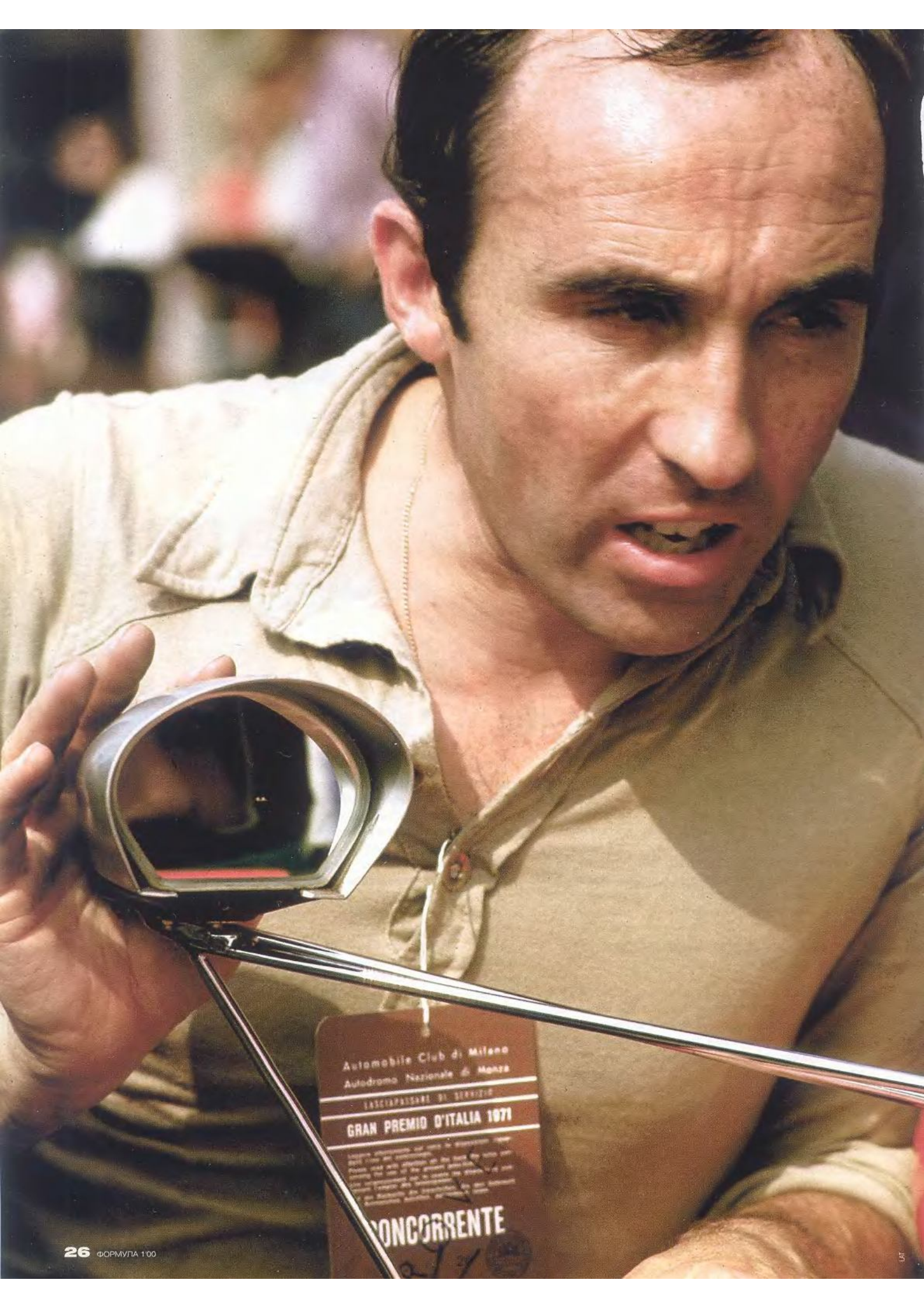
И все же Анри удалось вырвать очко в Австрии и целых три в Англии. Француз стартовал лишь 17-м и отстал на целый круг, но настоящая эпидемия сходов постигла соперников. Несмотря на скромность этих достижений Фрэнку удалось убедить спонсоров не только остаться с ним, но и увеличить финансирование. Ведь он вновь собирался строить собственный автомобиль!

Politoys выделил 40 тысяч фунтов, и Williams переехала из Слау в мастерские площадью

Фрэнк Уильямс, Джанпаоло Даллара и Пирс Каридж за несколько минут до старта трагической гонки в Зандвоорте. 21 июня 1970 года

На южноафриканском Гран При 1972 года Анри Пескарولو на March 721 занял лишь 11-е место





372 кв. м на Беннетт-роуд в Рединге. 13 человек состояло в штате команды, отдельный цех, во главе с Джоном Миддлтоном и Чиком Гладдингом, предназначался для доводки шести двигателей Cosworth (общей стоимостью £30 000). Машину собирались строить еще в конце 1971 года, но отсутствие средств вынудило отложить проект до следующей весны.

Разработал конструкцию ушедший из Brabham Рон Торанак всего за шесть недель. Доводил машину до ума один из авторов знаменитого Ford GT40 Лен Бейли, а изготовила фирма Мориса Гомма, Politoys FX3 получился симпатичной комбинацией из известных конструкторских решений. Алюминиевый монокок в виде бутылки "кока-колы", как у McLaren, носовой обтекатель в форме совка, как у BRM, и клиновидный "лотосовский" профиль. Дополняли картину несущий заднюю подвеску и коробку передач Hewland двигатель а также радиатор системы охлаждения, расположенный по старинке спереди.

Но хорош или плох оказался первый по-настоящему свой автомобиль, Фрэнку так и не удалось узнать – ведь стартовал он в чемпионате мира лишь однажды. В июльском Гран При Европы Пескарولو удалось пройти только 7 кругов. То ли подвеска сломалась, то ли рулевое управление: машина вылетела с трассы и разбилась об ограждение.

В остальных гонках сезона Анри стартовал на March 721. По-прежнему характеристики и надежность покупных машин не устраивали команду. Торанак, ставший в Рединге техническим консультантом, постоянно модифицировал тормоза, подвеску, обтекатели. К тому же Пескарولو постигла вероятная череда аварий, большинство из которых стали следствием технических неисправностей.

Правда, удивил новичок Карлос Пасе, на прошлогоднем March 711 сумевший финишировать 6-м в Испании и 5-м в Бельгии, где бразилец называли героем гонки. К великому сожалению Фрэнка и Williams восходящая звезда в конце сезона упорхнула к Сертизу, несмотря на обещание остаться еще на сезон. Ушел и Пескарولو. Зато не предал Торанак, которого приглашал сам Колин Чэпмен. А Фрэнк нашел еще одну палочку-выручалочку. Австралийский пилот Хауден Ганли познакомил нового шефа с представителем Philip Morris Патриком Дьюффелером. Кроме того, Формулой-1 заинтересовался еще один автопромышленник, Пьеро Ривольта, владелец завода ISO. Вот как случилось, что машины стали называться ISO-Marlboro.

Никаких существенных изменений они не претерпели. Даже когда в конце апреля в Испании дебютировал ISO-Marlboro IR, разработанный (а точнее – слегка модифициро-



ванный) экс-конструктором March Джоном Кларком, от своего предшественника FX3 и FX3B он отличался лишь увеличенной базой и специальной защитной "подушкой" бензобака, как того требовали новые технические правила.

Удивительное дело, – несмотря на обилие спонсоров (Ward и Politoys не изменили Фрэнку), денег команде все же не хватало. Вот почему и сезон-73 прошел бесцветно, в постоянных поисках лучших решений. Не было средств на испытания, и неплохая в общем (как утверждали Торанак и Жаки Икс, приведший IR к седьмому месту в США) машина так и осталась среди аутсайдеров чемпионата.

Из огня да в полымя

В 1974 году, казалось, дела пошли на поправку. Дьюффелер привел из Ferrari Артуро Мерцарио. Привыкший к более оборотистому мотору, итальянец начал с того, что загубил два двигателя, разогнав Cosworth до 13 тысяч об/мин. Но в Рединге его быстро простили и любовно называли Маленьким Артом – очень уж пришлось по душе механикам и инженерам 31-летний гонщик, не скрывавший, что атмосфера в Williams кажется ему гораздо более человеческой, нежели в доме "старого хозяина" в Маранелло.

Мерцарио быстро оправдал ожидания. На старте в ЮАР он был третьим, уступив Ники Лауде всего 0,21 с, – но в гонке отказал мотор. В Испании стартовал седьмым, выбрался на третье место, – увы, авария. К концу лета от Williams ждали первой победы. Но тут кончились деньги, – ISO обанкротилась. А Маленький Арт сначала сломал палец, потом несколько ребер...

Между тем машины команды продолжали исподволь меняться, сохраняя преемственность конструкции. IR01 теперь назывался FW01, получил новые радиаторы, переднее антикрыло, подвеску и плавно превратился в FW02 и FW03.

Лишь на четвертом этапе сезона-75 появился, наконец, новый автомобиль, – пожалуй, первый, самый что ни на есть чистокровный Williams – модель FW04. Но и эта машина, сконструированная инженером из McLaren Реем Стокоу, сохраняла все основные характерные черты своих предшественниц.

Маленький Арт Мерцарио вернулся в команду летом 1976 года, заменив Жаки Икса. Но тяжелый и медленный Wolf-Williams FW05 удаchi итальянцу не принес

Успех Жака Лаффита на Williams FW04 (слева внизу) принес Фрэнку долгожданное членство в FOCA. Сильверстоун, 1975 год

Гран При Италии 1974 года: Артуро Мерцарио на ISO Marlboro-Williams FW пробивается с 23-го на 4-е место



March 761 Патрика Неве (справа) в Гран При Испании 1977 года уже нес на заднем антикрыле рекламу саудовской авиакомпании Fly Saudia

Команду же продолжало лихорадить. Marlboro и Ward купили Фрэнку по новому двигателю каждый, спонсором нового пилота команды Жака Лаффита стал швейцарский финансист Амброзио. А в доме Фрэнка за неуплату отключали телефон! Нефтяной магнат Ричард Оутен дал денег своему протеже Яну Ашли, и за счет "рент-а-драйвера" (сломавшего лодыжку в первой же гонке и больше не выходявшего на старт) Williams продержался несколько месяцев.

Удивительно, но вокруг почему-то считали, что Фрэнк и его ребята вот-вот окажутся среди лидеров. Очень уж высоко котировались Мерцарио, Лаффит и финансовые возможности спонсоров. И действительно, в Германии Жак принес своему шефу второе место – впервые за долгие шесть лет.

А вот с Маленьким Артом пришлось расстаться, – отношения итальянца с Фрэнком обострились, когда Мерцарио отказался продолжить гонку в Испании в знак протеста против несоблюдения организаторами элементарных требований безопасности. И окончательно испортились, после того как Артуро забраковал FW04, вскоре принесший команде долгожданные 6 очков. Зато Уильямс, во всяком случае он так полагал, нашел нового друга.

12 апреля он пригласил в Сильверстоун канадского миллионера австрийского происхождения Вальтера Вольфа, чтобы показать

ему гонку Формулы-1. Какова же была досада Фрэнка, когда оба автомобиля даже на старт не попали – отказали моторы. Однако Вольф оплатил ремонт и заказал еще несколько двигателей для своего нового друга, чем совершенно очаровал Фрэнка.

К осени Уильямс оказался в долгах как в шелках – 140 тысяч

фунтов, во столько обошелся ему сезон. По правде говоря, сумма даже по тем временам для Формулы-1 не такая уж большая. Тем более что Оутен, Ward и Marlboro готовы были продолжать сотрудничество. А 9-е место в Кубке конструкторов означало членство в Ассоциации конструкторов F1, а с ним экономию в 80 тысяч фунтов в следующем сезоне на одних только дорожных расходах. Но Фрэнк выбрал другое продолжение – за 60% акций команды он продал свои долги Вольфу.

Поначалу все выглядело очень неплохо. Правда, "конюшня" стала теперь называться Wolf-Williams. Зато штат увеличился до 26 человек за счет персонала купленной Вольфом за 450 тысяч фунтов команды Hesketh. В Рединг переехал и новый главный конструктор Харви Постлтуэйт. Больше того – FW04 отправился на свалку. Новой машиной команды стал Hesketh 308C, переименованный в Wolf-Williams FW05.

Тяжелый и недостаточно жесткий, автомобиль проигрывал своим соперникам не меньше секунды на круге. Приглашенный вместо ушедшего в Ligier Лаффита Икс ничего не мог поделать с медленной и неуклюжей машиной. После того как вице-чемпион мира, победитель знаменитых 24-часовых гонок в Ле-Мане трижды не прошел квалификацию, Вольф потребовал заменить бельгийца.

Торговец нефтью все больше входил во вкус руководства командой, Фрэнк постепенно отступал на задний план. Нако-



нец, в середине августа стало известно, что Вольф, Постлтуэйт и менеджер Питер Уорр в сезоне-77 составят новую команду – Wolf Racing. Так после восьми сезонов изнурительной борьбы за место под солнцем Формулы-1 Фрэнк Уильямс остался ни с чем – без команды, без машины, без гонщиков, с сомнительной репутацией безвинно пострадавшего в финансовых битвах. Генерал без армии.

На пепелище

Но даже в столь незавидном положении Железный Фрэнк – с этих пор его будут называть именно так, – не колебался ни минуты. Он лишь выбирал, какую из оставшихся на мели команд лучше приобрести – Parnelli или Penske. Правой рукой босса стал 30-летний инженер Патрик Хед, первой работой которого была аэродинамическая проработка носовой части FW04 в конце 1975 года. Теперь они на деньги неистощимо щедрого Теда Уильямса купили помещения старого склада ковров на Стейшн-роуд в промышленной зоне местечка Дидкот и основали Williams Grand Prix Engineering.

На гонке "Интернешнл Трофи" в Сильверстоуне Фрэнк взял на заметку Патрика Неве и через неделю подписал с ним контракт: у бельгийского гонщика оказались богатые покровители из пивоваренной компании Belle Vue.

Четыре этапа сезона к тому времени остались уже позади, да и рассчитывать на хорошие результаты с прошлогодним March 761 – слишком тяжелым и обладавшим большой избыточной поворачиваемостью – и несколькими подержанными моторами Cosworth не приходилось. Но Фрэнк не упывал, – для него сезон был лишь плацдармом. Восемь лет в Ф-1 научили Уильямса, что секрет побед чрезвычайно прост: необходим гениальный конструктор, богатейший спонсор и талантливый пилот. Первый у него уже был – Хед сразу же засел за разработку новой машины, Williams FW06. В ноябре Фрэнку удалось подписать контракт с подающим большие надежды австралийцем Аланом Джонсом. Что же касается богатого мецената, тут Уильямс попал в самое яблочко, сумев заарканить арабских нефтяных шейхов.

Еще в феврале 1977 года на антикрыльях March-761B Неве появилась надпись Fly Saudia. Потом еще один старый друг и бывший сосед по квартире Чарли Крайтон-Стюарт посоветовал обратиться к саудовским принцам Султану и Фахаду. И наконец майской ночью 1978 года, увидев на лондонской Парк-лейн сверкающий свежей краской новенький FW06, сын правителя Эр-Рияда принц Мохаммед похлопал англичанина по плечу: "Мы позаботимся о вас, Фрэнк!"

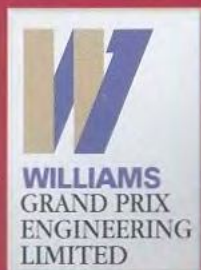
Команда Железного Фрэнка выжила и начинала восхождение к вершинам славы.

Александр Мельник



На последнем для команды Wolf-Williams Гран При за руль FW05 сел японский пилот Масами Кувасима. Но пройти квалификацию даже в родных стенах "рент-а-драйвер" не сумел





Williams Grand Prix Engineering:

В Формуле-1 с 1969 г.

Дебют в Гран При заводского автомобиля: 1972 г., Гран При Великобритании – Анри Пескарولو (сход)

Последний Гран При до 2000 г.: 1999 г., Гран При Японии – Ральф Шумахер (5-й); Алессандро Занарди (сход)

Руководители Frank Williams Racing Cars: Фрэнк Уильямс 1969–1974; Вальтер Вольф и Фрэнк Уильямс 1975 – сентябрь 1976

Williams Grand Prix Engineering: Фрэнк Уильямс и Патрик Хед 1977–1999

Штаб-квартира: Frank Williams Racing Cars: Беркшир 1969–1976

Williams Grand Prix Engineering: Дидкот, Оксфордшир 1976–1996; Гроу, Оксфордшир 1996–1999

Количество Гран При: 404 (5-й результат среди всех команд Формулы-1)

Общее число стартов машин в гонках: 770 (6)

Пилоты, побеждавшие на автомобилях Williams

Пилот	Старты: 558	Очки: 193	Победы: 3	Поул-позишн: 5	Быстрейшие круги в гонках: 7
Найджел Мэнселл	95(2)	369	28	28	22
Дэмон Хилл	65	326	21	20	19
Алан Джонс	60	171	11	6	13
Жак Вильнев	33	159	11	13	9
Нельсон Пике	31(1)	145	7	6	11
Ален Прост	16	99	7	13	6
Кеке Росберг	62	131,5	5	4	3
Риккардо Патресе	81	180	4	6	11
Карлос Рейтеманн	31	104	3	2	2
Тьерри Бутсен	32	71	3	1	1
Дэвид Култхард	25	63	1	5	4
Хайнц-Харальд Френтцен	33	59	1	1	6
Клей Регациони	15	32	1	–	2

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

Выступления команды Frank Williams Racing Cars в Формуле-1 в 1969–1972, 1977 гг. на шасси других фирм:

Год	ГП	СТ	О	ПП	БК	1	2	3	4	5	6	Лидерство в гонках: круги/км	Гонщики/место в чемпионате мира	Шасси	Мотор
1969	10	10	16	–	–	–	2	–	–	2	–	2/11,5	Пирс Каридж/8	Brabham BT26	Ford DFV V8
1970	11	8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Пирс Каридж/–; Брайан Редман/–; Тим Шенкен/–	DeTomaso 308-505	Ford DFV V8
1971	11	11	4	–	1	–	–	–	1	–	1	–	Анри Пескарولو/16; Жан Макс/–	March 701; 711	Ford DFV V8
1972	12	19	3	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Анри Пескарولو/–; Карлос Пасе/16	March 711; 721	Ford DFV V8
1977	11	8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Патрик Неве/–	March 761	Ford DFV V8
Всего	55	56	23	–	1	–	2	–	1	–	1	2/11,5			

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

Выступления команды Williams Grand Prix Engineering (Frank Williams Racing Cars) в 1972–1999 гг. на заводских шасси Williams

Год	ГП	СТ	О	ПП	БК	1	2	3	4	5	6	Место в Кубке конструкторов	Лидерство в гонках: круги/км	Гонщики/место в чемпионате мира	Титульные спонсоры
1972	1	1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Анри Пескарولو/–	Politoys, Motul
1973	15	28	2	–	–	–	–	–	–	–	2	10	–	Гийс ван Леннеп/19; Хауден Ганли/19; Нанни Галли/–; Анри Пескарولو/–; Джеки Преториус/–; Грэм Мак-Рэй/–; Тим Шенкен/–; Жаки Икс/9; Том Белсо/–	Iso, Marlboro
1974	15	22	4	–	–	–	–	–	1	–	1	10	–	Анри Пескарولو/17; Жак Лаффит/–; Том Белсо/–; Гийс ван Леннеп/–; Жан-Пьер Жабуй/–; Ричард Робартс/–	Iso, Marlboro
1975	12	21	6	–	–	–	1	–	–	–	–	9	–	Жак Лаффит; Артуро Мерцарио; Дэмьен Мэги/–; Йозеф Вонлантен/–; Ренцо Цорци/–; Ян Шектер/–; Тони Брайз/19; Франсуа Миго/–; Лелла Ломбарди/21; Ян Ашли/–	Fina, Ambrozium
1976	13	19	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Жаки Икс/–; Артуро Мерцарио/–; Мишель Леклер/–; Ренцо Цорци/–; Уорвик Браун/–; Ханс Биндер/–; Крис Амон/18; Масами Кувасима/–; Эмилио Запико/–	Marlboro
1977	команда использовала шасси March														
1978	16	16	11	–	2	–	1	–	1	1	–	9	–	Алан Джонс/11	Saudia, Albilad
1979	15	30	75	3	3	5	2	3	1	1	1	2	246/1286,7	Алан Джонс/3; Клей Регациони/5	Saudia, Albilad
1980	14	32*	120	3	5	6	6	6	1	1	1	1	196/987,7	Алан Джонс/1; Карлос Рейтеманн/3	Saudia, Leyland
1981	15	30	95	2	7	4	6	3	3	1	–	1	292/1557,2	Алан Джонс/3; Карлос Рейтеманн/2	Saudia, Leyland
1982	15	30	58	1	–	1	4	2	1	6	2	4	80/336,5	Кеке Росберг/1; Карлос Рейтеманн/15; Марио Андретти/19; Дерек Дейли/13	Saudia, TAG
1983	15	29	38	1	–	1	1	–	4	4	3	4	101/344,1	Кеке Росберг/5; Жак Лаффит/11; Джонатан Палмер/–	Denim, Saudia
1984	16	32	25,5	–	–	1	1	–	3	1	1	6	33/132,5	Кеке Росберг/8; Жак Лаффит/14	Saudia, Denim
1985	16	31	71	3	4	4	3	1	2	2	3	3	372/1602,9	Кеке Росберг/3; Найджел Мэнселл/6	Canon, Denim
1986	16	32	141	4	11	9	5	5	2	2	–	1	573/2691,6	Найджел Мэнселл/2; Нельсон Пике/3	Canon, Mobil
1987	16	30	137	12	7	9	7	2	1	1	1	1	570/2262,3	Найджел Мэнселл/2; Нельсон Пике/1; Риккардо Патресе/13	Canon
1988	16	32	20	–	1	–	2	–	1	1	3	7	–	Найджел Мэнселл/9; Риккардо Патресе/11; Мартин Брандл/–; Жан-Луи Шлессер/–	Canon
1989	16	32	77	1	1	2	4	5	4	1	1	2	160/656,6	Тьерри Бутсен/5; Риккардо Патресе/3	Canon
1990	16	32	57	1	5	2	1	1	4	7	3	4	103/435,4	Тьерри Бутсен/6; Риккардо Патресе/7	Canon
1991	16	32	125	6	8	7	5	4	–	3	1	2	421/2070,3	Найджел Мэнселл/2; Риккардо Патресе/3	Canon, Labatt's
1992	16	32	164	15	11	10	9	2	–	1	–	1	867/4098,4	Найджел Мэнселл/1; Риккардо Патресе/2	Canon, Labatt's
1993	16	32	168	15	10	10	7	5	1	–	–	1	673/3308,7	Ален Прост/1; Дэмон Хилл/3	Canon, Camel
1994	16	31	118	6	8	7	6	–	2	2	2	1	294/1398,2	Айртон Сенна/–; Дэмон Хилл/2; Дэвид Култхард/8; Найджел Мэнселл/9	Rothmans
1995	17	34	112	12	6	5	6	5	2	–	–	2	527/2279,1	Дэмон Хилл/2; Дэвид Култхард/3	Rothmans
1996	16	32	175	12	11	12	7	2	1	1	–	1	765/3556,9	Дэмон Хилл/1; Жак Вильнев/2	Rothmans
1997	17	34	123	11	9	8	2	5	4	2	1	1	424/1969,9	Жак Вильнев/1; Хайнц-Харальд Френтцен/2	Rothmans
1998	16	32	38	–	–	–	–	3	3	7	3	3	–	Жак Вильнев/5; Хайнц-Харальд Френтцен/7	Winfield
1999	16	32	35	–	1	–	1	2	5	3	–	5	8/36,4	Ральф Шумахер/6; Алессандро Занарди/–	Winfield
Всего	404	770	1995,5	108	110	103	87	56	37	48	29		6705/31011,4		

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

* – в 1980 г. Руперт Киган, выступая за команду RAM/Penthouse Rizla Racing, четыре раза стартовал за рулем Williams FW07, FW08

Шасси Williams

1972-1999 годов



Модель	FX3; FX3B	год	1972-1973
Гран При	4	Поул-позишн	—
Старты	7	Быстрейшие круги	—
Очки	—	Победы	—
Конструкторы Лен Бейли Мотор Ford DFV V8			



Модель	IR01; IR02; IR03*	год	1973
Гран При	12	Поул-позишн	—
Старты	22	Быстрейшие круги	—
Очки	2	Победы	—
Конструкторы Джон Кларк Мотор Ford DFV V8			



Модель	FW01; FW02; FW03**	год	1974-1975
Гран При	24	Поул-позишн	—
Старты	34	Быстрейшие круги	—
Очки	4	Победы	—
Конструкторы Джон Кларк Мотор Ford DFV V8			



Модель	FW04***	год	1975-1976
Гран При	10	Поул-позишн	—
Старты	10	Быстрейшие круги	—
Очки	6	Победы	—
Конструкторы Рэй Стокоу Мотор Ford DFV V8			



Модель	FW05	год	1976
Гран При	13	Поул-позишн	—
Старты	18	Быстрейшие круги	—
Очки	—	Победы	—
Конструкторы Харви Постлгуэйт Мотор Ford DFV V8			



Модель	FW06	год	1978-1979
Гран При	20	Поул-позишн	—
Старты	24	Быстрейшие круги	2
Очки	15	Победы	—
Конструкторы Патрик Хед Мотор Ford DFV V8			



Модель	FW07	год	1979-1980
Гран При	13	Поул-позишн	4
Старты	24	Быстрейшие круги	4
Очки	80	Победы	6
Конструкторы Патрик Хед/Фрэнк Дерни Мотор Ford DFV V8			



Модель	FW07B	год	1980
Гран При	14	Поул-позишн	2
Старты	30	Быстрейшие круги	4
Очки	111	Победы	5
Конструкторы Патрик Хед/Фрэнк Дерни Мотор Ford DFV V8			



Модель	FW07C	год	1981-1982
Гран При	18	Поул-позишн	2
Старты	36	Быстрейшие круги	7
Очки	109	Победы	4
Конструкторы Патрик Хед/Фрэнк Дерни Мотор Ford DFV V8			



Модель	FW08	год	1982
Гран При	12	Поул-позишн	1
Старты	24	Быстрейшие круги	—
Очки	44	Победы	1
Конструкторы Патрик Хед/Фрэнк Дерни Мотор Ford DFV V8			



Модель	FW08C	год	1983
Гран При	14	Поул-позишн	1
Старты	27	Быстрейшие круги	—
Очки	36	Победы	1
Конструкторы Патрик Хед/Фрэнк Дерни Мотор Ford DFV V8			



Модель	FW09	год	1983-1984
Гран При	10	Поул-позишн	—
Старты	20	Быстрейшие круги	—
Очки	25,5	Победы	1
Конструкторы Патрик Хед/Фрэнк Дерни Мотор Honda RA163E V6 tc			



Модель	FW09B	год	1984
Гран При	7	Поул-позишн	—
Старты	14	Быстрейшие круги	—
Очки	—	Победы	—
Конструкторы Патрик Хед/Фрэнк Дерни Мотор Honda RA163E V6 tc			



Модель	FW10	год	1985
Гран При	16	Поул-позишн	3
Старты	31	Быстрейшие круги	4
Очки	71	Победы	4
Конструкторы Патрик Хед/Фрэнк Дерни Мотор Honda RA163E V6 tc			



Модель	FW11	год	1986
Гран При	16	Поул-позишн	4
Старты	32	Быстрейшие круги	11
Очки	141	Победы	9
Конструкторы Патрик Хед/Фрэнк Дерни Мотор Honda RA163E V6 tc			



Модель	FW11B	год	1987
Гран При	16	Поул-позишн	12
Старты	30	Быстрейшие круги	7
Очки	137	Победы	9
Конструкторы Патрик Хед/Фрэнк Дерни Мотор Honda RA163E V6 tc			



Модель	FW12	год	1988
Гран При	16	Поул-позишн	—
Старты	32	Быстрейшие круги	1
Очки	20	Победы	—
Конструкторы Патрик Хед/Фрэнк Дерни Мотор Judd CV V8			



Модель	FW12C	год	1989
Гран При	13	Поул-позишн	1
Старты	25	Быстрейшие круги	1
Очки	54	Победы	1
Конструкторы Патрик Хед/Энрике Скалаброни Мотор Renault RS01 V10			



Модель FW13	год 1989		
Гран При	4	Поул-позишн	—
Старты	7	Быстрейшие круги	—
Очки	23	Победы	1
Конструкторы Патрик Хед/Энрике Скалаброни Мотор Renault RS01 V10			



Модель FW13B	год 1990		
Гран При	16	Поул-позишн	1
Старты	32	Быстрейшие круги	5
Очки	57	Победы	2
Конструкторы Патрик Хед/Энрике Скалаброни Мотор Renault RS02 V10			



Модель FW14	год 1991		
Гран При	16	Поул-позишн	6
Старты	32	Быстрейшие круги	8
Очки	125	Победы	7
Конструкторы Патрик Хед/Эдриан Ньюи Мотор Renault RS03 V10			



Модель FW14B	год 1992		
Гран При	16	Поул-позишн	15
Старты	32	Быстрейшие круги	11
Очки	164	Победы	10
Конструкторы Патрик Хед/Эдриан Ньюи Мотор Renault RS03 V10			



Модель FW15C	год 1993		
Гран При	16	Поул-позишн	15
Старты	32	Быстрейшие круги	10
Очки	168	Победы	10
Конструкторы Патрик Хед/Эдриан Ньюи Мотор Renault RS05 V10			



Модель FW16	год 1994		
Гран При	9	Поул-позишн	5
Старты	17	Быстрейшие круги	4
Очки	43	Победы	2
Конструкторы Патрик Хед/Эдриан Ньюи Мотор Renault RS06 V10			



Модель FW16B	год 1994		
Гран При	7	Поул-позишн	1
Старты	14	Быстрейшие круги	4
Очки	75	Победы	5
Конструкторы Патрик Хед/Эдриан Ньюи Мотор Renault RS06 V10			



Модель FW17	год 1995		
Гран При	13	Поул-позишн	9
Старты	26	Быстрейшие круги	5
Очки	88	Победы	4
Конструкторы Патрик Хед/Эдриан Ньюи Мотор Renault RS07 V10			



Модель FW17B	год 1995		
Гран При	4	Поул-позишн	3
Старты	8	Быстрейшие круги	1
Очки	24	Победы	1
Конструкторы Патрик Хед/Эдриан Ньюи Мотор Renault RS07 V10			



Модель FW18	год 1996		
Гран При	16	Поул-позишн	12
Старты	32	Быстрейшие круги	11
Очки	175	Победы	12
Конструкторы Патрик Хед/Эдриан Ньюи Мотор Renault RS08 V10			



Модель FW19	год 1997		
Гран При	17	Поул-позишн	11
Старты	34	Быстрейшие круги	9
Очки	123	Победы	8
Конструкторы Патрик Хед/Эдриан Ньюи Мотор Renault RS09 V10			



Модель FW20	год 1998		
Гран При	16	Поул-позишн	—
Старты	32	Быстрейшие круги	—
Очки	38	Победы	—
Конструкторы Патрик Хед/Гевин Фишер Мотор Mecachrome GC37-01 V10			



Модель FW21	год 1999		
Гран При	16	Поул-позишн	—
Старты	16	Быстрейшие круги	1
Очки	35	Победы	—
Конструкторы Патрик Хед/Гевин Фишер Мотор Supertec FB01 V10			

* — шасси Iso-Marlboro IR01, IR02, IR03 были переименованы соответственно в Williams FW01, FW02, FW03

** — шасси Williams FW03 были проданы командой и участвовали в розыгрышах Гран При в 1977 г. под названием Apollo (Williams)-Ford (гонщик Лорис Кессель)

*** — шасси Williams FW04 были проданы командой и участвовали в розыгрышах Гран При в 1977 г. под названием McGuire BM1-Ford (Брайан Мак-Гуэйр)

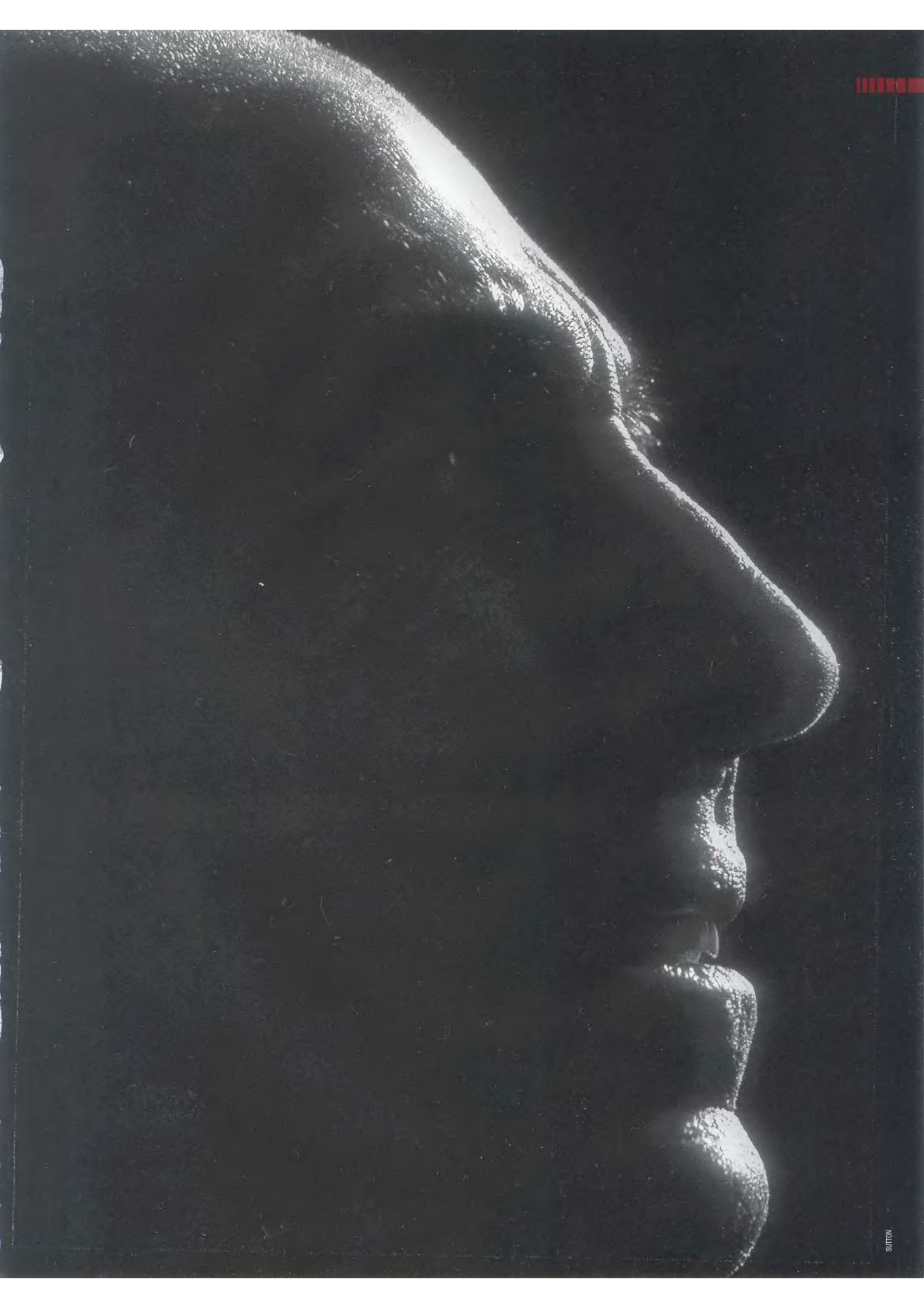


Фрэнк Уильямс



До финиша оставалось еще метров двести, но Фрэнк уже победно вскинул вверх руки. Он выиграл! Собственно в том, что победа достанется именно ему, Уильямс не сомневался и до старта. Вот бы его команде такое же преимущество в воскресной гонке! Фрэнк мог мечтать о будущих победах в Гран При, чемпионатах мира и Кубках конструкторов, но пока его команде – новичку Формулы-1 – приходилось довольствоваться лишь его личными достижениями в своеобразных "гонках поддержки".

Пять с половиной километров гоночной трассы в Королевском парке Монцы и несколько десятков пилотов и механиков Формулы-1, решившихся бросить вызов Уильямсу на Автодроме Национале, остались за спиной Фрэнка. Еще бы! В молодости Уильямс был неплохим стайером, и этот любительский забег он выиграл играючи. Но радость англичанина не была полной. Фрэнк мечтал о совсем других победах в Монце. Он променял бы не задумываясь успех в этом шутовском состязании на настоящий триумф в Королевском парке.



11111111

Весной 1986 года мечта Фрэнка Уильямса уже стала реальностью. На счету его команды было 22 выигранных Гран При, два чемпионских титула и два Кубка конструкторов. Именно тогда судьба нанесла Фрэнку жестокий удар, оправиться от которого физически он не сможет уже никогда. Психологическое восстановление, возвращение к полноценной жизни – настоящий подвиг Фрэнка Уильямса. В последние годы пресса старается не вспоминать трагедию 1986 года. Но мы решили все-таки рассказать о ней, чтобы воздать должное мужеству этого человека.

Была суббота, обычный мартовский вечер. В Ле-Кастеле на юге Франции, где команда Williams проводила предсезонные тесты, было по-весеннему тепло. После очередного рабочего дня Фрэнк Уильямс на арендованном автомобиле выехал из ворот Поль-Рикара и направился в гостиницу. Устал ли он? Задумался о проблемах команды? Превысил скорость? Подвела ли его машина? Какая, в сущности, разница. В нескольких километрах от автодрома произошла авария: Уильямс не справился с управлением, автомобиль соскочил в кювет и перевернулся. Фрэнк остался лежать неподвижно, он не мог двинуть ни рукой, ни ногой. Случайно оказавшийся на месте происшествия британский журналист Питер Уиндзор вытащил пострадавшего из машины. Фрэнка отвезли в больницу в Тулон, а затем переправили в марсельскую клинику Timone.

Тем временем, узнав о несчастном случае в Ле-Кастеле, Берни Экклстоун уже кинулся разыскивать "главврача" Формулы-1 Сид Уоткинса. Берни послал за профессором собственный реактивный самолет, и через несколько часов Citation с Сидом на борту уже заходил на посадку в Марселе. В пустом аэропорту Уоткинса встречал Нельсон Пике. Позднее Сид расскажет, что в тот день бразилец гнал свой Mercedes к клинике так, будто он был на гоночной трассе и на кону стоял титул чемпиона мира.

Когда Уоткинс добрался до больницы, Фрэнк был уже в операционной. Ожидавшие в холле Питер Уиндзор и Найджел Мэнселл рассказали профессору подробности аварии, но о состоянии Фрэнка им еще ничего не было известно. Оперировал Уильямса хирург марсельской клиники доктор Винсентелли. Травмы оказались очень серьезными. У Фрэнка было полное смещение шестого и седьмого шейных позвонков с уменьшением диаметра спинно-мозгового канала. Спинной мозг был непоправимо поврежден, и врачам оставалось надеяться только на чудо. Винсентелли наложил на позвоночник

металлическую пластину, но Уильямс был полностью парализован ниже шеи, часть лица тоже потеряла чувствительность, и вероятность того, что он когда-нибудь сможет снова двигаться, была практически равна нулю.

Уильямс никогда не создал бы свою гоночную империю, не обладай он твердой волей и характером. Но такой удар мог сломить кого угодно. Тем не менее, даже находясь в критическом состоянии, Фрэнк не терял бодрости духа. Едва очнувшись после анестезии и увидев склонившегося над ним Уоткинса, Уильямс попытался улыбнуться и прошептал: "Привет, Проф. Спасибо, что пришел помочь". "Фрэнк был просто замечательным пациентом, – рассказывал позднее Сид. – Он переносил дикие боли, а мы не могли давать ему слишком много обезболивающих средств, потому что это могло затруднить самостоятельное дыхание. Но несмотря на страдания, Фрэнк оставался таким же веселым, каким я знал его раньше: никогда не забывал сказать "пожалуйста" или "спасибо". Он был очень решительным и выносливым человеком, но никогда не говорил о том, что с ним произошло".

На следующий день, в воскресенье, Мэнселл и Пике встречали в аэропорту Марселя прилетевшую из Англии Вирджинию Уильямс, и Сиду пришлось объяснять ей состояние мужа. "Приносить плохие новости родственникам всегда трудно, даже циничным нейрохирургам", – вздыхает Уоткинс. А в то воскресенье обнадежить миссис Уильямс ему было особенно нечем: после аварии прошло почти 24 часа, и шансы на выздоровление таяли с каждой минутой. С таким высоким уровнем парализации существовала непосредственная угроза жизни Фрэнка в связи с осложнениями в грудной клетке.

Вместе с Вирджинией в больнице оставались и оба гонщика Williams. На протяжении этих суток они исполняли роль добровольных таксистов и посыльных. Особенно сильно несчастный случай с Фрэнком подействовал на Мэнселла. "Англичанин выглядел очень подавленным, пребывал в мрачном настроении. Нельсон же был необычайно серьезен, словно священник", – вспоминал позднее Сид Уоткинс.

В четверг состояние Уильямса стабилизировалось, и его переправили на родину в лондонскую клинику ITU. Примерно через неделю после аварии чувствительность нижней части лица Уильямса немного повысилась, и ободренные врачи под руководством Сид Уоткинса буквально затерзали Фрэнка анализами и мучительными обследованиями. "Однажды Фрэнк даже назвал меня в шутку "бессердечным ублюдком", – признался позже Сид, – но я ответил ему, что это лучше, чем если бы я был "халатным дерьмом". Он согласился со мной".

Во время лечения Фрэнк не испытывал недостатка внимания со стороны персонала больницы. Медсестры старались почаще заглядывать в его палату. К немалому удовольствию девушек Фрэнк был на редкость посещаемым пациентом. Джеки Стюарт, Себастьян Коэ, Рон Деннис, Берни Экклстоун, Найджел Мэнселл, Нельсон Пике и многие другие знаменитости навещали его во время лечения.

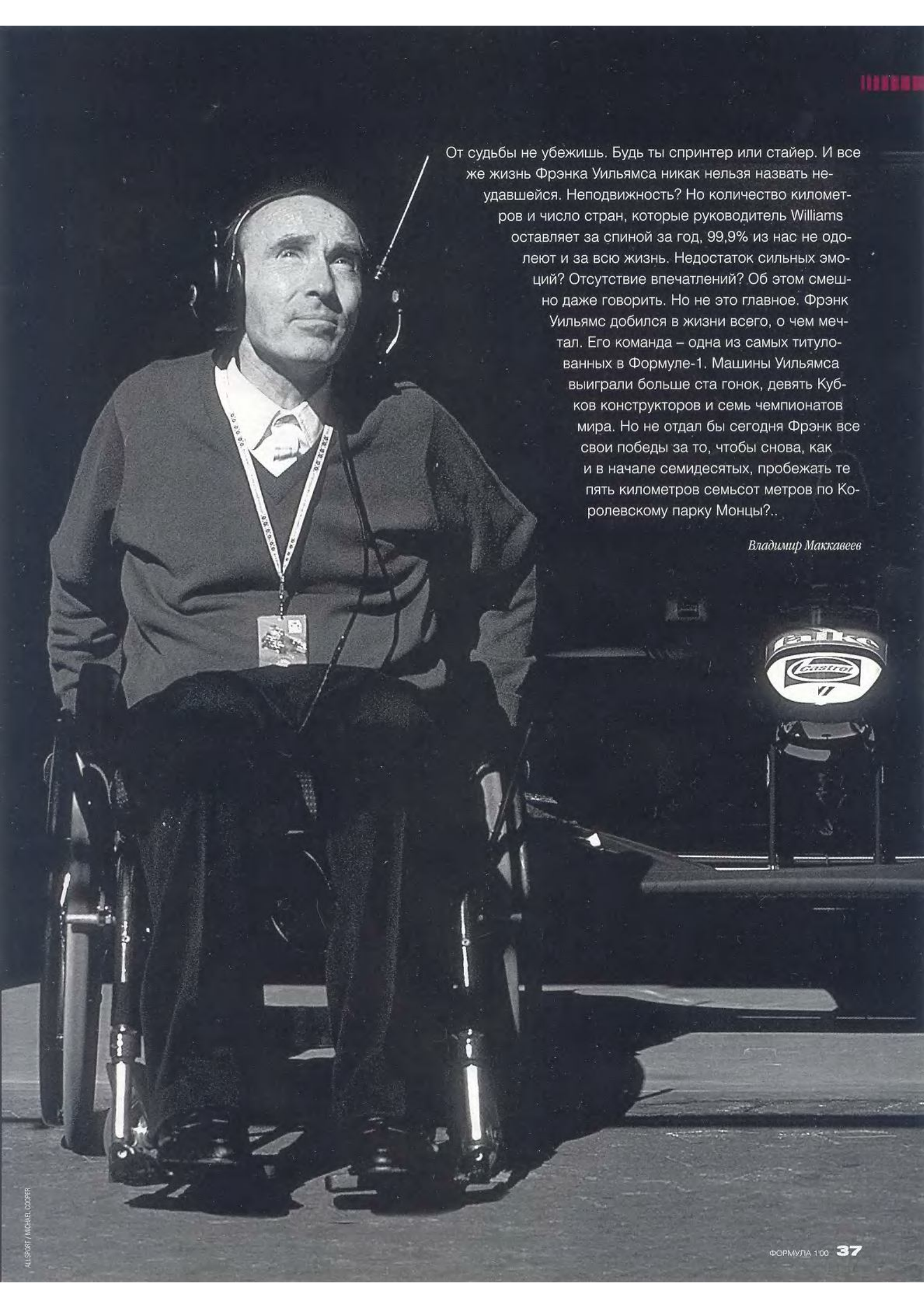
Фрэнк Уильямс всегда следил за своей физической формой. Теперь крепкий тренированный организм бывшего стайера помог англичанину преодолеть последствия аварии. Через несколько недель Уильямсу разрешили перебраться из клиники домой. А через несколько месяцев он вернулся в мир Формулы-1 и занял свое место в боксах Williams.



Профессор Сид Уоткинс



Найджел Мэнселл, Фрэнк Уильямс, Нельсон Пике



От судьбы не убежишь. Будь ты спринтер или стайер. И все же жизнь Фрэнка Уильямса никак нельзя назвать неудавшейся. Неподвижность? Но количество километров и число стран, которые руководитель Williams оставляет за спиной за год, 99,9% из нас не одолеют и за всю жизнь. Недостаток сильных эмоций? Отсутствие впечатлений? Об этом смешно даже говорить. Но не это главное. Фрэнк Уильямс добился в жизни всего, о чем мечтал. Его команда – одна из самых титулованных в Формуле-1. Машины Уильямса выиграли больше ста гонок, девять Кубков конструкторов и семь чемпионатов мира. Но не отдал бы сегодня Фрэнк все свои победы за то, чтобы снова, как и в начале семидесятых, пробежать те пять километров семьсот метров по Королевскому парку Монцы?..

Владимир Маккавеев

■■■■■ОДИН НА ОДИН



Г Е Н И Й

В О З Д У Х А

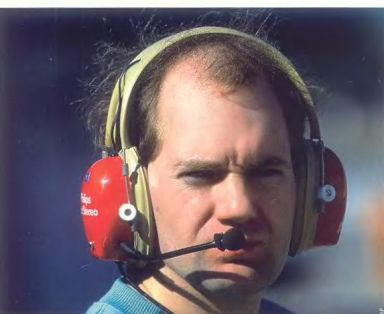
Человек против машины. Только не подумайте, что речь в этой статье пойдет о "матче века" — Каспаров против компьютера Deep Blue. Применительно к Формуле-1 эта фраза имеет другое значение: Михаэль Шумахер против Эддиана Ньюи. В сущности, именно к этому противостоянию сводится глубинная интрига гонок Гран При последних лет. Причем Шумахер, которого за хладнокровие и точный расчет иногда самого сравнивают с машиной, противопоставит не безликому монстру, а гению человека, воплощенному в прекраснейших конструкциях. Человек и машина. Человек-машина против человека и его машин. Машин Инженера Ньюи.

Эддиан Ньюи. Гений. Именно такое свидетельство должны были видеть 26 декабря 1958 года счастливым родителям человека, в самой фамилии которого содержится намек на новаторство. Хотя поначалу блестящие жизненные перспективы Ньюи вызвали серьезные сомнения. Юным дарованием Эддиана не называл никто. Учеба давалась будущему инженерному светилу Формулы-1 нелегко. Он не смог закончить среднюю школу, продолжив образование в местном техническом колледже (аналог нашего техникума), и до сих пор считает, что ему просто повезло: он сумел поступить в университет Саутгемптона. Но и там все шло через пень колоду. "Однажды я почти бросил учебу в университете, — вспоминает Ньюи. — Я думаю, что просто не смог справиться с этим".

Довольно интересное признание для гения. Однако, в течение всей жизни накапливая знания и опыт, Эддиан смог достичь вершин в своем деле. Правда, он любил это. С самого детства. Силы ветерана из Уорвика с увлечением собирал модели автомобилей Ф-1 масштаба 1:12 фирмы Tamiya. "Они были великолепны, поскольку позволяли нам узнать, из чего состоит гоночный автомобиль, — вспоминает конструктор о начале своего пути. — Все детали были подписаны, и можно было выучить терминологию". Для тех, кто не знает: в моделях этого класса сборными являются даже те части, которые потом никто не увидит, например — цилиндр, поршани, пальцы, шатуны двигателя или диски, суппорты и колодки тормозов. В этих моделях даже шины наклеивают специальным миниатюрным насосом.

ОДИН НА ОДИН

Здриан Ньон - главный конструктор March. 1989 г.



Если внимательно присмотреться к биографиям большинства обитателей пaddock Ф-1, то обнаружится весьма примечательная деталь. Всех их объединяет любовь к автогонкам с раннего детства. Все они мечтали стать пилотами Формулы-1. Все они, от механика до хозяина "конюшни", когда-то и сами начинали карьеру в местных дивизионах национальных чемпионатов. Так что выбор ими будущей профессии был в некотором роде вторичным. Не хватало таланта, денег или желания – и они были вынуждены "переконфузиться" на другой род занятий, связанный, тем не менее, с Формулой-1. В этом ряду Здриан Ньон не является исключением. Когда нашему герою было 14 лет, он тоже несколько раз выступал в полупрофессиональных гонках на картингах.

"Когда я высказал желание заниматься картингом, отец сказал мне: "Хорошо, я не собираюсь стоять у тебя на пути. На каждый фунт, что ты заработаешь развозкой газет, я буду давать тебе еще фунт", – вспоминает Ньон. – Так что деньги были неслыхан. Я купил старый Barletti, который уже сданы на металлолом. Это позволило мне приобрести навыки в ремонте, подготовке и доработке техники. Тогда я думаю, и испытал мой интерес к технической стороне дела".

Так Здриан нашел свое призвание. Уже в 15 лет он предпочитал скорее копаться в картах своих друзей и совершенствовать их, чем самому нести слома голову по трассе. Причем, научившись моментально и безошибочно перебирать двокли, приводя их в рабочее состояние после некоторых "полюбовных" перестроившихся привлекатель. Здриан на этом не успокоился. Он разработал и собрал собственную усовершенствованную систему выхлопа, которая не только работала, но и давала реальный выигрыш как в мощности, так и в экономичности по сравнению с серийным заводским мотором! Что касается такого фактора, как долговечность, то он юного изобретателя не очень волновал, так как перебирать окисливший мотор для него было только в радость. В таком контексте выбор Ньона в возрасте 16 лет технического колледжа уже не выглядел только лишь вынужденным шагом недоучившегося школьника. И хотя его специальностью была аэродинамика, Здриан уже тогда совершенно твердо и четко решил, чем он будет заниматься в ближайшие, скажем, 40 лет. Конечно же, автогонками.

В университете на протяжении первого года он еще колебался, не вернуться ли ему к старым добрым моторам, но затем, открыв для себя сложную и увлекательную науку – аэродинамику, Ньон окончательно убедился в правильности выбора профессии. "Я выбрал конкретно эту специальность, поскольку чувствовал, что гоночный автомобиль ближе к самолету, чем к обычной машине", – вспоминает Здриан.

Из четырех стихий Ньон выбрал Воздух. И 35 лет спустя, на Земе, в автогонках Формулы-1 развернулся боинок, сюжет которого повествовал сам Сталион.

Но до великих свершений было еще далеко. В университете Здриан отнюдь не был отличником, и особенно хромал у него как раз... математика. Зато, в отличие от большинства своих сверстников, он не только слушал лекции, но и постоянно придумывал что-то в свободное время, отдавая затем чертежи и проекты на суд преподавателей. Поэтому на практику в престижную фирму March Engineering послан именно он. И практикант оказался столь толковым, что в March ему сразу предложили пойти к ним на работу! Согласитесь, что от такой перспективы мог бы потерять голову человек и постарше. Но здравый смысл возобладал, и, прекрасно осознавая, о каком количестве вещей он имеет еще лишь смутное представление, будущий инженер предпочел отказаться и вернуться доучиваться в университет. В сущности Ян Рид предлагал ему всего лишь должность одного из многих чертежников в March. Сейчас даже странно подумать, что Ньон мог согласиться на это.

Но вот учебка закончена, и в кармане наконец-то лежит заветный диплом с восторженными рекомендациями совета профессоров. "Мой дипломный проект был посвящен аэродинамике гранд-эффекта. Это оказалось весьма полезным: когда я писал по все команды письма, предлагая свои услуги, я мог сослаться на этот факт", – вспоминает Здриан. – Момент казался мне подходящим, поскольку в 1980 году именно гранд-эффект был в центре внимания в Ф-1". Короче, Ньон не сомневался в близости своей цели.



March-881 Капелли обгоняет Benetton Бутсена. 1988 г. ГП Италии

ОДНАЖДЫ Я
ПОЧТИ БРОСИЛ
УЧЕБУ
В УНИВЕРСИТЕТЕ.
Я ДУМАЛ, ЧТО
ПРОСТО НЕ СМОГУ
СПРАВИТЬСЯ
С ЭТИМ



Но не тут-то было! Эдриан старательно размножил письмо, предлагавшее его услуги, приложил копии диплома и разослал по адресам всех без исключения команд Формулы-1, которые он нашел в автоспортивном журнале. Однако и по истечении шести месяцев телефон упрямо молчал, и от надежд Ньюи, по его собственному признанию, уже мало что оставалось. На горизонте вырисовывалась невеселая перспектива провести нескончаемые годы за кульманом British Airspace в должности 15-го помощника 125-го инженера, творчески работая над заклепкой № 358...

Однажды в пятницу вечером отец позвал Эдриана к телефону, заговорщицки подмигнув. Услышав, что на другом конце провода сам Харви Постлтуэйт (работавший тогда главным инженером в команде братьев Фиттипальди), Ньюи был уверен, что его просто разыгрывают друзья. Но Харви оказался самым что ни на есть настоящим и назначил молодому специалисту собеседование в своем кабинете в понедельник. А уже во вторник вчерашний соискатель заветной должности официально приступил к работе. Несмотря на свой возраст, Эдриан оказался очень серьезным, дотошным, а главное, – талантливым инженером. Его не раз посылали на Гран При, чтобы он смог окунуться в гоночную атмосферу, почувствовать вкус спортивной борьбы. А через некоторое время Ньюи вновь получил предложение от March. Причем речь шла о предельно ответственной и интересной должности – гоночного инженера венесуэльца Джонни Секотто, которому предстояло бороться за титул в Формуле-2. На этот раз конструктор посчитал, что обладает необходимыми знаниями и опытом, и согласился, практически не раздумывая.

А вскоре Ньюи предстояло нарисовать свои первые машины. Ими стали красавицы спортпрототипы, дважды подряд выигрывавшие затем американскую гоночную серию IMSA. Но March уже смотрел дальше. Английская фирма решила разнообразить свой и без того широкий спектр деятельности (Ф-1, Ф-2, Ф-3) и продолжить наступление на американский рынок, дебютировав в чемпионате IndyCar. Эдриану предложили возглавить этот сектор. Для Ньюи началась новая эра: он стал главным инженером. Возможности для творчества были на этой стезе практически неограниченными (благо, March выделял под IndyCar приличный бюджет), однако и спрос в случае неудачи был бы суровым. Понимая это,

Я ДУМАЮ, ЧТО
МЫ С ПАТРИКОМ
ЛАДИЛИ
ХОРОШО,
НО КОГДА
ДОХОДИЛО ДО
ДЕЛА, ОН БЫЛ
МОИМ БОССОМ

Ньюи и Хед: ученик превзошел учителя



Робин Херд, тогдашний глава фирмы, предложил Ньюи интересную стратегию. Зимой, в межсезонье, Эдриан оставался в Англии, разрабатывая шасси и улучшая его по ходу претворения чертежей в металл и пластик. Однако с началом первых гонок он перебрался в Штаты и работал в командах – клиентах March. Таким образом, Ньюи регулярно менял мундир главного конструктора на комбинезон гоночного инженера, что позволяло ему быть в постоянном контакте с пилотами (причем с такими яркими, как Бобби Райхал или Майкл Андресетти), и наблюдал за поведением своей машины непосредственно в гонках. Более того, IndyCar так понравился англичанину, что после ухода March из этой серии в связи с общим ухудшением финансового положения компании, Ньюи решил остаться и в 1987 году стал гоночным инженером легендарного Марио Андретти в команде Newman-Haas, использовавшей шасси конкурента Lola.

Но осенью того же года японская фирма Leyton House купила команду March и предложила Эдриану стать главным конструктором шасси Формулы-1. За этим проектом стояли серьезные деньги и амбициозные планы. Ньюи колебался недолго, и уже в августе, извинившись перед Марио Андретти, Полом Ньюманом и Карлом Хаасом, вернулся за привычный кулман конструкторского бюро. Шасси March-881 стало настоящим открытием сезона. Машина казалась просто миниатюрной по сравнению с болидами конкурентов. Ее аэродинамика была не просто новаторской, но и до малейших деталей продуманной и выверенной в аэродинамической трубе. Кроме того, стандартный мотор Ford уступил место (рискованный шаг) английскому блоку в исполнении Джона Джадда, а в помощь гонщику Ивану Капелли в команду был приглашен Маурицио Гужельмин. В итоге, по сравнению с прошлым (1987) годом команда набрала 21 очко против одного и заняла 5-е место в Кубке конструкторов (уступив лишь одно очко Lotus). Капелли же занял в чемпионате мира 7-е место, опередив таких асов, как Мэнселл, Патресе и Наннини. Более того, на счету итальянца было два подиума: в Спа, где он уступил лишь болидам McLaren Сенны и Проста, и, главное, – в Эшториле, где после сенсационной гонки он приехал вторым, проиграв Алену Просту всего-навсего 9 с! А в 1990 году команда чуть было не сотворила сенсацию на Гран При Франции, где Капелли был буквально в шаге от победы! Лишь на последних

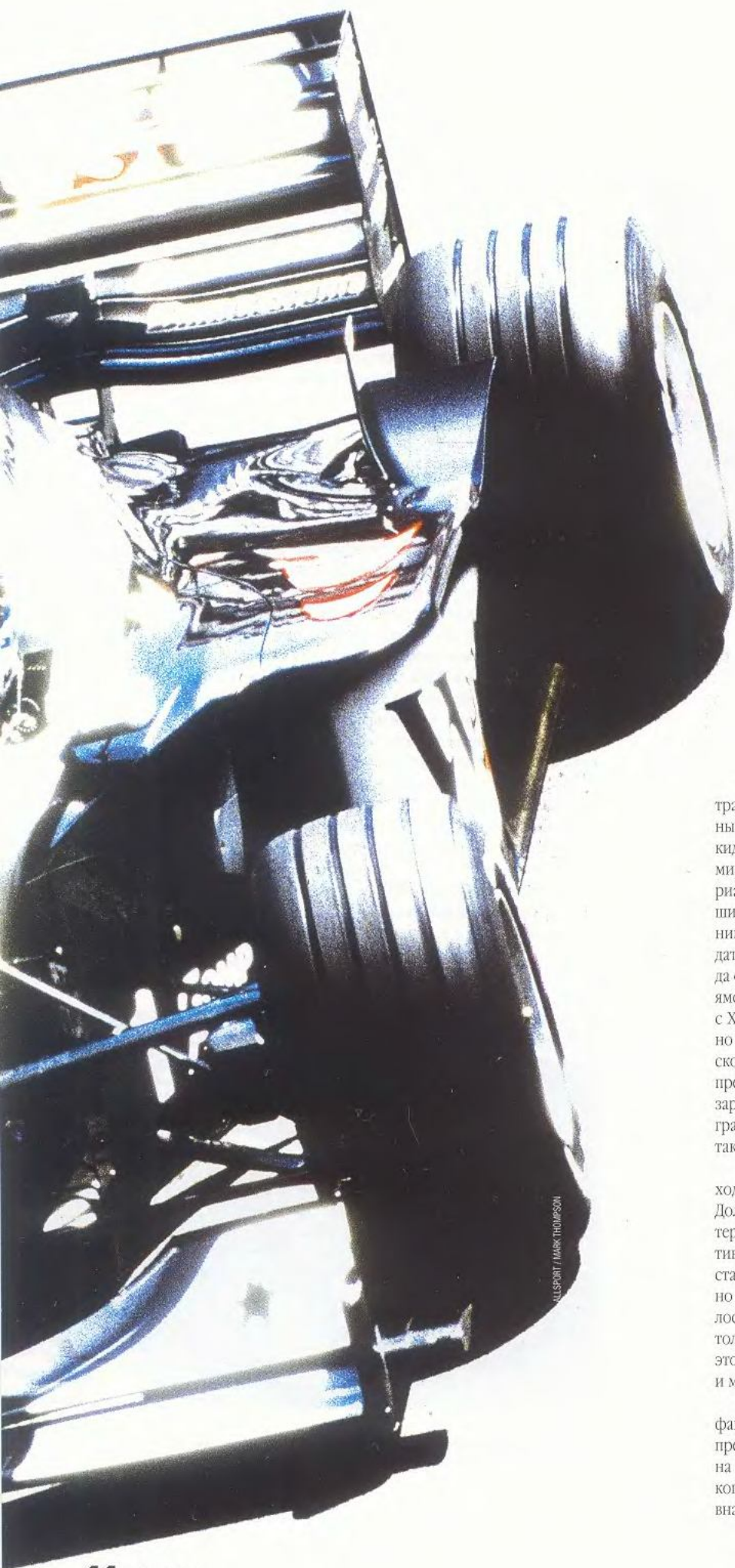
крутах разъяренному Алену Просту удалось-таки вывести свою Ferrari в лидеры под рев трибун "Поль Рикара".

Но была в успехах Ньюи и обратная сторона. Аэродинамика March-881 была совершенна, спору нет. Но автомобиль Ф-1 состоит не только из крыльев и обтекателей. Увлечшись тем, что ему было ближе всего, Эдриан не смог добиться общей сбалансированности конструкции. Выразалось это, в частности, в том, что на одних трассах машина выглядела великолепно, на других – не ехала совсем, и сделать с этим что-либо путем настроек или модификаций Эдриан был не в силах. Возможно, понимание того, что ему еще многому надо научиться, и привело Ньюи в Williams, где ему несколько лет предстояло работать под началом Патрика Хеда.

Итак, в июле 1990 года Ньюи заключил контракт с командой Williams-Renault и стал ее главным конструктором, ответственным за аэродинамику. Последним подарком March было подписание договора на 1991 год с мотористом-новичком – фирмой Ilmor, которой предстояло дебютировать в Формуле-1, но которая прекрасно была известна Ньюи еще по IndyCar. Кто мог предположить, что семь лет спустя им предстояло встретиться вновь – в McLaren, где новый технический директор "серебряных стрел" получил в союзники окрепший за это время Ilmor под названием Mercedes. Пока же, осенью 90-го, Эдриан готовил новый Williams, решив полностью порвать со всеми аэродинамическими традициями знаменитой команды. Это было серьезным риском, но риск оправдал себя с лихвой. Все машины, созданные Ньюи для Williams, были лучшими в чемпионате. Мэнселл в 1992 году, Прост в 1993-м, Хилл в 1996-м и Вильнев в 1997-м смогли выиграть на них чемпионаты мира, и лишь личные подвиги соперников (Сенны и Шумахера) не дали английской команде сорвать лавры заодно в 1991-м, 1994-м и 1995 годах. Казалось бы, в таких условиях трудно быть чем-то недовольным. Однако сказать, что набравшийся опыта Ньюи чувствовал себя в Дидкоте (а затем, после переезда команды, в Гроу) вольготно, было бы сильным преувеличением. Дело в том, что, несмотря на все успехи, Эдриан никогда не имел свободы в Williams. В любом случае окончательные решения принимал Патрик Хед, и последнее слово принадлежало ему и только ему.



Чемпионский Williams 1996 г. стал шедевром инженерной мысли



Я ЧУВСТВОВАЛ,
ЧТО ГОНОЧНЫЙ
АВТОМОБИЛЬ
БЛИЖЕ
К САМОЛЕТУ,
ЧЕМ К ОБЫЧНОЙ
МАШИНЕ

Тем не менее, в мае 1995 года Эдриан продлил свой контракт до июля 1999 года. Многие называли в качестве причины личную дружбу Хилла и Ньюи. Инженер, мол, не хотел покидать Williams, не дав пилоту возможности стать чемпионом мира. Однако много позже Патрик Хед скажет, что тогда Эдриан первым обвинял Хилла в дилетантских ошибках, стоивших его машине чемпионского титула, и сошелся с англичанином лишь в 1996 году, когда тот наконец-то начал побеждать. Истины мы, наверное, никогда так и не узнаем, но тогда очень многие считали, что именно решение Фрэнка Уильямса заменить Хилла Френтценом, а никак не разногласия с Хедом, побудили Ньюи разорвать свой контракт и досрочно покинуть команду. Свою роль, скорее всего, сыграли несколько факторов. Дело в том, что McLaren Рона Денниса предложил инженеру не только заоблачную по тем временам зарплату для конструктора (более 5 млн долларов), но и неограниченную техническую власть как в создании машины, так и в ее эксплуатации по ходу сезона.

“Я думаю, что мы с Патриком ладили хорошо, но когда доходило до дела, он был моим боссом, — размышляет Ньюи. — Должность технического директора сама по себе меня не интересует. Но мне захотелось больше свободы, новых перспектив. Я работал в Williams 7 лет, не забываяте. Мне была предоставлена там значительная автономия в некоторых вопросах, но мое мнение в других областях совершенно не учитывалось. В McLaren на мне лежит большая ответственность, и не только в том, что касается технической стороны. Конечно, это то, в чем я наиболее силен, но мне нравится заниматься и многим другим — гонщиками, новой фабрикой и т.д.”

В пользу же версии о дружбе Ньюи и Хилла говорит тот факт, что, по настоянию Эдриана, Деннис, скрепя сердце, предложил Демону место в команде. Но, к удивлению хозяина команды и к страшному огорчению его нового технического директора, чемпион мира отказался дважды, предпочтя вначале Arrows, а затем, год спустя, Jordan.

ALLSPORT / MARK THOMPSON

Собственно говоря, первый настоящий McLaren Ньюи появился лишь в 1998 году. Годом раньше суд, разрешивший преждевременный разрыв контракта между Эдрианом и Фрэнком Уильямсом, наложил, тем не менее, вето на работу инженера для конкурентов вплоть до июля. А когда эта дата наконец-то прошла, Ньюи предпочел сосредоточиться на проекте MP4/13 вместо того, чтобы тратить время и силы на доводку и модификацию модели 1997 года. Итог, как говорится, мы увидели невооруженным глазом уже в Мельбурне, во время первого Гран При 49-го чемпионата мира. Но в 1999 году оказалось, что MP4/13 – это только разминка. McLaren образца 1999 года – вот настоящая работа Ньюи, хотя по результатам сезона и не скажешь, что MP4/14 имел такое уж преимущество над F399. Дело здесь не только в одинаковости, в отличие от 1998 года, резине или в том, что преимущество британской команды в сезоне-98 основывалось, прежде всего, на том, что Ньюи удалось быстрее других приспособиться к новым техническим требованиям FIA – зауженные автомобили и шины с канавками. В MP4/14 воплотились все особенности его создателя – и его достоинства, и недостатки. Снова, как и во времена March, сказался инженерный максимализм Ньюи. Он довел конструкцию до совершенства, пожертвовав надежностью. Кроме того, в команде утверждают, что им так ни разу и не удалось использовать возможности автомобиля на 100%. Настроить его под конкретную трассу оказалось довольно трудно. Но при этом машина все равно была настолько хороша, что в любом виде опережала соперников. В это же время в Ferrari за счет настроек и постоянных модификаций, за счет мастерства, интуиции и опыта Михаэля Шумахера научились на каждой трассе выжимать из своих не столь быстрых, но исключительно надежных машин все, что можно. И, судя по всему, что нельзя.

Но самое интересное получается, если сравнить соответствующие результаты Williams без Эдриана Ньюи с прогрессом McLaren. Разумеется, давно прошли те времена, когда вся ответственность за конструкцию автомобиля ложилась на одного человека, будь то успех или провал. Но эволюции этих двух команд выглядят достаточно красноречиво. Случайность? Вряд ли.

Придя в McLaren, Эдриан многих удивил. Например, тем, что все еще предпочитает работать за чертежной доской, воплощая свои замыслы в чертежи, выполненные в половину натуральной величины. "Просто я хочу видеть все

Человек и машина



в более реальном масштабе, – объясняет Эдриан. – Один из недостатков систем автоматизированного проектирования – небольшой размер экрана. Это только одно из моих личных предпочтений".

Сумел удивить Ньюи и Денниса. Придя в команду, Эдриан первым делом сменил "маклареновский" фирменный красно-коричневый цвет стен в своем кабинете на более спокойный голубоватый, цвета утиного яйца, оттенок. Говорят, Рон потерял дар речи, когда впервые увидел это.

Ньюи любит в работе тишину и сосредоточенность: "Я должен признаться, что больше всего ненавижу шум и беспорядок. Я предпочитаю думать в спокойной обстановке. Конечно, во время гонок подобное невозможно, но когда я возвращаюсь на фабрику, это становится главным требованием".

Ходят слухи, что Ferrari прилагает все силы, чтобы заполучить Эдриана себе. Итальянцы предлагают Ньюи баснословные деньги, однако пока конструктор отказывается. Он продолжает жить в Англии, в своем новом доме в 20 минутах езды от работы. Чем он занимается в свободное время, которого не так уж и много, неизвестно. Возможно, он посвящает досуг своей коллекции старинных автомобилей, достойное место в которой занимают довоенный Jaguar SS100 и Wolseley 1500. На последнем Эдриан однажды даже принял участие в гонке исторических автомобилей. "Это все равно, что биться головой о кирпичную стену, – вспоминает Ньюи об этом приключении. – Этот автомобиль прекрасен, когда стоит. Я сомневаюсь, что когда-либо сяду за его руль снова".

Эдриан не любит шума. Он живет размеренной жизнью и слишком хорошо представляет, во что превратится его жизнь в Маранелло. Возможно, промозглой британской зимой, в ненастный вечер, когда ветер с дождем стучит в окна, он сидит у камина, гладит собаку и думает о теплой Италии, о том, как красиво выглядели бы его автомобили в красном, думает, разумеется, и о сумасшедших деньгах Ferrari. Но потом он представляет себя соседом Жана Тодта...

Как бы то ни было, но противостояние Михаэля Шумахера и Эдриана Ньюи продолжается. И счет пока далеко не в пользу гонщика.

Артем Бунин





Игорь Ермилин

На вопросы наших корреспондентов Владимира Маккавеева и Татьяны Поповичевой отвечает вице-президент Федерации автомобильного спорта и туризма России Игорь Ермилин

Игорь Васильевич, разговоры о строительстве в России трассы для гонок Формулы-1 ведутся уже почти двадцать лет. Какой из предлагавшихся за эти годы проектов был наиболее близок к реализации?

Проектов было много. Они казались очень привлекательными, потому что предполагалось, что на Формуле-1 можно заработать много денег. Но на самом деле есть очень немногие люди, которые зарабатывают на этом деньги. Остальные тратят.

Я думаю, самым реальным с точки зрения инвестиций был проект, предложенный фирмой Dorna Management из Лихтенштейна. Но мы оказались не готовы к его осуществлению. Это был конец перестройки, расшатанные связи, расшатанные системы управления.

Потом достаточно далеко продвинулся ярославский проект. В Ярославле был человек, который поставил на это дело все свое будущее, свою карьеру. Он получил землю, получил разрешение на проведение работ, сделал очень хороший проект, согласовал его с инспекторами FIA. В Москву тогда приезжал Макс Мосли и интересовался Ярославлем. Но проект совершенно не был сориентирован на внешние инвестиции. Возможность защиты зарубежных инвестиций в то время была очень слабой, и этот проект потихонечку умер.

На данный момент в России существует целых три проекта строительства трасс для Формулы-1: в Туле, Москве и Петербурге. Как вы их оцениваете?

По сравнению с любым другим городом России, Москва обладает сумасшедшим потенциалом. В столице трассу можно построить лучше и быстрее, сомнений в этом нет. Московский проект родился в 1997 году. Лужков дал поручение Тарпищеву, городские институты власти начали готовить распоряжение, выбирать место. В ноябре прошлого года Общественный градостроительный совет утвердил место и общую концепцию строительства.

В Санкт-Петербурге в основу проекта легло распоряжение губернатора В. А. Яковлева. Когда два месяца назад я встречался с Берни Экклстоуном, он сказал, что из Питера приезжали большие люди и сказали, что быстро все построят. Я потом перезвонил в Питер своим знакомым. Вроде бы Яковлев и Малышев действительно хотят построить серьезный автодром в районе Пулков.

Тулой начали заниматься в середине 1997 года. В декабре 1998 года было подписано постановление правительства России о строительстве в Туле комплекса для Ф-1. Сейчас готов предварительный проект, составленный пока без привязки к местности. Предварительный объем инвестиций на этом этапе составил около 150 тыс. долларов.

Гонка идет достаточно напряженная, и наблюдать за ней весьма интересно. Идеальная ситуация для страны, если у нас будет построено три трассы. Для национального автомобильного спорта три трассы такого уровня – это огромный шаг вперед. Получим мы три гонки или нет – это другой вопрос. Страна у нас уникальная: мы можем провести Гран При России, Гран При Европы и даже единственный в своем роде Гран При Евразии. Почему нет!

А руководство FIA и FOA в курсе того, что сейчас происходит в России?

8 октября я как вице-президент ФАСТ России был на ежегодной Международной ассамблее FIA в Париже. У нас не было предварительной договоренности, но Макс Мосли уделил мне полчаса своего времени. Помимо обсуждения формальных вопросов мы довольно мило побеседовали

на разные темы, которые так или иначе затрагивали проблемы нашего автоспорта. 14 октября я получил факс от Берни Экклстоуна, который пригласил меня встретиться с ним в Лондоне.

О чем шла речь на этой встрече?

Такой же вопрос мне задал английский офицер в консульстве: что вы будете обсуждать с г-ном Экклстоуном? На что я ответил: мы знакомы так давно, что раз он попросил меня приехать, скорее всего, я буду слушать, а он будет говорить.

Это был неофициальный визит?

Ну, в общем, да. Берни был без галстука. Мы беседовали более двух часов. Я поставил машину на стоянке на Princess Gate и попал на штраф в 40 фунтов, поскольку полагал, что наша встреча продлится не более часа... Берни тоже не рассчитывал на такую долгую беседу.

Мы обсуждали много вопросов. Вообще эта встреча была своего рода продолжением наших... консультаций. Я знаю, что тысячи людей по всему миру говорят: вот, мол, Берни – мой друг. Все хотят прислониться к его славе. Я не могу сказать, что я его хорошо знаю, но мы общаемся по телефону, последний раз встречались года два назад.

Наше общение началось после подобного приглашения в 1992 году. Тогда мы с ним беседовали относительно очередного проекта трассы для Формулы-1 в Москве, после чего он сказал человеку, который нас сопровождал: "Это мои гости на все время пребывания". С тех пор у нас сложились такие... м-м-м... применительно к такому человеку очень

трудно подбирать слова... в определенном смысле доверительные отношения. Когда Берни нужно прояснить что-то по поводу России, он обращается ко мне. Так было и на этот раз. Мы говорили о телевизионных проблемах: обсуждали цифровое телевидение, проекты строительства трассы в России. Главной же темой было сегодняшнее состояние нашего автоспорта. Еще в 1992 году Берни однозначно сказал, что без развитого национального автомобильного спорта Формулы-1 нам не видать, потому что для него это сложно, неинтересно и невыгодно.

В мире сейчас существует 33 автодрома, имеющих лицензию на проведение гонок Формулы-1, а гонки проходят только на 16. Может сложиться такая ситуация, что мы построим три трассы, а гонку так и не получим?

Самая большая проблема – это уговорить Берни привести сюда Ф-1. Если в Европе проблемы с телевизионными правами и табачной рекламой не урегулируются – будут условия для того, чтобы Формула-1 пришла в Россию. Думаю, что и Россия в сегодняшнем ее состоянии этого энтузиазма не вызовет. Даже если у нас будет готовая трасса. Нужна серьезная работа, прежде чем Ф-1 придет в Россию. Во всяком случае, когда Лужков через Тарпищева и Самаранча приглашал Экклстоуна в Москву, но он вежливо отказался. Особого интереса у него сейчас нет.

Так или иначе, в следующем сезоне наши болельщики вживую Формулу-1 все равно не увидят. А как насчет телевизионных трансляций?

Переговоры на эту тему идут. Интерес есть, просто условия, на которых был заключен предыдущий договор, сегодня неприемлемы. Договор этот был подписан до кризиса, но даже тогда он был экономически неоправдан. Думаю, что скоро этот вопрос будет решен.





Сергей Ушаков

“Нельзя строить трассу среди чистого поля, она нам не нужна”

Так считает ответственный секретарь Российской автомобильной федерации Сергей Ушаков

Сергей Викторович, почему, на ваш взгляд, Формула-1 остается для нас несбыточной мечтой, ведь в России существовало много проектов строительства трассы для Ф-1?

Проектов было много, но большинство из них не имело под собой реальной основы и зиждилось на чистом мошенничестве. Цель была одна: взять кредит, прокрутить его и сдать обратно. Так что предложение Dorna Management было практически единственным, которое можно было осуществить. К сожалению, сделать этого не удалось.

В 1995 году со своим проектом проведения гонок Формулы-1 в России выступил “ЛогоВАЗ”. Планировали строить автодром в Чехове, и руководство “ЛогоВАЗа” затребовало технико-экономическое обоснование проекта. ТЭО было подготовлено, передано руководству компании, и “ЛогоВАЗ” тут же закрыл проект. Реально имеет смысл только постепенное развитие отечественного автоспорта с последующим выходом в Формулу-1.

Сейчас наш автоспорт развивается в правильном направлении?

В конце 80-х при рассмотрении проекта, предложенного Dorna, была создана комиссия по Формуле-1, определившая пять основных направлений развития: автомобили, гонщики, команды, инфраструктура и трассы. Нельзя строить трассу среди чистого поля, она нам не нужна. Зарывать деньги в землю ради одной гонки бессмысленно. Сейчас то, о чем мы писали 10 лет назад, нормально реализуется. Мы движемся в правильном направлении. У нас есть свои команды, трассы. Плохенькие, но свои. Мы растем: сейчас доросли до Ф-3 и полустационарных трасс. Еще 2–3 года – и можно будет думать о Формуле-1.

С одной трассой в Формуле-1 нам делать нечего. Нужна своя команда, свой гонщик, свой автомобиль. В 1993 году Макс Мосли был в Раменском, и мы показали ему проект трассы в Ярославле. Он не выказал явного скептицизма. Как настоящий англичанин, Мосли почти ничем не выдал своих мыслей, но сказал примерно следующее: “Не занимайтесь не своим делом. Займитесь развитием отечественного автоспорта. Сделайте так, чтобы у вас были гонки на гоночных автомобилях, а потом уже будете строить трассу”.

Но новые проекты строительства трасс для Формулы-1 в России РАФ приветствует?

Конечно, мы всегда поддерживаем такие начинания. Если люди хотят что-то построить, мы должны не убеждать их в том, что это невозможно, а объяснить, как это можно сделать. Наша задача проследить за тем, чтобы при строительстве трассы были учтены все требования FIA.

Как это выглядит на практике?

В “Рекомендациях по безопасности трасс” – так называемом приложении “О” ежегодника FIA – написано примерно следующее: “Господа, как только вы начинаете строить трассу, через национальную федерацию поставьте FIA в известность о том, что вы собираетесь делать. Иначе вы зареете деньги в землю. FIA с самого первого момента даст вам консультанта, который будет курировать этот проект”.

Подобные прецеденты в России уже были?

Да, например, с ярославской трассой. Минский дорожный институт подготовил проект, мы отправили его в FIA, после чего приехал инспектор

Комиссии по трассам и безопасности господин Хауме Ногге и заставил переделать весь проект. В требованиях FIA есть масса нюансов, которые на первый взгляд кажутся несущественными. Например, Ногге сразу спросил: “Зачем вы нарисовали столько кривых? Вам нужно было просто нарисовать несколько прямых, соединенных поворотами”. За три дня он проделал довольно большой объем работ, и в результате проект был переделан процентов на 90. От первоначального плана осталось только направление движения и расположение стартовой прямой.

Это был самый реальный отечественный проект?

С точки зрения проектирования он был ближе всего к реализации, а с экономической точки зрения – самым далеким, поскольку попал на период самой неудачной экономической ситуации в стране. Не успевали ярославцы набрать финансовые средства, чтобы вложить их в строительство, как они тут же обесценивались. Инфляция съедала эти деньги. К тому же Ярославль находится в 260 километрах от Москвы. Когда по заказу “ЛогоВАЗа” мы просчитывали экономическую эффективность проекта строительства автодрома, получилось, что она падает в геометрической прогрессии при удалении от столицы. Тогда мы сразу отметили Чехов, потом Шереметьево. Оказалось, что трассу реально строить только в пределах МКАД, да и то при соблюдении очень многих условий.

Сейчас в России существует три проекта строительства автодромов: в Москве, Туле и Санкт-Петербурге. Кто-нибудь из представителей этих проектов приходил за консультацией в РАФ?

Туляки приходили. Мы им дали полную информацию, но какие выводы они сделали – мне неизвестно. В Туле, по-моему, вообще нацелены просто на пропагандистский эффект. В сентябре комитет кольцевых гонок приглашал туляков приехать и рассказать на пресс-конференции о проделанной работе, но из Тулы пришел факс с отказом. Москвичи не приходили и, вероятно, не придут, поскольку там до строительства трассы еще довольно далеко.

В Питере было несколько проектов. Чем хорош питерский вариант, так это морским портом. Во всем остальном Питер на порядок менее выгоден, чем Москва. Думаю, что Яковлеву не нужна сейчас в Петербурге новая трасса. Ситуация в городе такова, что не позволяет вкладывать городские деньги в строительство автодрома. На стадионе им. Кирова уже есть приличная трасса – “Невское кольцо”. В октябре на ассамблее в Париже я пригласил нашего старого знакомого господина Ногге осмотреть трассу на Крестовском острове, и он оценил ее потенциал довольно высоко. Трасса постепенно развивается и модифицируется. Возможно, в будущем ее удастся привести в соответствие с международными требованиями FIA, в том числе и для гонок Формулы-1. Это обойдется нам гораздо дешевле, нежели строить новый автодром.

Чтобы принимать гонки Гран При, совсем не обязательно иметь идеальную современную трассу, как Сепанг. В Формуле-1 иногда решающую роль играют совсем не те соображения, которые кажутся главными. В основном все зависит от политической и экономической заинтересованности FOA и FIA. Например, трасса в Монако с точки зрения безопасности вообще ниже всякой критики. Это “бобслейный желоб”. Но там проводят гонки, потому что это история и для FIA политически очень важно.

Интервью взял Владимир Маккавеев



ТЕМА

ГРАН ПРИ

РОССИИ

История похожа на спектакль, в котором обновляются костюмы, декорации, имена действующих лиц. Содержание остается неизменным...
Эдуард Севрус, русский литератор



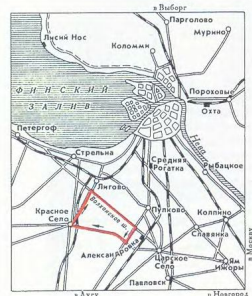
история с продолжением

Костюмы и лица мелькают, как в калейдоскопе. Меняются времена, люди, проекты, но чем больше я думаю об этой истории, тем больше убеждаюсь в ее бесконечности. Сколько лет, десятилетий не смолкают разговоры о проведении Гран При в нашей стране, но, по сути, мы стараемся лишь вернуться к тому, с чего эта история началась в 1914 году.

Предыстория

В середине второго десятилетия нашего века ни Англия, ни Германия, ни Италия еще не имели своего Гран При. Гран При на Большой Приз тогда проводили только Франция, Штаты и... Россия. Да, да, почти 86 лет назад, 18 мая 1914 года Санкт-Петербургский автомобильный клуб организовал под северной столицей первую в России гонку на Большой Приз. На шоссе под Лигово и Пулково была проложена 30,5-километровая трасса, выстроены трибуны, буфет, закрытый парк, стоянки для автомобилей зрителей. Насильные песчаные валы играли роль отбойников, а за каждым поворотом дежурили карты "скорой помощи". На гонку записались 15 тонниров на автомобилях 11 марок, но на старт вышли только 12 человек, а Гран При Санкт-Петербургского автомобильного клуба достался немцу Вилли Шольцу, стартовавшему на огромном 15-литровом Benz.

Первая мировая война и Октябрьская социалистическая революция вскоре похоронили новорожденный Большой Приз Санкт-Петербурга. В итоге даже через 80 лет гонки Гран При остаются для российских болельщиков далекой и несбыточной мечтой, хотя проекты организации этапа Формулы-1 в СССР и России за эти годы были десятки.



Лиговское гоночное кольцо, принимавшее Гран При Санкт-Петербурга в мае 1914 года



На Гран При Бельгии 1931 года русский эмигрант Борис Ивановский в паре с Анри Штоффелем на Mercedes SSK под № 8 финишировал пятым



Леонид Афанасьев



В 1986 году Берни Экклстоуну наконец удалось приподнять "железный занавес" и организовать гонку в социалистической Венгрии, на специально построенном под Будапештом автодроме Хунгароринг



Навстречу "антисоветскому спорту"

Первые проекты строительства гоночной трассы появились в Москве еще в середине 20-х годов. В мире существовало тогда всего десять автодромов, из них только четыре в Европе. В связи с развитием автомобильного транспорта вопрос о необходимости сооружения автодрома был поднят Московским автомобильным клубом. В 1925 году эта тема прорабатывалась в дипломных проектах на дорожной кафедре инженерно-строительного факультета МВТУ. Но дальше проекта дело тогда не пошло.

Правда в начале тридцатых годов на территории, впоследствии вошедшей в состав СССР, прошли целых три гонки Гран При. В 1931–1933 годах Малопольский автомобильный клуб организовал во Львове гонки на временной трассе по улицам города. Часть дорожного полотна была выложена базальтовыми плитами, что делало его очень скользким. Как и в Монако, маршрут гонки порой проходил прямо по трамвайным путям, но тогда это не вызывало удивления. Когда старика Караччиолу, которому принадлежит рекорд Львовской трассы, много лет спустя, спросили какую трассу в мире он считает самой сложной, Руди задумался: "Безусловно, Нюрбургринг, Монте-Карло... хотя нет, Львов. Да, Львов. Это была очень трудная трасса..." В то время Львов находился на польской территории, но позднее он отошел к Украине, так что с определенной натяжкой мы можем сказать, что имеем ко всему этому касательство.

Если же говорить о России, то первый серьезный проект строительства гоночной трассы, которая впоследствии могла бы принять гонки Формулы-1, был обнародован в середине 60-х. К тому времени ФАС СССР (Федерация автомобильного спорта СССР) уже стала членом FIA, наши спортивные делегации побывали в качестве наблюдателей на этапе чемпионата мира в Сильверстоуне, и представление о том, что же такое Формула-1 на практике, у руководства отечественного автоспорта было. Но особого желания проводить гонки Ф-1 в Советском Союзе в то время не наблюдалось. "Для гонщиков это "соревнование" равносильно игре со смертью. Хозяева требуют самой высокой скорости, борьбы за каждую секунду, ибо на этих состязаниях автомобильные концерны всего капиталистического мира борются за первенство своих марок..." – писал в январе 1955 года "Советский Спорт". Формулу-1 чуть ли не официально признавали антисоветским спортом. И вот на таком фоне в ноябре 1966 года в журнале "Городское хозяйство Москвы" появилась публикация с кратким описанием проекта автодрома, разработанного по просьбе ЦК ДОСААФ кафедрой проектирования автомобильных дорог МАДИ в 1964–1965 годах. В качестве места возможного строительства автодрома специалисты Автодорожного института обследовали почти всю Москву. Предлагалось строить комплекс в Тушино, в Мневниках, на Минском шоссе, в Косино, на Люберецких карьерах. В итоге выбор остановили на пойме реки Сходня в Туши-

но. Крутые 35-метровые склоны природной арены общей площадью около 100 га как нельзя лучше подходили для строительства автодрома. Студенты МАДИ предложили 20 (!) конфигураций гоночной трассы с шириной полотна 16–20 метров. Помимо трассы проект предусматривал строительство ремонтных боксов, трибун на 150 тыс. зрителей, гостиницы на 5000 мест, ресторанов, закусочных и здания Центрального автомотоклуба. Но проект оказался слишком дорогим (около 40 миллионов рублей), денег никто не выделил, и от его реализации быстро отказались.



Один из вариантов трассы в Тушино

Берни не может, генералы не хотят

Только через полтора десятилетия в СССР вновь вернулись к идее проведения гонок Гран При. Все эти годы председатель ФАС СССР Леонид Леонидович Афанасьев вынашивал планы организации в нашей стране гонок Формулы-1. В начале 80-х у Афанасьева наконец появился шанс. Это было время "великих перемен" в руководстве мирового автоспорта. В 1979 году с подачи нового президента Международной спортивной комиссии (CSI) Жан-Мари Балестра возникла Международная федерация автоспорта (FISA), и Афанасьев, как человек Балестра, стал ее вице-президентом. А в 1981 году Леонид Афанасьев мог занять и престижную должность президента FISA. Осенью 81-го Балестра приехал в Москву, и Афанасьев предложил ему сменить Миттерниха на посту президента FIA, а самому возглавить Федерацию автоспорта. Из-за смерти Афанасьева в августе 1982 года это предложение так и не было реализовано, и Балестра возглавил FIA только через четыре года. Но смерть Афанасьева не только не позволила руководителю ФАС СССР встать во главе высшего органа мирового автоспорта, но и поставила крест на самом реальном проекте организации в нашей стране гонок Гран При.

Еще в 1980 году летняя Олимпиада в Москве натолкнула руководителя ФОСА Берни Экклстоуна, который был в то время уже практически неоспоримым хозяином "большого цирка", расширить восточные границы своей вотчины. Уже в те годы телетрансляции Гран При приносили

ФОСА огромные деньги, и интерес Запада к московской Олимпиаде породил в голове Берни гениальную идею: организовать гонку Формулы-1 в сердце социалгегя. "Олимпийские игры проходят в одной стране в лучшем случае раз в 50 лет, в то время как гонку Формулы-1 можно проводить каждый год", – говорил Берни. "Гран При Кремля" мог не только принести Серому Кардиналу автоспорта огромные деньги, но и еще больше поднять мировой престиж Формулы-1. Перед Экклстоуном стояла лишь одна преграда: пресловутый "железный занавес". Наивный Берни думал, что сможет приподнять его, стоит только доказать Кремлю, насколько выгодно и престижно проведение в Москве этапа чемпионата мира. Но Экклстоун не понимал главного: в Советском Союзе автоспортом руководила не ФАС, а генералы Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту (ДОСААФ), которым было совершенно плевать на какую-то там Формулу-1. Тем более что никаких директив сверху относительно этой самой Формулы не поступало, а проявлять инициативу и связываться с "проклятыми капиталистами" Покрышкину и его генералам не хотелось. Но один союзник в Москве у Экклстоуна все-таки был. Этим союзником был Леонид Афанасьев.

Экклстоун начал с того, что поручил итальянскому банку Sviluppo Commerciale ознакомиться со своими предложениями по организации в Москве гонок Формулы-1 Федерацию автоспорта СССР. 27.11.81 и 19.01.82 представитель ФОСА в Москве Марио Галанти направил в ФАС СССР два письма и историческую справку. В них, в частности, говорилось, что в 1981 году "чистый доход стран организаторов чемпионата, полученный от кассовых сборов и рекламы, составил от 3,5 до 15 млн долларов". Хитрый Берни умел считать деньги и думал, что Москва не устоит перед столь выгодным предложением. Но, увы, в то время идеология в СССР ценилась куда дороже.

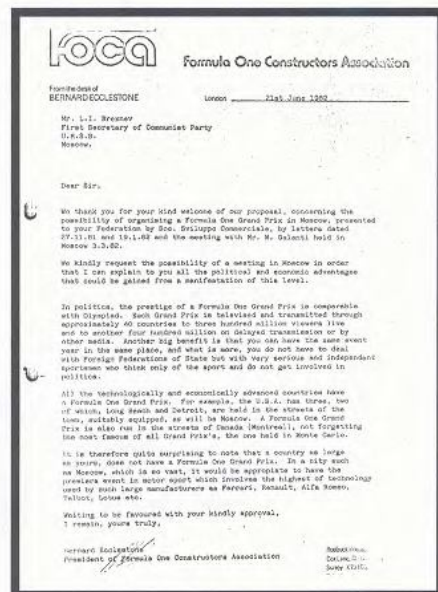
Понимая, что такого шанса заполучить Гран При у СССР не будет, может быть, уже никогда, Леонид Афанасьев пытался ухватиться за предложение Берни. В результате 3 марта 1982 года состоялась встреча представителей ФАС СССР с итальянцами из Sviluppo Commerciale, и вскоре Экклстоун получил из Москвы официальное приглашение посетить СССР.

Ради гонки в Москве Берни готов был поступиться чем угодно. "У вас нет своего пилота в Формуле-1? Не беда, назовите только фамилию вашего гонщика, и я выделю ему чемпионский Brabham BT49 моей команды", – говорил Экклстоун. Он даже не просил Москву строить трассу, в конце концов можно провести гонку и просто на городских улицах, как это делают в Монако и Штатах. Берни слишком много поставил на этот проект, чтобы так легко от него отказаться, поэтому расценил приглашение в Москву, как неофициальное согласие Кремля.

Разъезжая на черной "Волге" по московским улицам в июне 1982 года, Экклстоун полагал, что дело уже сделано. Берни показали пойму Москвы-реки в районе южного порта, проспект Андропова, Тушинский аэродром, маршрут во-

круг Кремля, ВДНХ, но Экклстоуна покорили Ленинские Горы. "Посмотрите, какой вид!" – восхищался англичанин. Даже когда за обедом в студенческой столовой заместитель Леонида Афанасьева Михаил Залетаев посоветовал Берни написать письмо Брежневу, Экклстоуна это не насторожило.

По возвращении из Союза Экклстоун отправил в Москву два официальных письма: в Кремль – Тенеску ЦК КПСС Леониду Брежневу и на площадь Дзержинского – председателю КГБ Юрию Андропову.

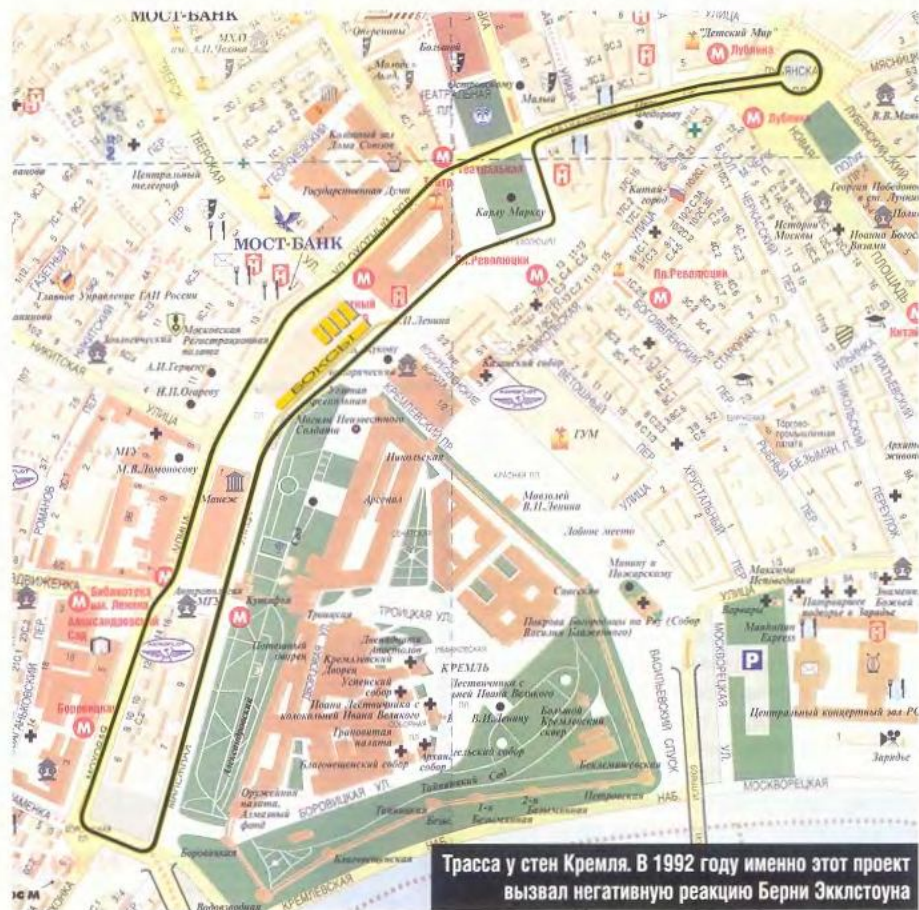


"Уважаемый господин Брежнев, мы благодарим Вас за благосклонное отношение к нашему плану организации Гран При Формулы-1 в Москве. Мы просим предоставить нам возможность встречи в Москве, для того чтобы я смог объяснить Вам все политические и экономические преимущества, которые могут быть извлечены из события такого уровня.

Политический престиж гонок Формулы-1 сопоставим с Олимпийскими играми. Каждый Гран При транслируется по телевидению приблизительно на 40 стран. Триста миллионов телезрителей наблюдают за гонками в прямой трансляции и еще около четырехсот миллионов в записи или через другие средства массовой информации. Большим преимуществом является то, что Вы сможете ежегодно принимать это событие, к тому же Вы будете иметь дело не с иностранными Федерациями, а с очень серьезными и независимыми спортсменами, которые думают только о спорте и не вовлечены в политику.

Во всех передовых в технологическом и экономическом отношении странах проходят Гран При Формулы-1. Например, США проводят три гонки, две из них – в Лонг-Бич и Детройте – проходят по городским улицам, как это может быть сделано и в Москве. Гран При Формулы-1 проводятся также на улицах Канады (Монреаль). Незабываемая и самая популярная гонка проходит в Монте-Карло.





Трасса у стен Кремля. В 1992 году именно этот проект вызвал негативную реакцию Берни Экклстоуна

Поэтому удивительно, что в столь большой стране, как Ваша, не проводятся гонки Формулы-1. Такой огромный город, как Москва, мог бы включиться в мир автоспорта, объединяющий высочайшие технологии, используемые такими крупными производителями, как Ferrari, Renault, Alfa Romeo, Talbot, Lotus и т.д.

Жду Вашего любезного одобрения,
остаюсь искренне Ваш
Бернард Экклстоун,
Президент Ассоциации
конструкторов Формулы Один

Хитрый Берни думал, что "сыграл на опережении" и, будучи уверен в успехе и в "любезном одобрении" Брежнева, даже включил Гран При Москвы в предварительный календарь чемпионата мира 1983 года. Но он недооценил советскую бюрократическую систему.

До Брежнева и Андропова послания Экклстоуна так и не дошли. Письма из FOCA приходили в ЦК КПСС, из Кремля их посылали в ЦК ДОСААФ, где генералы Добровольного общества писали под ними соответствующие резолюции и по длинным коридорам перетаскивали из кабинета в кабинет, пока письма Экклстоуна не оказывались в ФАС СССР.

В календаре чемпионата мира еще значился запланированный на август советский этап, Берни Экклстоун, сидя в своем лондонском кабинете, довольно потирал руки, чиновники из "Внешторгскама" подсчитывали будущие доходы (только поступления "Аэрофлота" и "Ин-

туриста" оценивались в 15–20 млн руб. – прим. авт.), а ответственный секретарь Федерации Сергей Ушаков по приказанию нового председателя Федерации уже писал ответ в FOCA. Умершего от сердечного приступа Афанасьева, который в последние годы тщетно пытался бороться с ДОСААФ, сменил Лев Яковлев, а председателю ЦК профсоюза работников автотранспорта РСФСР ссориться с генералами из-за какой-то там Формулы было ни к чему.

Так бюрократы в погонях похоронили самый реальный проект проведения гонки Ф-1 в СССР. Но хуже другое: генералы смертельно обидели человека, с которым сегодня не решается ссориться даже Европейское сообщество.

Семь бед, один ответ

Плюнув в душу Экклстоуну, генералы, казалось, навсегда похоронили идею Большого Приза Советского Союза, доказав несовместимость "королевских" гонок и принципов социализма. Ан нет, с середины 80-х проекты организации в СССР этапа чемпионата мира рождались чуть ли не каждый год.

Экклстоун тем временем сумел таки приподнять "железный занавес", организовав в 1986 году Большой Приз Венгрии, и не только предоставил советскому телевидению право бесплатных трансляций венгерского Гран При, но и пригласил на гонку в Будапешт представителей ФАС СССР и ЦК ДОСААФ. Более того, дабы показать, что интерес к Советскому Союзу у не-

го еще остался, в воскресенье после гонки на торжественном ужине Берни пригласил представителей советской делегации за свой столик, но очередной досафловский генерал А. Винник, за отсутствием надлежащих директив сверху, не захотел даже разговаривать с Экклстоуном.

Между тем в СССР различные люди и организации понемногу начали понимать, что Формула-1 – дело выгодное. В середине восьмидесятых пошли разговоры о проекте гонки Ф-1 под Таллинном. Но КГБ обвинил эстонцев в связях с ЦРУ, и проект закрылся.

В 1987–1988 годах последовало несколько предложений от зарубежных фирм: Media Sport, Fisso, Giorgio Rossi, и частных лиц (г-н Штингель) об организации на территории СССР гонок Формулы-1. Но все эти проекты были изначально бесперспективными, поскольку требовали от советской стороны огромных валютных затрат, а к валюте в СССР, как известно, относились весьма бережно.

Первый реальный проект был предложен в 1988 году фирмой Dorna Management and Service Ltd. из Лихтенштейна, оказывавшей содействие советским спортсменам на летних Олимпийских Играх в Сеуле.

“Как мне удалось впоследствии выяснить, это была очередная попытка Берни Экклстоуна попробовать, но не напрямую, договориться о проведении в СССР гонки Формулы-1”, – говорит вице-президент ФАСТ России Игорь Ермилин. В октябре в Москве руководитель Dorna Антонио Корде встретился с первым заместителем ЦК ДОСААФ В. Деминим и уже известным нам А. Винником. В начале января 1989 года Корде представил в ФАСТ СССР предложение о сотрудничестве, а уже 23 марта ТАСС передало сообщение о подписании в Москве соглашения между Dorna Management and Service Ltd. и ФАСТ СССР “об изучении возможностей включения Советского Союза в соревнования на чемпионате мира по автогонкам Формулы-1”.

“В протоколе, – говорилось в сообщении ТАСС, – выделены пять этапов реализации проекта:

- строительство трассы для автомобильных гонок и соответствующей инфраструктуры в Москве или ближнем Подмосковье;
- организация московских автогонок Гран

При как постоянного этапа чемпионата мира Формулы-1;

- подготовка советских гонщиков к участию в гонках Формулы-1;
- подготовка советской команды для участия в чемпионате мира Формулы-1;
- изучение возможностей создания гоночных автомобилей Формулы-1 по советской технологии”.

“К 1994 году Россия будет готова провести у себя один из этапов Гран При и выставит свою команду для участия в чемпионате мира Формулы-1”, – писал в декабре 1989 года итальянский журнал Auto Sprint. Первоначально Dorna планировала строить трассу в подмосковном Подольске, но потом проект переключился в Москву. Автодром решено было построить в Тушино. Правда, в договоре с Dorna существовал один не слишком приятный пункт: компания оставляла за собой право распоряжаться автодромом в дни Гран При, т.е. все доходы от Ф-1 на ближайшие 10 лет шли в казну Dorna. Но это было лучше, чем ничего, тем более что советская сторона не тратила на проект ни доллара, в то время как Dorna намеревалась вложить в строительство трассы в Тушино и прилегающего к ней пятизвездочного отеля 220–275 млн долларов.

И вот, когда Dorna уже начала готовить проект автодрома, а советские гонщики выехали в Италию для первых тестов на трассе им. Энцо и Дино Феррари в Имоле, начали твориться совершенно непонятные вещи.

Еще в августе, до отъезда советской делегации в Италию, представители ФАСТ СССР заверили Балестра, что трасса для Формулы-1 будет строиться, но не в Москве, а в Ленинграде. Потом FIA получила телекс за подписью Михаила Залетаева о том, что в СССР переговоры с FIA поручено вести только ему, а делегация, выехавшая в Италию, не имеет никаких полномочий. Впоследствии ФАСТ СССР утверждала, что никаких телексов не посылали, а FIA, несмотря на просьбу, не смогла предоставить копию этого документа. Неопределенность и неразбериха, царившие у нас в стране, а также вмешательство “зеленых” в лице санэпидемстанции, из-за уровня шума запретившей строить гоночную трассу вблизи тушинского микрорайона, в конце концов вынудили Антонио Корде отказаться от своего проекта в СССР. В итоге мы остались без трассы, без гонщиков, без команды, без автомобилей и самое главное – без Гран При.

Все остальные попытки провести гонки Формулы-1 относятся уже к новейшему российскому периоду истории страны. Только за один 1993 год в России дважды рождались проекты строительства трасс для Формулы-1: в Ярославле и Калининграде. Особенно привлекательным казался Калининград: близость западных границ, морской порт, наконец, новое шоссе из Германии в Питер, которое должно было проходить рядом с автодромом... Реализация обоих проектов продвинулась довольно далеко, но условия для инвестиций в России на тот момент были “никакими”, и экономическая трясина задушила эти начинания.



Один из вариантов трассы на Ленинских Горах, относящийся к проекту, предложенному итальянской фирмой Giorgio Rossi



В декабре 1989 года итальянский журнал Auto Sprint вышел с сенсационным заголовком: “Эффект Горбачева. Скоро и Россия будет иметь свои команды в Ф-1”



На сегодняшний день “Невское кольцо” по праву считается лучшей кольцевой трассой России





Во время своего визита в Москву в начале 1994 года Макс Мосли (слева) довольно сдержанно отнесся к проекту строительства автодрома в Ярославле (сверху)



Проект трассы на тракторном полигоне у поселка "Новый Быт" под Чеховом (справа) по заказу "ЛогоВАЗа" разработали итальянские проектировщики при содействии дирекции трассы в Имоле

Сегодня существует уже несколько вариантов новоподрезковской трассы (внизу). Но, скорее всего, окончательный проект гоночного кольца автодрома, который планируется построить в районе Шереметьево, не будет иметь с ними ничего общего



В 1995 году появился проект "ЛогоВАЗа" в Чехове. Местные власти уже подписали надлежащие бумаги, проектировщики из Италии при содействии дирекции трассы в Имоле подготовили проект строительства автодрома на территории тракторного полигона у поселка "Новый Быт", но "ЛогоВАЗ" в последний момент дал "отбой". И мы опять остались без трассы.

Экклстоун "простил" Россию

После неудавшихся попыток Берни и Dorna в Москве то и дело возникали все новые и новые проекты проведения Большого Приза. В начале 90-х интерес к организации Гран При России проявил Британский автогоночный клуб, а летом 1992 года к первому заместителю премьера правительства Москвы В. Коробченко обратилась итальянская фирма Press Link.

Итальянцы предлагали взять на себя расходы по организации гонки и даже гарантировали проведение этапа чемпионата Формулы-1 или IndyCar в Москве при условии подписания эксклюзивного контракта на шесть лет. Российской стороне итальянцы любезно разрешили забрать себе доходы от продажи билетов. Это и был тот самый пресловутый "Гран При вокруг Кремля", о котором сейчас так много пишется в прессе, но почему-то почти все забывают, что трасса должна была пролегать не вокруг Кремля, а рядом: от площади Дзержинского до набережной Москвы-реки.

14.10.92 правительство Москвы выпустило распоряжение за № 2479 о проведении этапа Формулы-1 в Москве. Гонку хотели провести уже в августе 1993 года, но начинание главы Press Link Андреа Фикорелли (на протяжении пяти лет Андреа являлся личным пресс-атташе Айртона Санны) было чистой воды аферой.

Когда через несколько дней France Press распространило сообщение о планах Москвы относительно Формулы-1, Берни Экклстоун пришел в ярость. "Я никогда раньше не видел президента FOCA в таком возбужденно-агрессивном состоянии", — писал в конце 1992 года вице-президент ФАСТ Игорь Ермилин. — Встретив меня в приемной, он едва сдерживался и, усадив в кресло, резко задал вопрос: "Что у вас там про-

исходит с Формулой-1?" Только поняв, что я не имею отношения к этому проекту, Экклстоун чуть успокоился. Он возмущался тем, что Формулой-1 в России занимаются неграмотно, грубо, непрофессионально... Экклстоун сказал, что без развитого национального спорта он не заинтересован в проведении гонки в России". Вот так, ни больше, ни меньше!

В 1996 году в столице вышло распоряжение Ю. М. Лужкова о строительстве трассы в Крылатском. За проект взялся руководитель "ЛогоВАЗа" Борис Березовский. Для него как для бизнесмена, в то время этот проект был достаточно значимым. Но вскоре Березовский стал секретарем совета безопасности, и проект Формулы-1 для него оказался уже не столь интересен, а деньги, которые планировалось на него потратить, ушли в совершенно другом направлении.

Очередной проект появился в Москве в 1997 году. Но на этот раз к нему подошли более обдуманно. Ю. М. Лужков дал поручение Шамилю Тарпищеву, который в мае 1998 года встретился на Каталунье с Экклстоуном и, как говорят, заручился его одобрением. В июле прошлого года правительство Москвы выпустило еще одно постановление, на этот раз под № 652 о создании "Автономной некоммерческой организации — дирекции по реализации проекта строительства автодрома трассы "Формула-1" и гольф-поля с инфраструктурой", которую возглавил Эраст Галунов. В ноябре предварительный проект строительства автодрома в районе Новоподрезково был одобрен на заседании Общественного градостроительного совета. По проекту общая стоимость строительства автодрома составляет 276 млн долларов, а в комплексе с гольф-клубом — 458 млн долларов. Первая очередь (трасса и трибуны для зрителей) должна быть завершена в 2001 году.

Не менее грандиозные планы возникли и в северной столице, где на данный момент вообще существует два проекта трассы для Ф-1: на Крестовском острове и... под пулковскими высотами. Да-да, через 86 лет история Гран При России вернулась туда, откуда она начиналась в 1914 году — под Пулково.

Из двух питерских проектов наиболее серьезно выглядит именно пулковский вариант. Собственно, проект строительства этого авто-



Новоподрезковский автодром, как и большинство его предшественников, пока воплощен только на бумаге



дрома родился еще в 1988 году, когда в головах нескольких энтузиастов возникла идея создать под Ленинградом комплекс для гонок Формулы-1. Как и полагается, в марте 1989 года вышло решение Ленгорисполкома о строительстве в районе поселка Южки гоночного комплекса под названием "Политехноюжки", но на этот раз на пути Формулы-1 встало отсутствие законодательства об иностранных инвестициях и проект уплыл в... Африку.

В 1991 году ленинградским комплексом заинтересовались в Тунисе. Был подписан протокол о намерениях строительства ленинградского автодрома в Северной Африке, но после событий августа 1991 года властям было уже не до того, и проект не нашел поддержки в верхах.

И вот, в январе прошлого года питерские власти вдруг решили вернуться к идее строительства гоночной трассы, но не в Юкках, а в Пушкинском районе, где под пулковскими высотами раскинулась естественная арена, обрамленная с трех сторон природным амфитеатром высотой до 30 метров. 05.01.99 Губернатор Санкт-Петербурга В. А. Яковлев подписал распоряжение за № 2 о "Создании кольцевой автомобильной трассы в Санкт-Петербурге". В настоящее время на берегах Невы готовится предпроектная документация, и собираются средства, которые позволят начать проектирование.

Во главе проекта стоят те же люди, что участвовали в "строительстве" 1989 года, но на этот раз они полностью уверены в успехе. "Проведение этапов чемпионата мира "Формулы-1" в России возможно только в Петербурге, — убежден главный инициатор плана Гарри Артеев, — и только в том случае, если трасса и весь комплекс сооружений будут построены по нашему или схожему с нашим проекту".

Что до второго питерского автодрома, который планируется создать на стадионе им. Кирова путем постепенной модернизации "Невского кольца", то это потребует намного больше времени, хоть и при меньших финансовых затратах. В конце ноября трассу на Крестовском острове осмотрел член Международной автомобильной федерации по трассам и безопасности испанец Хауме Ногэ (в 1993 году он курировал и ярославский проект) и признал, что возможность приведения трассы к требованиям Формулы-1 в принципе есть.

Официальные лица в Туле, Питере, Москве снова и снова обещают нам трассы, гонки, Формулу-1... Но, взглянув на историю проектов проведения отечественного Гран При, невольно начинаешь сомневаться в том, что это вообще возможно. Впрочем, даже если автодром будет построен, получить гонку Формулы-1 нам будет не так просто. Помните слова Берни в 1992-м? "В проведении гонки в России я не заинтересован". Да, это было почти восемь лет назад, и с тех пор много воды утекло. Берни мог изменить свое отношение к нашей стране. Мог, но, судя по всему, не изменил. По крайней мере, когда ему через Тарпищеву и Самаранча передали приглашение посетить Москву, он ответил что-то вроде: "А что я там забыл?" "Прощение — это надменная месть", — говорил французский литератор Жорж Вольфром. Судя по всему, Экклстоун уже "простил" Россию.

Владимир Маккавеев



О проекте "Формула-1" в Туле заговорили чуть больше года назад. Но он по-прежнему остается лишь проектом.

С идеей организации российского этапа "королевских" гонок в Тулу приехал генеральный директор Инновационного фонда "Агроинвест", а в прошлом дипломатический работник, консультант коммерческих структур по вопросам международного бизнеса и вице-президент Финансовой корпорации развития агропромышленного комплекса Руслан Султанович Тхазеплов. На дворе тогда была весна 1998 года.

Перспективы, развернутые господином Тхазепловым, воздвигли руководство Тулы и области. Высокие начальники погрузились в вертолет и, облетев город оружейников, присмотрели четыре площадки, пригодные, на их взгляд, для строительства автодрома. Волну об этой затее предпочитали не говорить до поры до времени. Для начала решили заручиться поддержкой правительственных структур.

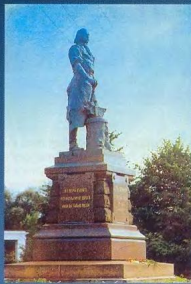
Ходяния по московским кабинетам дали результаты. 15 декабря 1998 года тогдашний премьер-министр российского правительства Евгений Примаков подписал распоряжение № 1798-р. Документ гласил: "Поддержать решение органов исполнительной власти Тульской области и Управления Тулы о разработке и реализации в 1999-2002 годах инвестиционного проекта по созданию комплекса сооружений и объектов для проведения международных автомобильных соревнований "Формула-1" за счет средств российских и иностранных инвесторов...". О тульском проекте заговорили вслух. Причем реакция центральных СМИ была самой разной: от снисходительно-добродушной до откровенно хамской. Везде того, якобы тульские предприниматели оценивают проект всего в 140 тысяч долларов.

Примерно в одно время с подписанием правительственного распоряжения в Тулу пришло послание с берегов Туманного Альбиона. Письмо тульскому мэру С. Казакову прислал сам Б. Эклстоун. Реакция всемогущего хозяина Больших Призов была сдержанной. "К сожалению, должен сообщить, что в настоящий момент мы еще не рассматривали вопрос о проведении соревнований под эгидой чемпионата мира "Формула-1" в России. Однако я принял решение рассмотреть все предложения и о принятии решения сообщить вам письмом". Прошел год, но в Туле от Эклстоуна не дождались ни ответа, ни привета.

Однако тогда, в начале девяносто девятого, организаторы тульского проекта были на поземье. Глава Тулы Сергей Казаков летит в Англию, где знакомится с президентом национального автоклуба принцем Кентом. Его Высочество предложил тулякам свой патронаж. Консультировать туляков согласились и представители команды McLaren, познакомившие Казакова с инфраструктурой автодрома в Сильверстоуне.

Майкл Кентский (к слову, родственник нашего Николая II) обещал приехать на родину Гавши в ноябре и привезти с собой экспертов. Однако визит по каким-то причинам не состоялся. В Управе Тулы этот казус комментируют осторожно, ссылаясь на то, что инициатива исходила от самого принца и ему, стало быть, виднее.

После подписания приматовского распоряжения было создано ЗАО "Русское кольцо", которое возглавил Р. Тхазеплов. По словам тульского мэра, уставный капитал общества составляет миллион долларов. Офис фирмы находится в столице. В Туле у нее по сей день нет даже телефона. Все контакты в городе оружейников фирма осуществляет непосредственно через городскую Управу и даже пользуется ее почтовым ящиком.



Тульское кольцо

Тульский проект вышел на сверхконфиденциальный уровень

Предварительный проект Тульского кольца, обнародованный летом прошлого года, смутно напоминает схему A1-Ring



Параллельно с созданием "Русского кольца" инициаторы тульского проекта несли визит в Швейцарию, в Международную федерацию мотоциклетного спорта (FIM). Ее президент Франческо Зерби принял гостей из России весьма благосклонно. Он вручил им письменные заверения о готовности рассмотреть возможность проведения в Туле различных мотоциклетных соревнований, от супербайка до Формул.

Тем временем швейцарская фирма STUDIO D'ARCHITETTURA E DESIGN в общих чертах разработала проект тульского автодрома и сопутствующей инфраструктуры. Он включает в себя две трассы протяженностью 5080 и 3060 метров соответственно. Один из разработчиков непосредственно гоночного кольца швейцарец итальянского происхождения Фабио Кривелли, сам гонщик, уверен, что по возможности сохранив обочины этот автодром будет лучшим в мире. Но чтобы судить о правоте его слов, трассу, несомненно, надо увидеть в деле. Пока же о ней можно судить, лишь глядя на схемы. Они были представлены широкой публике на официальной презентации тульского проекта, которая состоялась 19 июля. Однако едва ли не большее внимание, чем сам проект, привлек гость из Ливана. Ближневосточный бизнесмен Коуидер фон Хейдербранд уил дэр Пазз официально представлен как человек, отвечающий за финансовое обеспечение проекта.

Мистер Коуидер не охотен вдаваться в подробности своего бизнеса. Он ограничивается рассказом о том, что активно занимается торговлей и строительством. Настойчиво подчеркивает свою непричастность к производству оружия и торговле им. Себя Коуидер называет "человеком в шляпе" и никогда не расстается с этим головным убором. Строительство автодрома он оценивает в 140 миллионов долларов. Надеется привлечь к нему инвесторов. Власти Тулы, говоря о финансировании проекта, в последнее время вспоминают еще некие долги городу стран Ближнего Востока и Африки.

В сентябре город оружейников посетил вице-президент Федерации автоспорта и туризма России (ФАСТ) И. Ермилин. Игорь Васильевич изучал возможность проведения в Туле показательных гонок автомобилей классов Формула-3, Формула-1600 и Супертуризм. Эффектной презентации спортивной техники тогда не получилось. Официально все списали на проблемы, возникшие в связи со взрывами домов и операций "Вихрь-Антитеррор". По другим данным, для акции просто не удалось найти генерального спонсора.

Касаюсь темы начала работ на стройплощадке, генеральный директор ЗАО "Русское кольцо" Р. Тхазеплов говорит о необходимости получить "предварительную лицензию" Международной федерации автомобильного спорта.

Для этого надо четко привязать тульский проект к местности и привнести его в соответствие с требованиями ФА.

Наконец сдачу данного материала в печать автор этих строк заинтересовал у г-на Тхазеплова, на каком этапе находятся работы по воплощению тульского проекта в жизнь. Ответ был достоин Талейрана. "На переломном", — сказал Руслан Султанович и пояснил: "Работа идет на сверхконфиденциальном уровне". Генеральный директор "Русского кольца" пообещал, что читатели "Формулы" будут первыми, кто узнает о ее результатах.

Андрей Нерфедов

МИРАЖ

Под знаком Auto Union

Годы кровавых битв остались позади, фашистская Германия пала, СССР и союзники выиграли самую страшную войну в истории человечества. Каждый день на восток уходили длиннющие эшелоны с солдатами-победителями. Вместе с ними в вагоны загружались и трофеи: произведения искусства, архивы, образцы новой техники, станки, оборудование... Среди прочего добра, вывезенного из Германии в середине сороковых годов в качестве контрибуции, были и эти 18 автомобилей. На их серебристых обтекателях красовались четыре переплетенных кольца – эмблема Auto Union. Когда-то эти машины были грозным оружием рейха на гоночных трассах Европы, а теперь они попали в советский плен и отправлялись на восток, чтобы навсегда сгинуть в Стране Советов.

Почти два десятка Auto Union, вывезенных из Германии, на которых в тридцатые годы побеждали Роземайер и Вэрци, Штук и Нуволари,

могли многому научить советских конструкторов. Они должны были помочь советскому автоспорту выйти на мировой уровень, но никакой отдачи, за исключением некоторых деталей, позднее установленных на советских гоночных автомобилях, от великолепных немецких машин советский автоспорт не получил.

Переправленные в 1945 году в СССР Auto Union раскидали по автомобильным заводам: три машины оказались в НАМИ, две на ЗИСе, еще одна в Горьком, несколько отправилось на Украину и т.д. Большинство автомобилей бесследно исчезли. Лишь две машины удалось позднее найти и восстановить. ЗИЛ продал единственный сохранившийся Auto Union по цене металлолома рижскому музею, а латыши потом передали его Audi. Еще один автомобиль, разобранный на части, был обнаружен на Украине и также переправлен в Германию. Все остальные затерялись на бесконечных просторах Страны Советов. Тем не менее, кое-что из наследства

Auto Union нам все-таки пригодилось. Хотя к машинам, вывезенным в СССР, это и не имеет никакого отношения.

После войны большая часть уцелевших специалистов Auto Union, строивших гоночные автомобили для гитлеровской Германии, объединилась в НТБА (Научно-техническое бюро автомобилестроения), входившее в состав советско-германского акционерного общества «Автовело». В начале 50-х годов специалисты НТБА в Хемнице начали работу над проектом, который мог изменить будущее советского автоспорта, – гоночным автомобилем Формулы-2, позднее получившим обозначение «Сокол-650».

В конце 1951 года из-за отсутствия новых автомобилей Формулы-1 FIA была вынуждена объявить, что чемпионаты мира 1952–1953 годов будут разыграны в Формуле-2. Так что «Сокол» вполне мог стать первым советским автомобилем – участником чемпионата мира. Как и довоенные Auto Union, «Сокол» отличала заднемоторная компоновка и 12-цилиндровый аутоюнионский движок.

За месяц до начала чемпионата мира, в апреле 1952 года два «Сокола» были готовы и отправлены самолетом в Москву, в распоряжение командующего ВВС МВО генерал-лейтенанта Василия Сталина. У самого молодого генерала Советской Армии была одна страсть – спорт: футбол, хоккей, мотогонки... неважно, лишь бы был азарт. Сталин собирал под знамена ВВС лучших спортсменов и легко выигрывал один чемпионат за другим. Скоро желто-голубые эмблемы военно-воздушных сил появились и на серебристых обтекателях «Соколов». Но выставить свои новые игрушки сразу на чемпионат мира Василий Иосифович все-таки не отважился и решил для начала испытать «Соколы» в гонках на первенство Москвы. Но в СССР тогда не было спе-

Большая часть довоенных Auto Union в 1945 г. была вывезена в СССР, но советским гонщикам машины не понравились, и на гоночных трассах СССР немецкие машины появлялись крайне редко



циалистов, которые могли бы настроить машины, и творения НТБА с грохотом провалились, после чего Сталин потерял к ним всякий интерес. Машины выслали обратно в ГДР, где они до сих пор пылятся в запасниках дрезденского музея. "Соколы" "блеснули" лишь однажды – в 1959 году, когда немецкие кинематографисты использовали их для съемок художественного фильма "Соперники за рулем".

Советская Формула-1

В конце 50-х в СССР родилась Формула-1... Нет, нет, это не бред сумасшедшего. Формула-1 в Союзе действительно была, но Формула – советская. После того как осенью 1956 года Центральный автомотоклуб СССР стал членом FIA, и советские чиновники впервые познакомились с автогонками в Европе, спортивные руководители страны задались высокой целью: подтянуть советский автоспорт к уровню мирового. Для этого в СССР был учрежден новый класс го-

Сталинские летчики из "ВВС" так и не смогли укротить Хемпницкие "Соколы-650" (вверху), собранные специалистами Auto Union в 1952 г.

В 1965 г. под руководством Л. М. Шугурова на МЗМА была закончена работа над первым советским двигателем Формулы-1 "Москвич ГД1" (в центре), но до дорожных испытаний на машинах советской Ф-1 (внизу) дело так и не дошло. Сегодня "ГД1" занимает одно из центральных мест в музее завода "Москвич"



ночных автомобилей – Формула-1, требования которого были поначалу довольно близки к международным, но затем постепенно все дальше отходили от них. Гоночных машин было не так много и, стремясь расширить число участников, ФАС СССР варьировала правила. В 1969 году, например, на старт допускались даже машины с объемом двигателя 7000 куб. см. Об уровне же чемпионата говорит хотя бы тот факт, что в 1970 году москвич Юрий Андреев выиграл чемпионат СССР на литровом "Де Санктис-Косуорт" Формулы-3, легко опередив отечественные автомобили Формулы-1.

С 1960 по 1976 год прошло 14 чемпионатов СССР в классе Формула-1. Высшей точкой в истории отечественной Формулы-1 была попытка инженеров завода МЗМА (АЗЛК) построить в 1963–1966 годах двигатель для Ф-1, получивший наименование "Москвич-ГД1". За основу был взят двухцилиндровый мотоциклетный мотор "Восток-С360", и в 1963 году группа конструкторов МЗМА под руководством Льва Михайловича Шугурова приступила к проектированию. Часть деталей пришлось заказывать на стороне, но в 1965 году мотор в комплекте с пяти-

ступенчатой коробкой передач был готов. При первых стендовых испытаниях на 6000 тыс. оборотах мотор выдал 162 л.с. (1,5-литровые двигатели Формулы-1 в то время имели мощность 210–225 л.с. при 12 000 об/мин). К сожалению, продолжить испытания не удалось: единственный в нашей стране стенд, пригодный для прокрутки двигателя такого класса, в НАМИ оказался занят. К тому же в 1966 году рабочий объем двигателей Ф-1 был увеличен до трех литров, и работы над "ГД1" решили прекратить. До дорожных испытаний дело так и не дошло, и только пятиступенчатая трансмиссия "ГД1" использовалась впоследствии на советских автомобилях Формулы-1.

Невероятные приключения русских в Италии

На протяжении двадцати с лишним лет, после завершения истории с "Москвичом-ГД1", слухов о создании советской команды Формулы-1 больше не возникало. Но в 1989 году словно прорвало... На пустом месте вдруг родилось сразу несколько проектов создания команды Формулы-1. В обоих случаях инициатива исходила от итальянских компаний.

Летом 1990 года в Москве и Ленинграде состоялась презентация итальянской команды Формулы-1 Life, которая вскоре превратилась, по сути, в итало-советскую. На обтекателях красного автомобиля красовались советский и итальянский флаги, а называлась команда уже не просто Life, а Life-Pic, в честь спонсора команды – питерского кооператива "Пик", созданного председателем секции ДОСААФ Кировского завода Михаилом Пиковским. Пиковский обещал хозяину Life Эрнесто Вита финансовые





Конвертировать рублевый кредит не удалось, итальянское посольство отказало в оформлении виз... В итоге вместо Италии Ермилу пришлось ехать в Англию, но там денег хватило только на четыре гонки. "В воскресенье в Брэндс-Хэтч будет делаться история. Два русских гонщика дебютируют в Британском чемпионате Формулы-3..." – писал в преддверии дебюта советских пилотов журнал Autosport. Лучший результат – 9-е место Виктора Казанкова в Сильверстоуне – превзошел все ожидания (а ведь вместе с советскими пилотами гонялись Рубенс Баррикелло, Дэвид Култхард, Педро Паоло Диниц, Хидеки Нода, Жиль де Ферран, Жорди Жене, – прим. авт.). Но деньги кончились, и советской команде пришлось вернуться домой.

Бриллиантовая пыль

С тех пор год за годом Москву будоражили все новые слухи о создании российских команд Ф-1. Такое впечатление, что едва заслышав магическое словосочетание "Формула-1", люди тут же забывали печальный опыт Остаса Бендера,

вливания в размере 20 млн долларов и помощь советской "оборонки".

Вита очень гордился тем, что он имеет отношение к Советскому Союзу. В кабинете у Эрнесто висел подаренный ему выпел героя коммунистического труда. Доверчивый итальянец поверил Пиковскому, но не получил из СССР ни денег, ни высоких технологий. Возможно, именно это добило и без того нищую команду, которая в 1990 году так ни разу не прошла даже через сито предквалификационных заездов. Максимум, чего удалось добиться Бруно Джакомелли за рулем Life, – четыре 33-х места в предквалификации на европейских этапах.

Почти одновременно с Life-Pic в СССР возник и еще один проект прорыва в Формулу-1. Весной 1989 года Антонио Корде и фирма Dorna подписали с ФАС СССР соглашение "об изучении возможностей включения Советского Союза в соревнования на чемпионате мира по автогонкам Формулы-1". Соглашение состояло из пяти пунктов. Среди прочих были оговорены вопросы, касающиеся создания советской команды, автомобиля Формулы-1 и подготовки советских гонщиков Ф-1.

Реализация проекта началась с того, что пять советских гонщиков: Казанков, Пылд, Ванаселья, Кийша и Ионушис приехали в Имолу для испытаний машины итальянской Формулы-3. По результатам этих тестов двух лучших должны были оставить для участия в чемпионате Италии. Выбор остановили на Ванаселье и Казанкове. Уже была договоренность с командой и спонсорами... Но ДОСААФ постоянно оглядывалось на высшие партийные органы, в конце концов это надоело Dorna, и Антонио Корде отказался от реализации своего проекта.



Чуть раньше, в 1988 году, в Москве по инициативе Игоря Ермилина была создана АСПАС (Ассоциация советских производителей автомобилей для спорта). В 1989 году АСПАС приступила к реализации сразу нескольких международных проектов. Среди них организация стартов ВАЗовской команды в итальянском кузовном чемпионате. Нарботав контакты в Италии, в т.ч. и с командами Ф-1 (Ермилин встречался с Джанпаоло Далларой и даже подружился с Энцо Колони), АСПАС решила принять участие в итальянском чемпионате Ф-3 1991 года. По старой памяти в команду были приглашены Виктор Казанков и Урмас Пылд.

АСПАС получила кредит, для Италии денег было достаточно. Ермилу удалось недорого купить в Англии новые машины Ralt-RT35 и договориться о поставке двигателей. С Энцо Колони Ермилин договорился, что команда будет базироваться на его фабрике в Перудже. Казалось, ничто уже не могло помешать русским прийти в итальянскую Формулу-3. Но...

В 1991 г. Виктор Казанков и Урмас Пылд на Ralt-RT35 (вверху) стартовали в четырех этапах британского первенства Формулы-3

Автомобили команды Life в 1990 г. несли на своих обтекателях советский флаг (в центре)

Алан Берков (внизу) стал первым российским гонщиком, приглашенным на тесты автомобиля Формулы-1





Осенью 1998 г. Алан Берков погиб в Ставрополе, так и не сумев стать русским Аленом Простом

Марк Гуссенс сделал все что мог, чтобы российская команда Lukoil не превратилась в статистику международной Формулы-3000

и их глаза застилала "бриллиантовая пыль", чуть не стоившая жизни великому комбинатору. Каждый думал, что на него вот-вот посыплются миллионы, и без зазрения совести пытался выбить деньги из проклятых капиталистов, чтобы положить их в собственный карман.

Примером такого отношения был проект российско-французской команды, появившийся в 1993–1994 году, когда два француза: Жан-Люк Буртила и Ариано Вилосека, соблазненные перспективами использовать возможности отечественной "оборонки", предложили НПО "Энергия" заняться разработкой двигателя Ф-1. Руководители НПО, где когда-то создавался первый искусственный спутник Земли, согласились, но цены, даже по меркам Формулы-1, заломили космические.

Тем не менее, дошло до того, что французские партнеры даже прислали в Россию для ознакомления 3,5-литровый двигатель Judd, стоявший в 1991 году на автомобилях команды Lotus,

но "Энергия" за целый год так и не смогла его растаможить. Помучившись пару лет, изможденные финансовыми проблемами и российской необязательностью, французы вынуждены были отказаться от своего проекта.

Построить советский автомобиль Формулы-1 нам так и не удалось, хотя отдельные детали советского производства в Формуле-1 все-таки применялись. В 1995 году несколько команд, в т.ч. и McLaren, начали использовать скрытые под маркой итальянской фирмы OZ кованые колесные диски из магниевого сплава, изготовленные Всероссийским институтом легких сплавов (ВИЛС). Диски привлекли внимание тем, что изготавливались по технологии, которая была разработана для аналогичной детали шасси советского многоцелевого космического корабля "Буран". А еще в 1991 году на обтекателях бело-зеленых Lotus, за рулем которых начинал свою карьеру в Формуле-1 Мика Хаккинен, красовались логотипы КБ "Сухого", как знак того, что монокок Lotus был испечен по технологии советской авиационной промышленности.

Шаг вперед

Последние годы российские гонщики и команды шаг за шагом все ближе подбираются к Формуле-1. В 1996 году Алан Берков (в миру – Мухтар Байрамуков), пройдя за два года путь от Формулы-Ford до второй лиги британского чемпионата Ф-3000, оказался перед дверями в мир "королевских" гонок. Алан вел переговоры с тремя командами чемпионата мира: Tyrrell, Arrows и Minardi, каждый раз был близок к своей цели, но словно злой рок преследовал Мухтара. С Кеном Тирреллом Берков так и не договорился. Джеки Оливера, который готов был (есте-

ственно, не бесплатно) предоставить Алану один из Arrows для тестов и стартов в нескольких Гран При, сменил у руля "Стрел" Том Уокиншоу. Зато Джанкарло Минарди готов был за два миллиона долларов усадить Беркова в Minardi хоть на весь сезон. Первый взнос был проплачен, трасса арендована, машины готовы. 18 июля 1996 года в Мизано должны были начаться первые тесты и... все опять сорвалось. Сначала у Мухтара возникли серьезные проблемы с мениском, затем с правоохранительными органами, а в конце 1998 года Берков был убит в Ставрополе грабителями. Первым российским пилотом в Формуле-1 Алан, увы, не стал.

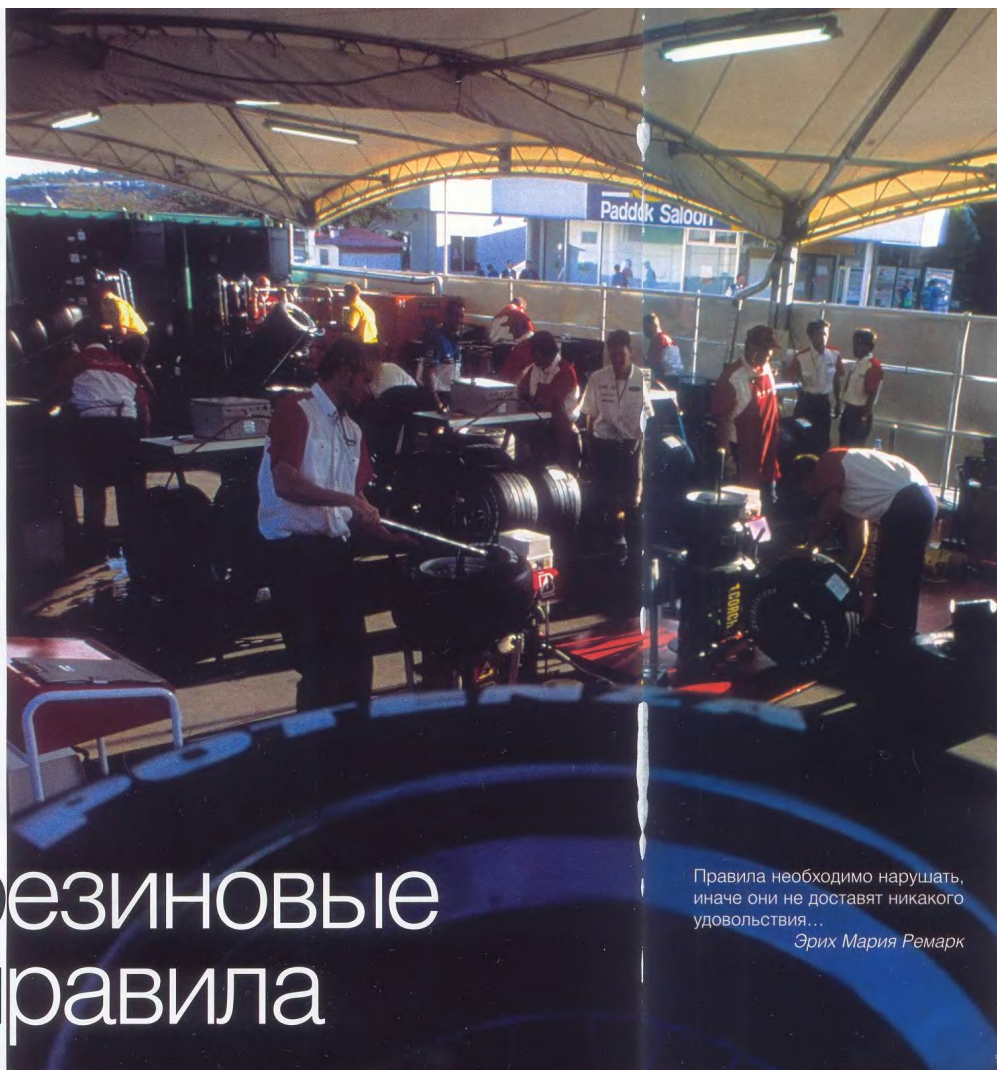
Прошлогодняя попытка команды Lukoil Arden Racing закрепиться в международной Формуле-3000 особым успехом тоже не увенчалась: Виктор Маслов ни разу не преодолел квалификационный барьер, а бельгиец Марк Гуссенс не смог набрать ни одного очка. Но тому есть объективные причины: Маслову, до этого гонявшемуся только в России и Италии, явно не хватило опыта и знания трасс, а Гуссенсу просто откровенно не везло. Марк вырвал третье место в Венгрии. Скажу честно, хотелось плакать, когда, обнаружив несоответствие амортизаторов правилам, комиссары FIA это третье место у Марка отобрали.

Эпилог

Почти полвека образ российской команды маячит у нас перед глазами, словно мираж в пустыне. Сколько еще будет бродить по Европе этот призрак? Хочется верить, что ждать еще 50 лет до претворения этой мечты в жизнь нам не придется.

Владимир Маккавеев





резиновые правила

Правила необходимо нарушать, иначе они не доставят никакого удовольствия...

Эрих Мария Ремарк

Двенадцатая команда

Что нужно сегодня для победы в Формуле-1? Лучшее шасси, мощный мотор, хороший гонщик и надежная резина. Но, как показывает опыт, даже все это, собранное воедино, не может гарантировать чемпионского титула.

В таком спорте, как автомобильные гонки, слишком многое зависит от случая, и даже заведомый фаворит не может считать себя победителем, пока за его спиной не опустится каскадный флаг. И только одна команда в нынешнем году не подпадала под это правило. Победа в обоих зачетах была обеспечена ей задолго до того, как над стартовой прямой мельбурнского Альберт-Парка зажегся зеленый сигнал светофора и маховик огромной машины под названием Формула-1 начал свой 50-й оборот.



На каждый из 16 Гран При минувшего сезона помимо 11 команд чемпионата мира, сражавшихся за Кубок конструкторов, приезжала еще одна — двенадцатая команда. И все машины, выходившие на старт в 1999 году, — от лидеров до аутсайдеров — были обуты в резину Bridgestone, одинаковую для победителей и проигравших, новичков и ветеранов.



Видишь ли, Юра...

Когда на автодроме нет гонок или заездов, большинство журналистов покидают пресс-центр и спускаются в пaddock, как выразился один знаковый английский журналист, "за сенсациями". У наиболее предусмотрительных запланировано интервью с Ронам Деннисом или Михаэлем Шумахером, другие толкаются в моторных командах вокруг повозок. Остальные просто слоняются по paddock в надежде ухватить за рукав удачу в лице интересного собеседника, подслушать разговор Тота с Хедом или на худой конец познакомиться с самыми последними слухами.

Во время одной из подобных прогулок, проходя мимо командных автобусов Stewart, я взглянул на разложенную тут же продукцию "двенадцатой команды" и остолебенел: на солнышке сушилась только что старательно вымытая утюжен тренировочная гоночная резина... с тремя канавками протектора на передних покрышках, т. е. спецификации 1998 года. Но тут в момент пересохло. Сенсация: Stewart использует запрещенные шины! Но в следующую секунду здравый смысл взял верх: ведь этого просто не может быть!

За объяснениями я обратился к двум техникам Bridgestone, работавшим рядом. Избитую улыбку на лице, парня в красной рубашке выслушал вопрос и с явным обещанием привнес объяснение, что, дескать, резина с тремя канавками предназначена исключительно для "транспортировки машин в зоне боксов и тренировка механиков перед гонкой". Поняв, что сенсация не получится, я разочарованно перевел взгляд на резину с четырьмя канавками, на первый взгляд вполне соответствующую требованиям регламента.

Второй техник с помощью испытательного устройства измерил канавки протектора на псевдослизе с машины Рубенса Баррикелло. Рядом же стояли стертые практически до нуля покрышки, на которых, собственно, и замерять то было уже нечего. Рисунок, конечно, еще угадывался, но не более того. Ни о каких 2,5 миллиметрах канавки протектора, минимально допустимых правилами, не могло быть и речи. Впрочем, действительно взглянув на своего собеседника, я указал на поправку, и улыбка мгновенно сползла с его лица.

Если вы смотрели фильм "Адмютант его превосходительства", то должны помнить сцену, где Юра спрашивает у капитана Кольцова: "Павел Андреевич, вы шпион?" "Видишь ли, Юра..." "Видите ли..." — тем же тоном, что и Кольцов, начал техник,

и из его уст полились обычные в таких случаях общие и, видимо, заученные наизусть, до гениального пустые фразы, столь характерные для мира Формулы-1. Их смысл никогда не воспроизводится буквально, но от этого не становится менее понятным: "Шли бы вы, господи журналист... Разговаривайте на эти темы с начальством... Выкапывайте этот вопрос из головы, поскольку и выведенного яйца он не стоит..."

Но так ли это?

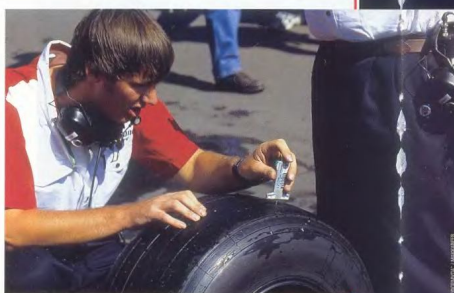
Два плюс два

Вводя два года назад продольные канавки протектора на передних и задних шинах, FIA оправдывала свои действия необходимостью снижения скоростей и повышения накала борьбы в чемпионате мира. Но к чему это в итоге привело?

В поворотах скорости действительно упали. Но так ли это важно с точки зрения безопасности? Ведь после Имола '94 с трасс Формулы-1 за редким исключением исчезли практически все скоростные повороты уровня Тамбузелло или старой мексиканской Парabolны. Зато на прямых уменьшение пятна контакта колес с асфальтом и связанное с этим уменьшение трения привнесло обратный эффект: скорости выросли. Может быть, не столь серьезно, чтобы трюбить тревогу, но, согласитесь, прирост скорости в 4-5 км/ч на прямой Хоккенхайма может обойтись несколько дороже, чем лишние 6-7 км/ч у ресторана Раскас в Монте-Карло.

Повышение зрелищности? По сравнению с машинами, обутыми в слики (шины без рисунка протектора), тормозной путь "формулы" на псевдослизе (шины с канавками, их еще называют грув) увеличился всего на несколько метров, и обогнать от этого не стало легче. Да, этот сезон был потрясающим по своему накалу. Но при чем же тут резина? Не полади Хаппелен в совершенно загадочную и необъяснимую полосу неудач, не подтянулся к лидерам Jordan и Stewart, и наконец, не подари Бог сценаристам Гран При такой потрясающей погоды в Маны-Кур и Нюрбурге, и чемпионат кончился бы уже после Маны-Шумахера в Сильверстоуне. А ведь будь скорость на прямой перед Стоу на несколько километров в час меньше, Михаэль мог бы остаться в строю.

Единственное, что действительно добились FIA заменой сликов на грув, — возникновения абсурдной ситуации: почти



90% автомобилей, добирающихся до финиша на каждом Гран При, не соответствуют требованиям технического регламента. Давно не было гонок, замечу, что трижды по ходу чемпионата мира после гонок в спускался к закрытому парку, чтобы осмотреть резину финишировавших в первой шестерке. Вот результат этих наблюдений: из 18 машин на трех абсолютно разных трассах только четыре имели хорошо различимые шестнадцать (именно шестнадцать, а не восемь или двенадцать) канавок на четырех колесах, и лишь на двух этот грув более или менее соответствовал 2,5-миллиметровому минимуму.

А теперь давайте послушаем, что полтора года назад говорил по этому поводу президент FIA Макс Мосли: "Мы будем просто замерять канавки, и если они изношены более чем на 50%, машина будет дисквалифицирована. Я допускаю, что вначале могут быть исключения. У нас же были подобные проблемы с планкой на днище автомобиля в 1994 году. Но после дисквалификации Шумахера в Сил команды очень профессионально подошли к этому вопросу и проблем с планкой больше не возникало. Уверен, что инженеры шинных компаний сделают резину, которая будет удовлетворять правилам в конце гонки".

Резиновый джокер железного Рона

За два сезона "двенадцатая команда", на которую после ухода из Формулы-1 Goodyear легло бремя монополия поставок резины "холопшином" "большого цирка", пока не создала, и скорее всего, никогда и не создаст нестерраемую резину. Тем не менее, повторения бельгийской дисквалификации Шумахера 1994 года (о которой у Мосли остались столь приятные воспоминания, как о прекрасной мере воспитательного характера) в резиновом эквиваленте мир Формулы-1 так и не увидел, хотя на Сенатге повед для этого был более чем подходящий.

Как вы помните, Михаэль Шумахер пролетел гонку в Малайзии только с одним пит-стопом и до такой степени стер свои сверхмягкие покрышки, что на них остались только внешние канавки, то есть резина Fetta под номером 3 на три четверти превратилась в слик. Но когда Рон Деннис двинулся после гонок к техническому директору федерации Даву Бауэру и только замкнулся о том, что его команда намерена подать протест по поводу несправедливой





ресины на машине двукратного чемпиона мира, Джо тут же отговорил его от этой затеи. Протест подан не был. Вместо этого Бауэр затеял историю с незаконными дефекторами машин из Марanelло, и Ferrari, пусть и на время, но была дисквалифицирована.

В связи с этим возник даже слух, что инженеры Ferrari совместно с адвокатами привели в действие план для соперников. Как известно, Ferrari отчасти сама навлекла подозрения в отношении законности своих дефекторов. Начиная с Нюрбургринга, где впервые появились эти детали в новом исполнении, механики нарочито тщательно закрывали их чехлами. Стоп! Или угадывать, что соперники испробовали. Никому не пришло в голову, что подобные попытки скрыть что-либо выглядят весьма наивно. Более того, они выглядят, как попытки привлечь внимание к этой детали.

Есть подозрение, что инженерам и адвокатам Ferrari было заранее известно, как они сумеют доказать ее легитимность. Именно поэтому представители итальянской команды так легко согласились с вердиктом Джо Бауэра в Малайзии. В результате Рон Деннис не стал раздувать истории с шинами: ведь соперники и так дисквалифицированы. А после реабилитации в Париже уже было поздно: подать протест можно только сразу после гонки.

Неструда понять, почему Джо выбрал именно дефекторы. Между нарушениями в Спа '91 и Малайзии '99 было одно огромное отличие. Пять лет назад, когда Шумахера развернуло в Арденских горах и он на миллиметр отстал от бетонной поребрики, план под днищем своей машины, автомобиль немца был единственным, не соответствующим регламенту. В Малайзии же только две машины: Williams Занарди и McLaren Хаккенберга, повесившие резину меньше чем за десять кругов до финиша, полностью уложившись в букву закона.

На этот раз от дисквалификации Шумахера спасла абсурдность этого самого закона: не мог же Бауэр дисквалифицировать всех, кроме Микки и Алекса. Хотя, возможно, именно резиновый джокер Деннис считал своим главным козырем после финиша малайзийского Гран При. В эту концепцию отчаянно вписывается и поздний, на первый взгляд совершенно бессмысленный (поскольку McLaren финиш был обит в более жесткую, чем у Ferrari, резину) пил-стои Хаккенберга. Как знать,

не пытался ли Деннис применить победный опыт McLaren 1980 года и разыграть еще одну резиновую партию, на этот раз в интерпретации года 1999.

Вот только резиновые правила FIA для железной хватки Ро-на оказались на этот раз слишком скользкими.

Один в поле не воин

Как ни странно, но прошедший сезон для Bridgestone оказался хуже сложнее предыдущего, когда японцы каждую гонку приходилось бороться с сильным и неуступчивым конкурентом — Goodyear. После того как американцы покинули арены Гран При, перед "двенадцатой командой" открылось обширное и абсолютно безрадостное с точки зрения окупаемости поле. Два года японцы боролись с Goodyear, вкладывая сотни тысяч долларов в разработку новых резиновых смесей, чтобы не как-то тонко раздвинуть своих клиентов новинками, получая в награду неплохой рекламный эффект и завышенную стоимость, бдительность которых была усилена многолетней монополией в "королевских" гонках. Американцы сделали все, чтобы уйти из Ф-1 с гордо поднятой головой, но победа осталась за японцами.

Оставшись на арене "большого цирка" в гордом одиночестве, лишенный своего единственного соперника, в прошедшем сезоне Bridgestone уже не мог рассчитывать на повторение рекламного эффекта двух последних лет. Нет конкуренции — нет и азарта, а как следствие — нет и повышенного интереса со стороны средств массовой информации. Японцы, правда, могли немного расслабиться, поскольку отпала необходимость так интенсивно, буквально под каждую трассу, разрабатывать новые типы резины. Но освободившись из испытательной программы средства пришлось тут же бросить на расширение производства, ведь в этом году число клиентов "двенадцатой команды" почти удвоилось. Bridgestone соответственно пришлось расширить не только производство покрышек, но и бригаду, работающую на гонках, расходы на транспортировку и т. д. И хотя в этом году FIA в очередной раз сократила максимальное количество "сухой" резины, которую разрешается использовать каждому гонщику во время Гран При: 32 покрышки, против 40 в 1998 году, число модификаций осталось прежним. В итоге общий объем резины, которую "двенадцатая команда" вынуждена была возить на каждую гонку, составил 2640 покрышек или 660 комплектов.

Директор Bridgestone Motorsport Хироюки Ясукава, то ли из опасения, что его компания будет не в состоянии обеспечить команды достаточным количеством покрышек, то ли стремясь сократить расходы на Феррари-1, утормил FIA и FOM, ограничить испытания автомобилей каждой "команды" 50-ю



Возможно, дефектная покрышка, обнаруженная механиками Minardi, была не единственной "проколом" Bridgestone в 1999 г.



тестовыми днями в год. Общий лимит тестовой резины составил 200 комплектов, причем на один день команда могла получить от Bridgestone максимум 6 комплектов.

Что же до типов резины, то за сезон "двенадцатая команда" предложила клиентам четыре типа псевдосмолки: жесткие (Hard), средние (Medium), мягкие (Soft) и сверхмягкие (Extra Soft). Наиболее популярным было сочетание мягких и средних покрышек, предложенное Bridgestone на 11 гонках сезона. Лишь на один этап — в Монце — японцы не привезли мягкий тип, выбрали Medium и Hard, о чем тут же пожалели, поскольку жесткая резина так и осталась лежать неостроумной в красно-белых грузовиках компании.

Зато на две следующие гонки в Нюрбурге и Куала-Лумпуре японцы отправили свой сверхмягкий тип, использовавшийся до этого только в Монце и Будапеште. Как ни странно, но даже в условиях малайзийской жары при средних скоростях около 200 км/ч сверхмягкая резина позволила Михаэлю Шумахеру провести гонку всего с одним пил-стои.

Что до новинки, то на этот раз за весь сезон Bridgestone ограничился всего одной новой модификацией. Квалификационный потоп в Мани-Хур подтолкнул японцев к созданию нового дождевого типа резины. Уже в Сильверстоуне Bridgestone привез шины Heavy wet для сильного дождя.



Где тонко, там и рвется

К сожалению, для «двенадцатой команды», как и для одиннадцати других «коношес» «большого цирка», сезон не обошелся без провалов. История в Хоккенхайме, когда из-за лопнувших покрышек попали в аварии оба пилота McLaren, едва не стоила японцам их безупречной в мире Формулы-1 репутации. И хотя двумя неделями позже на Хунгароринге на столе у каждого журналиста лежал пресс-релиз, где черным по белому было написано, что ни Bridgestone, ни McLaren не несут ответственности за аварии Хаккинена и Култхарда, некоторые вопросы и неясности все же остались.

По утверждению представителей японской компании, так называемые «порезы на шинах McLaren предположительно возникли от наезда на какие-то острые частицы, попавшие на трассу».

Предположительно! Но с такой же вероятностью они могли возникнуть и оттого, что боковины покрышек просто перегрелись и лопнули, не выдержав огромных скоростей Хоккенхайма. Какие у нас есть основания не верить японцам? Никаких. Но два факта все-таки наводят на размышления. В Гран При Германии принимали участие 22 автомобиля 11 команд, а покрышки лопнули на двух McLaren – самых быстрых, одинаково сконструированных и схоже настроенных автомобилях. Можно также обратить внимание и на места, где произошли аварии. Култхарда прокол подстерг в «эске» после длинной прямой, а Хаккинена – как раз в конце одной из таких прямых, т.е. в том месте трассы, где резина максимально разогревается.



ЗИТОН

Тринадцать лет назад Ален Прост одержал свою историческую победу в чемпионате мира, тонко разыграв резиновую партию, придуманную Реном Деннисом и его командой.

В 1986 году McLaren с мотором Porsche заметно уступал оснащенным Honda автомобилям Фрэнка Уильямса. Но несмотря на техническое отставание, перед последней гонкой сезона в Австралии Ален Прост еще сохранял шансы на второй подряд титул чемпиона мира. Француз на очко опережал Нельсона Пике, но второму пилоту Williams англичанину Найджелу Мэнселлу Ален проигрывал шесть.

Вероятность того, что в Аделаиде Професор опередит обоих пилотов Уильямса и при этом Мэнселл, который выиграл уже пять гонок сезона, не сможет финишировать в первой тройке, была практически равна нулю. Рон Деннис это прекрасно понимал и разработал гениальный резиновый план, призванный помочь Просту побить Williams.

За неделю до гонки Деннис распустил в прессе слухи о том, что Goodyear готовит к гонке в Южной Австралии специальную сверхпрочную резиновую смесь, которая позволит проехать всю гонку на одном комплекте шин. Одновременно второй пилот McLaren, чемпион мира 1982 года финн Кеке Росберг, для которого гонка в Австралии должна была стать последней в Формуле-1, заявил, что он вовсе не собирается помогать Просту бороться за титул и хочет во что бы то ни стало завершить свою карьеру победой на Зеленом континенте.

Клюнувшие на резиновую наживку Патрик Хед и Фрэнк Уильямс послали запрос в Goodyear, но, получив опровержение, не поверили ему и решили перестраховаться и посмотреть, что будет делать McLaren. В Williams забыли старую шахматную исти-



Дьявольский план

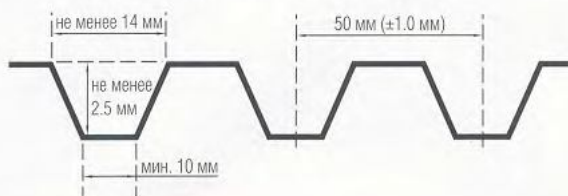
В конце августа, когда об инциденте в Германии уже порядком подзабыли и «большой цирк» переключался на бельгийские Арденны, Bridgestone ждал новый неприятный сюрприз: механики Minardi обнаружили на одной из покрышек прокол и вернули колесо японцам. Но широкой огласки этот эпизод тогда не получил, а сколько подобных случаев в течение года ускользнуло от внимания журналистов и фотографов, вообще неизвестно. Словом, японцам есть над чем работать.

К счастью, неприятные эпизоды в Бельгии и Германии не испортили впечатления от первого сезона монополии Bridgestone в Ф-1, а лишь показали, что «двенадцатой команде» не стоит успокаиваться и почитать на лаврах, ощущая сладостную неизбежность победы. Да и резиновые правила Формулы-1 пора бы сделать менее эластичными и абсурдными, ведь слики в Ф-1 все-таки запрещены не на 50%, а на все сто.

Владимир Маккавеев

Технические требования FIA к гоночной резине автомобилей Формулы-1

Максимальный диаметр колеса в сборе	660 мм
Минимальная/максимальная ширина передней покрышки	305/355 мм
Минимальная/максимальная ширина задней покрышки	365/380 мм
Максимальная ширина протектора передней покрышки	270 мм
Максимальная ширина протектора задней покрышки	330±2,5 мм
Диаметр отбортовки покрышки	4
Количество продольных канавок протектора на передних/задних покрышках	50±1,0 мм
Расстояние между центрами продольных канавок протектора	2,5 мм
Минимальная глубина продольных канавок протектора	300 см²
Максимальная площадь контакта с поверхностью дороги передней покрышки	475 см²
Максимальная площадь контакта с поверхностью дороги задней покрышки	8/7
Максимальное число комплектов сухой/дождевой резины для одного пилота за гонку	2/3
Число типов сухой/дождевой резины на каждой гонке	



ну: повторяя ходы соперника, партии не выиграешь. Тем более, если у тебя такой хитрый противник, как Рон Деннис.

Гонка в Австралии началась именно так, как и ожидали в Williams: Росберг умчался вперед, а Прост, Пике и Мэнселл боролись за второе место. Вскоре Прост, якобы повредивший покрышку о бордюрный камень, поехал менять колеса. Ален вернулся на трассу далеко позади Мэнселла и Пике, но на свежей резине начал постепенно приближаться к ним. В это время в Williams решали, что делать. Мэнселл хотел поменять резину, но команда не была уверена в правильности такого решения, все еще надеясь дотянуть до финиша. Ведь Росберг на старых шинах уверенно лидировал. Обследовав покрышки сошедшего на

51-м круге Тьерри Бутсена, в Williams окончательно заглотнули крючок Денниса и оставили обоих пилотов на трассе.

Резина Росберга тем временем все больше изнашивалась, пока на 63-м круге покрышка правого заднего колеса его McLaren не разлетелась на куски. Случись это на два круга раньше, и Williams еще успел бы зазвать в боксы Мэнселла и спасти гонку. Но уже на следующем круге левая задняя покрышка его Williams взорвалась в конце Brabham straight, унеся надежды на титул.

Не дожидаясь команды из боксов, Пике кинулся менять резину, но время было упущено: на свежих шинах Прост уже догнал бразильца и, выйдя в лидеры, довел гонку до победы. Через полкруга после финиша красно-белый McLaren француза с опустевшим баком замер на обочине, но благодаря дьявольскому плану Рона Денниса цель была достигнута: Прост выиграл чемпионат мира 1986 года.



LANCIA D50

ТРАНСПЛАНТАЦИЯ



Старт! Чуть засидевшегося на своей полупозиции Фанхио обходит Мосс на Maserati. На втором круге рванувшегося в погоню аргентинца развернуло у входа в поворот Ste Devote. Пытаясь любыми средствами наверстать упущенное, он ухитрился отправить в тюки соломы не только Vanwall Шелла, но и машину своего партнера по команде Луиджи Муссо. Прокладывая путь наверх, Фанхио в самом бескомпромиссном стиле едва не локтями расталкивал соперников. В пылу борьбы он ударился правым задним колесом о стенку в повороте Табас. Повреждение оказалось настолько серьезным, что при левых поворотах лишь реактивные штанги подвески удерживали задний мост на месте. Управлять

машиной стало невероятно сложно. Трехкратному чемпиону пришлось заехать в боксы и пересечь в машину шедшего на втором месте Коллинза. Тогда подобные замены были в порядке вещей. Ценой невероятных усилий показавшему на последнем круге лучшее время Фанхио удалось финишировать вторым после Мосса. Эуженио Кастеллотти, партнер Фанхио, буквально чудом сумел добраться до финиша четвертым – и это на покалеченной аргентинцем машине.

Таким был Большой Приз Монако 1956 года. Уже после завершения своей гоночной карьеры Фанхио, вспоминая события того дня, говорил, что это "вероятно, моя величайшая гонка..." Автомобилем, позволившим

творить подобные чудеса, была знаменитая Lancia-Ferrari D50.

История этого автомобиля уникальна даже для причудливого и полного сюрпризов мира "королевских" автогонок. Идея создания машины принадлежит Джанни Лянча. Непосредственным же автором во многом опередившего свое время проекта стал небольшой коллектив конструкторов, возглавляемый блистательным Витторио Яно. Тем самым, который в далекие уже тридцатые спроектировал серию великолепных гоночных и спортивных Alfa Romeo. Новый автомобиль Яно "привез" Фанхио к его четвертому чемпионскому титулу. Всего же из 92 стартов машины в течение ее гоночной жизни 52 стали

Хуан Мануэль Фанхио за свою долгую жизнь в автоспорте провел немало красивых гонок.

Но Гран При Монако 1956 года стоит особняком в этом ряду. Фанхио не удалось победить на улицах Монте-Карло, однако то, что проделывал гонщик за рулем Lancia-Ferrari D50, не назовешь иначе, как автогоночным шедевром в исполнении аргентинского Мазестро. Половину гонки Фанхио сражался с соперниками на поврежденной машине. На 42-м круге он пересел на Lancia Каstellотти, а на 53-м занял место в автомобиле Коллинза и, в конце концов, пришел к финишу вторым. При этом Жуэнио Каstellотти, оказавшись за рулем разбитой, по существу, машины, не только сумел закончить гонку, но и занял 4-е место



результативными, в том числе по дюжине раз она пересекала финишную линию первой и второй, семь раз – третьей.

Гоночная Lancia D50 стала логическим продолжением и кульминацией спортивных машин серии D, получивших известность благодаря победам Фанхио в гонке "Каррера Панамерикана" в 1953 году и Альберто Аскари в "Милле Милья" в 1954-м. Ободренный успехом Лянча решился на смелый шаг – участие в борьбе за победу в чемпионате мира в Формуле-1.

Работа над новым проектом началась с чистого листа в августе 1953 года, а первый экземпляр был закончен гоночным подразделением туринской фирмы в начале февраля следующего года. Несколькими днями позже шеф испытательного отдела Джузеппе Джиллио и перешедший из Ferrari после двух выигранных им подряд чемпионатов Аскари совершили пробные заезды на полосе туринского аэ-

родрома. Но до участия в гонках было еще далеко – слишком короткий срок проектирования и постройки машины потребовал многомесячной доводки.

Модель D50 стала одной из наиболее выдающихся конструкций в рамках новых технических требований Формулы-1, ограничивших объем двигателя 2,5 литрами. Современная пресса описывала автомобиль как "неортодоксальный проект, решительно отходящий от традиционной технологии".

В процессе создания машины Яно отверг несколько вариантов двигателя, прежде чем выбрал окончательную схему – V-образную верхнеклапанную восьмерку с развернутыми на 90 градусов алюминиевыми блоками и головками, системой смазки с "сухим" картером, четырьмя распредвалами и шестнадцатью клапанами. От пятиопорного коленчатого вала цепная передача вращала распредвалы и два магнета системы зажигания. Надежность по-

следней обеспечивалась парой свечей в каждом цилиндре. Первая версия двигателя имела почти "квадратного" размера цилиндры – 73,6x73,1 мм и объем 2488 куб. см. С четырьмя карбюраторами Solex и степенью сжатия 11,9:1 он развивал 230 л.с. при 8300 об/мин.

Характерной особенностью сваренного из тонкостенных труб пространственного шасси было остроумное использование двигателя в качестве несущего часть нагрузки силового элемента. Конструкторы развернули силовой агрегат на 12 градусов относительно продольной оси машины. Что дало возможность протянуть карданный вал слева от сиденья пилота максимально опустив последнее. А смонтированная поперечно непосредственно перед задним мостом коробка передач позволила обеспечить близкую к идеальному соотношению 50/50 развесовку машины. Компактность – еще одно достоинство гоночной Lancia – придавали ей оригинально

Lancia – лучший гоночный автомобиль, которым я когда-либо управлял.

Хуан Мануэль Фанхио





В 1957 году переработанная инженерами Ferrari, D50 получила индекс 801 и лишилась своей главной "изюминки" – подвесных топливных баков, что отрицательно сказалось на ее управляемости



В 1955 году в Монако стартовала одна из первых модификаций Lancia D50 с еще не спрятанными под аэродинамическую оболочку навесными бензобаками



Фанхио ведет Lancia D50 на Гран При Монако. 1956 г.

Технические характеристики

Двигатель	4-цилиндровый, 4-тактный, рядный, блок и головки из легкого сплава, 5-опорный коленвал
Рабочий объем, куб. см	1984,85
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	90/78
Мощность, л.с./об/мин	170-180/7500-7200
Система газораспределения	2 верхних распределительных вала, 2 клапана на цилиндр
Степень сжатия	11,5-12,0:1
Зажигание	от магнето, с 2 свечами на цилиндр
Коробка передач	4-ступенчатая в блоке с главной передачей ZF
Сцепление	многодисковое
Кузов	одноместный, алюминиевый
Колеса	спицевые, с центральной гайкой, Boragni
Шины	Pirelli, передние - 5,25x16, задние - 5,50x16
Тормоза	барабанные с гидравлическим приводом
База, мм	2160
Колея спереди/сзади, мм	1270/1250
Масса с маслом и водой, но без топлива, кг	560
Запас топлива, л	150
Максимальная скорость, км/ч	240

расположенные топливные баки. Они находились в подвешенных между передними и задними колесами по бокам кузова спонсонах. Причем, если правый содержал только топливо, то в левом помимо бензобака нашлось место и для масляных бака и радиатора. Такая необычная компоновка помогла достичь уникального для гоночного автомобиля тех лет качества – его балансировка не изменялась по мере расхода топлива.

Завершили конструкцию независимая двухрычажная подвеска с поперечной рессорой спереди, выполненная по схеме de Dion – также с поперечной рессорой – сзади и гидравлические барабанного типа тормоза на всех колесах. Автомобиль оказался одним из самых легких – его сухой вес составил 620 кг.

Дебют новой машины, запланированный на Большой Приз Франции в Реймсе, пришлось отложить из-за аварии Альберто Аскари во время тестов в Монце. Наконец, Джанни Лянча дал зеленый свет на участие в гонках. Перед этим Аскари прошел круг в Монце за 1 мин 56 с – на три с лишним секунды меньше времени Фанхио, показанного им во время гоночного уик-энда на Mercedes W196 с обтекаемым кузовом.

Большой Приз Испании в Барселоне был последней гонкой сезона 1954 года. Аскари легко выиграл квалификацию, а к девятому кругу уже лидировал с 20-секундным отрывом от ближайшего соперника, уезжая от него на две секунды за круг. Но попавшее в сцепление масло заставило итальянца сойти с дистанции. Его партнер по команде, Виллорези, также не закончил гонку. Все же новая Lancia продемонстрировала, что в умелых руках она станет грозным оружием.

За зиму в конструкцию были внесены некоторые изменения, улучшившие управляемость. Увеличение со 160 до 200 л объема бензобаков позволило отныне проходить всю дистанцию без дозаправки. Осталось только научить машину проходить всю дистанцию и без поломок. Но надежность еще долго не входила в число основных достоинств этой конструкции.

На первой гонке сезона 1955 года (Большой Приз Аргентины) вскоре после старта Аскари вышел вперед и лидировал до 21-го круга, когда попал в аварию и вылетел с трассы. На машине Виллорези возникли проблемы с задней осью. Добравшись до боксов, он пересел в автомобиль Кастеллотти, но так и не смог добраться до финиша. И хотя на следующей домашней гонке за Большой Приз Турина в парке Валентино Аскари без особых усилий принес команде первую победу во французском По, задержавшись в боксе для устранения неисправности в приводе тормозов, он финишировал лишь вторым. Очередной успех пришел в Большом Призе Неаполя, где Аскари и Виллорези поднялись на первую и третью ступени пьедестала.

А на следующей гонке в Монако машина Аскари, не вписавшись в поворот на набережной, пробила защитный барьер и, взметнув фонтан брызг и пены, скрылась под водой сре-



ди множества стоявших в гавани катеров и яхт. Отделавшегося шоком и синяками, но страшно раздосадованного Аскари немедленно вытащили из воды дежурные аквалангисты. Позднее этот эпизод стал одним из ключевых в известном фильме Франкенхаймера "Большой Приз". Четырьмя днями позже Аскари погиб в Монце при испытании спортивного Ferrari. Эти тесты не входили в обязанности официального пилота Lancia. Аскари лишь попросил своего друга Кастеллотти разрешить ему сделать несколько кругов. Он хотел доказать – прежде всего самому себе – что приключение в Монако не повлекло за собой каких-либо отрицательных последствий... Причины катастрофы в Монце так и остались невыясненными.

Альберто Аскари за рулем Lancia D50 в своей последней в жизни гонке Гран При Монако 1955 г. На 81-м круге его машина искупается в водах залива, отметив своеобразным "крещением" грядущее перерождение из Lancia в Ferrari. А еще через несколько дней Аскари погибнет...

Луиджи Муссо мчится ко 2-му месту на Гран При Франции 1957 г. Его Ferrari 801 внешне уже мало напоминала Lancia D50, от которой вела прямую родословную





В 1956 г. во Франции три Lancia-Ferrari D50 долго возглавляли гонку. Впереди, как и положено лидеру, шел Фанхио, вплотную за ним держался Кастеллотти, а замыкал лидирующую тройку Коллинз. Однако именно последний оказался первым на финише. Будущий чемпион Фанхио пришел лишь четвертым

На Большой Приз Бельгии была заявлена единственная Lancia под управлением Кастеллотти. Ценой немалых усилий ему удалось завоевать поу-позишн. Страстное желание пилота посвятить победу памяти ушедшего друга не осуществилось из-за технического схода.

Пибель Аскари и возникшие финансовые проблемы заставили Джанни Лянчу поставить жирную точку в оказавшейся такой короткой гоночной программе фирмы. Но болиды Lancia недолго оставались под чехлом. В вечернем выпуске теленовостей 26 июля сообщалось: машины команды Lancia, запчасти, оборудование и технический персонал во главе с Яно перешли к команде Ferrari. Подобная трансплантация вместе с существенной финансовой поддержкой со стороны концерна FIAT делалась с единственной целью – помочь Ferrari противостоять превосходству гоночных Mercedes. Любопытно, что сам Феррари в интервью прессе преподносил ситуацию как – ни больше, ни меньше – усилия скром-

ной частной фирмы отстоять честь национального флага перед лицом всей индустриальной мощи швабов!

Незадолго до того страшная катастрофа в Ле-Мане, унесшая десятки жизней, стала причиной отказа целого ряда стран от проведения автогонок на своей территории. По крайней мере на время. А потому до конца сезона оставался лишь Большой Приз Италии. "Конюшня" предполагала выставить три машины, называвшиеся уже Lancia-Ferrari D50. Энцо Феррари, надо заметить, с большим раздражением воспринимал такое обозначение. Ведь оно служило ему постоянным укором – туринской компании с первого же захода удалось создать автомобиль, явно превосходивший Ferrari, вобравший в себя весь накопленный годами опыт.

Конкуренция немецкой команде могла бы быть очень серьезная, если бы не одна проблема. D50-е идеально сочетались с резиной Pirelli. Ferrari же была связана контрак-

том с бельгийской шинной компанией Englebert, резина которой, смонтированная на Lancia, слишком быстро изнашивалась на неровном покрытии Монцы. Попытки оставить на машинах итальянские шины немедленно вызвали со стороны бельгийцев разговоры о возможных официальных санкциях. Конфликтная ситуация завершилась соломоновым решением – все три машины попросту сняли с гонки.

Зимой 1955–1956 годов, как и в течение всего последующего сезона, D50 претерпела множество конструктивных изменений. Наиболее существенными были новые размеры цилиндров (76x68,5 мм) и рост мощности до 265 л.с.; усиление передней части шасси и освобождение двигателя от функции силового элемента; модификация подвески, включая независимую заднюю. Топливные баки из боковых спонсонов сначала частично, а потом и полностью переключались в заднюю часть кузова. Сами спонсоны, содержавшие теперь лишь выхлопные трубы, были объединены в одно целое с кузовом, заметно изменив внешний вид автомобиля. Перенос баков улучшил управляемость машины, но лишил ее одного из основных достоинств – отныне балансировка менялась по мере расхода топлива.

Перед Большим Призом Франции, проводившимся на скоростной трассе в Реймсе, испытывался аэродинамический кузов, полностью охватывающий колеса. Его применение не дало ощутимых преимуществ, к тому же такой кузов оказался неустойчивым под порывами бокового ветра и от него отказались.

В 1956 году лидером Scuderia стал Фанхио. Его постоянными партнерами по команде были Коллинз, Муссо и Кастеллотти. На пути к четвертому чемпионскому званию Фанхио



Довольно редкая модификация D50 – капотирующая Lancia-Ferrari с закрытыми задними колесами, своими аэродинамическими обводами напоминает знаменитые Mercedes



Квартет Ferrari 801 исполняет "утреннюю серенаду", прогревая двигатели перед warm-up накануне Гран При Франции 1957 г. Однако всей мощи этого хора, представители которого заняли в гонке места со 2-го по 4-е, оказалось недостаточно, чтобы заглушить голос Maserati Фанхио, взошедшего в результате на верхнюю ступень пьедестала. В Ferrari поняли, что надо что-то менять. В следующем году Scuderia была представлена на трассах Ф-1 другой машиной

выиграл Большой Приз Аргентины, как и гонки второго плана в Мендосе и Сиракузах. Через неделю состоялся памятный Большой Приз Монако. В бельгийском Спа аргентинец вышел вперед, но лишь для того, чтобы на 26-м круге сойти из-за поломки трансмиссии. Победа досталась Коллинзу. Во время Большого Приза Франции, задержавшись в боксах из-за устранения неисправности, Фанхио промчался под клетчатый флаг четвертым, показав перед тем лучшее время круга. Коллинз и Кастеллотти заняли два первых места. Большой Приз Великобритании принес Фанхио первую и последнюю победу на берегах Альбиона. Пять пилотов представляли Scuderia на Нюрбургринге. Но в конце гонки на трассе осталась лишь одна Lancia-Ferrari, зато в надежных руках и на лучшей позиции. Фанхио даже улучшил рекорд круга и финишировал с почти минутным отрывом от своего бывшего партнера по Mercedes – Мосса.

Судьба чемпионата решалась в последней гонке – на Большой Приз Европы в Монце. В качестве запасного игрока к команде присоединился Вольфганг фон Трипс. Во время тренировки он попал в аварию и сильно разбил машину. Вернувшись в боксы немец объяснил, что его автомобиль вышел из-под контроля, ну и... Это вызвало лишь снисходительные улыбки пилотов и механиков – молодой, зеленый, что с него взять? Скольких неприятностей можно было бы избежать, догадайся кто-нибудь внимательно осмотреть разбитую машину немца до старта. Но перед стартом всем было не до этого.

Гонка превратилась в сплошное несчастье. На 19-м круге Фанхио еле дотянулся до боксов со сломанным рычагом рулевого привода. Остановившемуся для проверки резины Коллинзу – самому имевшему шансы стать чемпионом – пришлось уступить аргентинцу свою машину. За четыре круга до финиша гонку возглавил Муссо, но из-за поломки ры-

чага – точь-в-точь как у Фанхио – машина лидера со свернутым набор колесом замесрла в нескольких десятках сантиметров перед финишной чертой. Победа досталась Муссу, Фанхио пришел вторым. Кроме него до финиша добрался только один из партнеров – восьмым был Кастеллотти на отремонтированной машине Фанхио.

Лишь через пару дней механики при осмотре автомобиля фон Трипса обнаружили дефект рычага рулевого привода – истинную причину аварии и поломки в ходе гонки. Жестокый, но необходимый урок для команды.

Фанхио в четвертый раз стал чемпионом. Но нельзя забывать и о том, что своими успехами он был в значительной мере обязан добровольно-принудительной помощи своих товарищей – Коллинза и Муссо. Как бы то ни было, но наконец-то D50 убедительно продемонстрировала свое явное превосходство, казавшееся столь неуловимым в период выступления под именем Lancia.

Подготовленная к сезону 1957 года модификация Lancia-Ferrari 801 полностью лишилась уже ставших знаменитыми спонсонов,

получила новую подвеску, усиленное шасси и развивавший 280 л.с. при 8200 об/мин двигатель (80x62 мм) объемом 2498,8 кубика.

Несмотря на все эти усилия автомобиль ни в одной гонке чемпионата не пересек линию финиша первым. Лучшими достижениями стали три вторых места – Муссо во Франции и Великобритании, Хоторна в Германии. А три победы в гонках второго плана (Коллинз в Сиракузах и Неаполе, Муссо в Реймсе) – не слишком большое утешение для команды.

В последний раз "801-е" вышли на старт домашнего Большого Приза Италии, где фон Трипс поднялся на последнюю ступеньку пьедестала почета. На смену устаревшей модели уже шла полностью новая Ferrari 246. Чемпионские же лавры в пятый раз достались Хуану Мануэлю Фанхио, выступавшему в тот год на Maserati. Оба – пилот и команда закончили на этой высокой ноте свою гоночную карьеру, предоставив Маранелло теперь уже в одиночку защищать цвета Италии на международной арене. Но это – тема для другого рассказа.

Владимир Николаев

Lancia-Ferrari D50
(на снимке ее ведет Питер Коллинз на том самом Гран При Монако 1956 года) была выдающейся конструкцией. Она могла бы на равных бороться даже с непобедимыми "серебряными стрелами".

В силу разных причин этого не произошло. Однако в 1956 г. талант Хуана Мануэля Фанхио все-таки позволил этой машине стать чемпионской





Команда *Scuderia Lancia* основана в 1906 г. В Формуле-1 с 1954 г.

Дебют в Гран При заводского автомобиля: Гран При Испании '54

Альберто Аскари (сход); Луиджи Виллорези (сход)

Последний Гран При до 1999 года: Гран При Бельгии '55

Эудженио Кастеллотти (сход)

Руководители: команда основана Винченцо Лянчей и Клаудио Фоголином, руководитель – Джанни Лянча

Штаб-квартира: Турин, Италия

Количество Гран При: 4

Общее число стартов машин в гонках: 10

Пилоты, выступавшие на Lancia:

Пилот	Старты: 10	Очки: 9	Победы: 0	Поул-позишн: 2	Быстрейшие круги в гонках: 1
Эудженио Кастеллотти	3	6	–	1	–
Луиджи Виллорези	3	2	–	–	–
Альберто Аскари	3	1	–	1	1
Луи Широн	1	–	–	–	–

Выступления команды Lancia в Формуле-1 в 1954-1955 гг.

Год	ГП	СТ	О	ПП	БК	1	2	3	4	5	6	Место в Кубке конструкторов	Лидерство в гонках: круги/км	Гонщики/место в чемпионате мира	Титульные спонсоры
1954	1	2	1	1	1	–	–	–	–	–	–	7/44,2	Альберто Аскари/25; Луиджи Виллорези/18	Lancia	
1955	3	8	8	1	–	–	1	–	–	1	1	НО	12/46,9	Эудженио Кастеллотти/3; Альберто Аскари/–; Луиджи Виллорези/17; Луи Широн/–	Lancia
Всего	4	10	9	2	1	–	1	–	–	1	1	19/91,1			

ГП – Гран При; СТ – старты; 1–6 – места в гонках; ПП – поул-позишн; БК – быстрейшие круги; О – очки; НО – неофициальный зачет Кубка конструкторов

ШАССИ LANCIA 1954–1955



Модель D50

годы 1954-1955

Гран При

4

Поул-позишн

2

Старты

10

Быстрейшие круги

1

Очки

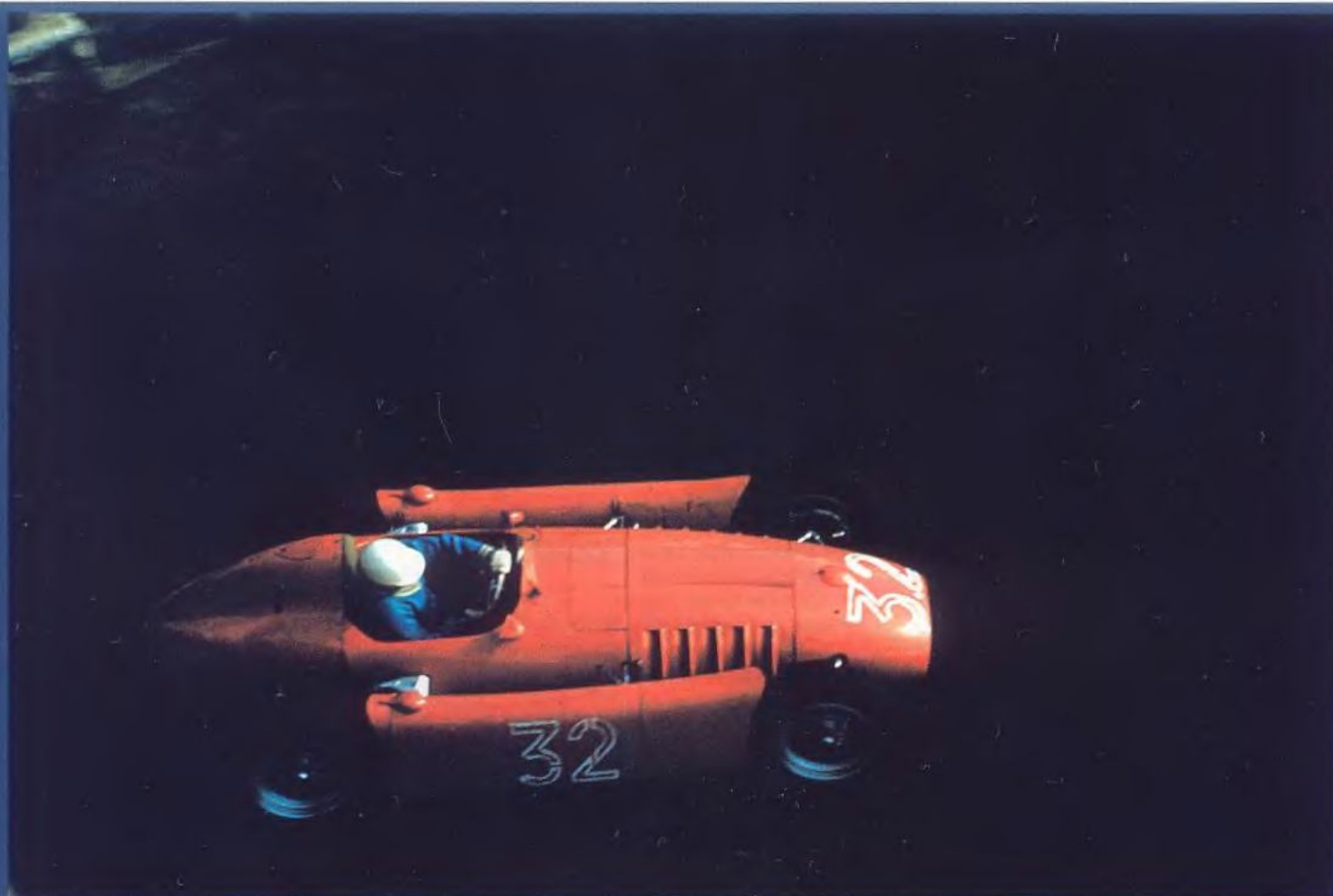
9

Победы

–

Конструктор В. Яно

Мотор Lancia DS50 V8

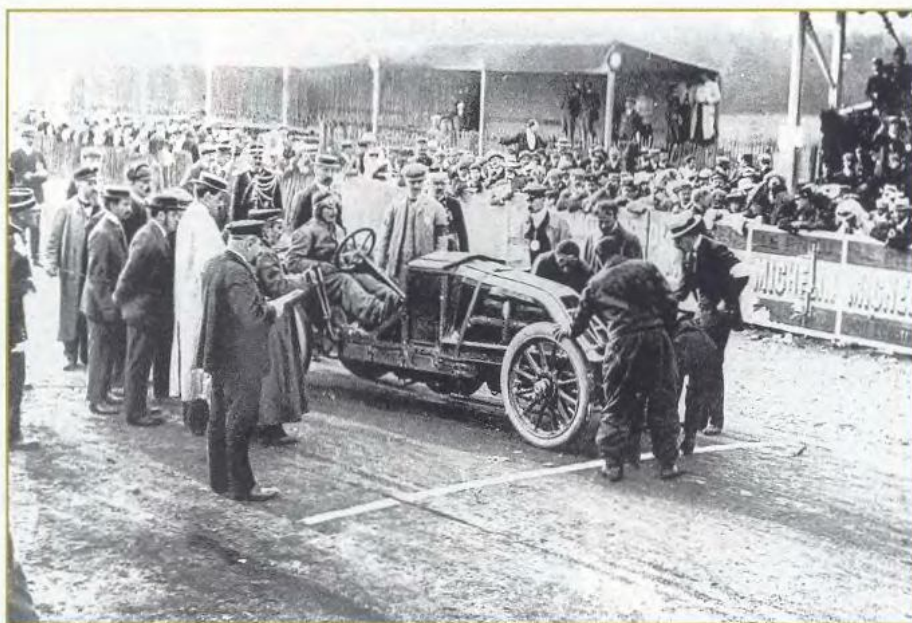


Выиграв 25 октября 1898 года (все данные здесь — по новому стилю) под Петербургом первые в России гонки мотоцилов, лесопромышленник Павел Николаевич Беляев едва ли мог предположить, что всего через 10 лет на старты в его стране выйдут гонщики с автомобилями в сто и более лошадиных сил. И вряд ли мог догадываться, что с 1906 года в обиход войдет непривычное для уха словосочетание "гоночная формула". Именно так стали называть свод технических требований к гоночным автомобилям — к автомобилям, которые стартовали в гонках на Большие Призы эти требования и относились.

Автомобили типа GP (сокращенно от Grand Prix), как их порой называли, представлялись вершиной достижений техники, своего рода символом новой технической культуры. А богатые отечественные купцы и промышленники всегда к ней тянулись. И не из чужачества, а из стремления всегда идти в ногу со временем. Удивительной конструкции часы и ружья, первые, еще не совершенные аэропланы и автомобили восхищали третьяковых и щукиных от техники. И богатые россияне стали приобретать за рубежом лучшие гоночные автомобили — это было своего рода меценатство, благотворительная деятельность. И необязательно они сами садились за руль и выходили на старт. Просто приглашали выдающегося мастера гонок, доверяли ему машину и испытывали высочайшую гордость, если эта пара выигрывала гонку или ставила рекорд. Так, владелец машиностроительного завода А. Г. Лист приглашал немца В. Шолля, текстильный фабрикант Н. А. Носов — опытного гонщика Перекрестова, а хозяин прядильных мануфактур и основатель завода АМО Степан Рябушинский — Е. И. Коровина.

Машину, на которой в 1905 году француз Л. Тери выиграл гонки на приз Гордон-Беннетта, купил А. А. Ветчинин, состоятельный петербуржец, который сам на ней успешно выступал. Долгое время мы неохотно называли имена наших меценатов от автомобильного спорта — "выходки богатеев, не знающих, куда девать свои деньги". Но эти богатеи нередко сами выступали в гонках — всероссийских, международных, заграничных — и рисковали в них жизнью. Так произошло с Ветчинным и Коншиным. Последний имел несколько гоночных Opel, был действительным статским советником (чин, равный генеральскому), владел ситценабивными и красивыми фабриками. Он порой, чтобы не повредить репутации, заявлялся на соревнования под прозрачным псевдонимом А. Н. К.

Сын купца и книгоиздателя А. К. Солдатенков, напротив, огласки не страшился. Его отец слыл благотвори-



Сын московского купца-миллионера А. К. Солдатенков приобрел во Франции гоночный Renault, на котором Ференц Шиш выиграл Гран При АКФ (на фото) — первую в истории автомобильную гонку на Большой Приз. Автомобиль с 4-цилиндровым двигателем (12975 см³, скорость до 1200 об/мин) развивал скорость до 160 км/ч. Радиатор размещался позади двигателя

Графу Мордвинову в 1909 году принадлежал всероссийский абсолютный рекорд скорости: 131,5 км/ч на 1 версту с хода. Он установил его на Opel типа GP с двигателем мощностью 120 л.с. Такая же машина стартовала в 1908 году в гонках на Гран При Автомобильного клуба Франции



рителем, отстроил в Москве Солдатенковскую (ныне Боткинскую) больницу и гордился тем, что его фамилия известна в хорошем смысле каждому. Младший Солдатенков купил Renault 1906 года, тот самый, который пришел первым к финишу гонок на Гран При Автомобильного клуба Франции — первой в истории гонки на Большой Приз. За рулем этой машины Солдатенков установил всероссийский рекорд скорости, выступал во многих гонках на протяжении ряда лет. Более того, он не раз стартовал на зарубежных соревнованиях и добивался успеха. Вспомним хотя бы третье место Солдатенкова на сицилийских гонках Тарга Флоридо в 1911 году. Наш соотечественник выступал там на Mercedes.

По меркам того времени в руках российских гонщиков были машины Формулы-1 — машины, находившиеся по техническому уровню и престижности на вершине автомобильной техники. Можно было бы заняться подсчетами, сколько таких автомобилей было в России. Десять? Больше! Вероятнее всего — десятка два. Далеко не все они разом выходили на старт, — профессиональных гонщиков тогда почти не было. И не у всех получалось уехать на гонки куда-нибудь за тридевять земель, хотя у себя, в Петербурге или Москве, участвовали все. И не надо думать, что конкуренции не было. Возьмем гонки Петербург—Москва 1908 года. 27 участников, в том числе десять из-за границы, включая таких признанных тогда асов как В. Эмери, Ж. Деможо, Л. Вагнер, О. Гиеронимус, А. Примавезе на первоклассных гоночных автомобилях класса GP!

Шестнадцать участников собрали гонки на 1 версту с хода на Петербургском шоссе под Москвой 31 августа 1913 года. Среди прочих стартовали В. Шолль и М. Сычев на машинах Benz и Lorraine-Dietrich типа GP. Их двигатели развивали мощность 150–120 л.с. Кроме того, в соревновании приняли участие Мюллер, Капцов, Донье и другие видные гонщики на лучших спортивных моделях. Добрая половина участников шла на автомобилях с моторами мощностью не менее 80 л.с. А надо сказать, что в том же 1913 году в императорском гараже, насчитывавшем полсотни машин, лишь десяток из них располагал моторами мощностью 70 л.с.

Москвич А. Н. Филиппов, многолетний поклонник быстросходных и мощных машин FIAT, наслышанный

"...РВУСЬ Я
В ТЕ СВЕТЛЫЕ
ДНИ..."

о том, что фирма изготовила в 1911 году семь гоночных автомобилей модели S74 мощностью 190 л.с., вознамерился купить один из них и в конце концов купил. На таком FIAT-S74 Дэвид Брюс-Браун выиграл в Америке Гран При Саванны 1911 года, а Л. Вагнер в гонках на Гран При Франции 1912 года был вторым. Автомобиль развивал скорость 165 км/ч, а какой же Филиппов не любит быстрой езды?

Приобретение Филипповым такого монстра нарушило душевное спокойствие Б. Н. Суханова, молодого и горячего гонщика-любителя. Летом 1912 года он привез в Москву чудовищный FIAT-S76 с 290-сильным мотором рабочим объемом 28 литров! Великие европейские гонщики П. Бордино и А. Дюрэ сочли это чудовище трудно управляемым. Суханов также вскоре понял, что его возможности с потенциалом FIAT согласуются плохо, и продал машину во Францию.

Суперавтомобили требовали от гонщиков не только супермастерства, но и супертерпения. Москвич М. М. Сычев на автомобильной выставке 1913 года в Петербурге приобрел Lorraine-Dietrich с 13-литровым двигателем. Глушителя, как у всех подобных конструкций, не было, и градоначальник запретил Сычеву ездить по Москве на своей шумной машине. В результате на гонки и тренировки Lorraine-Dietrich добирался за городскую черту, запряженный парой лошадей. Тем не менее, всероссийский рекорд скорости (167,01 км/ч) Сычев все же установил.

Россияне в те ранние годы автомобилизма располагали довольно большим количеством гоночных машин: Vauxhall, Benz, Gaggenau, Mercedes. Одни коллекционировали автомобили, как владелец Московско-Рязанской железной дороги Н. К. фон Мекк, располагавший тринадцатью (прописью!) машинами, включая спортивные, и причем только марки Mercedes. Другие, как Лист, Службский, Овсянников, Капцов, являясь дилерами Benz, Excelsior, Vauxhall, Opel, могли получить от фирм первоклассные гоночные болиды. Третьи, как владельцы шинных фабрик "Проводник" и "Треугольник", содержали гоночные машины по необходимости, для испытания покрышек. А Русско-Балтийский вагонный завод изготовлял для рекламных целей собственные гоночные автомобили "Руссо-Балт". И выступали на них фирменные, профессиональные гонщики: И. Иванов, С. Левитан, И. Степанов.



Владелец текстильных фабрик в Серпухове А.Н. Коншин выступал на Opel. Он одержал на этих автомобилях не одну победу. К сожалению, как и Ветчинин, он погиб на гонках. На снимке: за рулем - Коншин, рядом - механик Лескор



Лист, будучи генеральным представителем фирмы Benz в России, пригласил выступать на автомобилях этой марки известных немецких гонщиков В. Шолля, Ф. Зрле, К. Шпамана. Здесь мы видим Вилли Шолля, который на 150-сильном Benz первенствовал среди 16 участников в гонках на версту с хода 31.8.1913 года под Москвой

Начало Первой мировой войны поставило крест на "апробации всех новаций". После октябрьского переворота 1917 года наступил застой. Гоночные машины были превращены в разгонный транспорт. Один из 200-сильных Benz переоборудовали в броневики, некоторые автомобили, как "Руссо-Балт-K12-30", чудом сохранились до гонок 1923 года. Поразительно, но в 1927 году на складах военного автомобильного имущества в Москве всплыл гоночный 200-сильный Benz, принадлежавший фирме "Густав Лист"! Его привели кое-как в порядок, и Б. Удольскому удалось 18 сентября 1927 года на порядком изношенной машине типа GP показать результат... 133,33 км/ч. Заметим, что потенциал машины "в молодости" был очень высок. Так, 27 мая 1913 года Ф. Хернер установил абсолютный всероссийский рекорд скорости. Он прошел на таком Benz 1 версту со стартом с хода, показав 202,168 км/ч.

Многие гонщики уехали за рубеж. Сычев в конце двадцатых годов плясал в русском ресторане в Париже. Рашевский участвовал в провинциальных гонках в Америке. Из эмигрантов, которые в 20-е годы представляли уже не Россию, а Францию, наибольших успехов добился Б. Ивановский. Он выступал на спортивных и гоночных Alfa Romeo разных моделей. На его счету победы в гонках на Кубок имени Жоржа Буалло (1928 год), на кольце "Рут Павей" (1928 год), 24-часовых гонках в Спа (1928 год), Гран При Ирландии (1929 год). Не раз он был вторым: в Спа (1929 и 1930 годы) и даже в ныне знаменитой 24-часовой гонке в Ле-Мане. Его напарниками были и Маринони, и Д. Эйстон, и Ф. Кортесе, и А. Штоффель. На гонках в Ле-Мане 1931 года Ивановский выступал на 240-сильном Mercedes SSK, автомобиле, который в те годы считался одним из лучших и, пожалуй, самым быстроходным. Это было в период, когда господствовала так называемая "свободная формула", и на гоночных Mercedes моделей SSK и SSKL блистали Р. Караччиола, Х. Штук, О. Мерц, М. фон Браухич.

Теперь все это в прошлом. Приятно сознавать, что русские гонщики познакомились с гонками Гран При на самом раннем этапе истории автоспорта, что наши соотечественники некогда имели в своем распоряжении машины мирового класса. Сегодня, увы, все иначе. Остается лишь вспомнить слова известного романиста: "Сердцем больным, одиноким, рвусь я в те светлые дни". Но что было, то было.

Лев Шугуров



Пара Борис Ивановский (слева) и Анри Штоффель на Mercedes SSK в 1931 году заняла второе место в 24-часовой гонке в Ле-Мане





легенда о НУВОЛАРИ

Все они делали вид, что происходящее за стеной, в большом банкетном зале гостиницы “Эйфелерхоф”, их нисколько не интересует. Старательно поглощали ужин – как всегда превосходный, оживленно обсуждали достоинства немецких и итальянских вин. Чуть, впрочем, более оживленно, чем обычно. И слишком часто над столом повисала тишина – итальянцы вдруг замолкали, и сквозь позвякивание вилок и ножей тут же доносился неясный гул и отдельные выкрики. Наконец один из них, небольшого роста человек лет сорока в щегольском костюме, выпитив тяжелую челюсть и ни на кого не глядя из-под насупленных бровей, встал из-за стола и приоткрыл дверь. “...За победу великой Германии!” – донеслось оттуда. И дружный хор голосов подхватил: “Зиг хайль! Зиг хайль! Зиг...”

“Черт побери! – с треском захлопнув дверь, самый нетерпеливый из них вновь присоединился к товарищам. Однако глаза его из-под по-прежнему нахмуренных бровей смотрели весело. – Они, кажется, уже празднуют победу. Но ведь за 500 километров гонки всякое может случиться. Целую неделю стоит замечательная погода – самое время завтра дождю зарядить”.

Напряжение за столом несколько спало. Пусть им предстоит побить 9 немецких гоночных машин, каждая из которых, по крайней мере, на 80 л.с. мощнее и на полсотни километров в час быстрее. Пусть за рулем могучего Mercedes-Benz будет сидеть сам Караччиола, Регенмайстер, Человек дождя, как зовут его немцы, так что изменения погоды вряд ли смутят соперников.

Однако Нуволари сказал, что “всякое может случиться”. А он – необыкновенный

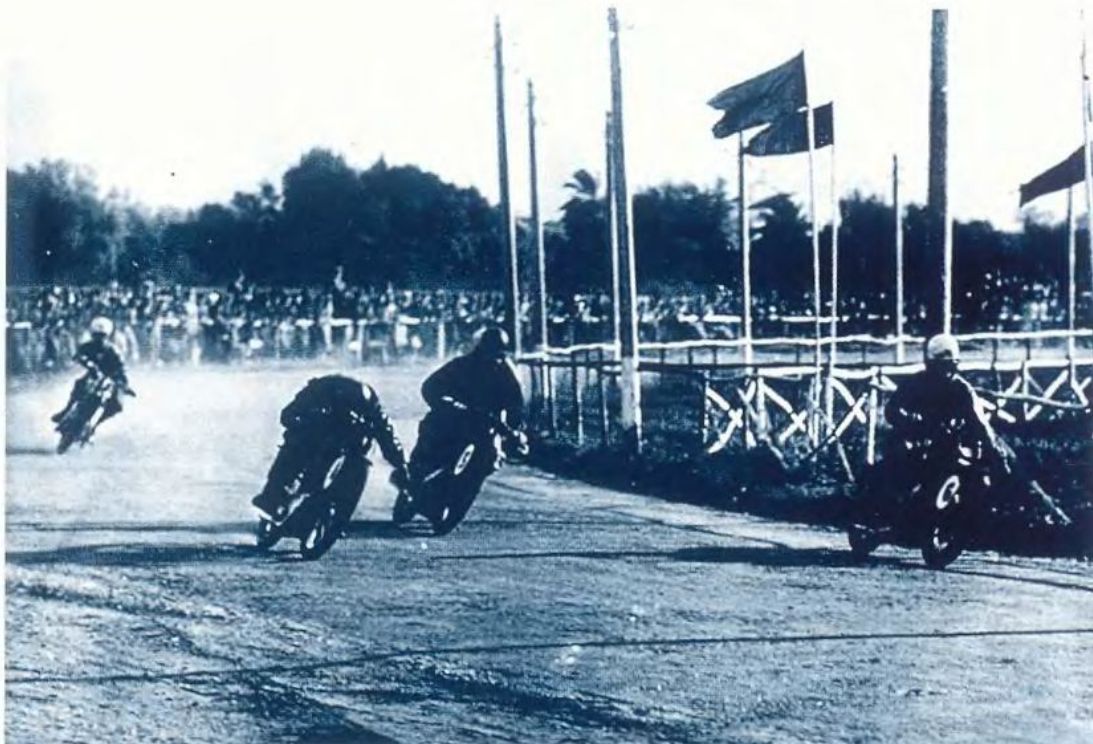
человек! Вся Италия молится на своего Маэстро. И если Тацио сказал, значит, у них действительно есть шанс выиграть Гран При Германии!

Началась эта история на севере Италии, в местечке Кастельдарио. Здесь в богатом 3-этажном крестьянском доме, принадлежавшем Джузеппе Нуволари, в семье его четвертого сына Артуро утром 16 ноября 1892 года, в четверг, родился сын. Имя мальчику дали необычное – Тацио, в честь царя сабинян. Постарался его дядя Джузеппе, совсем еще недавно изучавший древнюю историю. Помните “Похищение сабинянок”? Восьмой век до нашей эры, объединение соседних племен вокруг Рима... Дед Нуволари имя одобрил. Ему, тезке, старому соратнику и личному другу Джузеппе Гарибальди, не могла не понравиться такая историческая параллель.



Самых больших успехов в мотоспорте Нуволари добился на "Голубой стреле", как называли Bianchi. На снимке – одно из редких выступлений за Norton в 1924 г.: победы в Мантуе и Кремоне принесли Тацио титул чемпиона Италии в классе 500 куб. см

Соперничество с Акиле Варци началось еще с мотогонки. Эпизод состязаний в Палермо 1929 г. Пока Варци лидирует, а Нуволари лишь четвертый. Но на финише Тацио будет первым



Много лет спустя героическое прошлое деда, участника всех походов "гарибальдийской тысячи", используют как один из кирпичиков для создания монументального облика легендарного народного героя, любимца всей Италии Тацио Нуволари.

Но мальчик боготворил другого Джузеппе – своего дядю, неоднократного чемпиона Италии по велогонкам. Отец Тацио тоже крутил педали, хотя его достижения не шли ни в какое сравнение с успехами младшего брата. Когда 6-летний Нуволари пошел в школу, дядя подарил ему велосипед, предмет черной зависти всех мальчишек в округе: сто лет назад детская 2-колесная машина была в крестьянской Италии большей диковинкой, чем сейчас ракета.

Шесть лет спустя Джузеппе повез племянника в соседний городок, посмотреть на автогонку. А вскоре посадил его в седло мотоцикла. И то, и другое произвело на Тацио сильное впечатление. Однако прошло целых 15 лет, в которые уместились технический институт в Мантуе, служба в армии, мировая война, женитьба и рождение сына, прежде чем 20 июня 1920 года Тацио Нуволари вышел на старт. Тогда еще за рулем мотоцикла. И только через 3 года журнал "Моточиклизмо" написал: "Очень хорошее впечатление произвел на знатоков один молодой отважный мантуанец за рулем Fongri. Похоже, этого тщедушного на вид паренька ждет большое будущее". Новичку шел тогда 31-й год...

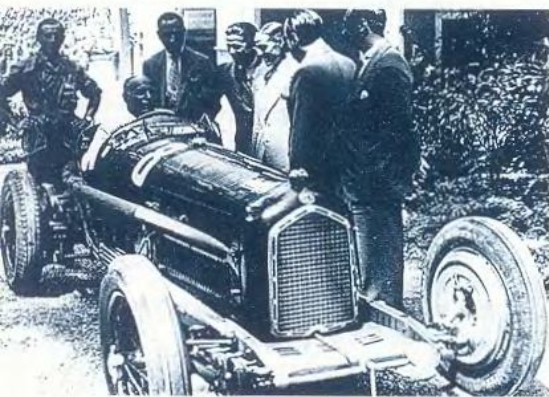
Как в воду глядел итальянский журнал. В 1924 году Тацио стал чемпионом Италии и заводским пилотом фирмы Bianchi. Всего же с 1920 по 1930 год выиграл 39 гонок из 124, трижды побеждал в европейских первенствах, установил 3 международных рекорда.

Его называли "Чемпиониссимо", а корреспондент "Гадзетты делло спорт" Ренато Тассинари выпустил книгу "Нуволари – рекорды быстрой жизни", где рассказывал поистине леденящие кровь истории из жизни Тацио. Вот лишь несколько эпизодов весны и лета 1926 года.

16 мая, немецкая трасса Золитуд. В тумане Bianchi 350 вылетает с трассы, Нуволари падает, теряет сознание. Врачи подозревают сотрясение мозга и многочисленные переломы. На следующий день Тацио... уходит из больницы и отправляется в Равенну, где через 6 дней он должен стартовать. На итальянской границе встречается с руководством завода Bianchi – прочитав в немецких газетах, что их пилот вряд ли доживет до утра, шефы упаковали траурные костюмы и отправились в Золитуд. 23 мая Нуволари посрамил немецких врачей, на 7-м круге установив лучшее время. А на 11-м, уклоняясь от потерявшего управление соперника, рулем своего мотоцикла прочертил каменную изгородь и сломал безымянный палец. Но продолжал мчаться вперед! Остановившись на дозаправку, облил бензином кровоточащую рану и вновь рванул на трассу. Правда, через круг все же остановился – теряя сознание от потери крови. Спустя месяц, 27 июня, в Падуе в правый глаз Тацио угодил камень из-под колеса мотоцикла соперника...

Бесстрашный гладиатор на ревущем механическом коне, которого не остановит ни адская боль, ни, кажется, сама смерть – таким видели своего кумира десятки тысяч поклонников. И Тацио охотно подтверждал свою репутацию. Гран При Наций, Монца, 1925 год. Плотный перебинтованный, с одной рукой в гипсе и на специально укутанном войлоком седле, он выиграл гонку в классе 350, показав

Бенито Муссолини за рулем Alfa Romeo B-P3 на своей римской вилле Торлония. Победитель Кубка Чано – Нуволари – третий справа





скорость выше, чем гонщики более мощных "пятисоток". Ливорно, 1927 год. На трассе порвался тросик "газа". Тацио вел мотоцикл одной рукой, другой управляя дроссельной заслонкой! Падение, сильнейший ушиб плеча, неделя в больнице, а в воскресенье там же, в Ливорно, спеленатый подобно мумии, он уже финишировал четвертым.

В конце 20-х годов мотогонки вообще были занятием из ряда вон выходящим. Несовершенная, но очень быстрая техника, разбитые проселочные или булыжные дороги, а если асфальт, то услужливо окаймленный по краям смертельно опасными тумбами, телеграфными столбами, зияющими канавами, деревьями. Жуткие узкие мостики с деревянными перилами или каменными парапетами. Здесь нужно было не просто мужество. Необходимо было быть сверхчеловеком. Как Нуволари.

Публика редела от восторга, встречая своего героя, с веселой улыбкой идущего навстречу смерти. На страницах спортивных газет то и дело мелькали фото Тацио на больничной койке – живого места нет, но улыбается, черт возьми! И только Каролина Ну-

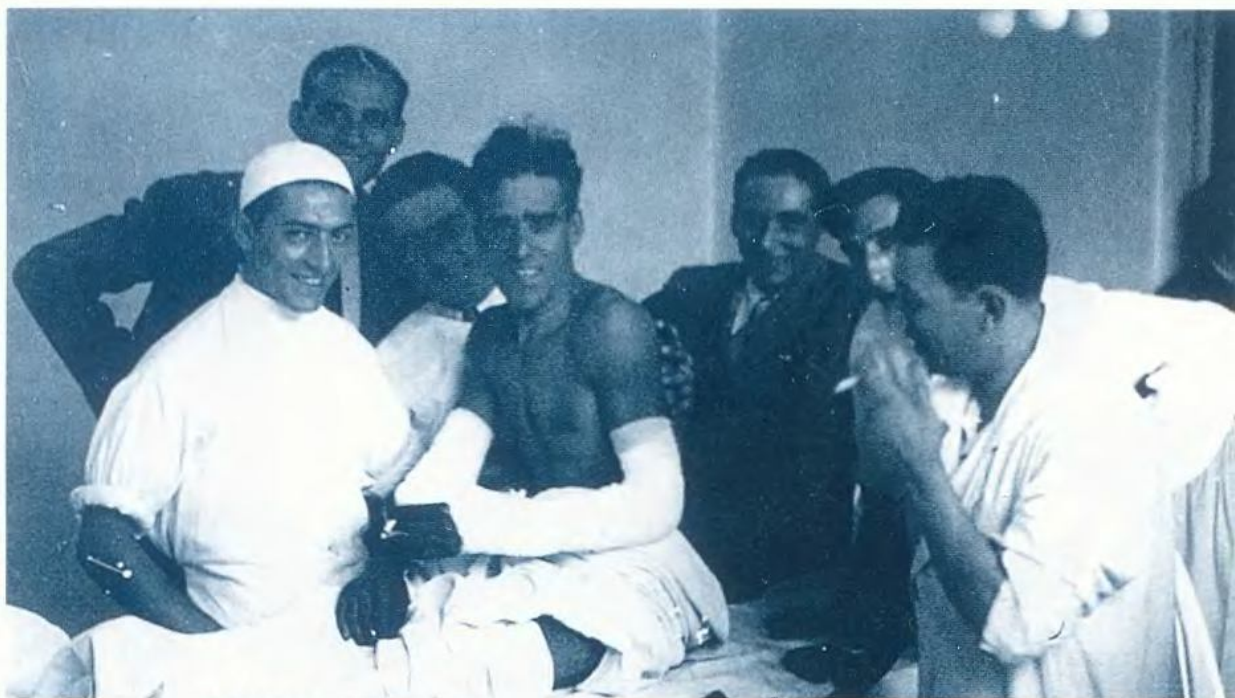
волари, всегда сопровождавшая мужа, слышала, как он кричал от боли в переломанных костях бессонными ночами в спальных вагонах и пароходных каютах...

Однако этому странному человеку, казалось, было мало смертельного риска за рулем мотоцикла. Он решил попробовать себя в автоспорте. Еще в 1921 году в Вероне и в 1924 году в Рапалло Нуволари выиграл полулюбительские состязания на серийных практически машинах. Но разве это скорости, разве это риск?! И 1 сентября 1925 года Тацио выехал на дорожку автодрома Монцы на лучшем в ту пору гоночном автомобиле Гран При – Alfa Romeo P2. Если он хорошо покажет себя на тестах, получит место в заводской команде.

Пятый круг Тацио прошел за 3 минуты 36 секунд. Маститые Кампари и Маринони чуть раньше показали 3'45 и 3'49 соответственно. На шестом круге лопнула покрышка, и Alfa Romeo вылетела с трассы, кувырякаясь в деревянных столбиках ограждения.

Его не взяли. И на полтора года Тацио, похоже, даже думать забыл об автогонках, торгуя машинами SCAT, Bianchi, Alfa Romeo и Bugatti в собственном магазине. Причем

За рулем гоночного автомобиля Тацио невозможно было спутать ни с кем другим



После аварии на тестах в Монце 1 сентября 1925 г. в больницу к неудачнику Нуволари пришла вся команда Alfa Romeo



4 сентября 1932 г., Брно. Сбив придорожный столбик, Тацио все же финишировал третьим



Разбитый Maserati Нуволари после аварии 22 апреля 1934 г.



Инцидент на тренировке в По 8 апреля 1938 г. стал последней большой аварией Нуволари

торговля шла настолько успешно, что в 1928 году Нуволари основал собственную гоночную команду, купив 4 Bugatti T35C – на двух из них стартовали Акиле Варци и Чезаре Пасторе. Год оказался счастливым – 2 марта родился Альберто, второй сын Нуволари, а через 9 дней Тацио выиграл свою первую большую автогонку – Гран При Триполи.

Вскоре выяснилось, что руководство Alfa Romeo отнюдь не поставило крест на способном новичке после несчастной аварии в Монце. Дебют в составе заводской команды оказался впечатляющим – победа в труднейшей итальянской гонке «Милле Милья» 1930 года. Добавив в коллекцию миланской команды еще 4 кубка, Тацио завершил сезон не менее громкой победой, выиграв «Турист Трофи» в Белфасте.

Сезон-31 принес победы в «Тарга Флорио» и Гран При Италии. Если бы тогда, на пороге своего 40-летия, Тацио решил оставить гонки, он уже навсегда вошел бы в историю автоспорта. Однако Нуволари лишь подходил к главным своим победам. В 1932 году он выиграл Большие Призы Монако, Италии, Франции, еще раз первенствовал в «Тарга

Флорио», получил Кубок Чано и Кубок Ачербо. Это был настоящий триумф. Нуволари носила на руках вся Италия. Его пригласил Муссолини и сфотографировался (неслыханная честь!) за рулем Alfa Romeo P3 под номером 8, которая выиграла Кубок Чано. Но гораздо выше благосклонности дуче ценил Нуволари внимание писателя Габриэле д'Анунцио. После победы в Монте-Карло тот принял его на своей вилле и подарил маленькую золотую черепашку: «Самому быстрому человеку в мире – животное самое медленное».

С тех пор черепашка стала символом Нуволари – он прикреплял ее к своей майке во время гонки, она красовалась на его почтовой бумаге и на борту его самолета. Тацио даже заказал несколько копий и дарил их самым близким друзьям или же людям, которых считал нужными.

Да, он старательно возводил собственную карьеру, подобно скульптору, лепил свой облик – бесстрашного человека, искусного пилота, веселого оптимиста, непревзойденного оригинала. Вся Европа знала: если рядом с алой Alfa появлялся человек в желтой майке, голубых брюках, коричневом кожаном

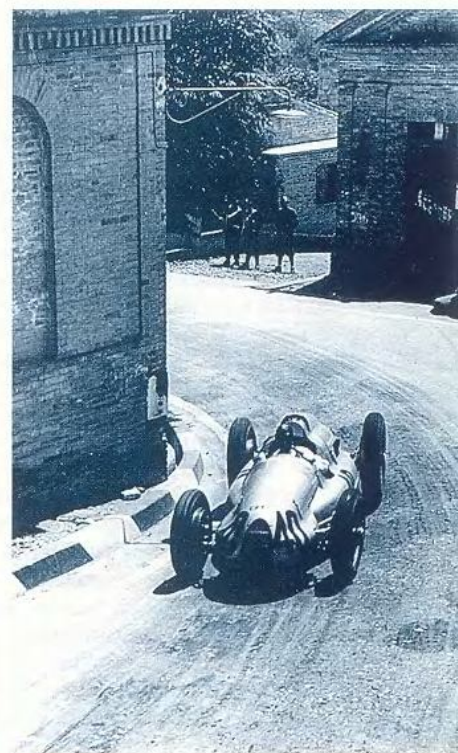


Во время тренировки перед Гран При Донингтона в октябре 1938 г. на трассу перед Auto Union Нуволари внезапно выскочил олень



Гран При Германии 1935 г. до сих пор считают одной из самых необыкновенных и волнующих гонок в истории автоспорта. Вверху – Нуволари в ярости на своих механиков в боксах. Внизу – менеджер Mercedes-Benz Альфред Нойбауэр призывает своего лидера Манфреда фон Браухича поторопиться. А таблички показывают, как неуклонно сокращается отставание Нуволари





жилете, белом шлеме и коричневых ботинках – это он, Маэстро. Его посадку за рулем узнавали издали – он сидел вытянув руки, откинувшись назад, с прямой спиной. А его манера управления автомобилем, его водительский почерк вызывал буйный восторг зрителей – сумасшедший занос всех четырех колес в каждом повороте, в клубах пыли, в тучах камней и грязи, летящих из-под бешено вращающихся колес.

Когда он побеждал – а в сезоне-33 Тацио выиграл Гран При Туниса, “Милле Милья”, “24 часа Ле Мана”, Кубок Чано, Большой Приз Ниццы и “Турист Трофи” – его любили. И прощали даже то, за что любого другого ждали бы дисквалификация, немилость, забвение. В 1933 году он, член заводской команды Alfa Romeo (сю руководил тогда Энцо Феррари), заявился на Гран При Бельгии на Maserati под именем своего механика Дечимо Компаньони. И выиграл! А в Триполи Нуволари и старый его друг-соперник Варци вместе с главным судьей гонки и владельцами лотерейных билетов нажили миллионы лир, сыграв, как сказали бы мы сегодня, договорный матч. Но как ни бушевал грозный уже тогда Феррари, “развод” Тацио с Alfa Romeo продолжался лишь чуть больше года. А махинации с лотерейными билетами и вовсе сошли всеобщему любимцу с рук.

Но если его любили в дни побед, то в тяжелые времена – а они наступили для итальянских команд в 1934 году – Тацио стали просто боготворить.

Тогда на трассы Гран При вышли две немецкие команды – Mercedes-Benz и Auto Union, чьи машины были технически совершеннее, чем Alfa Romeo, Maserati, Bugatti. На европейском небосводе засверкали новые звезды – Ханс Штук, Рудольф Караччиола, Манфред фон Браухич, Бернд Розмейер.

Старикам – а как еще назвать 42-летнего Нуволари? – оставалось поскорее уйти, спасая славу, раздавленную безжалостной немецкой гоночной машиной.

И предлог у Маэстро был подходящий – в апреле 1934 года он попал в самую тяжелую аварию в своей карьере. В повороте сразу после мостика через речку Тапаро близ итальянского города Алессандрия оказалась лужа. Maserati занесло, машина сделала два устрашающих пируэта, встала на дыбы, вновь грохнулась о землю и врезалась в дерево...

Но через месяц Нуволари с закованной в гипс левой ногой (она была сломана в двух местах) на костылях явился на медкомиссию гонки на кубок АФУС в Берлине. Верный механик Компаньони изготовил специальную педаль сцепления – благодарение Богу, на берлинском треке лишь два поворота, в которых нужно переключать передачи. Немецкие врачи сдались, и Нуволари занял 5-е место. А в июле следующего, 1935 года, Тацио в сопровождении Каролины, старшего сына Джорджо и Компаньони отправились на Гран При Германии, гонку, которой суждено было стать звездным часом итальянского пилота, апофеозом легенды о Нуволари.

С утра, как и обещал Маэстро, моросил мелкий дождь. Более 200 тыс. зрителей заняли места на трибунах Нюрбургринга в предвкушении очередной победы “серебряных стрел” Mercedes-Benz или “белых бестий” Auto Union. Говорили, что насладиться триумфом “немецкого оружия” прибудет сам фюрер.

И поначалу все шло как по маслу. Не прошло и четверти гонки, как на трассе осталась единственная Alfa – Тацио шел шестым. Мало того, во время дозаправки здоровенный механик отломил ручку бензонасоса. “Я никогда не видела мужа таким сердитым, –

Три Bugatti T35C команды Нуволари. Одна из этих машин принесла Тацио первую большую победу – Гран При Триполи 1928 г.

Очень немногие пилоты сумели приспособиться к крутому норову заднемоторного Auto Union. Нуволари справлялся с этим монстром даже на узких улочках итальянских городов. Пескара, Кубок Ачербо, 14 августа 1938 г.

Толстяк в белой рубашке и галстуке рядом с победителем – Энцо Феррари. Именно Нуволари 15 июня 1930 г. принес первую победу Scuderia



смущенно вспоминала Каролина. — Он прыгал от ярости и швырял в механиков запальные свечи. Потом схватил гаечный ключ и бросился на каких-то зевак, позволявших себе улыбаться. К счастью, в этот момент машину наконец заправили...

То, что произошло потом, не поддается разумному объяснению. За четыре круга до финиша Нуволари вышел на 2-е место, проигрывая лидеру, фон Браухичу, 64 секунды. За два круга 300-сильная Alfa Romeo сократила отставание от 486-сильного Mercedes-Benz вдвое! Когда осталось полкруга, Тацио уступал 5 секунд, потом 3, потом одну. И в этот момент лопнула задняя правая покрышка Mercedes-Benz.

«Я никогда не слышал такого, — рассказывал Феррари. — Двести тысяч человек, только что готовые взорваться от восторга, разом замолчали. Нуволари финишировал в полной тишине. Это было потрясающе!»

И снова победы, аварии, безнадёжные битвы с заведомо сильнейшими немецкими машинами, переломанные руки и ребра, 25 тыс. долларов за победу в Кубке Вандербильта в США и трещина в позвоночнике после тестов в Триполи...

В конце июня 1937 года на борту океанского лайнера «Нормандия» Тацио вновь отправился в Америку. 27 июня радист корабля принял телеграмму, адресованную супругам Нуволари: «Ваш сын Джорджо скоропостижно скончался миокардита».

Нет, Тацио не был сверхчеловеком. И каждый может себе представить, что творилось в душе 45-летнего мужчины, потерявшего сына, которому не исполнилось еще 19 лет. Кто знает, может, тогда впервые в жизни, он сознательно искал смерть?

Нуволари вышел на старт Кубка Вандербильта. Alfa Romeo отставала от немецких машин все больше, мотор работал с перебоями и вдруг загорелся. «Он мчался мимо нас на полной скорости, объятый пламенем, — вспоминала жена Бернда Розмейера Элли. — Тацио стоя управлял машиной, стараясь не врезаться в автомобили соперников, скрытые клубами дыма, словно пляшущий паяц в какой-то безумной драме...» Выпрыгнув из обреченной машины, Тацио добежал до боксов, вскочил за руль Alfa Romeo Джузеппе Фарини и финишировал пятым.

Со стороны казалось, человек этот действительно сделан из железа. Но в апреле 1938



Весной 1940 г. вместе с Каролиной Тацио отправился в Ливию. Но стартовать в Гран При Триполи не стал

После войны, несмотря на все ухудшавшееся здоровье (обратите внимание на белую маску гонщика), Нуволари выходил на старт за рулем «малышки» Cisitalia и выигрывал даже у более мощных и быстрых машин. На снимке Кубок Джорджо и Альберто Нуволари, учрежденный Тацио в память о своих умерших сыновьях



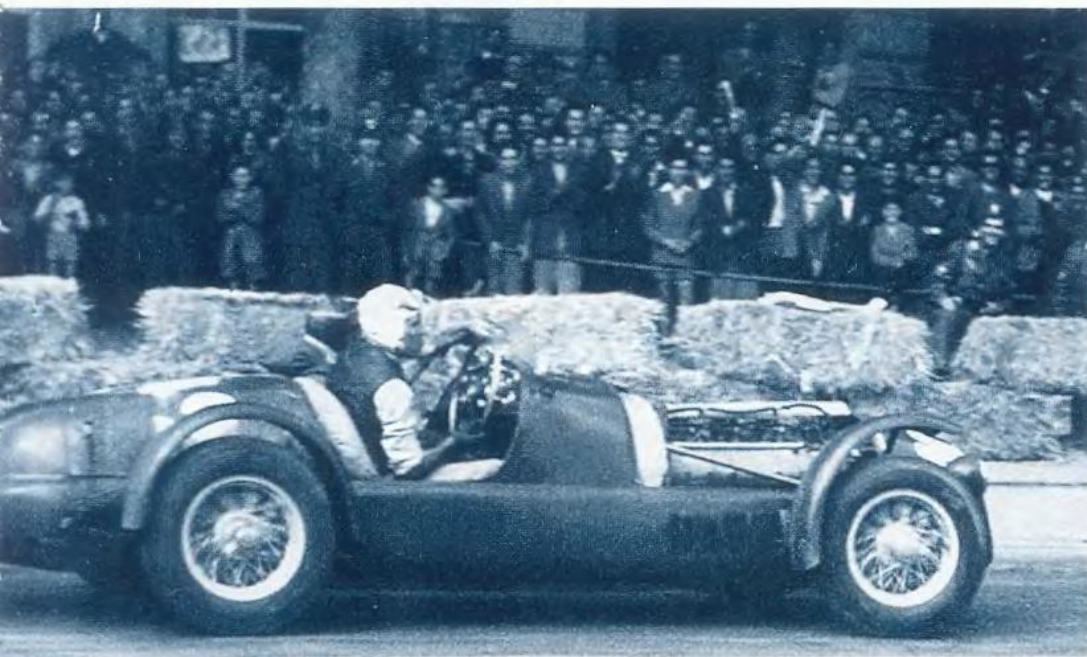
Нуволари всегда пользовался любовью болельщиков — Гран При Триполи, 1940 г.



Во время войны соскучившийся по скорости Нуволари купил самолет и, сдав экзамен, получил удостоверение летчика



17-летний Джорджо Нуволари с отцом перед Гран При Германии 1935 г.



*«Tazio Nuvolari» del buon
senso mantovano, che nella
tradizione della sua razza
conquiste il coraggio alla
poesia, la più tranquilla nota
tecnica al più disperato rischio
infine la vita alla morte nei cammini
della vittoria. Gabriele d'Annunzio*

года на тестах в По его машина снова загорелась, и Тацио пришлось выпрыгивать на обочину. На следующий день спортивный шеф миланской команды Уго Гоббато получил телеграмму из Франции: «Глубоко потрясенный тяжелой аварией, я решил оставить гонки».

Никто не верил, что Маэстро действительно уйдет. Так оно и случилось. Полтора сезона он выступал за Auto Union, выиграл в Монце, Донингтоне и последнюю предвоенную гонку Гран При – 3 сентября 1939 года в Белграде.

Две мировые войны в карьере гонщика – это слишком. Поэтому в мае 1945 года Нуволари уже не помышлял о гонках. У него было все – слава, богатство, дружная семья. Самое время уйти на покой – уйти непобежденным... 22 апреля 1946 года умер 18-летний Альберто Нуволари...

12 мая Маэстро – белый шлем, кожаный жилет, желтая майка, золотая черепашка – сидел за рулем Maserati 4CL на старте Гран При Марселя. Французы, не очень жаловавшие тогда «этих итальяшек», устроили Нуволари овацию.

И еще пять сезонов Тацио, как в лучшие свои годы, сражался с молодыми пилотами. Побеждал, проигрывал, но ни разу не отступил по своей воле. Правда, ослабевшее сердце, больные бронхи и легкие не позволяли часто занимать место за рулем гоночного автомобиля. Выхлопные газы вызывали рвоту, приходилось надевать специальную маску, а во время остановок в боксах пить лекарства. Но в «Милле Милья» 1948 года он лидировал! В Риме выигрывал у идущего вторым экипажа 12 минут, в Ливорно – 20, во Флоренции – 30. Ferrari 166S оказался слабее 56-летнего пилота – сначала отвалилось крыло, потом капот, и наконец рассыпалась рессора...

Летом 1953 года в Северной Италии стояла убийственная жара. Синее небо полыхало

невыносимым зноем, даже узкие улочки и каменные дворики старой Мантуи, обычно сохраняющие прохладу, к вечеру раскалялись, как доменные печи.

В июне стало хуже. Сердце работало с перебоями, дышать в такую жару было все труднее. Он больше не бывал в своей римской квартире и в загородном поместье в Барбарано ди Сало. В июле он перестал выходить из дома, в августе слег.

На рассвете 11 августа Тацио открыл глаза, обвел взглядом комнату. Над дверью красовалась голова оленя, его единственный охотничий трофей. Бедное животное бросилось под колеса Auto Union во время тренировки в Донингтон-парке. На комодке рядом с кроватью – фото старого друга д'Анунцио. В предрассветных сумерках невозможно прочесть надпись, но он помнит ее наизусть: «Тацио Нуволари, в котором, как и во всяком истом итальянце, сочетаются поистине эпическое мужество, более мирные склонности к технике и способность пройти по тонкой грани между жизнью и смертью на пути к победе».

Нуволари улыбнулся. Он никогда не сдавался. Не сдастся и сейчас – вот уже рассвет, а с ним – желанная прохлада. Самое трудное, ночь, осталась позади. Значит, он одержал еще одну победу.

Тацио Нуволари умер около 6 ч утра в четверг, 11 августа 1953 года. На памятнике своему земляку жители Мантуи написали: «Последнему из великих пилотов. Первому из современных».

Александр Мельник

2 мая 1948 г., 55-летний Нуволари лидирует в 1000-мильной гонке «Милле Милья»

Фотография с автографом писателя и поэта Габриэле д'Анунцио





НЕ ДУМАЙ О СЕКУНДАХ С ВЫСОКА...

В команде McLaren знают цену мгновениям, которые летят, как пули у виска

Основа успеха в гонках Гран При – слаженная работа всей команды. Сотни людей объединяют свои усилия для достижения победы. Конечно, большая часть их работы остается за кадром, но есть несколько человек, которые участвуют в гонках непосредственно. Всего несколько секунд. Но в течение этого времени за их действиями будут наблюдать миллионы.

Одна секунда, потерянная в боксах, иногда определяет разницу между поражением и победой. А ошибка может привести к катастрофе! В McLaren такого никогда не случалось, но другие команды помнят пожары в своих боксах. Поэтому инженеры предосторожности здесь не покажутся лишними. Все определяется уровнем тренированности персонала: на каждом Гран При команда проводит серию «учебных» дозаправок в четверг после полудня и в воскресенье утром. Тренировки проходят и на тестах. И вот старт гонки. Десяток-другой кругов – и наступает пора пит-стопов. Механики, входящие в бригаду дозаправки, начинают поправлять свою амуницию...



Минус 1 круг

Стратегия на предстоящую гонку обсуждалась раз десять в субботу вечером, в воскресенье утром и непосредственно перед стартом, поэтому гонщик (в данном случае это Дэвид Култхард), садясь в машину, хорошо представляет себе, когда его ждут в боксах. Однако необходимость учитывать такие факторы, как погода, пайс-кар или конкретная обстановка на трассе, может заставить гоночных инженеров изменить план. В соответствии с новой стратегией изменяется и количество топлива, на которое настроена заправочная машина. «Известно, когда, согласно первоначальному плану, нужно идти на пит-стоп», – говорит Дэвид, – и вы знаете, что этот момент приближается. Но иногда план меняется, если в процессе гонки сложившаяся ситуация заставляет выбрать другую стратегию дозаправки. В этом случае мой гоночный инженер Пат Фрай сообщает мне, что пора в боксы, и продолжает повторять это до тех пор, пока я не отвечу ему, что выезжаю на этом круге».

Бригада механиков слышит приказ приготовиться секунд за 30–40 до прибытия машины. Правила запрещают им выходить задолго до того, как автомобиль приблизится к пит-лейн. Выносятся шины, все еще закрытые чехлами с электроподогревом. Чехлы снимают лишь за несколько

секунд до пит-стопа, чтобы соперники как можно позже узнали, какие шины будет использовать команда (дождевые или сухие, новые или протертые на тренировках). Стив Хук, в остальное время исполняющий обязанности водителя грузовика, регулирует давление в шинах в соответствии с требованиями гоночных инженеров каждого из пилотов. Именно Стив является человеком, несущим полную ответственность за подготовку всех 12 комплектов шин для обеих автомобилей. Количество шин, которые гонщики могут использовать во время Гран При, ограничено правилами FIA, и ставить шины Дэвида на автомобиль Мики – или наоборот – запрещено. Так что работа у Стива ответственная.



Минус 10 секунд. Автомобиль выезжает на пит-лейн

Несмотря на активный радиосвязь, все-таки остается некоторая неопределенность в отношении того, направит ли Дэвид свою машину на выезд на пит-лейн. Самое главное для гонщика в этот момент – не превысить максимально допустимую на пит-лейн скорость, которая колеблется от 80 до 120 км/ч в зависимости от конфигурации той или иной трассы. С другой стороны, если он поедет слишком медленно, то потеряет время. Гонщик должен тормозить, чтобы уменьшить скорость автомобиля до требуемого уровня, но в дальнейшем на помощь ему приходит предварительно отрегулированный ограничитель оборотов двигателя, который не дает ему разогнаться быстрее положенного. Однако эта система начинает действовать лишь после того, как гонщик включит ее. «Я всегда прошу команду напоминать мне об ограничении скорости, когда я приближаюсь к пит-лейн. Это позволяет мне не бояться, что я забуду включить систему. Для этого нужно нажать кнопку при переходе на 2-ю передачу. Эта же кнопка открывает крышку над заправочной горловиной».



Минус 3 секунды. Автомобиль приближается к боксам

Следующая задача Дэвида – отыскать свой гараж. Звучит глупо. Однако в прошлом бывало, что гонщики по ошибке подъезжали к соседним боксам. Крайне важно остановиться в нужной точке. Отклонение в несколько сантиметров в любую сторону – и механики вместе с заправщиками потратят драгоценные секунды на перемещение с места на место. «Когда я выезжаю на пит-лейн, первое, что я ищу глазами, это фигуру Майка Непайна, стоящего на моем пути и указывающего своей «алебардой» место, где меня ждут механики. Затем я перевожу взгляд на Фила Вильямса по кличке Тормоз – человека, который отвинчивает переднее правое

колесо на моей машине. Я, скорее, слежу за его рукой, чем за местоположением переднего домкрата. Очень важно остановиться точно напротив гайковерта, к тому же я все равно не вижу носа своей машины. Так что я ишу руку и целюсь на нее". Оба гонщика McLaren и в пятницу, и в субботу, и во время разминки в воскресенье отрабатывают заезды на пит-лейн.

0 секунд

Дэвид включает нейтральную передачу и держит ногу на педали тормоза. Как только автомобиль останавливается, воздух вокруг него будто закипает. В хороший день механикам хватает 0,2 секунды, чтобы приладить свои пневматические гайковерты к гайке крепления. Они мгновенно отвинчивают гайки и отклоняются назад.



1 секунда

Механики с гайковертами начинают действовать еще до того, как автомобиль поднят на домкраты. Заправщик Стив Морроу должен суметь присоединить шланг за 1,5 секунды. Крышка над заправочной горловиной уже поднята во время включения ограничителя скорости. На своем плече Стив держит шланг, который вместе с топливом весит около 40 кг. Прозванный товарищами Гужем, Стив известен своей силой, однако с шлангом совладать так трудно, что в помощь ему приходится еще один человек, Питер Вайл, который поддерживает шланг сзади.

"На этих двух здоровых парней выпадает основная нагрузка, — продолжает Дэвид. — Вот где идет настоящая работа. Вот где экономится время". Дозаправка занимает от 7 до 10 секунд в зависимости от стратегии на гонку. Если запланирована одна остановка, то пит-стоп длится дольше, так как нужно залить больше топлива.

2 секунды

Как только гайки отвинчены, механики с гайковертами отклоняются назад, чтобы дать возможность приступить к работе механикам, снимающим колеса. Все четыре колеса должны быть сняты за 2,5 секунды, после чего в дело вступают механики, надевающие свежую резину. В это

время с противоположной от боксов стороны над Дэвидом Култхардом склоняется координатор команды Джо Рамирес и протирает забралю его шлема. Это очень важная процедура, особенно в дождь, когда грязь ослепляет гонщика. "Когда Джо протирает мне забралю, я почти ничего не вижу, — рассказывает Дэвид. — Я всегда говорю ему в шутку, что с годами он протирает забралю все медленнее и медленнее. При одной дозаправке в гонке это не страшно. Но при двух или трех времени Джо уже не хватает. А ведь мне нужно видеть "алебарду"..."



3 секунды

Колеса должны быть одеты через 3,5 секунды. Механики, одевающие колеса, уступают место людям с гайковертами, и те, приняв нормальное положение, затягивают гайки. Когда работа окончена, каждый из них поднимает руку в знак того, что все прошло как надо.



4 секунды

После смены колес автомобиль сбрасывают с домкратов. Теперь все ждут, когда закончится дозаправка. Гуж удерживает шланг до тех пор, пока все топливо, которое гоночный инженер нашел нужным залить в машину, не перейдет в бак. О том, что заправка закончена, его извещают огни в защитном шлеме. Стоящий позади него Роджер Дафф следит за заправочным оборудованием, готовый прервать опе-

рацию в случае возникновения каких-либо проблем или утечки. Заправочная машина – это очень совершенное оборудование, но и оно не безгрешно. Поэтому выполняющий обязанности пожарного Дру Миллер находится в полной готовности.



5,5 секунд

Майкл Неглайн переворачивает свою "алебарду" той стороной, на которой написано "1-я передача". Дэвид выполняет эту команду. Дозаправка почти закончена. Дэвиду не остается ничего иного, как только сидеть и ждать сигнала "Пошел!". "Чувство времени в этот момент обостряется, и если дозаправка длится хотя бы на секунду дольше обычного, вы уже знаете об этом. Вы знаете, когда пит-стоп прошел хорошо, а когда возникли проблемы. В это время все тело расслабляется – и это хорошо. На трассе вы все время в напряжении, даже на прямой. И все же я не жду пит-стопа, как какого-то отдыха!"

6,5 секунд

Если пит-стопов в гонке запланировано несколько, то дозаправки длятся приблизительно 7,5 секунд. Шланг выдергивается, и Пол Кэнн вытирает пролитое топливо с машины. Времени на это у него немного: едва Гуж отступает в сторону, Неглайн поднимает свою "алебарду", и гонщик стартует. Дэвид может тронуться в течение 0,3 секунды после того, как заправщик выдернул шланг. Это критический момент. Если автомобиль равняется слишком рано, он может утащить за собой заправочный шланг. Но задержка даже в секунду может стоить ему потери позиции на трассе. Кроме того, Неглайн должен быть уверен, что он не выпустит автомобиль в тот момент, когда мимо на скорости 120 км/ч по пит-лейн будет проезжать другой гонщик.



7 секунд

Автомобиль уже в пути. Ограничитель оборотов еще работает, не позволяя Дэвиду превысить скорость, и гонщик должен не забыть нажать кнопку и отключить систему в конце пит-лейн, где стоит знак FIA, означающий конец зоны ограничения скорости. Крышка над приемной горловиной бензобака при этом автоматически закрывается. Гонщик выезжает на трассу, и тогда становится видно, как заезд в боксы отразился на его позиции в гонке. Шины Дэвида подогрелись перед установкой на машину, так что он может сразу же прибавить газу. Но он должен учитывать дополнительный вес топлива. "Выезд из боксов – это что-то вроде повторного старта в гонке. Люди не хотят понять, что во время Гран При поведение автомобиля постоянно меняется по мере того, как вырабатывается топливо и изнашиваются шины". А в это время механики уже готовы принять автомобиль Мики, который должен захватить в боксы через один или два круга, если, конечно, у гонщиков одинаковая стратегия, и если Мика не провел дозаправку раньше Дэвида. После того, как обслужены обе машины, механики возвращаются в боксы и начинают готовить оборудование к следующим пит-стопам. Бывают дни, когда эту процедуру приходится проделывать 6 раз, а в случае внеплановых выездов – и больше...

Бригада

Не менее чем 21 член команды McLaren бывает задействован в гонке при проведении пит-стопа. И хотя работа одних может оказывать решающее влияние на ход гонки, а обязанности других не столь ответственны, в хорошей форме должны быть все. Опасность – часть этой работы, поэтому все члены бригады должны быть облачены в огнестойкие комбинезоны и носить защитные шлемы, чтобы свести риск к минимуму.

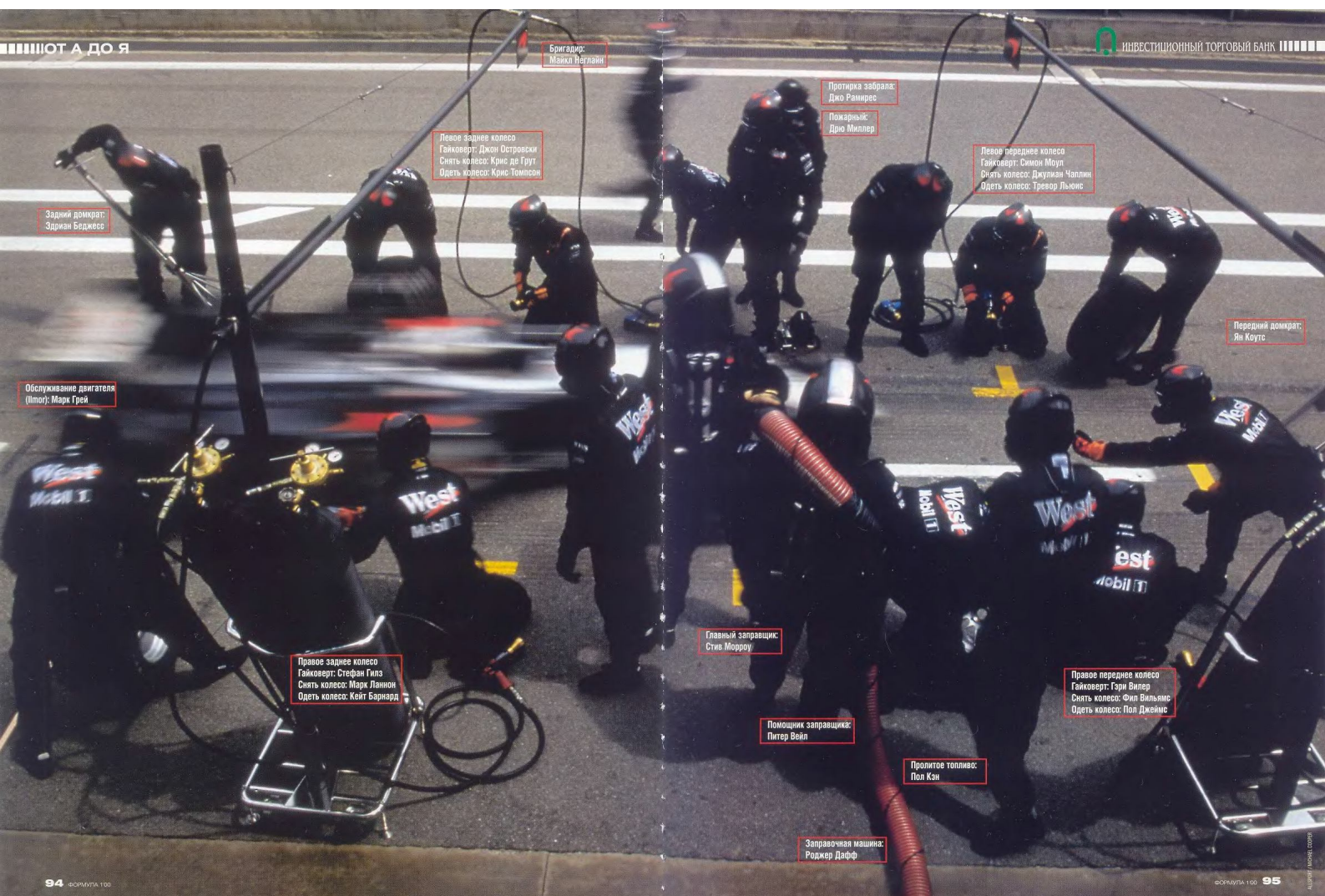
Все члены бригады, кроме того, выполняют и "штатную" работу в команде в качестве механиков, водителей грузовиков и пр. Пит-стоп – всего лишь небольшая часть выполняемых ими обязанностей.

Вот как распределяются роли внутри бригады. Двенадцать человек непосредственно занимаются заменой колес: по три на каждое колесо. Трое принимают участие в дозаправке. Один вытирает пролившееся топливо. Двое работают с передним и задним домкратами. Один протирает забрало гонщика. И один стоит наготове с огнетушителем. Остается человек, который отвечает за работу всей бригады – это главный механик Майкл Неглайн, именно в его руках находится "алебарда".

"Наиболее хлопотное дело – построиться перед пит-стопом. Но более всего я переживаю, естественно, что не дай бог что-нибудь пойдет не так, что-нибудь случится во время дозаправки, – признается Майкл. – И когда автомобиль после пит-стопа проезжает мимо меня, всякий раз я вздыхаю с облегчением. Пронесло!"

Адам Купер





Бригадир:
Майкл Неглани

Левое заднее колесо
Гайковёрт: Джон Остроуми
Снять колесо: Крис де Грут
Одеть колесо: Крис Тампсон

Задний домкрат:
Зэкиан Беджес

Обслуживание двигателя
(Штап): Марк Грей

Протирка забрала:
Джо Рамирес
Пожарный:
Дрю Миллер

Левое переднее колесо
Гайковёрт: Симон Мури
Снять колесо: Джулиан Чалпин
Одеть колесо: Тревор Льюис

Передний домкрат:
Ян Коутс

Главный заправщик:
Стив Морроу

Помощник заправщика:
Питер Вейл

Пролитое топливо:
Пол Кэн

Заправочная машина:
Роджер Дафф

Правое заднее колесо
Гайковёрт: Стефан Гилс
Снять колесо: Марк Ламсон
Одеть колесо: Кейт Барнорд

Правое переднее колесо
Гайковёрт: Гэри Вилер
Снять колесо: Фил Вильямс
Одеть колесо: Пол Джеймс

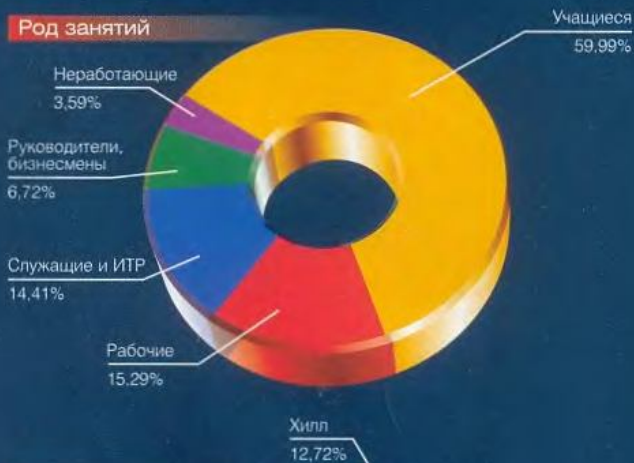
Наш читатель

Кто ты, наш читатель? Всякий раз, сдавая очередной номер, все мы, работники редакции, стараемся представить человека, в руки которого попадет этот журнал. Анкеты, которые мы публиковали в течение 1999 г., дают возможность составить твой обобщенный портрет, больше узнать о твоей жизни, увлечениях. Да и тебе, должно быть, интересно будет заочно познакомиться с тысячами твоих собратьев по любимой Формуле. Разумеется, эти данные нельзя назвать исчерпывающими. Не у всех есть время или желание возиться с анкетами. Так что лучше всего представлена здесь та часть нашего читательского корпуса, которую можно назвать социально активной. Но при всей условности, результаты этого опроса дают нам возможность лучше узнать друг друга.

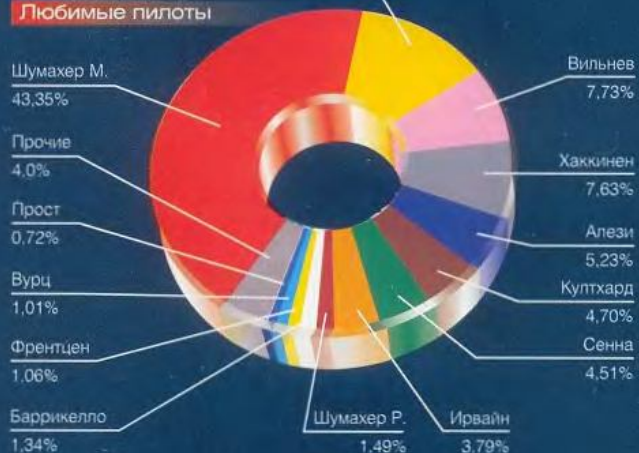
Возраст



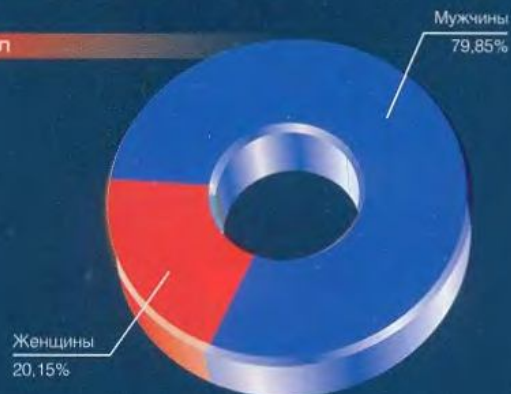
Род занятий



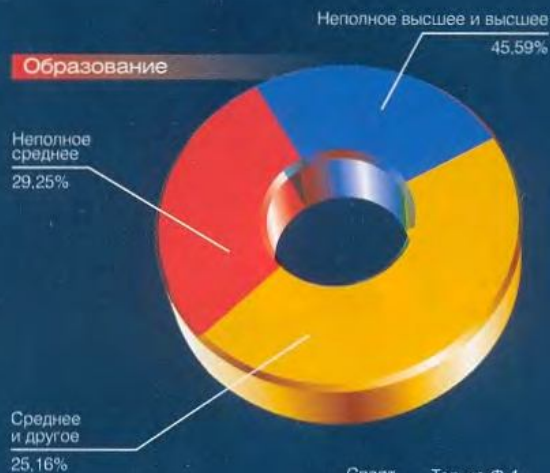
Любимые пилоты



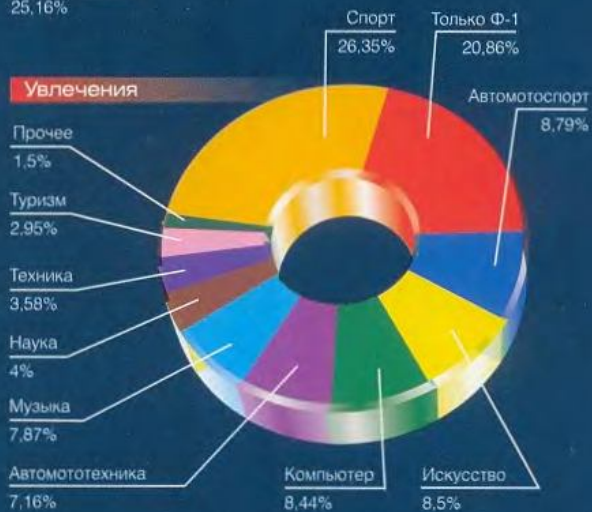
Пол



Образование



Увлечения



Любимые команды

