

Формула

LOTUS!

Колин Чэпмен подарил миру Ф-1 пять революций и самую загадочную команду, а в награду заработал репутацию создателя "черных гробов"



февраль 2000

ПЕРВАЯ СЕНСАЦИЯ
СЕЗОНА!

ДЖЕНСОН БАТТОН

СТОИТ **11,5**
МИЛЛИОНА
ДОЛЛАРОВ



ВТОРОЕ
ПРИШЕСТВИЕ

BMW

МТС
GSM

ИНВЕСТИЦИОННЫЙ
ТОРГОВЫЙ БАНК

ISSN 1560-3571



9 771560 357002 >

Зарегистрировано в
Государственном Комитете
Российской Федерации по печати
Свидетельство № 018841

Учредитель и издатель:
ООО "И.Д.Аспирация"
121362, Москва,
ул. Давыдовская, д. 12, стр. 7
Тел.: (095) 445-3390, 445-3600,
445-4238, 449-0394
Факс: (095) 449-0709

Генеральный директор
В. Котляров
Главный редактор
Л. Ситник
Исполнительный директор
С. Косоруков

Дизайн и верстка
В. Кручинский
Г. Карачин
Редактор-корректор
О. Кривоногова

Рекламное обеспечение
В. Устинов
Консультант
В. Безукладников

Купонное обеспечение
Ю. Растегин
По вопросам рекламы и
распространения издания
обращаться:

Тел.: (095) 449-0395
Подписка производится:
в любом почтовом отделении
РФ, СНГ и стран Балтии
на 1-е полугодие 2000 г.
по объединенному каталогу
ФСТС, индекс 29608;

по каталогу "Роспечати" Газеты
и журналы, индекс 78180,
в отделениях Сбербанка РФ
г. Москва на бланках
ЗАО "Регион-связь"

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

E-mail:
kotlyar@autorolegama.mtu-net.ru

Представительство
в Санкт-Петербурге:

Тел./факс: (812) 274-8958

Адрес: Санкт-Петербург,
ул. Херсонская, 8

Отпечатано в Финляндии
FORSSAN KIRJAPAINO OY

Подписано в печать 28.01.2000 г.

Тираж 75000 экз.

Цена свободная

Редакция не несет ответственности
за содержание рекламных
материалов

Мнение редакции
не всегда совпадает
с мнением авторов статей

Переписка без разрешения
редакции запрещена

© 2000 "Формула"

СОДЕРЖАНИЕ

- 4 Парад**
- 10 Новости**
- 18 Калейдоскоп**
- 20 Ferrari на лыжах**
Шумахер сменил Ferrari на снегоход
и отправился покорять Альпы...
- 22 Цветопредставление**
Дебют нового Williams откладывается
- 24 Benetton B200: с небес на землю**
Рокко Бенеттон меняет курс...
- Команда**
- 26 Зияющие высоты команды**
Великого Волшебника
Выше Ferrari, сильнее McLaren, быстрее Williams...
- 36 Статистика Lotus**
- Один на один**
- 40 Гений железного века**
Они называли его величайшим конструктором
Формулы-1, другие обвиняли в плагиате...
- 50 Американец**
Этот человек заставил Америку уважать
итальянских переваленцев и научил Европу
уважать американских гонщиков...
- 58 Без крыльев**
Почему погиб Йохен Риндт?
- 64 Продавец воздуха**
Между горячими соседями и Михаэлем
Шумахером есть нечто общее...
- Интервью**
- 72 Виктор Маслов**
- Тема**
- 76 Вежливость королевы**
В Формуле-1 секунды поделены
на тысячу мгновений... по 6 см каждое
- 82 Национальная гордость**
"Больше всего мы гордимся тем, чего у нас нет..."
- История**
- 88 Правь, Британия!**
Формула-1 берет уроки английского...
- 95 Гонка джентльменов**
Как Мосс Хоторну титул подарил...



ПАРАД

Оттренировали последние старты великого сезона. Опустились трибуны автодромов. Что же остается любителям Формулы-1? Читайте наш журнал, и скучать вам не придется.

ПАРАД

“Животный мир большого цирка” становится все более разнообразен. К жеребцу из Маранелло и французскому льву Peugeot присоединился британский хищник – Jaguar.



ПАРАД



Алекс уходит! Сезон 1999 года сложился для двукратного чемпиона серии CART – хуже не придумаешь. Постоянные поломки заставили механиков говорить чуть ли не о нечистой силе, прицепившейся к автомобилю невезучего итальянца. Новый сезон с новым двигателем BMW также не обещает стать легкой прогулкой, и общего языка с руководством Williams Занарди не нашел.

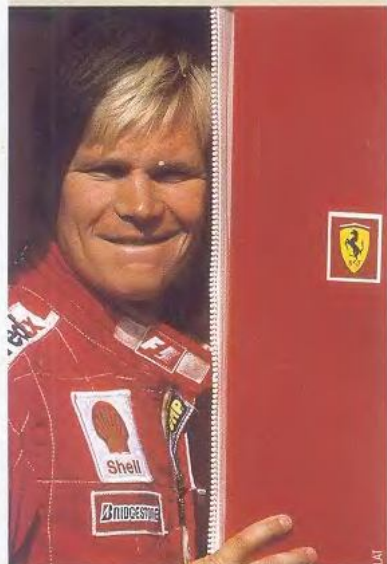
Де ла Роса остается в Arrows



23 декабря 1999 г.

Испанец Педро де ла Роса остается в Arrows — официально объявили представители команды. Кто будет вторым гонщиком — пока неизвестно. Ясно одно, чтобы удовлетворить требованиям, которые Том Уокиншоу предъявляет своим пилотам, кандидат должен заручиться поддержкой солидных спонсоров. Ведь де ла Роса сохранил свое место в первую очередь благодаря спонсорскому соглашению с испанской нефтяной компанией Repsol.

Мика Сало — тест-пилот Ferrari



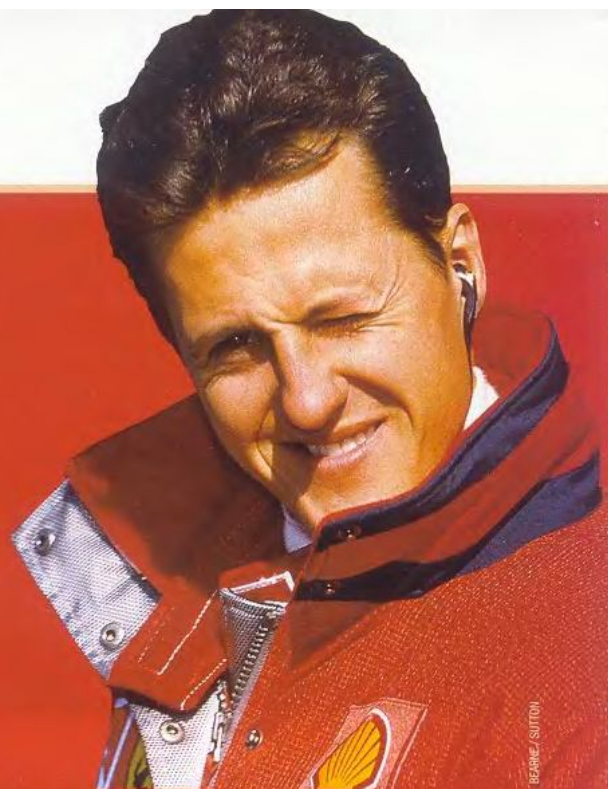
В 2000 году, наряду со штатным испытателем, Лукой Бадером, обязанности тест-пилота в итальянской команде в случае необходимости будет выполнять и Мика Сало, который в грядущем сезоне выступит за Sauber. «Я постараюсь добыть побольше информации для Sauber», — прокомментировал Мика это известие. Sauber использует двигатели Ferrari более ранних модификаций, что и делает возможным подобного рода сотрудничество.

Рождество в Ferrari

18 декабря 1999 г.

«Ferrari — чемпион мира!» — таким транспарантом встречали гостей традиционной предрождественской вечеринки в Маранелло. Среди приглашенных были Михаэль Шумахер, Лука Бадеро и Мика Сало. Рубенс Баррикелло восстанавливается в Сан-Паулу после операции на грудной клетке, а Эдди Ирвайн на праздник не поехал, сославшись на грипп. Североирландец нашел другой способ отблагодарить итальянских tifosi, горячо болеющих за него четыре года. Он купил рекламную страницу в La Gazzetta dello Sport, где тепло попрощался со своими поклонниками.

Праздник удался на славу. На следующий день утром в Маранелло, как и положено в Рождество, появился любимый всеми персонаж — Санта-Клаус, одетый по всем новогодним правилам и с мешком подарков за спиной. Он должен был раздать их 300 ребятишкам — детям работников Ferrari. Казалось бы, ничего странного в этом событии в новогодние дни нет. Однако очертания лица и фигуры «старичка» были до боли знакомыми. Каков же был восторг детей, а особенно их родителей, когда они обнаружили, что под белоснежной бородой и объемной пухлой скрывается не кто иной, как Михаэль Шумахер!



Вместе с немецким гонщиком публику развлекали сам президент Ferrari Лука ди Монтеземоло в гриме клоуна и спортивный директор команды Жан Тодт в образе кота (кстати, нарисованные усы ему очень шли и безумно веселили детей).

Несколько лет назад в Маранелло уже побывал Санта-Клаус-пилот, им был Жан Алези. Теперь настал черед Михаэля Шумахера. «Вообще-то, шлем мне нравится больше, чем накладная борода», — поделился впечатлениями Михаэль.

Не стреляйте в Мику!

В передаче, показанной по британскому телевидению, Эдди Ирвайн зачитал письмо, пришедшее в его фан-клуб накануне Гран При Европы. Какой-то сумасшедший болельщик Ferrari писал на отвратительном английском языке: «Моя идея есть стрелять маленькая пуля в шину Mercedes и шина взрываться и разлетаться на куски. Никто не может доказать выстрел. Хаккинен не делать финиш Нюрбургринг и Монца. Если вам это интересно, позвоните мне».

В письме был указан номер телефона, хотя, как со смехом сказал Ирвайн, письмо было анонимным. Смех смехом, но в Монце Мика до финиша не добрался, а за месяц до этого в Хоккенхайме шина на его McLaren лопнула при очень странных обстоятельствах. И если бы с финном что-нибудь случилось, то мы, возможно, стали бы свидетелями рождения самой страшной тайны автогонок.



Монца меняет свои очертания

Легендарная итальянская трасса — автодром Монца — претерпит несколько важных изменений в поворотах Prima Variante и Seconda Variante. Рыководство Sias, компании, которая занимается инфраструктурой автодрома в Монце, отправило в FIA проект Джорджиио Бегелла Бартоли, директора трассы и главы технического отдела. Проект предусматривает замену нынешней «эски» в Prima Variante на один изгиб под более острым углом; в Roggia же, напротив, собираются удлинить прямую между входом и выходом из поворота на 10 метров. 17 января FIA одобрила этот проект, и Sias теперь готовит все необходимые документы для проведения работ, которые планируется начать в июле и закончить до 29 августа, когда начнутся тесты Формулы-1 перед Гран При Италии.

Утечка кадров в Benetton

22 декабря 1999 г.

Спустя всего пару недель после ухода главного конструктора Ника Вирта Benetton покинул еще один сотрудник, занимавший ключевой пост, – менеджер команды Хоан Вильяделлпрат. «От десяти лет моей работы в Benetton у меня остались самые приятные воспоминания, – заявил испанец, некогда работавший главным механиком Ferrari. – Однако я понял, что несмотря на прекрасные отношения, сложившиеся между мной и руководством команды, настало время посвятить себя новому проекту». Некоторые источники утверждают, что речь идет о переходе в Minardi. Компания Telefonica, новый владелец итальянской команды, намерена перебазировать «конюшню» Джанкарло Минарди в Испанию. На место Хоана в Benetton прочат Руперта Мэнворинга, бывшего руководителя так и не состоявшегося проекта заводской команды Honda.

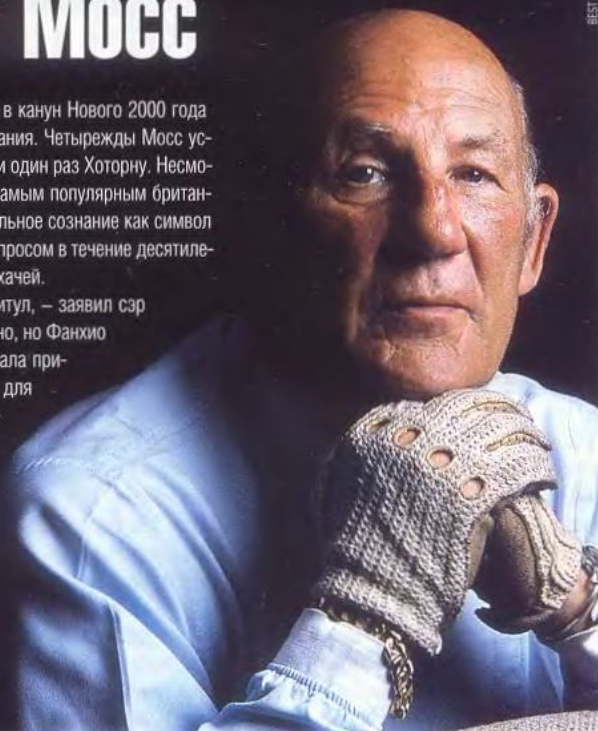


Сэр Стирлинг Мосс

Дорогой подарок получил от королевы Елизаветы в канун Нового 2000 года 70-летний Стирлинг Мосс. Он удостоен рыцарского звания. Четырежды Мосс уступал чемпиону мира самую малость: трижды Фанхио и один раз Хоторну. Несмотря на это (а возможно, благодаря этому) Мосс стал самым популярным британским гонщиком всех времен. Его имя вошло в национальное сознание как символ скорости. «Вы кто, Стирлинг Мосс?» – именно таким вопросом в течение десятилетий приветствуют английские полицейские местных лихачей.

«У меня нет сожалений о том, что я не выиграл титул, – заявил сэр Мосс. – Были времена, когда я хотел этого очень сильно, но Фанхио был лучшим гонщиком в мире. Однако эта награда стала признанием моих заслуг перед народом Британии, а это для меня самое главное. Я всегда, если мог, выбирал британские автомобили и всегда был ярым патриотом. Это лучшая страна в мире!»

Рыцарское звание Мосс получил спустя год после того, как подобной чести был удостоен Фрэнк Уильямс. Вместе со Стирлингом рыцарем стал боксер Генри Купер. Он стал знаменит на островах после того, как добился права быть побитым самим Мухаммедом Али. Куперу, как и Мосу, не удалось стать чемпионом мира. Он проиграл. Зато как!



Война шин уже началась

Решение команды Williams в 2001 году перейти на шины Michelin вызвало определенную обеспокоенность со стороны японских шинников. «Это очень трудная ситуация, – заявил технический директор Bridgestone Ашихико Ичикура в интервью журналу Autosport. – Мы слегка встревожены, ведь если мы будем делиться всей информацией, это, возможно, сыграет против нас. В гонках и в обычных тестах в этом году мы все будем делать как надо, однако участвовать в испытаниях перспективных шин Williams не будем».

Поговаривают, что о французских шинах подумывает и Ferrari, хотя пример Williams наверняка заставит итальянцев держать язык за зубами.

С днем рождения, Михаэль!

3 января 2000 г. Сегодня Михаэль Шумахер разменял третий десяток. Свой 31-й день рождения он встретил в Норвегии, где отдыхал вместе с семьей. Однако по-настоящему это событие немецкий гонщик намерен отметить позже – с командой и друзьями.



Новый тест-пилот BAR



22 декабря 1999 г.

24-летний англичанин Даррен Мэннинг подписал с BAR долгосрочный контракт, согласно которому в 2000 году он приступит к обязанностям водителя-испытателя этой команды. В 1999 году Даррен уверенно победил в чемпионате Японии Ф-3, а затем выиграл Гран При Макао и Гран При Южной Кореи у лучших гонщиков национальных чемпионатов Ф-3 и Ф-3000 со всего мира. В декабре Мэннинг впервые попробовал себя за рулем автомобиля Ф-1 на тестах Williams и произвел на специалистов хорошее впечатление.

«Я уже года три-четыре наблюдаю за Дарреном, – заявил исполнительный директор BAR Рик Горн. – То, как он недавно провел гонку в Макао, только подчеркнуло его талант – он завоевал полупозишн и выиграл оба заезда, лидируя от старта до самого финиша. Последний раз подобное произошло 16 лет назад, а гонщика звали Айртон Сenna».

Патрик Лемарье, штатный испытатель BAR и приятель Жака Вильнева, остается в команде. Кроме обязанностей тест-пилота Даррен в 2000 году будет партнером Виктора Маслова в команде Arden международной Ф-3000.

...и новый президент

Ссора Крейга Поллока со своим техническим директором Эдрианом Рейнардом заставила таки руководство табачной компании BAT провести реорганизацию управляющей структуры принадлежащей ей команды BAR. С 1 января 2000 года новым президентом компании BAR Holding, в которую входит собственно команда BAR, стал глава Imperial Tobacco в Канаде Дон Браун. Это значит, что Крейг Поллок теряет свои президентские полномочия, хотя и сохраняет позицию исполнительного директора и фактического руководителя команды. «Я не буду вовлечен в повседневную жизнь команды, поэтому смогу направлять ее деятельность, исходя из интересов всей компании», – заявил Браун. Положение Эдриана Рейнарда как члена исполнительного комитета и технического директора не изменилось.

BMW Williams F1 Team



Все утро Дженсон был сам не свой. А кто бы на месте 20-летнего парня сохранил спокойствие: двух лет не прошло, как он впервые сел за руль гоночной "формулы", и вот сегодня у него есть шанс стать пилотом Williams в Ф-1! В пол-одиннадцатого утра его вызвал к себе Железный Фрэнк: "Готовься, Баттон, в 2000-м ты будешь пилотом BMW Williams". Так 20-летний уроженец Стаффорда стал самым молодым англичанином в F-1, причем контракт с ним фактически обошелся Williams в 11,5 млн долларов.

8
BOGNER

Matsuura

Castrol

NORTEL

Звезда по имени Дженсон?

Эта новость словно пробудила Формулу-1 от зимней спячки. Между тем обычное, такое неспешное со стороны и полное внутреннего напряжения течение предсезонных тестов еще в начале января, сразу после рождественских каникул нарушило приглашение Williams-BMW двух молодых пилотов, Дженсона Баттона и Бруно Жункейры. Фрэнк Уильямс окончательно дал понять, что место второго пилота его команды Алексу Занарди "не светит". Планировалось, что Баттон и Жункейра проведут в Хересе-де-ла-Фронтера два дня, однако плохая погода и постоянные отказы нового двигателя вынудили Williams дать пока отдохнуть Ральфу Шумахеру, и оставить обоих молодых пилотов в Испании еще на неделю.

Только 23 января в Барселоне инженерам удалось наладить капризную систему смазки двигателя. Пер-

вым на трассу выкатил Жункейра и после 20 кругов показал 1'23.50. Баттон — 1'23.34. За месяц до этого Ральф Шумахер такой же машине прошел круг за 1'23.4. По окончании заездов Патрик Хед сказал: "В свои 20 лет Дженсон проявил себя удивительно зрелым пилотом. Он определенно станет звездой".

Слова технического директора словно послужили сигналом — Железный Фрэнк решил заменить двукратного чемпиона CART, о котором, несмотря на все неудачи Занарди в минувшем сезоне, не сказал ни одного худого слова, совершенно неопытным новичком. Ибо еще в пятницу появилось заявление команды: "Williams и Занарди согласились расторгнуть контракт. Это решение стало следствием трудностей, которые возникли у Алекса и Williams в 1999 году. Нам хотелось бы поблагодарить Алекса за его усилия помочь команде в 1999 году и пожелать ему всяческих успехов в будущем".

Что выбор отнюдь не очевиден, обмолвился Фрэнк Уильямс: "Поздно вечером в воскресенье мы почти склонились в сторону Бруно. Он не уступал в скорости и лучше разбирался в технике. Но, в конце концов, мы не смогли отвергнуть тот потенциал, который продемонстрировал Дженсон". Смелый шаг, если учесть, что за Жункейрой стоят 4 миллиона долларов бразильской нефтяной компании Petrobras. Команда потеряла эти деньги, а выставленному за дверь Занарди обещали выплатить 7,5 млн долларов отступных. А на его место взяли пилота, который проехал всего полсотни кругов на автомобиле Ф-1.

Впервые англичанин сел за руль гоночного автомобиля в девять лет. В одиннадцать выиграл все 34 гонки, в которых участвовал, а в 17 стал самым молодым за всю историю чемпионом Европы по картингу в классе Супер А. "Дженсон, с его мягким стилем и способностью обогнать любого, напомнил мне Сенну", — заметил президент Всемирного комитета картинга Эрнест Бюзер. В 1998-м Баттон пересел на "формулу-Ford" и выиграл британский чемпионат. Тогда же Дженсон стал лауреатом премии "Молодой гонщик года". Наконец, год спустя стал бронзовым призером национального первенства F-3.

И до Баттона были пилоты, которые за пару-тройку лет преодолевали всю автогоночную лестницу и, подобно комете, врывались в F-1. В 80-е это удалось Айртону Сенне, в 90-е — Яну Магнуссену. Бразилец стал легендой, а датчанин так ничего и не добился. Поэтому загадывать что-либо о будущем Баттона пока рано. Вот что говорит о британце Джоди Шектер: "Дженсон очень быстр, но пока неопытен. Он мог выиграть едва ли не каждую гонку, но часто ошибался. Конечно, ему выпал прекрасный шанс, и если он им воспользуется, это будет замечательно, но если нет, то отступать будет некуда..."

Александр Кабановский

Дженсон Баттон за рулем Williams



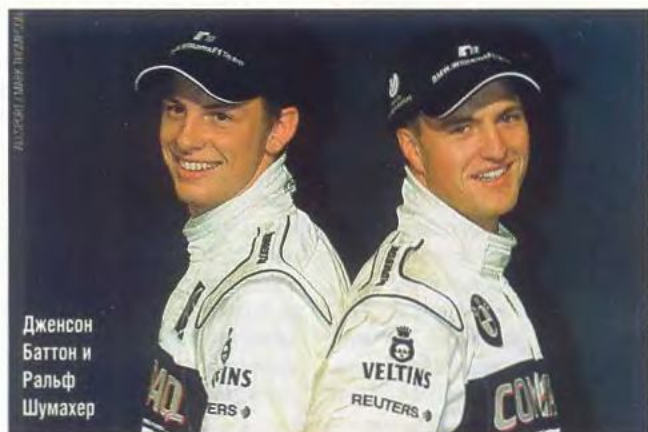
Рубенс Баррикелло



Барселона, 8-10, 18-23 января

Пилот	команда	результат	дата	дней	лучшее место
Баррикелло	Ferrari	1'21.007	10.01	3	1
М. Шумахер	Ferrari	1'21.010	18.01	2	1
Херберт	Jaguar	1'21.87	21.01	5	1
Физикелла	Benetton	1'22.00	22.01	5	1
Култхард	McLaren	1'22.086	20.01	2	1
Ирвайн	Jaguar	1'22.833	20.01	4	3
Вурц	Benetton	1'23.00	21.01	4	3
Сало	Sauber	1'23.157	9.01	2	1
Вильнев	BAR	1'23.189	10.01	3	2
Баттон	Williams	1'23.35	23.01	5	1
Жункейра	Williams	1'23.5	19.01	5	2
Сарразен	Prost	1'23.661	10.01	3	4
Диниц	Sauber	1'24.044	8.01	2	3

Рекорд тестов в 1999 г. - 1'20.591, Баррикелло, Stewart-Ford



Дженсон Баттон и Ральф Шумахер

Херес-де-ла-Фронтера, 14-16 января

Пилот	команда	результат	дата	дней	лучшее место
Култхард	McLaren	1'24.35	16.01	3	1
Зонта	BAR	1'24.69	16.01	3	2
Херберт	Jaguar	1'24.85	16.01	2	3
Бурти	Jaguar	1'25.01	14.01	2	2
Панис	McLaren	1'25.09	16.01	3	3
Ирвайн	Jaguar	1'25.32	15.01	2	1
Диниц	Sauber	1'25.37	15.01	3	2
Баттон	Williams	1'25.75	16.01	2	5
Жункейра	Williams	1'37.48	15.01	2	7

Рекорд тестов в 1999 г. - 1'24.276, Р. Шумахер, Williams FW21



Новый Jordan поражает своей угловатостью

Также 5-7, 12-14 и 18-20 января Arrows и Jordan проводили тесты в Сильверстоуне. Однако из-за плохих погодных условий (низкая температура и высокая влажность) время на круге не фиксировалось.



"Формула 1 Клуб"

представляет спортивную одежду моделей 1999-2000 гг., аксессуары, видео, модели болидов и многое другое из мира Формулы-1



Адреса магазинов:

Москва: ул. Спиридоновка, д.12, стр.1, "Формула 1 Клуб" (м. "Пушкинская")
 Владивосток: ул. Бородинская, 46-50, "Автосалон на русской"
 Екатеринбург: ул. Вайнера, 10, "Торговый Дом Успенский 16", тел.: (343-2) 51 6018
 Киев: ул. Марины Расковой, 23, офис 1026, тел.: (044) 516 8025
 Ростов-на-Дону: пр-т Октября, 32/2, Супермаркет №1, 2 этаж, тел.: (8632) 45 19 00
 Омск: ул. Октябрьская 127, ТК "Бутырский базар", "Формула 1 Клуб", тел.: (3812) 23 96 52
 Новосибирск: ул. Дуси Ковальчук, 266, "Мастер", тел.: (3832) 26 04 23, e-mail: mast.@dr.bit.com.ru
 Одесса: тел./факс: (0482) 349 851, e-mail: cooper@te.net.ua

Приглашаем к сотрудничеству региональных представителей

Посетите наш интернет-магазин по адресу:

www.formula1-shop.ru

Книга Года
ФОРМУЛЫ 1
 ВЫШЛА В РОССИИ!

Книга Года
Ф-1 1999
цена
7 у.е.



Впервые в нашей стране издан всеобъемлющий и обстоятельный ежегодник Книга Года Формулы 1. Вы можете приобрести книгу в магазинах спортивной одежды «Формула 1 Клуб», а также можете заказать книгу по почте. Для этого вам нужно оформить банковский перевод в любом отделении Сбербанка РФ в размере 7 у.е. (1 у.е. = 1 \$) в рублях по курсу Центрального банка РФ на день оплаты. Стоимость доставки включена в стоимость книги.

Формат А4, цветная печать, 193 страницы, более 320 фотографий

Реквизиты для оплаты:

Получатель: Краснопресненское ОСБ № 1569, ООО «Формула 1 Клуб», ИНН 7703185012, р/с 40702810838170101066, Банк получателя: МБ АК СБ РФ, Москва, к/с 30101810600000000342, БИК 044525342.

Отослите квитанцию об оплате (можно ее копию) по почте или по факсу. Не забудьте указать свой адрес.



Адрес: 117630, г. Москва, а/я 26, «Формула 1 Клуб»
 Факс: (095) 941 5027 E-mail: formula1@pol.ru

Новый гоночный инженер Михаэля Шумахера



Игнацио Лунетта (на фото с Шумахером), вот уже 4 года обслуживающий автомобиль лидера Ferrari, получил повышение и стал главным инженером команды. Место гоночного инженера Михаэля занял Лука Бальдиссерри, до этого обслуживавший автомобиль Эдди Ирвайна. "Я хорошо его знаю, — заявил Михаэль. — Последние несколько лет мы сидели за одним столом во время брифингов, так что проблем нет". Рубенса Баррикелло в 2000 году будет опекать, скорее всего, Карло Кантони.

Такаги возвращается в Японию



7 января 2000 г.

Тора Такаги, выступавший в 1999 году в Arrows, подписал на 2000 год контракт с одной из команд Формулы-1 "Ниппон". Однако в договоре есть пункт, согласно которому 25-летний японец имеет право принять предложение Arrows, буде таковое последует. Если же нет (а скорее всего, так и будет) — впервые с 1986 года Страна восходящего солнца не будет представлена в Ф-1 своим гонщиком.

"Я хочу снова попытаться выиграть Формулу-1" Ниппон" — объяснил свое решение Такаги. — Я хочу побеждать". Напомним, что Такаги так ни разу и не удалось одержать победу в самой престижной японской гоночной серии — на его пути становились то Ральф Шумахер, то Педро де ла Роса.



Звездный вечер в Монако

15 января 2000 года

Великолепный зал, роскошное меню, самые дорогие вина, 600 приглашенных гостей, целое созвездие знаменитостей. В такой обстановке проходил вечер награждения чемпионов мира 1999 года, устроенный Международной автомобильной федерацией. Ведущими церемонии были президент федерации Макс Мосли и два вице-президента — Марко Пиччинини и Розарио Алесси.

Самыми почетными гостями стали Мика Хаккинен с женой Эрье, его соотечественник Томми Мякинен, король ралли, спортивный директор Ferrari Жан Тодт, Хайнц-Харальд Френтцен с женой Таней и

вице-чемпион мира Эдди Ирвайн, один, элегантно одетый, похудевший и не улыбающийся. Помимо них в Монте-Карло присутствовали также президенты национальных федераций и представители команд. Кроме того, здесь были экс-чемпионы мира Джеки Стюарт, Кеке Росберг, Нельсон Пике, Джоди Шектер, Ари Ватанен.

Зрелищная церемония началась с показа небольшого фильма о полувековом юбилее и прошедшем сезоне Формулы-1. Специальными призами Берни Экклстоуна были отмечены организаторы этапа в Малайзии, названного лучшим Гран При года, представители английского телевидения ITV — за луч-

шую телевизионную съемку Формулы-1 в 1999 году и Королевский автомобильный клуб Великобритании — за то, что гонщики этой страны набрали наибольшее количество очков в чемпионате мира Ф-1. За выдающийся вклад в автоспорт за 50-летнюю карьеру был награжден Жан-Мари Балестр, бывший президент FIA, ныне ее почетный президент. Ирвайн и Френтцен получили призы за второе и третье места среди пилотов Формулы-1. Вершиной действия стало награждение команды Ferrari, которую представлял на церемонии Жан Тодт, за победу в Кубке конструкторов и Мики Хаккинена за первое место в чемпионате Формулы-1.

Новый логотип Arrows

ARROWS F1 TEAM

11 января

Arrows представила вниманию общественности новый вариант написания своего названия. "Новый логотип своей подчеркнутой простотой будет символизировать передовой уровень технологий Формулы-1, а также даст в руки команды идеальный маркетинговый инструмент", — заявил представитель британской "конюшни".

Тест-пилот Benetton

Команда Benetton объявила о подписании контракта водителя-испытателя с Хиде-тоши Мицусадой (29 лет). Кроме того, японец в 2000 году намерен выступать в международной Ф-3000. Послужной список гонщика говорит о том, что парень звезд не хватало, хотя и достаточно опытен. За его спиной четыре года выступлений в Формуле-Ниппон" (в 1999 году занял 3-е место) и участие в "24 часах Ле-Мана" за команду Toyota.



Кто сломал ногу Шумахеру?



Не утихают споры о причинах аварии Михаэля Шумахера на британском Гран При в минувшем июле. На недавно опубликованном снимке шведского фотографа-любителя, сделанном за несколько мгновений до столкновения Ferrari с барьером из использованных покрышек, видно, что левая передняя покрышка почти слетела с колесного диска. Однако инженеры Scuderia Марко Файнелло и Игнацио Лунетта категорически отрицают, что причиной аварии мог быть дефект шины, указывая, что после удара покрышка держалась на диске. Однако и официальные объяснения итальянцев о некоей поломке тормозной системы выглядят не особенно убедительно.

Дитя большой любви



Малькольма Оуслера прямо-таки переполняла гордость за свое дитя: «Эта машина — пример счастливого союза между шасси и двигателем!» Так технический директор British American Racing представил журналистам новый автомобиль команды в лондонском конференц-центре королевы Елизаветы II.

Машина предстала в новом платье — несколько необычных, белых с серебром «табачных» цветах Lucky Strike. Но даже самые внимательные специалисты, самые дотошные знатоки вряд ли нашли бы десять отличий BAR Honda 002, как официально называют Reynard Формулы-1, от предыдущей модели. Чуть выше вздернут точеный носик. Еще уже стала и без того осиная талия машины. Боковые понтоны самую малость подросли. Иными — явно подсмотренными у McLaren — стали торцевые пластины переднего антикрыла. Боковины же задних антикрыльев теперь очень напоминают Jordan. Вот, пожа-

луй, и все отличия. И вряд ли кто-то решится назвать их существенными. Больше того, все размеры — габариты, база, колея — остались без изменений, что, как вы сами понимаете, свидетельствует о том, что общей концепцией прошлогодней машины ее создатели остались довольны.

«Чем дальше остаются неизменными технические требования, — пояснил Оуслер, — а так в последнее время и происходит, тем больше инженеров начинают двигаться в одном направлении. Внешне BAR 002 очень похож на своего предшественника. Но в нем есть множество едва различимых отличий, которые заставил нас внести тяжелейший сезон-99. Просто некоторые из них видны, а другие совсем незаметны».

И все же есть у новой машины одно кардинальное новшество по сравнению с прошлогодней моделью — двигатель. 10-цилиндровый Honda RA000E, в отличие от несколько консервативного BMW, к примеру, сконструирован по последней моде Ф-1: он очень легкий и компактный. Последнее обстоятельство трудно переоценить — новый мотор прекрасно вписался на место Supertec FB01, больше того — линию капота, как утверждает Оуслер, удалось даже чуть снизить. «Инженеры Honda и раньше конструировали моторы для гоночных автомобилей, — отметил Оуслер, — а потому еще до того, как приступить к проектированию RA000E, они точно знали, что нужно сделать. Поэтому нам пришлось внести в конструкцию лишь самые минимальные изменения — настолько здорово подошел новый мотор».

Работа над машиной началась в июне 1999 года, когда инженеры Reynard во главе с шеф-конструктором Энди

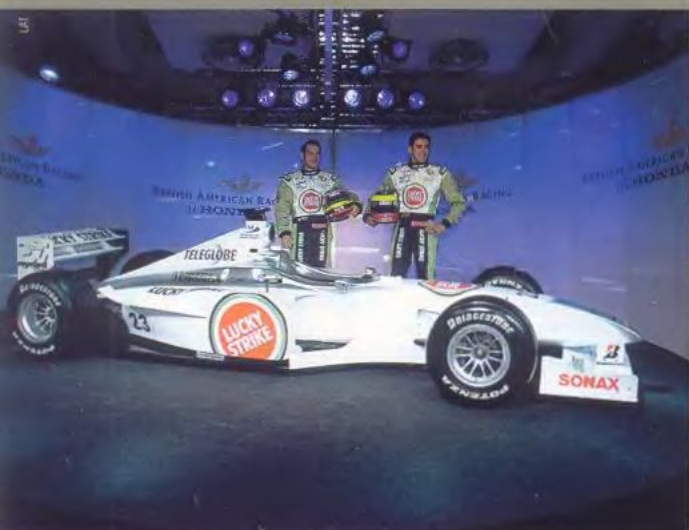
Грином взялись за увеличение жесткости шасси. В аэродинамических тоннелях Индианаполиса и Сауттемптона оттачивались внешние формы будущей «формулы». Очень серьезное внимание проектировщики BAR Honda 002 уделили повышению механической надежности.

И первые же тесты показали, что своей цели подчиненным Грина добиться удалось. «Причин несколько, — объяснил Малькольм Оуслер. — Во-первых, наша конструкторская команда за год хорошо сработалась и сейчас представляет собой единое целое. Во-вторых, теперь многие компоненты нашей машины мы делаем сами, а значит, можно жестко контролировать качество. И наконец, мы внимательно выслушиваем мнение наших механиков о практических аспектах поведения машины на трассе. В результате конструкции многих деталей нам удалось изменить или упростить».

Нельзя не отметить, что в этой работе конструкторам в Брэкли помогли инженеры исследовательского отдела Honda. Мало того, возможность сотрудничества в создании шасси и проработки аэродинамического «вооружения» автомобиля стала ключевым фактором в решении японской фирмы вернуться в Формулу-1. «Технология производства шасси, управляющие системы, весь процесс создания гоночного автомобиля — те области, в которых мы можем сделать огромный шаг вперед в результате такого сотрудничества, — сказал управляющий директор Honda Research and Development Такефуми Хосака. — Вот почему «третье пришествие» в мир Формулы-1 представляет для нас необыкновенно сложную и интересную задачу. А British American Racing, мы уверены, представит нам для этого наилучшие возможности».

Одним словом, 25 января в королевском конференц-центре царил настоящая идиллия — англичане объяснились в любви японцам, а те, в свою очередь, клялись в верности BAR. А как сложится судьба этого счастливого брака, покажет грядущий сезон.

Александр Мельник



Гордиев педальный узел

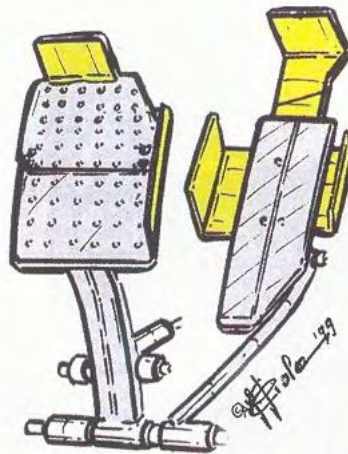
Система включения сцепления при помощи смонтированных с тыльной стороны руля рычажков стала в Формуле-1 общепринятой с тех пор, как в 1994 году она впервые была опробована на McLaren MP4/9. Сокращение количества педалей повлекло за собой и изменение техники пилотирования. Гонщики получили возможность тормозить левой ногой, не опасаясь по неосторожности выключить сцепление в самый неподходящий момент. Это позволило лучше контролировать машину на дуге поворота за счет использования известного раллийного приема «газ/тормоз».

Но, как говорится, «у кого толчковая левая, а у кого толчковая правая». К последним относится и Рубенс Баррикелло, перешедший в сезоне-2000 под знамена Scuderia Ferrari. В 95-м, когда Рубиньо выступал за Jordan-Peugeot, он, как и другие пилоты, осваивал торможение левой ногой, но затем вернулся к привычной для него манере пилотирования. Как признается бразилец, «это, в первую очередь,

проблема чувствительности. Время прохождения одного круга практически не зависит от того, левой или правой ногой ты тормозишь. Но на дистанции 300 км разница начинает ощущаться.

«Как известно, Рубенс по сравнению с другими гонщиками предпочитает тормозить достаточно рано перед входом в поворот, с тем чтобы набирать скорость на его дуге. Вот в этом-то и заключается проблема. «Если я торможу левой, — говорит Баррикелло, — сильнее греется двигатель и быстрее изнашиваются тормозные колодки». Чем же это объясняется? Дело в том, что, работая обеими ногами, пилот почти инстинктивно как-то время (пусть и очень незначительное) газует и тормозит одновременно. Как это сказывается на работе двигателя и тормозной системы — понятно.

На Ferrari F399 ситуация для Рубиньо усугубляется тем, что конструкция педального узла итальянского болида не позволяет переносить правую ногу с педали на пе-



даль — мешает высокая боковина ограничителя упора ступни. Ес-то Баррикелло и попросил срубить, чтобы вернуться к оптимальному для него способу управления машиной. Бразильца приятно удивила оперативность, с какой команда отреагировала на его пожелание. Механики Ferrari тут же принялись за дело, и гордиев педальный узел был мгновенно разрублен. Но возникает другая проблема: под кого из двух пилотов Ferrari готовить запасную машину?

Решения всемирного совета по автоспорту

15 января 2000 г.

На заседании всемирного совета, состоявшемся в Монако 15 января 2000 года, были приняты следующие решения:

Изменения в спортивном регламенте (вступают в силу с 1 января 2000 года):

Безопасность: Скорость на пит-лейн во время свободных заездов не должна превышать 60 км/ч (ранее — 80 км/ч) и во время разогреченных заездов и гонки — 80 км/ч (ранее — 120 км/ч) за исключением Монако, где скорость на пит-лейн не должна превышать 60 км/ч на протяжении всего соревнования.

Тесты: С 1 января 2001 года тесты будут запрещены на всех автодромах в период между последним Гран При и 31 декабря.

Изменения в техническом регламенте (вступают в силу с 1 января 2000 г.):

Тип двигателя: Все двигатели должны иметь 10 цилиндров, по крайней мере до истечения срока действия текущего Договора о согласии 31 декабря 2007 года.

Minardi будет использовать двигатели Fondmetal



13 января

В наступающем сезоне команда Minardi получит двигатель Fondmetal. Итальянская компания, владельцу которой, Габриэле Руми, принадлежит и Minardi, выкупила у Cosworth права на разработку проекта и заручилась поддержкой ключевых специалистов английской фирмы, получив возможность использовать ее оборудование для изготовления и дальнейшего совершенствования 10-цилиндровых двигателей Zetec-R. Таким образом, радужные надежды Джанкарло Минарди на более совершенные Renault и Ford CR-1, связанные с большими финансовыми вливаниями от Telefonica, рассыпались в прах.

«Формула» на снегу — уже реальность

Впервые смазочные материалы Castrol появились в Формуле-1 почти полвека назад, когда их использовали в двигателях Mercedes-Benz W196. И более четверти века компания использует гоночный опыт, поставляя на рынок моторное масло Formula RS. Однако новое поколение этого продукта обладает поистине уникальными свойствами. Обладая пониженной вязкостью (SAE 0W-40), оно может использоваться зимой, оставаясь при этом пригодным для чисто гоночных двигателей.

Так что мотор Williams, как и любой другой бензиновый или дизельный двигатель, в котором может применяться Castrol Formula RS, заведется даже если ему придется участвовать в Гран При на заснеженных улицах Москвы, скажем, в середине февраля!



Toyota строит дом

Следующим шагом на пути в Формулу-1 после переименования раллийной Toyota Team Europe в кольцевую Toyota Motorsport GbmH (TMG) для крупнейшей в Японии автомобильной фирмы стало строительство новых помещений на старой территории ТТЕ недалеко от Кельна. Здесь будут проектировать и строить шасси и двигатель для Ф-1, а также продувать модели в масштабе 1:2 в аэродинамическом тоннеле. «Для всех нас этот момент исторический, — заявил на торжественной церемонии Уве Андерсон, более 20 лет возглавлявший спортивное отделение японской компании. — Впервые мы видим вещественное доказательство серьезных планов Тойота в Формуле-1».

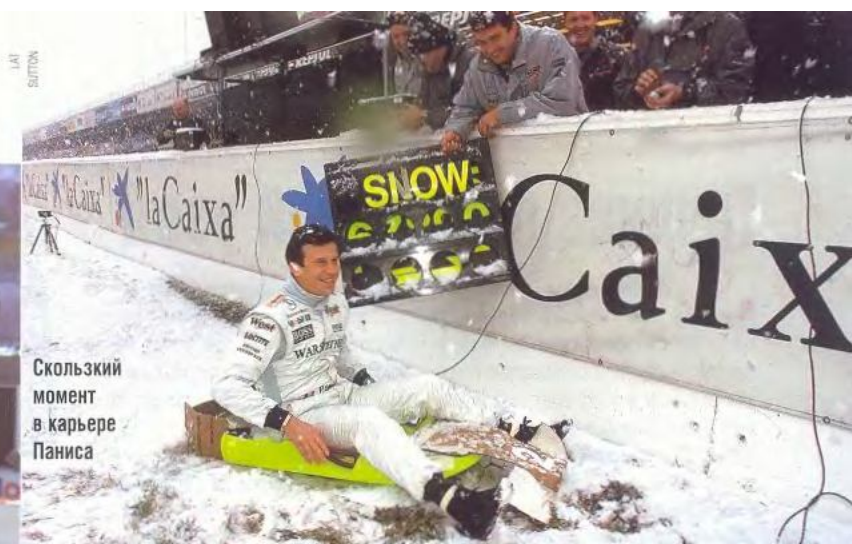
С 1979 года, когда открылся немецкий центр ТТЕ, численность персонала возросла до 400 человек, а кроме машин для первенства мира по ралли (которые принесил Тойота 4 личных и 3 командных чемпионских титула) здесь строили спортпрототипы для 24-часовых гонок в Ле-Мане.

КАЛЕЙДОСКОП

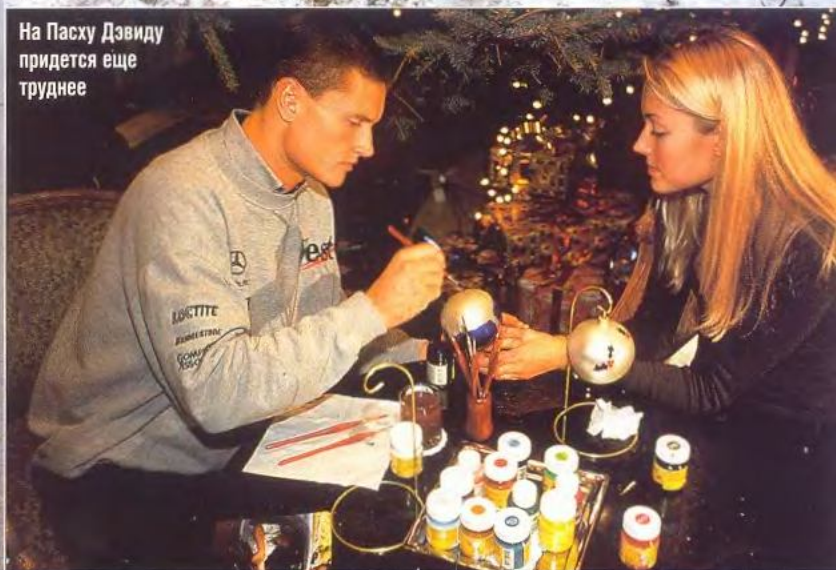


Бок в помощь!

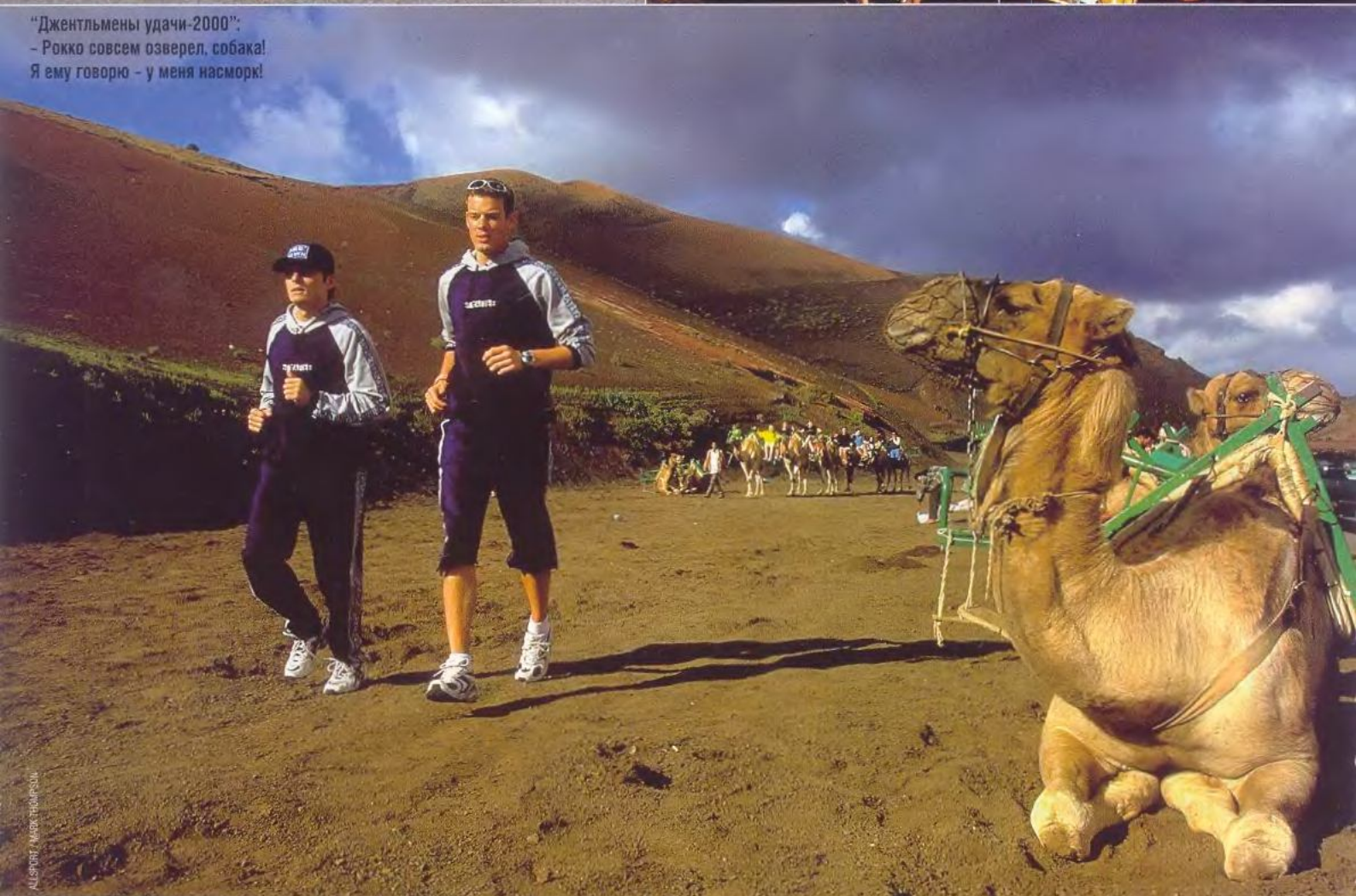
"Джентльмены удачи-2000":
- Рокко совсем озверел, собака!
Я ему говорю - у меня насморк!



Скользкий момент в карьере Паниса



На Пасху Дэвиду придется еще труднее





Маленький гигант
"большого цирка"



"Служили два товарища..."



Наконец-то Ральф нашел себе бабу



Семь футов под килтом



Ferrari

на лыжах

На итальянском горнолыжном курорте Мадонна ди Кампилья прошла традиционная встреча Ferrari с прессой. Михаэль Шумахер прибыл сюда на вертолете с женой Коринной, отцом Рольфом и братом Ральфом. Вскоре после прибытия братья Шумахеры уже рассекали снежные склоны на лыжах. Никаких признаков того, что пострадавшая в июле 1999 года нога беспокоит Михаэля, замечено не было.

Прибыл на традиционную встречу и Рубенс Баррикелло. Никогда раньше бразилец не катался на горных лыжах. Он дождался, пока братья Шумахеры отправились на экскурсию, и только тогда решился надеть на ноги лыжи и взять в руки палки. "Как пошло дело? Это гораздо сложнее, чем я думал!" – признался Рубенс.

Бразилец отыгрался на следующий день, когда выехал по непривычному снегу на привычном карте, чтобы вместе с Михаэлем Шумахером, Рене Арну, Джанни Морбиделли и Николой Ларини совершить двадцать "демонстрационных" кругов. Несмотря на то, что заезды считались показательными, гонщики не смогли сдержаться и устроили на глазах у многочисленных зрителей настоящее сражение. Михаэль пересек финишную черту практически одновременно с Баррикелло, но отставая на круг. Приз за самый быстрый круг также достался бразильцу.

Ясное дело, после первой победы над маститым коллегой – пусть и зимней, совсем, кажется, шутевой – новичка обступили со всех сторон: "Кто же из вас – "первый номер"?"..





Рубенс Баррикелло:

До тех пор, пока мы не выйдем на одну и ту же трассу за рулем одинаковой машины, будут всплывать вопросы относительно моего места в команде. Ясно, что это зависит от меня, от того, что я смогу показать. Но я всегда просил Господа, чтобы он дал мне машину, способную выигрывать, и теперь, когда она у меня появилась, я не могу просто так отойти на второй план. Я и Михаэль начнем сезон на одинаковых машинах. На каждую гонку я буду выходить с единственной целью — побеждать. Если я смогу выигрывать, руководство команды позволит мне это. Только если к середине сезона я буду отставать от Михаэля на 20 очков, я буду готов работать на него, на его победу.

На ваш взгляд, кто из вас с Ирвайном выиграл, "обменявшись" командами?

Мне не нравится заниматься политикой. Не могу ничего сказать относительно того, как чувствует себя Ирвайн в новой машине. Мне нравится работать с новой командой, с членами которой я продолжаю знакомиться. Выступления за Ferrari — это уникальный, незабываемый и ни с чем не сравнимый опыт. Ferrari — это некая отдельная планета, которую я только-только начал изучать. У нее есть свой собственный автодром, своя фабрика, многочисленный персонал, сплоченная команда. На всех тестах, даже самых незначительных, всегда присутствуют поклонники Ferrari, болельщики. Быть пилотом такой команды очень много значит для меня.

Шов после операции еще болит? (18 декабря в клинике Сан-Паулу Рубенсу разрешили грудную клетку на уровне 6-го и 7-го ребер с правой стороны, чтобы устранить последствия аварии 1994 года в Гран При Сан-Марино)

Нет, я себя очень хорошо чувствую. Операцию делал профессор Козн, которого мне рекомендовал кузен моей жены, Фелипе Джаффоне, пилот Indy Light. Фелипе лечит у него травмированное колено. Единственное неудобство, которое я испытал после операции, — тяжело было подняться с кровати, казалось, мускулы разрываются на части. Но уже через 3 дня я возобновил занятия спортом. Если честно, думал, что перенесу эту операцию хуже.

Хватило ли вам совсем короткого отпуска, чтобы полностью восстановиться к новому сезону?

В общей сложности я отдыхал всего 8 дней. Но мне их вполне хватило. Как я могу отдыхать больше, когда у меня есть такая машина, шанс всей моей жизни?! Я должен как следует изучить автомобиль, команду, мир Ferrari.

Вы накрутили уже 3000 километров на Ferrari. Каковы ваши впечатления?

Считаю, что у машины больше нет от меня секретов. Выявить все ее отличительные качества особого труда не составило. Я уверенно себя чувствую за

рулем и на сухой, и на мокрой трассе, тормоза в порядке, отличная управляемость. У меня больше нет проблем с торможением, после произведенных модификаций я могу тормозить правой ногой. С командой отношения сложились просто прекрасные. В Stewart мы тоже хорошо ладили с механиками и техниками, но атмосфера в целом все же холоднее — что вы хотите, типичные англичане! В Ferrari же обстановка намного теплее. Может быть, они рады, что работают с пилотом, который говорит по-итальянски. Когда я в машине, я говорю по-английски, но вне ее — по-итальянски. Мы постоянно смеемся, шутим. Это все равно, что одна большая семья. У меня такое ощущение, что я в Ferrari уже года два, а не два месяца.

Как в Бразилии отнеслись к вашему переходу в Ferrari?

Бразильцы надеются на меня и ждут только побед за рулем La Rossa. Если сначала за мой переход высказывались положительно только 70%, то сейчас все 110%. Мои соотечественники очень воодушевлены идеей видеть бразильца в Ferrari, но прежде всего они воодушевлены тем, что впервые после Айртона у бразильского пилота есть все шансы выиграть гонку, а может быть, и не одну.

Вы уже обзавелись дорожным Ferrari?

Нет. У меня Alfa Romeo 166. Но Ferrari мне очень нравятся. Не знаю, будет ли у меня личный Ferrari, в контракте об этом ничего не написано. Сначала я должен выиграть, а затем уже поговорим на эту тему...



Двукратного чемпиона мира поражение на льду замерзшего горного озера за рулем карта, похоже, нисколько не задело.

Михаэль Шумахер:

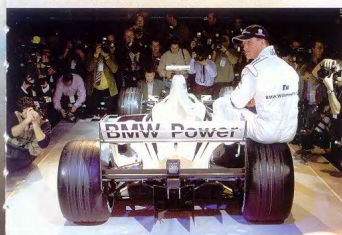
Хронометр покажет, кто из нас быстрее и, таким образом, установит, кто будет "номером один". Если окажется, что Баррикелло быстрее меня, я готов помогать ему. Мне было бы приятно войти в историю последним чемпионом мира XX века. Кубок конструкторов, завоеванный в прошлом году, — прекрасная точка отсчета для такого результата. Передо мной стоит всегда одна, самая высокая цель — выиграть чемпионат. Этот титул важен для меня сейчас точно так же, как и в прошлые сезоны, он по-прежнему остается самой сильной мотивацией. Данные по мотору и аэродинамике дают повод для оптимизма. Что касается моей пострадавшей ноги, то она в порядке, у меня не возникло никаких проблем, когда я катался на лыжах, правда, когда я бегаю, еще чувствую некоторый дискомфорт. В Норвегии я без каких-либо проблем катался на беговых лыжах и пробовал также на горных.

Вы не задумывались о том, что с другой командой вы уже, возможно, могли бы выиграть чемпионат?

Да, возможно, мог бы. Но важен не сам факт, что я выиграл, а то, как я выиграл. После Benetton я поставил перед собой цель выиграть чемпионат с Ferrari, особенной командой. И я не вижу поводов для того, чтобы отказаться от этой идеи.

Материал подготовила Яна Некрасова

ЦВЕТ ПРЕДСТАВЛЕНИЕ



До сих пор никому из журналистов не удалось увидеть нового двигателя BMW для Ф-1. Хотя слышать его на трассе и о нем — вне ее, возможностей было предостаточно. Поговаривают, например, что причина столь необычной скромности немецких моторостроителей заключается в том, что новый агрегат несколько великоват в размерах, хотя и достаточно мощен. По крайней мере, так считает Ральф Шумахер, который имел возможность сравнить характеристики 3-й модификации BMW с предыдущими Supertec. Год назад, когда на трассе испытывали первый вариант двигателя, он был на тоном таковым, но и маломощным. Длительные испытания уже 2-й версии двигателя на шасси Williams 1998 года начались в апреле и оземленными целым рядом поломок. В 3-й версии мотора, появившейся в минувшем августе, немцами инженером удалось серьезно увеличить мощность и повысить надежность агрегата, избавив его от многих «детских болезней». Причем проектировщики настолько обогнали достигнутый прогресс, что заговорили о появлении новой 4-й модификации еще до начала сезона, о чем, конечно, раньше и не мечтали. Возможно, именно поэтому пришлось даже изменить статус официальной презентации Williams-BMW.

Первоначально планировалось, что 10 января 2000 года в Мюнхене многочисленные гости увидят новый двигатель, новое шасси FW22 и гоночников, которые будут защищать цвета команды в 2000 году. Из всего вышеперечисленного представлено было только болт и шпиль — традиционные спортивные цвета немецкой фирмы. Точно так же были «одеты» турбодвигательный V8 для BMW в 80-е годы. Это очень красивый автомобиль, в красные автомобили обычно по-баварски — развалился неоскорбительный световой Фрэнк Уильямс, почти дословно повторил известную высказывание нашего знаменитого авиаконструктора Андрея Туполева. Самое любопытное, что даже эту схему раскраски, представленную с такой помпозностью, окончательной никто не называет. Williams все еще ищет крупного спонсора. Ведутся переговоры с компьютерной компанией Sopra, Сохраняется надежда на продолжение сотрудничества с партнерами из Vittel.

Особый характер отношений Williams и BMW подчеркивает и по обстоятельству, что впервые в истории Формулы-1 презентация проходит в штаб-квартире автомобилестроителя — партнера команды. Появлению для BMW победы в Ф-1 в 1996 году одержал в Мексике Герхард Бергер, выступая за Benetton. Теперь этот человек — директор BMW Motorsport. Настроения у него более чем реалистичные. «Нам придется столкнуться с разочарованием», — заявил Герхард. — В первый год победы или мотора поднимать нам не светит. Наши соперники сейчас на Майкелли Тарку или Жюльен, а Prost, Benetton и BAR.

Не увидели гости на презентации и второго гоночника команды. Ральф Шумахер, который очень доволен и в Williams и, естественно, в BMW, шагнул в белую форму один. Алекса Занарди на презентации не было, как не было его и на всех командных тестах этой зимой. Фрэнк Уильямс и Патрик Хад, недовольны итальянцем и хотят его заменить. Проблема одна — менять не на кого. Паник и Монте от предложений Williams отказались. Что касается моторных гоночников, среди которых в первую очередь назывался англичанин Дженсон Баттона и бразилец Бруну Жувекиру, то немцы при всем таланте вряд ли смогут справиться с 7,5-миллионными, которые команда вынуждена будет заплатить Алексу в случае разрыва контракта. К тому же есть достаточно большая вероятность того, что неуверенный итальянец все-таки останется в команде, как это случилось в 1998 году с Фрэнком, которого перед этим чуть ли не с позором изгнали из Williams. Стоит ли наступать на те же грабли?

Что касается самого двигателя, разрабатываемого в помещениях нового комплекса для разработки двигателя Ф-1, то оно по своим качествам в последние годы традиции было очень современным, очень красивым и сопровождалось громкой музыкой. Танцоры в серебристой краске дали небольшое представление, а затем на помост выкатили бело-синий FW21B с сиденьем в нем Ральфом в сопровождении нескольких даже слишком торжественной процессии ведущих действующих лиц команды: члена совета директоров BMW доктора Вольфганга Цибана, управляющего директором Williams сэра Фрэнка Уильямса, содиректоров BMW Motorsport Герхарда Бергера и Марко Тельсона и также главного специалиста по аэродинамике Williams Джозефа Уиллиса. Словом, все было очень стильно, очень корпоративно, очень по-немецки.

Прямая трансляция этого события велась в Интернете на новом сайте команды www.bmw-williamsf1.com. Практически одновременно с презентацией в Мюнхене новые цвета Williams были представлены и на автопарке в Детройте. Что касается полномасштабного показа нового автомобиля, главного спонсора и моторов, то он должен состояться 24 января в Барселоне. FW22 будет полностью новым автомобилем и оверруни, и втулки, и интриговал общественность Джозеф Уиллис. Покинем — увидим.

Леомида Ситник

В последние годы команды Формулы-1 нашли еще один повод полагаться друг с другом — кто круче и помпезней представит публике новый автомобиль. И нужно сказать, Benetton, который в Кубке конструкторов опускается все ниже и ниже, в этом новом «состязании на крутизну» вполне может считаться одним из фаворитов. Два года назад модель B199 представила перед любительскими глазами журналистов в роскошных декорациях древнеримских развалин. B199 дебютировала в аэродинамической трубе. Машина 2000 года являлась миру 17 января перед зданием Национального музея искусства в Барселоне. Однако на этот раз, несмотря на наличие ставших уже обязательными всевозможных «спецэффектов», выбор места диктовался исключительно практическими соображениями. Ровно через 4 часа 28 минут после начала церемонии новым B200 уже выехал на первый испытательный круг по трассе «Катапунья-Монтаньо». Я очень доволен этой машиной, — широко улыбался Александр Вурц, едва выйдя из кабинета. — В особенности потому, что в ней нет большинства из тех игрушек, с которыми мы цапались в прошлом сезоне. Образно говоря, B200 прочно стоит на земле, а не витает в облаках.

Простота, надежность, эффективность, целесообразность — эти слова были самыми популярными в лексиконе руководителей команды в тот солнечный зимний день. «Мы проектировали машину на основе испытанных технологий», — говорил технический директор Пит Симондс. — Что бы сделать ее быстрой и надежной. А для этого прежде всего необходимо было достичь аэродинамической стабильности и эффективности».

В прошлом сезоне, погнавшись за экстравагантностью революционных технических новинок, таких как тормозной дифференциал и короба передаточных чисел, команда столкнулась с непреодолимыми трудностями. Теоретические преимущества новых систем

так и не удалось воплотить на практике. Больше того, возникли проблемы с аэродинамикой, автомобиль вел себя крайне нестабильно, его оказалось очень трудно настроить под разные трассы. Поэтому стоило различить результаты команды от этапа к этапу. В течение сезона инженерам удалось лишь несколько уменьшить эти неприятные свойства машины. Разумеется, кто-то должен был топтаться за вез». Пострадали два-три года Хуан Вильявердрат, менеджер команды и основан «революционер» Ник Вирт, три года работавший главным конструктором Benetton. «Когда год назад я возглавил команду, — говорит Рокко Бенеттон, — мне сразу стало ясно, что необходимы перемены. Ведь у нас первоклассные технологические возможности, а результата добиться никак не можем. Вот почему пришлось кардинально обновить технический штат».

Премьера Вурца подполковника еще в начале прошлого лета. Им стал 45-летний английский инженер Тим Денхам, начинавший свою карьеру в Ф-1 у Кольна Чепмена в 1980 году. С тех пор Тим успел поработать в Brabham и Tyrrell, возглавлял проект Honda F1.

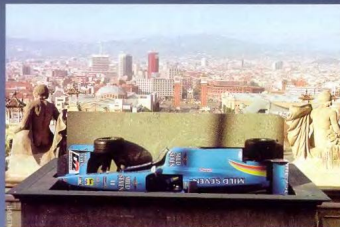
Однако работа над B200 началась еще раньше, в мае 1999 года. Тогда под руководством Вирта определилась аэродинамическая концепция автомобиля. Любопытно, что сразу после этого Симондс дал команду пригласить прославленного дизайнера Джона Олдрича, руководящего не хотело, чтобы Вирт, чья судьба уже была решена, принимал участие в дальнейшей разработке машины. Вот почему презентация B200 состоялась в январе, хотя планировалась на середину декабря. И вот почему Benetton, единственная из команд Ф-1, не провела с октября ни одного теста, — начать-то хотели сразу с нового автомобиля.

Летом над проектом уже работал перешедший из Honda Денхам. «Фактически именно он внес некоторые серьезные поправки в первоначальную аэродинамическую концепцию», — подтвердил технический ди-



Benetton B200:

с небес на землю



ректор. Впрочем, от ответа на вопрос о конкретных новинках в области аэродинамики Симондс уклонился. Невозможным взглядом можно заметить лишь, что рулевые тяги теперь спрятаны внутри верхних углепластиковых рычагов передней подвески, как это было сделано в прошлом сезоне у McLaren, Ferrari, Williams, Jordan и Arrows. Кроме того, боковые подносы стали длиннее, увеличивались «подкосы», наклонившие некие «трубы глубины» подкапотной лопы, иезити напором, уступив место огромным «а ля McLaren» боковым дефлекторам.

Очень серьезное внимание создатели B200 уделили экономии веса. Несмотря на то, что минимальная масса «формулы» ограничена, «всоздав диету» крайне важна для нынешнего автомобиля Ф-1. Ведь у конструктора появляется возможность, расположив в определенных точках балласта, лучше распределить все машины по осям, снизить центр тяжести, что непременно скажется на управляемости машины. Надзором Симондс заметил сколько: «Думаю, B200 будет гораздо легче управлять...». И после первых же девяти испытательных кругов в Барселоне это подтвердил Александр Вурц.

Особенно важна такая работа именно для Benetton. Ведь эта команда использует двигатели Renault, которые, как считает сам Симондс, «направлены на 20 процентов новинки мотора Ф-1».

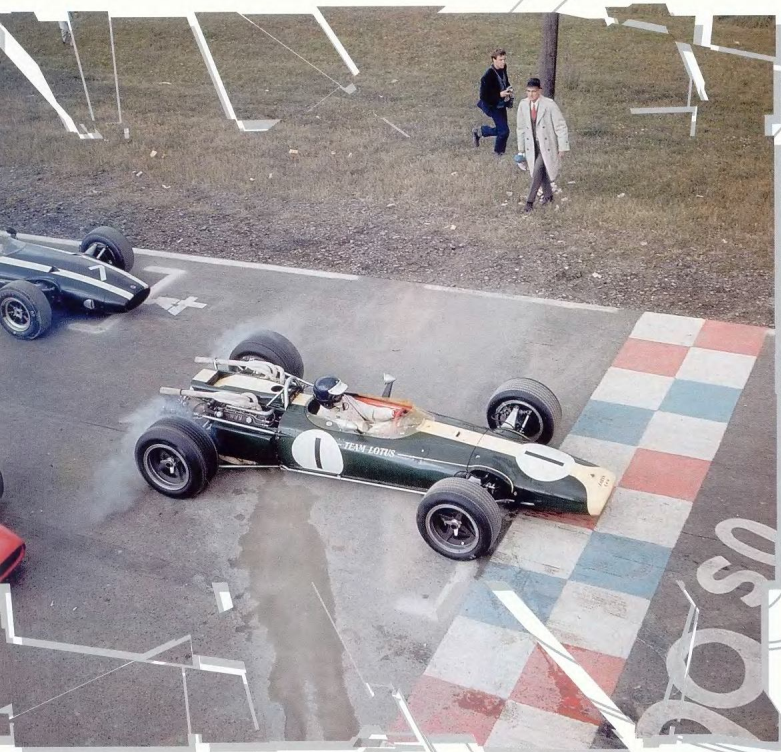
Почему Renault, спорит вымышленный читатель. Ведь эти аргументы поставил команде швейцарская фирма Superteo. А раньше она называлась Mecachrome. Послушаем еще раз технического директора Benetton: «Название на крышке газораспределительного механизма может иметь какое угодно. Но я-то знаю, что этот мотор остается настоящим Renault. И верю, что в новом сезоне этот двигатель сумеет кое-кого удивить».

Действительно, очень похоже, что французская фирма намеревается вернуться в Формулу-1. Во всяком случае, в нынешнем году бюджет, который выделен Renault Sport на модернизацию мотора Superteo, самый большой за всю историю участия фирмы в чемпионате мира. Как считает Симондс, затраты себя оправдают. Superteo FB02, хотя и сохранил габаритные размеры, получил новый блок цилиндров и модифицированную головку. В результате, как говорят создатели мотора, «существенно возросла мощность» (о точных цифрах в Ф-1 не принято говорить вот уже несколько лет) и значительно улучшились крутящие моменты и крутящий момент. Кроме того, по-новому размещены вспомогательное оборудование, французскими инженерам во главе с Дени Шваре (он работает в Renault Sport уже 15 лет) удалось не только заставить мотор «похудеть» на несколько килограммов, но и снизить центр тяжести агрегата.

«Мы начинаем сезон, четко для себя уяснив, — трудности последних нескольких лет остались в прошлом, — на такой оптимистичный ноте Рокко Бенеттон завершил представление B200. — Мы новый главный конструктор обновили ногами твердо стоим на земле. Он дал нам новый заряд энергии и заданное направление нашим инженерам. С такими могучими партнерами, как Marconi и MTCL, с коммерческой точки зрения Benetton силен как никогда».

Итак, в Benetton царит радостное оживление. Впрочем, год назад, на представлении «революционного» B199 ожидания были не меньше, чем ныне на презентации «простого и надежного» B200. Помнит ли команда крутую смену курса? Справится ли с задачей Денхам, никогда прежде не работавший главным конструктором? Пойдут ли на пользу миллионы богатейшего в Японии интернет-провайдера MTCL, взамен потребовавшего усадить в кресло гонщика-испытателя 29-летнего Нагато-си Мицусадэ, которому еще самому предстоит долго привыкать к европейским трассам? А может, волшебной палочкой-выручалочкой станет новая оптико-волоконная система получения и обработки данных Marconi? Во всяком случае, пилоты Benetton в своих прологах несколько сдержаны. «Конечно, цель любой команды — победа, — сказал Вурц, — и я приложу для ее достижения все силы. Но гораздо более реалистичная задача для нас — 3-е место в Кубке конструкторов. Хотя и ее выполнить будет «чрезвычайно тяжело». «Совершенно очевидно, — подтвердил коллегу Джанкарло Физикелла, — что финишировать более одного раза в сезоне трое было бы фантастическим достижением». Чей, скорее всего, заставит спуститься с небес на землю порой несколько удивляющего молодого хозяина Рокко Бенеттона.

Александр Мельник



Тридцать три несчастья

Воскресным вечером 1958 года трое хорошо одетых молодых англичан шумной гурьбой вываливались из дверей казино в Монте-Карло. Так Колин Чепмен, Гран Хилл и Клифф Аллисон очутились в боксах Гран-при по автогонкам.

По правде говоря, сам Аллисон не слишком рисковал. Аллисон едва не разбил машину, двигаясь по трассе в боксах, давая воды в радиатор постоянно переставляемых двигателях и приехав последний, шестым. А в 49-м круге до финиша в повороте "Порт-де-Манди" Хилл заглох — сломалась полость. Выскочив из автомобиля, Гран утратил равновесие и упал на асфальт и потерял сознание от перетрепа.

Нет, поскольку не помогла команде удача Хилла за асфальтом Монте-Карло! Наоборот, сезон обернулся бесконечной цепочкой неудач: авария, поломка. Новая модель, Mk16, которую Чепмен готовил вместе с Леоном Терри (он отвечал за шасси), Франком Костиним, спроектировавшим кузов, и Кейтом Дауэртом, работавшим над коробкой передач, никак не получалась. Поэтому в первых пяти этапах стартовала старая машина, Формула-2 — Lotus Mk12. И хотя в Бельгии Аллисону удалось заработать первые очки, ясно было, что эта машина не способна на равных справиться с Ferrari, Cooper и Chaparral.

Однако не столько быстрая, сколько ненадежная. Mk16 не спасла положение. В 14 Гран-при лишь 8 раз Хилл добирался до финиша — с огромным отставанием, частенько проигрывая автомобилям Ф-2. Переставлялись моторы, трескались хлипкие шасси, отваливались колеса, лопались безобидные-на-первый-взгляд шины. Наконец, прямо на трассе, вывалился бокс! На старте в Португалии Питер Абрахам с изумлением увидел, что передние колеса стали "домиком" — лопнула труба впускной системы. Через год в Монako, когда на двигатели впервые установили карбюраторы Weber, то ударились смонтировать их неправильно! Американский гонщик-доброволец Питт Дикин, поразивший такой "компетентностью" механиков, тут же "поддал замечание".



Первая пресс-конференция Колина Чепмена в Гран-при Монako-58

Но настоящим бичом была крайне неудачная коробка передач. Не было этапа, на котором она бы не выскочила из строя. В Реймсе, в 58-м, зрители потрескивали, проходящий поворот "Ю" на скорости 240 км/ч, сто! А все потому, что кипящее масло из раскаленной коробки выливалось прямо на ноги гонщика. Последний этап — Гран-при Италии в сентябре 1959 года — по дороге на старт руль остался в руках у Хилла! Разъяренный Гран, да еще не став дожидаясь окончания сезона, ушел в BRM.

Довольно до того, что организаторы Гран-при Германии-59 пилотов Lotus не приглашали вовсе — так слабы были результаты команды. В прессе поднялась волна критики в адрес Чепмена и его коллегства — «какая конструкция, отвратительная подготовка гонщика! Из-за крайней неадекватности инженеров проба не смогла принести успеха».

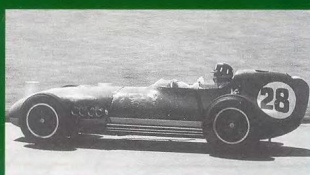
А дело-то было в том, что у Чепмена до Формулы-1 просто не доходили руки — Колин всевозможными способами в июле помещен в Честере, графства Хартфордшир. Официально он саморезался 14 октября. Однако, поговори с Эллис, Чепмен все же каялся за машину Формулы-1. Два месяца бы работал с Терри и Дауэртом. Но следом, доведя до белого каления, критик Чепмена и довелся обидным прозвищем, которым называли сконструированную им трансмиссию пилоты и механики команды ("коробка передач"), каялся за организацию собственного дела.

КОМАНДЫ ВЕЛИКОГО ВОЛШЕБНИКА

ЗИЯЮЩИЕ



Клифф Аллисон на Lotus Mk12 Формулы-2 в 1959 году принес команде первые очки в Кубке конструкторов



Lotus Mk16 называли "маленьким Valwall". Неудивительно - кузов обеих машин проектировал Франк Костин

вместе с Франком Костином (правда, создатель кузовов первых Lotus еще некоторое время оставаясь в Чепинге, привлеченный весьма солидным жалованием).

В отличие от сложного и хлипкого Mk16 новой Lotus вышел простым и очень жестким. "Королевой для пирожных" назвал его тут же оценивший достижения Mk18 газетский вице-чемпион мира Стивенни Мосс. И после того, как Айрленд побил всю ауту Формулы-1 в Дувре и Сильверстоуне, посоветовал хозяину своей "конюшни" Робу Уокеру заменить Соорт чемпионской машиной. Любимец британской публики не ошибся: 29 мая 1960 года за рулем Mk18 он выиграл Гран При Монако. Увы, все

то через три недели на тренировке в Бельгии Мосс попал в аварию и сломал ноги.

Никто не верил, что Макстро угодил на большую кошку по собственной вине. Вспоминали, как после побед в Монако обнаружилось, что обломки крошечнейшей крепления и двигателя Mk18 держались только на трубопроводе охлаждения. Проверка обломков "моссовской" машины в США выявила - выходя из строя ступица, но из этого оказалось колесо. Бойкие толки, дребезжащая деталь стояла на всех остальных Lotus. В тот же день потерпевший аварию Алан Стейси и Майкл Тейлор, отказавшись от рулевого управления. А еще через день Стейси погиб.

Напрасно Чарли оправдывался тем, что убил Алана дилеммой: "Бойсьба" - выходящая из леса фалан полет несоборного пилота в лицо. Никто его не слушал. Тейлор даже подал в суд жалобу на жесткость Чармена, требуя возмещения ущерба. И добился своего.

С тех самых пор Mk18 получил совсем другое прозвище - "маленький гроубок", за Коллин же, после еще нескольких досадных аварий (к примеру, на ноги лидировавшего Джона Стерга выскочил болт из треснувшего бака и ногой поскользнулся с педаль тормоза) заверилась слуха о создании крайне ненадежных, смертельно опасных для конюшны машин.

Дато именно в несчастной толпе в Спа за рулем Lotus завоевал первые очки 24-летний новичок - Джим Кларк. В Рейнсе, где проходила французская Гран При Чармен (вспомните, в его команде оказалось сразу три ирландца: Айрленд, Керри и Рои Фоксхилл. Коллин и не подозревал, что шотландская эра продлится в Lotus восемь, счастливых лет и принесет два чемпионских титула, 25 Больших Призов и два Кубка конструкторов.

Шотландская эра

Ну а пока летний и летний, но ослепительный маленький Mk11 австралийской команды и пестрый асфальт Mk18 в руках частных "конюшней" храбро сражались с превосходными силами Ferrari, Мосс выиграл в Монако и Германии, Айрленд принес Чармену Гран При США. Увы, и этот сезон омрачила трагедия. В Монце столкнулись машины Кларка и Волфганга Берге фон Триппа, унес жизнь лидера чемпионата Мира и 13 зрителей.

Итальянские власти обвинили в аварии шотландца и арестовали его Lotus. Самому Джиму Коллин спешно уезжал домой на своем самолете. Лишь через несколько лет с Кларка сняли все обвинения.

Тем временем в отроженном утле хертфордширской мастерской Чармен, главный инженер Майкл Костин, ме-

ханник Дик Скэммер и Тед Вудли в полной тайне трудились над новой машиной. Схему ее Коллин набросал на салфетке, сидя за столиком ресторана.

Вместо трубчатой рамы он надумал основной шасси сделать из толстых полых алюминиевых погонтов, соединенных между собой листовым листом. Таким образом, сразу можно будет убрать дуги, тем самым увеличить жесткость конструкции.

Результат превзошел самые смелые ожидания Чармена и его помощников. На Lotus 25 шесть раз Кларк переигрывал в квалификации и выиграл три Больших Приза сезона-62. Лично отплатившись боксу в поединке, решившем судьбу сезона, Гран При Кувейт, шотландскому чемпиону догнать. Так что Кларк не случайно чемпионом года считался главным фаворитом.

Но столь подавляющее преимущество Чармена и его шасси не ослепило никого. Коллин сумел заполучить новейший, более мощный мотор Coventry Climax с впрыском топлива, место которого в шасси заняла конструкция стала изобретением Джона Трауэршипа для Lotus трудившийся в британской промышленности. Заместителю "коробку" передали заветный немецкой 75-литровой Coloni, английской Hewland - ничего не помогало.

Однако поспешная замена о короле передатка в основном трансмиссии Тейлора, а Кларк потерял лишь в Монако. Девять других этапов шотландец завершил с феноменальным результатом - семь побед, трижды и третья места.

Кубок конструкторов и второе место Team Lotus обеспечила себе за три этапа до конца чемпионата. Маленький коллектив - тогда команда состояла из менеджера Эндрю Бергуса, заманившего в 1961 году на этом посту отца Коллина, Стюа Чармена, главного механика Джима Айрленда, шестерых механиков и маляршиной-субовода - вновь отплатила победу. Как бы там ни было, пришлось сойти с битвы с немецкой, американской Кларком за полу-позиции в Рейнсе.

Разумеется, успехи Lotus были бы невозможны без конструкторов и рабочих Lotus Developments Ltd, инженерного отделения фирмы. Здесь под руководством Майкла Костина (в сентябре 1962 года он перебрался в Osworth в Касуру и брату Фрэнку передал пост "большой" сын) трудился разрабатывать опытный Ламберт и Коллин-Пайт, главный инженер Майкл Стейси и пятеро помощников, воплощавшие мечты Чармена в реальность.

Очередные их детище, Lotus 33, было практически модификацией чемпионской машины с новой подвеской, колесами и шасси. Неудивительно, что после пяти лет Кларк вновь лидировал в чемпионате, выиграв три

Гран При и одолев финишировав четвертым. Но тут команду покинул механик Седрик Зельцер, пять лет работавший с Джимом. И началось...

Прогоревшая машина, детали безжалостно ломались, полусы и следующие четыре этапа не принесли Кларку ни одного очка! Трое оставшихся механиков, несмотря на более чем шестое вознаграждение (17 фунтов в неделю) явно не справлялись. Тем не менее Джимом лидировал, когда до финиша последней гонки в Мексике оставался один круг. И в этот момент из треснувшего масляпровода вытекло все масло. До второго чемпионского титула шотландцу не хватило пяти километров.

Дато какой ревации они возли в следующем сезоне! Шесть побед в семи первых этапах, четыре полу-позиции и пять факторов эра. Единственное исключение в этом победном списке - Гран При Монако. Туда Чармен и его команда - не десали вовсе! Вместо этого Кларк стартовал в Нидерландах и выиграл знаменитую 500-мильную гонку. Победа принесла Team Lotus 150 тысяч долларов призовых и будущего чемпиона мира: 25-летний Марио Андретти попросил Кларка при случае замолвить за него словечко перед Чарменом.

У команды появились отрядные шифры лояльности. Столь коварная пара - умный инженер, открытый, замечательный парень за рулем и умный конструктор, рисующий на салфетках гениальные автомобили - не могла не вызвать восхищения. Насколько велика была уже тогда популярность английской "конюшны", говорит хотя бы случай в Зандворте. Перед стартом Гран При Чармен, дожестеру рыцаря джентельской же шашки одолев Чармена специалист по повисшим-спавшимся пропуском на трассу - Коллин привнес ее к посылу. И после финиша вадельца команды поглотили шифры, арестовали. Механики просились отбивать своего шефа, но голландские полиция отказались в большинстве. Две ночи Чармен пролежал в камере, стоявая, как под оком полицейского участка, расхваченный немцами, требующими объяснений, куда бы мог деться тогда, что впереди у команды годы неудач и трагедий...

За смертью смерть

Чармену, как и прежде, божеством владелась команда, не удалось найти подходящего трассировочного мотора для новой Формулы-1, вступившей в действие с 1 января 1966



Первую победу Team Lotus в Ф-1 принес Инес Айрленд 9 октября 1961 года в Уокер-Глен



Исторический момент: Коллин Чармен пробует только что построенный монокок Lotus 25



Первый успешный Lotus - модель Mk18 - одержал в 1960-1961 годах три победы в Гран При (И. Айрленд, Реймс, 1960 г.)



Чемпионский Lotus 33 Джима Кларка 1965 года был сконструирован Леном Терри под руководством Чармена



За рулем Lotus 49B Грэм Хилл одержал свою четвертую победу в Монako - 26 мая 1968 года. Тогда же машины Чепмена сменяли традиционное зелено-желтое платье на красно-золотые цвета Gold Leaf

года. Выбранный Коллинс 16-цилиндровый H-образный BRM оказался тяжелым и ненадежным. Поэтому разработчик этого двигателя новым конструктором команды Морисом Филиппом шасси Lotus 43 повзрослел на старте всего лишь четырех этапов сезона. В остальных Кларку и его товарищам - Питеру Арунцеллу и Нелсоу Родригесу - приходилось довольствоваться провальными 33T с расходом до 2 литров Clithax. Прида "зеленый шотландец" под занавес сезона выиграл Гран При США, но победа эта стала возможной лишь после хода директоров.

Все надежды команды были теперь на новый сезон и новый мотор - Ford Cosworth. Споры между Чепменом и Диакортом с братьями Костини давно забылись. Теперь бывшие сотрудники Коллина взялись построить двигатель для Lotus. А его таска футбольной стиринки на его разработку достал еще один приятель Чепмена - директор пообещавшим связям британского Ford Уотер Хелса. Выйти в публичность там свои репортажи о гонках. Вторжение Ford в Формулу-1 способствовало бы укреплению имиджа компании и самого Хелса.

Ford удалось даже в пару Кларку переменить на BRM еще одного чемпиона мира - Грэма Хилла. Первые в своей истории Team Lotus располагала сразу двумя звездами первой величины автоспорта того времени.

Особые надежды возлагали в Хелсе (сюда, в предместье Норвича, в графстве Норфолк, осенью 1966 года пере-

селила команда) на новую машину Lotus 49, сконструированную Филиппом. Она была очень похожа на свою предшественницу, за исключением одной важной детали. Двигатель в ней служил основным элементом шасси, нес на себе рычаги задней подвески.

Увы, новая машина появилась только в июне, так что в ЮАР и Монako звездной паре было лишь косметическое обновление. На старте 43 и 33T. Возможно, именно этих гонок не хватало Кларку, чтобы в третий раз стать чемпионом мира - после победного дебюта Lotus 49-Cosworth в Зандворте шотландец выиграл еще три Гран При и в общем зачете чемпионате-67 уступил только Хэмму и Брэбаму.

Выиграл он и первый этап нового сезона. А через три месяца на пятом круге Гран При Ф-2 в Мадридской его Lotus 48 вылетел с трассы и врезался в дерево, убив водителя на месте. Ровно месяц спустя, 7 мая, на трассе Индианаполиса под обломками Lotus 56 погиб Майк Спенс.

Эти трагедии потрясли команду. Чепмен не поехал на Гран При Испании, всерьез задумавшись об уходе из спорта. Team Lotus вновь оказалась на грани закрытия. Но следующие два этапа Хилл выиграл, захватив лидерство в чемпионате, которое уже не уступил до самого финиша.

И хотя легкой прогулки к личной и командной победам не получались - никак не удавалось сконструировать эффективную систему антикрыла - тем не менее жизнь продолжалась. Чепмен искал замену погибшему "летучему шот-

ландцу", а его сотрудники работали над новой идеей шасси - полноприводным Lotus 63.

И впервые крупно ошиблись - гораздо перспективнее были новые достижения винных инжеров. А Team Lotus к тому же слишком распылял свои силы, занимаясь гонками "индианов", Ф-2, Ф-3, участвуя в "Босманской серии". Так что модернизация Lotus 49B дело так и не было.

Зато удалось запустить новую звезду - самого перспективного, как тогда считалось, пилота Ф-1, Йохена Риндта. Правда, австриец оказался не чем-то беспроблемным Кларку - капризный, заказчик себе цену, он быстро разошелся с Хэммом, и отпавшим в команде стал харизматичным Чампеном. Именно тогда Риндт открыто издевался над его несчастливым дебишом Lotus 63, - как в Зандворте, в боксах которого Йохен повесил на машину табу "Продается", - но терпел и в конце сезона даже пообещал своей примдонне статус первого пилота. А дуэриком чемпиона Хагга ссылаясь на команду Роба Уокера.

Казалось, Коллинс предал Мидлер 72 с киношным кузовом, расклевывающим, по боям радиаторами и мотором из маршала, его спазм вновь на голову опережая все соперников. Риндт сполна использовал это преимущество, выиграв пять этапов сезона-70 из первых восьми. Но на квалификации Гран При Италии его Lotus вылетел с трассы и врезался в ограждение. Пилот погиб.

Черное и белое

Судьба продолжала подкапывать команду, словно меч. Впервые в истории Ф-1 чемпионский титул посмертно достался Риндту. А Чепмену - еще один, уже 4-й Кубок конструкторов и золотая звезда из Бразилии Эмерсон Фиттипальди. Но в следующем сезоне ушел Филипп, и Team Lotus, да и сам Бразилец, ушел в газотурбинный Lotus 76. Чепмен открывался об обманчивый в непревзойденном убийстве - расклевывающий, напав итальянские власти - и с трудом подбирал на плыву команду, финансовое здоровье которой резко пошатнулось. В конце концов он сумел усовестить своего давнего приятеля Джеффа Кента (именно он тремя годами раньше, войдя в совет директоров Team Lotus, одел ее машины в красно-бело-золотые цвета императора Го-Фирмы surfact Gold Leaf) продать контракт еще на три года. С тех пор все Lotus (даже и в черное, с золотом, а команда стала называться Gold Leaf Special. Тогда же Коллинс пришлось покончить с выпуском машин других Формул и сосредоточиться на Ф-1.

Табуный король с удовлетворением потирал руки - два сезона принесли ему 12 Гран При, 2 Кубка конструкторов.

Фиттипальди стал чемпионом-72 и серебряным призером через год, а швед Ронни Петерсон в 1973 году получил "бронзу" и десять раз стартовал с первого места. Тогда же Британский автогоночный клуб присудил Чепмену почетную золотую медаль - по числу побед на этапах чемпионата мира Lotus обошел Ferrari!

И вновь, с неумолимостью сменяя дни и ночи за белой полосой в жизни команды пришла черная. Ее похитил Фиттипальди, недовольный тем, что Чампен и менеджер Питер Уорр (он сменил Фергюсона в конце 1969 года) предпочитают ему Петерсона. Табуный спонсор, потратив миллионы фунтов за пять лет, сильно устал "де-монстр доминион" команды. А главное, дождавшись чампена "старого, доброго" 72 - Lotus 76 - потерпев огульное фиаско.

Машина, сконструированная новым главным конструктором Ральфом Беллами (аустралиец перешел из Brabham в ноябре 1972 года) была легкой и прочной своей предшественнице. Но на безумном Чепмене вновь решил выдать нечто революционное. На этот раз автоматическую трансмиссию и два задних антикрыла, расположенных друг над другом.

Обе новинки быстро разочаровали. Петерсон и бразилец Жакс Исас пересели за руль Lotus 72, и швед даже упустил выиграть три Гран При сезона-74. Но на следующий год старичку 72-му стукнуло пять лет - для Формулы-1 возраст немаленький, и Team Lotus опустился на небывало низкое в своей истории седьмое место.

Новая кровь

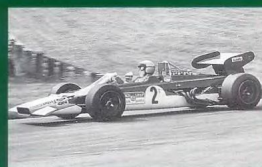
Дела шли - хуже некуда. Исас оставил команду в середине сезона-75, заменившие его молдавские британцы Брайан Хейстон и Дэйв Крауфорд выглядели беспомощно. Петерсен забился на Чепмена, который мало того что так и не дал ему даже обещанной новой машины, способной бороться за чемпионство, так еще и свистел урлаки и гонимых.

Ау Коллинс просто не было денег. Дошло до того, что зимой контракт Ронни выставили на торги, и после крайне неудачного стартового этапа сезона-76 Исас ушел в Match.

Как выяснилось, Петерсон не доказал самую малость. Еще представлял осенью Чампену сильно обновил свой конструкторский штаб. И в конце января 1976 года на Гран



Морис Филипп, сменивший Тарри на посту главного конструктора Lotus, еще в 1955 году строил гоночные машины с несущим монококом. Для Чампена он проектировал, показывал, самые успешные машины - 49 и 72



Даже таланта Йохена Риндта не хватило, чтобы привести к победе сложный, тяжелый и ненадежный полноприводный Lotus 63



Еще одна неудача Чампена и его команды - газотурбинный Lotus 56 - тем не менее, поразила автогоночный мир клиновидным кузовом



Одну из семи побед за рулем Lotus 78 завоевал 5 июня 1977 года швед Гуннар Нильссон

При Бразилии дебютировал Lotus 77, спроектированный Мартинот Оппан, Майком Ньюком и Джеком Олдриком. После первого знакомства новая звезда команды Андретти (спустя 11 лет пути Марио и Чимен не сжигались «тут-юк») назвал машину «ужасной», а ее управляемость «тупой». Но наш старый знакомый Терри (он выступал теперь в качестве свободного художника) за 11 дней сконструировал новую подвеску, а в помощь своим инженерам Чимен нанял еще и Тони Саттлейта. И дела мало-помалу пошли на лад. Немаловажно также, что дружеские отношения установились между Андретти и вторым пилотом, шведом Гуннаром Нильссоном.

Планов же — подходила к концу работа над Lotus 78, который вскоре назовут «автомобиль-крыло». С 1975 года под гудками каменными сводами замка Кетерингем-Холл, купленного Чименом шестью годами ранее, специалист по аэродинамике Питер Райт, бывший инженер BRM Тони Райд, Бельсими и Чарли Приор довели до ума концепцию, впервые предложенную Райтом. При помощи спроектированных аэродинамических приспособлений под днищем автомобиля создавалась область пониженного давления, буквально присасывающая машину к трассе. Что в свою очередь позволяло проходить повороты на значительно более высокой скорости.

«Черный ракетой» назвал свой Lotus Андретти. «Автомобиль-крыло» выиграл 5 Гранд При, 7 раз сработал первым. Марио лидировал чаще остальных пилотов. Но шесть победок двигателям отложили чемпионство американца на АГ. Новый Lotus 79, увеличенный свет уже после того как Саттлейт перешел в Shadow, а Бельсими — в Fittipaldi, обогнал только один соперник, 8 побед, 11 полу-позиций, четырежды Андретти и вытравившийся в команду Петерсон занимали две верхние ступеньки пьедестала.

Но судьба никогда не оставила команду Чимена в покое надолго. В декабре 1978 года в лондонской деревне погиб его отец. В середине следующего сезона у Нильссона обнаружился рак и 20 октября 1978 года Гуннар скончался. А чуть раньше, 11 сентября, в миланской больнице умер Петерсон. Аварии шведа на старте Гран При Италии показывало даже советское телевидение — она ведь как нельзя лучше подтверждала страшную сущность автоспорта. В мире честности и изюма. И снова в смерти пилота обоживший Чимена переименовала «черные ракеты» в «серые гробы». Никого не интересовала истина: Рони стал пилотом в Lotus 78 потому, что разбил «босон» 79-й, в котором пространство для ног пилота было зашищено гораздо лучше. А умер из-за недосмотра врачей от жировой эмболии.

Один против всех

В следующем сезоне соперники, разумеется, взяли на вооружение чименовскую идею. А сам он пошел дальше: стремился любой ценой сохранить параллельность кузова и дороги (что давалось легко для создания «транз-эффекта»), он сделал подвеску максимально жесткой. И продал. Lotus 80 получился одним из самых неудачных в истории команды. Но после Андретти и Кларка Реттеманн на прошлых годах Lotus 79 пытались бороться с пилотами Ferrari, Ligier и Williams, Чимен уже затронул новую идею. Он предложил своим соотечественникам разработать машину с двумя — пасси!

Lotus-80 вышел на всемирные трассы только осенью 1980 года. Поэтому еще одним сезоном пришлось пожертвовать: ушел Андретти и итальянца Энцо де Анджелиса, один временный гибридный модель 81 — кузов от 79-й, пасси от Lotus 80. Набрал лишь очко, догнав расстрелянный экс-чемпион мира покинувший команду — Ниджета Манселла. Дебютный сезон «Черной сатурн пасси» — Lotus 88 — дебютировал в феврале 1981 года. И старинными соперниками стал обходить с соответствующим техническим требованиям. Так — в протестах, апелляциях, штрафах, судах — пропал еще один сезон. К техническим проблемам добавились финансовые: в 1979 году Лотс сменил черномышечные одеяла на темно-зеленые (название Martini). Через год уже нефтяной корпорацией Уоллиам А. Уоллиамс. А в последний сезон 81-й, пока техническое комманды спорили с Чименом о его очередном революционном нововведении, благодарный Team Lotus и друг Коллина Дэвид Тейме, шеф нефтяной компании Esso, был арестован за финансовые нарушения. Хорошо еще удалось вернуть расхиленные старые деньги из John Player.

Самостоятельно Райтом и Оппан Lotus 90 был на 10 процентов легче предшественника, оставил подвиги охладившей трассы и рассчитан на изменяемую базу и колею. Но, крайне капризный в настройке, лучше всего чувствовал себя на «быстрых» трассах, где неопорным было преимущество турбомоторов. Наоборот, на «медленных» автодромах, то есть там, где оснащенный безнаддувным Cosworth Lotus мог бы дать титан бой, управляемость оставалась желать лучшего.

Чимен уже знал, что именно цель — он создал Райта разработкой активной подвески — цель была та же: сохранить параллельность кузова дороге. А сам, подогнанный боссом табачного концерна, требовавшим побед, встретился с шефом спортивного отделения Renault Жераром Лирессом. Накануне Гран При Австрии француз передал Лотсу поставку турбомоторов. А на Остеррайхском



не пришла долгожданная — первая за четыре сезона! — победа. Чимен добивался Энцо де Анджелиса и общал итальянца. При сезоне Формулы 1 бывшему лучшим пилотом его «колонию» контролировал еще на сезон. Утром 16 декабря 1982 года испытатель команды Дейв Скотт впервые усаживался за руль экспериментального Lotus 92, оснащенного активной подвеской, когда на норфолкской трассе повисел Уорр. Тесты были прерваны — несколько часов назад умер от инфаркта Коллин Чимен.

Питер Уорр, впервые пришедший в Лотс в 1958 году, несколько раз уходил, а вновь возвращался в команду. После смерти Коллина он занимал пост менеджера до середины сезона-89

Сильные духом

Ценым года у опровергавших потуги чименов все казалось из рук. Казалось, сломалась внутренняя структура, на которой многие годы держалась команда. Отношения между Уорром, Манселлом, де Анджелисом отнюдь не отличались теплотой. Безусловно талантливые, конструкторы команды лишались человека, который многие годы направлял и стимулировал их творческую мысль. Уходящий, Оппан Lotus 93T с турбомотором Вадлей оказался ненадежным и очень трудным в управлении. Долгожданная активная подвеска — таксист и неэффективной. Похоже было, что «концепцию великого вождя» не даст скорый и бесслышный консенс.

И вдруг — о чудо! — как было уже не раз в истории Lotus, после черной полосы наступило просветление, и результаты внезапно, но уверенно двинулись вперед. А июле из АГВ Лотс приглашали Жерара Лиресса. Дню и ночью на заводе француз постарался недель сконструировать 94T — автомобиль, который позволил пилотам команды биться за победу. И хотя Большого Приза добыть не удалось, получивший де Анджелиса и лучшее время круга Манселла в Бранце-Харт ясно дали понять, что Lotus — в начале нового подъема.



15 августа 1982 года Энцо де Анджелис на Lotus 91 выиграл Гран При Австрии, опередив будущего чемпиона мира Кеке Росберг на 0,05 с!

95T называли лучшей машиной чемпионата-84 с точки зрения управляемости, пилоты Lotus уверенно опережали оснащенные теми же моторами Renault. И лишь недостаток мощности по сравнению с Porsche, BMW и Honda не позволил им вмешаться в спор Проста и Лауды, разглагольствовавших чемпионскую корону.

А вскоре пришли и победы Айртон Сены, всегда требовавший полной отдачи и от себя, и от команды, заменил Мансесла и словно заставил окружающих восторгаться. Восемь полу-побед, три победы, три лучших времени круга — как в старые, добрые чемпионские времена. Lotus в каждой гонке был среди фаворитов. Большой расход топлива, нехватка мощности и недостаточная надежность — шесть раз отказывали моторы — остановили гонщиков-команды на пути к пьедесталу первенства мира. Но Lotus 97T по-прежнему оставался лучшим пилотом Формулы-1.

Однако Сена не только дал команде дополнительный стимул, он же принес с собой дух изнеуроченного совершенства. Когда-то Чиммен критиковали за то, что он предпочитает одних пилотов другим. Теперь же диктаторскую политику стали откидывать не хозяева команды.

Вместо де Анжелиса, на фоне которого талант бразильца смотрелся не столь ярко, Сена потребовал клятвы малоизвестного шотландского аристократа Джона Дамфриза. И не исполнив, что поддержало сильнейшего коллектива, который бы смог отобрать очки у фаворитов в случае неудач Айртон, не хватало ему самому, чтобы бороться за титул в 1986 году.

Зимой Сена предупредил руководство — если не стану чемпионом мира '87, уйду! И казалось, теперь у бразильца

и его команды на руках все карты — с могучей финансовой помощью Camel Уорр заключил контракт на поставку лучших в Ф-1 моторов Honda.

Увы, словно дух ослепления команды не давал покоя нынешним инженерам Team Lotus, Модель 99T они оснастили активной подвеской, которую все эти годы пытались довести до ума Райт и Дейв Уильямс. А система показала себя очень ненадежной и не столь эффективной, как хотелось бы. Сена выиграл в Монако и Детройте, на короткое время возглавив таблицу первенства. Но на "глазах" трассах его 99T, отличавшаяся от Williams не столь удачной аэродинамикой, вел себя хуже. А японцы Сатору Накадзима, казуи Дамфриз, по недостатку мастерства и опыта не в силах были помочь своему лидеру. Так что уже в конце июля бразилец решил уйти.

Агония

Тогда-то все и произошло. Ошибка в расчетах во время исследований в аэродинамической трубе сделала Ямах 100T даже оснащенный чемпионским мотором Honda, безумно мощным. Заменивший Сену Нельсон Пике трижды финишировал третьим, но большего добиться не сумел. Колоссальное отупение за неудачи команды посетили Дюсаржа, заменив его в ноябре 1988 года специалистом по аэродинамике из Williams Франком Делур.

Новый технический директор с рывком Майкла Куплана, годом раньше выигравшего явист неудачный 100T, спроектировал очень неплохой автомобиль с такими людскими техническими решениями, как регулируемые с места водителя амортизаторы подвески. Но их труд был



Питер Коллинг (справа) и Питер Райт спускаются с Team Lotus от гибели в начале 1991 года



Новая и последняя из звезд за рулем Lotus — финн Мика Хаккинен

совершенно напрасен — двигатель Judd делал мотором Honda 125 л.с. "В 88-м, — уверенно подвел итог ушедшего за шесть лет сезона Пике, — у нас был прекрасный двигатель и отрицательный автомобиль. Теперь все наоборот."

Делур развил идею: в ноябре умер Морис Филлипс. Вскоре после этого колоссального успеха Уорр. После неудачного сезона 90T, когда Петер Уорр принес команде всего три очка, а это колоссал для Мартин Дюарси на многие месяцы уйдя на большую кошку иши и новый менеджер Риверс Мейнхартин и Делур, и Кутан.

Попытка спасти умирающий Lotus Питер Коллинг, три сезона, 4 декабря 1978-го, продолжался здесь менеджером. С помощью Райта и ушедшего предпринимателя Хорста Шварца аэродинамический конструктор из Аргентины Энрике Селаскорови и англичанина Флана Коплака. Пилотами стали чемпион британской Формулы-3 Мика Хаккинен и Дэвид Херберт.

Все было напрасно. Новая перестройка конструкторского штаба — в Кеттеринг-Холле из Миссиссипи Джеймс Марфи, Жан-Клод Мартен и Тим Руберт — дарили команду с 9-го места в мире конструкторов архаичная команда с трудом перебралась на 5-е. И хотя новый директор Lotus Питер Холл привнес таких спонсоров как Hitachi и Castrol, денег не хватало. Ни на исследования и доводку новых автомобилей, ни даже на то, чтобы удержать молодого Хаккинена.

Последний акт

И все же Коллинг не сдавался. Он сумел запустить японские моторы Mugen-Honda, так что перед началом сезона-94 Lotus считался неким "королем середняков". Но в разгар сезона обнаружилось, что долги команды составляют 10 миллионов долларов. Остались несогласными даже самые японские моторостроители. И Mugen, разумеется, в конце года разорвал контракт.

Катастрофа произошла со дня на день — назначенные судом арбитражи собирались закрыть ворота Кеттеринг-Холла и пустить имущество легендарной "конюшни" с молотка. Спас положение младший брат экс-чемпиона мира Дейвид Хант, успешный бизнесмен и в прошлом пилот Ф-1000.

Но новому владельцу сразу же пришлось распустить персонал на выжженные капиталы. Марфи уже спроектировал новую модель, Lotus 112, но в Кеттеринг-Холле готовы были работать день и ночь, чтобы собрать и не потерять машину к началу сезона. Однако поставщики, по мнению Ханта, не поверили Ханту. Потенциальные же спонсоры, которых Дейвид удалось уговорить, требовали предоставить им подписанные контракты с поставщиками. Круг замкнулся.

Во вторник, 17 февраля 1995 года, весь штат Team Lotus собрался в одном из залов Кеттеринг-Холла, чтобы послушать своего нового шефа. После долгой мучительной паузы Хант произнес: "Из-за отсутствия средств компания не может больше содержать 60 человек персонала. По этой же причине Lotus не примет участия в чемпионате мира Ф-1."

Так закончилась история самого удивительного коллектива Формулы-1. Чтобы спасти жизнь этой уникальной команды, требовался человек масштаба Чиммена — беззаветно влюбленный в автомобили технический гений. А таких в нынешней Ф-1, где правят бал бизнесмены-прагматики, больше нет.

Александр Мельник
Вадим Степанов



Первая победа автомобиля с активной подвеской — Lotus 99T Айртон Сены на Гран При Монако 1987 года



Жеар Дюкарж возглавляет конструкторский штаб в Кеттеринг-Холле в 1988 по 1989 году и стал автором последних успешных Lotus



Команда Lotus основана в 1952 году. В Формуле-1 с 1958 года.

Дебют в Гран При заводского автомобиля:

Последний Гран При до 1999 года:

Руководители:

Штаб-квартира:

Количество Гран При:

Общее число стартов машин в гонках:

1958 г., Гран При Монако – Клифф Аллисон (6-й); Грэм Хилл (сход)
1998 г., Гран При Австралии – Алессандро Занарди (сход); Мика Сало (сход)
Колин Чепмен 1952–1982 гг.; Питер Уорр 1982–1990 гг.; Питер Коллинз
и Питер Райт 1991–1994 гг.; Дэвид Хант с 1994 г.
Хорнсей, Северный Лондон. 1952–1959 гг.; Чешант, Хартфордшир.
1959–1967 гг.; Уаймондхэм, Норфолк, 1967–1994 гг.
491 (2-й показатель среди всех команд Формулы-1)
1238 (2)

Пилоты, побеждавшие на Lotus:

Пилот	Старты: 1238 (2)	Очки: 1514 (4)	Победы: 79 (4)	Полу-позишн: 107 (2)	Быстрейшие круги в гонках: 71(4)
Джим Кларк	72(1)	274	25	33	28
Марио Андретти	79(1)	147	11	17	8
Ронни Петерсон	59	144	9	13	7
Эмерсон Фиттипальди	42(1)	144	9	4	5
Айртон Сenna	48	150	6	16	6
Йохен Риндт	19(1)	67	6	8	3
Грэм Хилл	60(1)	89	4	5	2
Стирлинг Мосс	12(1)	40	4	4	2
Элио де Анджелис	90	119	2	3	—
Иннес Айрленд	36(3)	37	1	—	1
Гуннар Нильссон	31(1)	31	1	—	1
Йо Зифферт	35(2)	28	1	1	3

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

Выступления команды Lotus в Формуле-1 в 1958–1994 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
1958	9	19	3	—	—	—	—	—	1	1	3	6	—	Клифф Аллисон/18; Грэм Хилл/—	Lotus
1959	8	17	5	—	—	—	—	—	1	1	—	4	—	Грэм Хилл/—; Алан Стэйси/—; Иннес Айрленд/12; Пит Лавли/—; Дэвид Пайнер* (Dorchester Service Station)/—; Брюс Халфорд* (John Fisher)/—	Lotus
1960	8	30	52	4	3	2	3	2	1	2	3	2	167/783,5	Иннес Айрленд/4; Алан Стэйси/—; Джим Кларк/8; Джон Сертиз/12; Рон Флокхарт/24; Альберто Родригес Ларрета/—; Стирлинг Мосс* (RRC Walker Racing Team)/3; Дэвид Пайнер* (Robert Bodle Ltd)/—; Майк Тэйлор* (Taylor-Crawley Racing Team)/—; Джим Холл* (Privat)/—	Lotus
1961	8	55	44	1	2	3	—	2	3	—	—	2	174/882,2	Джим Кларк/7; Иннес Айрленд/6; Тревор Тэйлор/—; Роберто Миерес* (Lotus; Equipe Nationale Belge)/—; Стирлинг Мосс* (RRC Walker Racing Team)/3; Хенри Тэйлор* (UDT Laystall Racing Team)/—; Люсьен Бьянки* (UDT Laystall Racing Team; Equipe Nationale Belge)/—; Мاستен Грегори* (UDT Laystall Racing Team)/—; Клифф Аллисон* (UDT Laystall Racing Team)/—; Оливье Жендебьен* (UDT Laystall Racing Team)/13; Михазль Мэй* (Scuderia Colonia)/—; Вольфганг Зейдель* (Scuderia Colonia)/—; Ян Барджесс* (Camoradi International)/—; Тони Марр* (Louise Bryden-Brown)/—; Питер Райан* (J Wheeler Autosport)/—; Ллойд Руби* (J Frank Harrison)/—; Тим Парнелл* (Privat)/—; Джерри Эшмор* (Privat)/—; Тони Марш* (Privat)/—; Газтано Старрабба* (Privat)/—; Джим Холл* (Privat)/—	Lotus
1962	9	57	43	6	5	3	1	—	1	2	3	2	272/1420,1	Джим Кларк/2; Тревор Тэйлор/10; Морис Тринтиньян* (Rob Walker Racing Team)/—; Иннес Айрленд* (UDT Laystall Racing Team)/16; Мастен Грегори* (UDT Laystall Racing Team)/18; Джек Брэбэм* (Brabham Racing Organisation)/9; Нино Ваккарелла* (Scuderia SSS Repubblica di Venezia)/—; Хайнц Шиллер* (Ecurie Filipinetti)/—; Йо Зифферт* (Ecurie Filipinetti; Autosport Team Wolfgang Seidel; Ecurie Nationale Suisse)/—; Джон Кемпбелл-Джонс* (Emeryson Cars)/—; Люсьен Бьянки* (Equipe Nationale Belge)/—; Вольфганг Зейдель* (Autosport Team Wolfgang Seidel)/—; Дэн Гарни* (Autosport Team Wolfgang Seidel)/5; Джей Чамберлейн* (Ecurie Excelsior)/—; Тони Шелли* (John Dalton)/—; Кейт Грин* (John Dalton)/—; Роджер Пенске* (Dupont Team Zerex)/—; Роб Шроедер* (John Mecom)/—; Эрнесто Принот* (Scuderia Jolly Club)/—; Эрнест Пиетерс* (Privat)/—; Невилл Ледерле* (Privat)/18; Джим Холл* (Privat)/—; Джерри Эшмор* (Privat)/—	Lotus
1963	10	56	78	7	6	7	1	1	—	1	3	1	506/2759,2	Джим Кларк/1; Тревор Тэйлор/15; Педро Родригес/—; Майк Спенс/—; Питер Арунделл/—; Джим Холл* (British Racing Partnership)/12; Иннес Айрленд* (British Racing Partnership)/9; Хэл Шарп* (Reg Parnell Racing)/—; Морис Тринтиньян* (Reg Parnell Racing)/—; Майк Хейлвуд* (Reg Parnell Racing)/—; Крис Амон* (Reg Parnell Racing)/—; Роджер Уорд* (Reg Parnell Racing)/—; Мастен Грегори* (Reg Parnell Racing; Tim Parnell)/—; Андре Пилетт* (Tim Parnell; Privat)/—; Тим Парнелл* (Tim Parnell)/—; Джек Брэбэм* (Brabham Racing Organisation)/7; Фил Хилл* (Ecurie Filipinetti)/—; Йо Зифферт* (Siffert Racing Team)/15; Брэнш Ниеманн* (Ted Lanfear)/—;	Lotus



Выступления команды Lotus в Формуле-1 в 1958-1994 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
1964	10	46	52	5	4	3	—	2	3	3	2	3	322/1452,8	Падди Драйвер* (Selby Auto Spares)/—; Бернар Колломб* (Privat.)/—; Эрнест Пиетерс* (Privat.)/—; Курт Кюн* (Privat.)/—; Джим Кларк/3; Майк Спенс/12; Питер Арунделл/8; Герхард Миттер/—; Уолт Хансен/16; Мозес Солана/—; Майк Хейлвуд* (Reg Parnell Racing)/19; Крис Амон* (Reg Parnell Racing)/16; Питер Ревсон* (Reg Parnell Racing; Privat.)/—; Тревор Тэйлор* (British Racing Partnership)/19 Иннес Айрленд* (British Racing Partnership)/12; Йо Зифферт* (Privat.)/10 Бернар Колломб* (Privat.)/—	Lotus
1965	10	43	66	6	6	6	—	1	2	—	2	1	349/2260,5	Джим Кларк/1; Майк Спенс/8; Мозес Солана/—; Герхард Миттер/—; Геки/—; Крис Амон* (Reg Parnell Racing)/—; Иннес Айрленд* (Reg Parnell Racing)/—; Ричард Эттвуд* (Reg Parnell Racing)/14; Тони Маргс* (Reg Parnell Racing)/—; Боб Бондюрент* (Reg Parnell Racing)/—; Майк Хейлвуд* (Reg Parnell Racing)/—; Пол Хоукинс* (DW Racing Enterprises)/—; Эрнест Пиетерс* (Lawson Organisation)/—; Невилль Ледерле* (Scuderia Scribante)/—; Брэш Ниеманн* (Ted Lanfear)/—; Брайан Габби* (Privat.)/—; Клив Пузе* (Privat.)/—; Дэйв Чарльстон* (Privat.)/—	Lotus
1966	9	29	21	2	—	1	—	1	1	2	1	5(6)**	102/401,8	Джим Кларк/6; Геки/—; Питер Арунделл/17; Педро Родригес/—; Майк Спенс* (Reg Parnell Racing)/12; Джанкарло Багетти* (Reg Parnell Racing)/—;	Lotus
1967	11	31	56	9	7	4	2	1	1	—	1	2	439/2140,3	Джим Кларк/3; Грэм Хилл/6; Мозес Солана/—; Эппи Витцез/—; Джанкарло Багетти/—; Пирс Кэридж* (Reg Parnell Racing)/—; Крис Ирвин* (Reg Parnell Racing)/16; Майк Фишер* (Privat.)/—	Lotus
1968	12	35	75	5	5	5	3	1	1	2	1	1	335/1349	Джим Кларк/11; Грэм Хилл/1; Джеки Оливер/13; Марио Андретти/—; Билл Брак/—; Мозес Солана/—; Йо Зифферт* (Rob Walker/Jack Durlacher Racing)/7	Gold Leaf
1969	11	47	59	5	2	2	3	2	3	1	1	3	255/988,2	Грэм Хилл/7; Йохен Риндт/4; Джон Майлз/—; Марио Андретти/—; Ричард Эттвуд/13; Йо Зифферт* (Rob Walker/Jack Durlacher Racing)/9 Пит Лавли* (Pete Lovely Volkswagen)/—; Йо Боннье* (Ecurie Bonnier)/— Джон Лав* (Team Gunston)/—	Gold Leaf
1970	12	37	70	3	1	6	—	1	2	2	2	1	180/848,6	Йохен Риндт/1; Джон Майлз/19; Эмерсон Фиттипальди/10; Рейне Виселль/15; Алекс Солер-Поиг* (World Wide Racing)/—; Грэм Хилл* (Brooke Bond Racing/Rob Walker)/13; Пит Лавли* (Pete Lovely Volkswagen)/—; Джон Лав* (Team Gunston)/—; Дэйв Чарльстон* (Scuderia Scribante)/—	Gold Leaf
1971	11	24	25	—	—	—	1	2	2	2	1	5	—	Эмерсон Фиттипальди* (Lotus/World Wide Racing)/6; Рейне Виселль/9 Дэйв Чарльстон/—; Дэйв Уолкер/—; Пит Лавли* (Pete Lovely Volkswagen)/—	Gold Leaf
1972	12	27	61	3	—	5	2	1	—	—	—	1	240/975,5	Эмерсон Фиттипальди* (Lotus/World Wide Racing)/1; Рейне Виселль/—; Дэйв Уолкер/—; Дэйв Чарльстон* (Scuderia Scribante-Lucky Strike Racing)/—	John Player Special
1973	15	31	107	10	7	7	5	3	—	—	2	1	513/2535,5	Эмерсон Фиттипальди/2; Ронни Петерсон/3; Дэйв Чарльстон* (Scuderia Scribante-Lucky Strike Racing)/—	John Player Special
1974	15	33	47	1	2	3	—	3	1	2	1	4	157/609,6	Ронни Петерсон/5; Жаки Икс/10; Тим Шенкен/—; Йан Шектер* (Team Gunston)/—; Падди Драйвер* (Team Gunston)/—	John Player Special
1975	14	30	9	—	—	—	1	—	1	2	—	7	2/7,1	Ронни Петерсон/12; Жаки Икс/16; Брайан Хентон/—; Джим Крауфорд/—; Джон Уотсон/—; Эдди Кейзан* (Team Gunston)/—; Ги Танмер* (Team Gunston)/—	John Player Special
1976	16	30	32	1	1	1	—	4	—	3	1	4	55/224,4	Ронни Петерсон/11; Боб Званс/—; Марио Андретти/6; Гуннар Нильссон/10	John Player Special
1977	17	33	67	7	5	5	1	1	1	4	1	2	300/1254,3	Марио Андретти/3; Гуннар Нильссон/8	John Player Special
1978	16	41	116	12	7	8	5	1	2	1	2	1	549/2646,9	Марио Андретти/1; Ронни Петерсон/2; Жан-Пьер Жарье/— Гектор Ребакью* (Team Rebaque)/19	John Player Special, Olympus
1979	15	39	39	—	—	—	2	3	3	3	—	4	—	Марио Андретти/10; Карлос Рейтемани/6; Гектор Ребакью* (Team Rebaque)/—	Martini
1980	14	30	14	—	—	—	1	—	2	—	2	5	—	Марио Андретти/20; Элио де Анджелис/7; Найджел Мэнселл/—	Essex, John Player Special, Courage (ГП Британии)
1981	14	27	22	—	—	—	—	1	1	4	4	7	—	Элио де Анджелис/8; Найджел Мэнселл/14	Essex, John Player Special, Courage (с ГП Испании)
1982	15	29	30	—	—	1	—	1	3	2	1	6	5/29,7	Элио де Анджелис/9; Найджел Мэнселл/14; Роберто Морено/—; Джефф Лиз/—	John Player Special
1983	15	30	12	1	1	—	—	1	1	2	1	7	—	Элио де Анджелис/17; Найджел Мэнселл/12	John Player Special
1984	16	32	47	2	—	—	1	5	4	4	2	3	47/200,7	Элио де Анджелис/3; Найджел Мэнселл/9	John Player Special
1985	16	32	71	8	3	3	2	4	1	6	1	3	297/1400,8	Элио де Анджелис/5; Айртон Сенна/4	John Player Special, Olympus
1986	16	31	58	8	—	2	4	2	1	2	1	3	134/566,5	Айртон Сенна/4; Джонни Дамфриз/13	John Player Special, de Longhi
1987	16	32	64	1	3	2	3	2	2	2	2	3	108/446,9	Айртон Сенна/3; Сатору Накаджима/11	Camel, de Longhi
1988	16	30	23	—	—	—	—	3	2	2	1	4	—	Нельсон Пике/6; Сатору Накаджима/16	Camel, Epson
1989	15	28	15	—	1	—	—	—	3	1	1	6	—	Нельсон Пике/8; Сатору Накаджима/21	Camel, Epson, PIAA
1990	16	30	3	—	—	—	—	—	—	1	1	8	—	Дерек Уорвик/14; Мартин Доннелли/—; Джонни Херберт/—	Camel
1991	16	23	3	—	—	—	—	—	—	—	1	9	—	Мика Хаккинен/15; Джулиан Бейли/18; Джонни Херберт/—; Михазль Бартельс/—	Lotus, Tic-Tac, British Petroleum
1992	16	31	13	—	—	—	—	—	2	1	5	5	—	Мика Хаккинен/8; Джонни Херберт/14	Castrol, Hitachi
1993	16	31	12	—	—	—	—	—	3	1	1	6	—	Алессандро Занарди/20; Педро Лами/—; Джонни Херберт/9	Castrol, Hitachi
1994	16	32	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Алессандро Занарди/—; Педро Лами/—; Джонни Херберт/—; Филипп Адамс/—; Эрик Бернар/18 Мика Сало/—	Hitachi, Loctite, Miller Genuine Draft
Всего:	491	1238	1514	107	71	79	41	51	55	63	54		5498/26183,8		

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

* — пилоты, выступавшие на автомобилях Lotus не за заводскую команду

** — 5-е место в Кубке конструкторов — Lotus-BRM; 6-е — Lotus-Climax

Шасси Lotus 1958-1994



Модель 12 год 1958

Гран При	8	Поул-позишн	—
Старты	11	Быстрейшие круги	—
Очки	3	Победы	—

Конструктор К. Чепмен
Мотор Climax FPF S4



Модель 48** год 1967

Гран При	1	Поул-позишн	—
Старты	1	Быстрейшие круги	—
Очки	—	Победы	—

Конструктор К. Чепмен
Мотор Ford FVA S4



Модель 16 годы 1958-1960

Гран При	16	Поул-позишн	—
Старты	28	Быстрейшие круги	—
Очки	5	Победы	—

Конструктор К. Чепмен
Мотор Climax FPF S4



Модель 49; 49B; 49C годы 1967-1970

Гран При	41	Поул-позишн	19
Старты	113	Быстрейшие круги	14
Очки	205	Победы	12

Конструкторы К. Чепмен/М. Филлипп
Мотор Ford DFV V8



Модель 18; 18/21 годы 1960-1962

Гран При	19	Поул-позишн	5
Старты	72	Быстрейшие круги	4
Очки	73	Победы	4

Конструктор К. Чепмен
Мотор Climax FPF S4, Maserati 250S S4, Borgward S4



Модель 56B годы 1969-1971

Гран При	4	Поул-позишн	—
Старты	4	Быстрейшие круги	—
Очки	—	Победы	—

Конструкторы К. Чепмен/М. Филлипп
Мотор Cosworth, Pratt&Whitney turbine



Модель 21 годы 1961-1963

Гран При	12	Поул-позишн	—
Старты	20	Быстрейшие круги	1
Очки	24	Победы	1

Конструктор К. Чепмен
Мотор Climax FPF S4



Модель 63 год 1969

Гран При	7	Поул-позишн	—
Старты	8	Быстрейшие круги	—
Очки	—	Победы	—

Конструктор М. Филлипп
Мотор Ford DFV V8



Модель 22* годы 1963-1965

Гран При	1	Поул-позишн	—
Старты	1	Быстрейшие круги	—
Очки	—	Победы	—

Конструктор К. Чепмен
Мотор Ford 109E S4



Модель 69** год 1971

Гран При	2	Поул-позишн	—
Старты	2	Быстрейшие круги	—
Очки	—	Победы	—

Конструктор Д. Болдуин
Мотор Ford FVA S4



Модель 24 годы 1962-1964

Гран При	23	Поул-позишн	—
Старты	72	Быстрейшие круги	—
Очки	16	Победы	—

Конструктор К. Чепмен
Мотор Climax FMWV V8, BRM 56 V8



Модель 72; 72C; 72D; 72E годы 1970-1975

Гран При	74	Поул-позишн	17
Старты	149	Быстрейшие круги	9
Очки	295	Победы	20

Конструктор К. Чепмен/М. Филлипп
Мотор Ford DFV V8



Модель 25 годы 1962-1967

Гран При	49	Поул-позишн	18
Старты	101	Быстрейшие круги	14
Очки	156	Победы	14

Конструктор К. Чепмен
Мотор Climax FMWV V8, BRM 56 V8



Модель 76 год 1974

Гран При	7	Поул-позишн	—
Старты	10	Быстрейшие круги	—
Очки	3	Победы	—

Конструкторы К. Чепмен/Р. Беллами
Мотор Ford DFV V8



Модель 33; 33T годы 1964-1967

Гран При	27	Поул-позишн	8
Старты	47	Быстрейшие круги	8
Очки	84	Победы	5

Конструкторы К. Чепмен/Л. Терри
Мотор Climax FMWV V8, BRM 56 V8



Модель 77 год 1976

Гран При	16	Поул-позишн	1
Старты	30	Быстрейшие круги	1
Очки	32	Победы	1

Конструкторы Д. Элдридж/М. Огилви
Мотор Ford DFV V8



Модель 43 годы 1966-1967

Гран При	5	Поул-позишн	—
Старты	6	Быстрейшие круги	—
Очки	9	Победы	1

Конструктор К. Чепмен
Мотор BRM 75 H16



Модель 78 годы 1977-1978

Гран При	31	Поул-позишн	9
Старты	54	Быстрейшие круги	7
Очки	106	Победы	7

Конструкторы Р. Беллами/М. Огилви/П. Райт
Мотор Ford DFV V8



Модель 44** год 1966

Гран При	1	Поул-позишн	—
Старты	2	Быстрейшие круги	—
Очки	—	Победы	—

Конструктор К. Чепмен
Мотор Ford SCA S4



Модель 79 годы 1978-1979

Гран При	26	Поул-позишн	10
Старты	56	Быстрейшие круги	5
Очки	112	Победы	6

Конструкторы М. Огилви/Д. Элдридж
Мотор Ford DFV V8

Примечание: на Гран При Южной Африки 1965 года Джим Чарлтон был заведен на автомобиле Lotus 20 Формулы-Юниор (конструктор К. Чепмен, мотор Ford 109E S4), однако Чарлтон не прошел предквалификацию и на старт допущен не был. Lotus 88, построенный в 1981 году, имел двойное шасси, был признан не соответствующим техническому регламенту FIA и на старт так же не вышел.



Модель 80	год 1979		
Гран При	3	Поул-позишн	—
Старты	3	Быстрейшие круги	—
Очки	4	Победы	—
Конструкторы М. Огилви/Д. Элдридж/П. Райт Мотор Ford DFV V8			



Модель 81; 81B	годы 1980-1981		
Гран При	18	Поул-позишн	—
Старты	38	Быстрейшие круги	—
Очки	23	Победы	—
Конструкторы М. Огилви/П. Райт Мотор Ford DFV V8			



Модель 87; 87B	годы 1981-1982		
Гран При	11	Поул-позишн	—
Старты	21	Быстрейшие круги	—
Очки	13	Победы	—
Конструкторы К. Чепмен/М. Огилви/П. Райт Мотор Ford DFV V8			



Модель 91	годы 1982-1983		
Гран При	15	Поул-позишн	—
Старты	28	Быстрейшие круги	—
Очки	30	Победы	1
Конструкторы К. Чепмен/М. Огилви Мотор Ford DFV V8			



Модель 92	год 1983		
Гран При	8	Поул-позишн	—
Старты	8	Быстрейшие круги	—
Очки	1	Победы	—
Конструкторы К. Чепмен/М. Огилви Мотор Ford DFV V8			



Модель 93T	год 1983		
Гран При	7	Поул-позишн	—
Старты	7	Быстрейшие круги	—
Очки	—	Победы	—
Конструкторы М. Огилви Мотор Renault EF1/EF4B V6 1c			



Модель 94T	год 1983		
Гран При	7	Поул-позишн	1
Старты	14	Быстрейшие круги	1
Очки	11	Победы	—
Конструкторы Ж. Дюкаруж/М. Огилви Мотор Renault EF1/EF4B V6 1c			



Модель 95T	год 1984		
Гран При	16	Поул-позишн	2
Старты	32	Быстрейшие круги	—
Очки	47	Победы	—
Конструкторы Ж. Дюкаруж/М. Огилви Мотор Renault EF4B V6 1c			



Модель 97T	год 1985		
Гран При	16	Поул-позишн	8
Старты	32	Быстрейшие круги	3
Очки	71	Победы	3
Конструкторы Ж. Дюкаруж/М. Огилви Мотор Renault EF4B/EF15 V6 1c			



Модель 98T	год 1986		
Гран При	16	Поул-позишн	8
Старты	31	Быстрейшие круги	—
Очки	58	Победы	2
Конструкторы Ж. Дюкаруж/М. Огилви Мотор Renault EF15 V6 1c			



Модель 99T	год 1987		
Гран При	16	Поул-позишн	1
Старты	32	Быстрейшие круги	3
Очки	64	Победы	2
Конструкторы Ж. Дюкаруж/М. Огилви Мотор Honda RA166E V6 1c			



Модель 100T	год 1988		
Гран При	16	Поул-позишн	—
Старты	30	Быстрейшие круги	—
Очки	32	Победы	—
Конструкторы Ж. Дюкаруж/М. Огилви Мотор Honda RA166E V6 1c			



Модель 101	год 1989		
Гран При	15	Поул-позишн	—
Старты	28	Быстрейшие круги	1
Очки	15	Победы	—
Конструкторы Ф. Дерни/М. Куглан Мотор Ford DFV V8			



Модель 102	год 1990		
Гран При	16	Поул-позишн	—
Старты	30	Быстрейшие круги	—
Очки	3	Победы	—
Конструктор Ф. Дерни Мотор Lamborghini 3512 V12			



Модель 102B; 102C****	год 1991		
Гран При	16	Поул-позишн	—
Старты	23	Быстрейшие круги	—
Очки	3	Победы	—
Конструктор Ф. Коннак Мотор Judd EV V8; Isuzu V12			



Модель 102D	год 1992		
Гран При	4	Поул-позишн	—
Старты	8	Быстрейшие круги	—
Очки	2	Победы	—
Конструктор Ф. Коннак Мотор Ford HB V8			



Модель 107	год 1992		
Гран При	12	Поул-позишн	—
Старты	23	Быстрейшие круги	—
Очки	11	Победы	—
Конструктор К. Мерфи Мотор Ford HB V8			



Модель 107B	год 1993		
Гран При	16	Поул-позишн	—
Старты	31	Быстрейшие круги	—
Очки	12	Победы	—
Конструктор К. Мерфи Мотор Ford HB V8			



Модель 107C	год 1994		
Гран При	6	Поул-позишн	—
Старты	10	Быстрейшие круги	—
Очки	—	Победы	—
Конструктор К. Мерфи Мотор Mugen MF-351HB V10			



Модель 109	год 1994		
Гран При	12	Поул-позишн	—
Старты	22	Быстрейшие круги	—
Очки	—	Победы	—
Конструктор К. Мерфи Мотор Mugen MF-351HB V10			

* — автомобиль Формулы-Юниор; ** — автомобиль Формулы-2; *** — газотурбинный автомобиль

**** — автомобиль 102C в гонках не участвовал и представлял собой экспериментальное шасси, созданное для испытаний мотора Isuzu

ИДИН НА ОДИН

ГЕНИЙ

ЖЕЛЕЗНОГО ВЕКА

Гоночный автомобиль — как породистая лошадь. Никогда нельзя судить о его возможностях, исходя лишь из "чистоты кровей". Но я всегда считал, что Lotus, сделанный Чепменом, должен побеждать. И очень редко ошибался.

Марио Андретти

Весть облетела мир с быстротой молнии: Чепмен жив! Нет, он вовсе не умер в декабре 82-го. Разве может сердце человека, которого на протяжении четверти века считали магом и чародеем автогоночного королевства, просто взять и остановиться от какого-то банального инфаркта? Да еще в 54 года! Он всегда был таким хитрецом, этот Чепмен. Вот и теперь Колин просто убежал от кредиторов, требующих выплаты миллионных долгов, и скрывается где-то в Южной Америке...

Настолько сильна оказалась аура загадочности, исключительности, окружавшая этого человека, что невероятной новости почти поверили. Увы, она оказалась всего лишь обычной газетной уткой...



Я еще только учусь

— Но почему "Лотос", дорогой?
— А вот послушай. В конце каждого мирового цикла Хранитель Вселенной, владыка пространств и Вещи погружается в сон. А когда просыпается и замешивает новое Творение, из его пута вырастает лотос, а из лотоса появляется Брахма — Создатель. И творит новую вселенную!

Поглядев на неказистого четырехколесного крепыша с открытым некрапленным кузовом и странноватым медным радиатором, до смешного напоминавшим Rolls-Royce, Колин улыбнулся:

— Хебсеа, ты считаешь, я справлюсь с ролью создателя новой вселенной?

Девушка ответила срезанным взглядом, но через секунду рассмеялась.

— Я знаю тебя целых четыре года и абсолютно уверена, ты поднимешься высоко-высоко. Если, конечно, меня с собой возьмешь!

Они познакомились в марте 1944-го на муниципальном базисе в Хорнси, северном пригороде Лондона. 15-летний мальчишка, сын владельца скромной железнодорож-



Чапмен за рулем Lotus Mk2 на трассе триала

ной гостиницы, познакомился юной школьнице Хейзел Уильямс совершенно необыкновенным. Между тем ничего необычного в нем как будто не было. Энтони Колин Брок Чапмен, родился 19 мая 1928 года в Ричмонде-на-Темзе, графство Суррей, — писал он в анкете при поступлении в Лондонский университет в октябре 1945 года. Как многие английские мальчишки, гоним на мотоцикле — 350-кубовым Panther. Как многие, падал. И на

рождество того же года отец подарил новоиспеченному студенту старенькую, но еще вполне крепкую Morris 8 — четыре колеса надеждой душой!

Колин подарок с благодарностью принял и, записавшись в университетскую авиасекцию! Впрочем, не сомневайтесь, у парня голова на плечах имеется, — говорила, бывало, Стэн Чапмен завсегдатаям своего паба. Ведь в 18 лет вместе с одноклассником и тезкой Дейвом Колин начал

ремонттировать и продавать подержанные автомобили. Так что на шее у родителей не сидел.

В 1947 году британское правительство отменило законы на бензин, и датские автомобили перестали пользоваться спросом. Студенческое предприятие пришлось закрыть, но Чапмен продолжал

вечерами трудиться в гараже, собирая из старичка Austin 7 17-летней давности машину для пользова-

Получив в конце 1948 года степень бакалавра, инженер Чапмен на несколько месяцев подался на службу в Королевский военно-воздушный флот (в университетской эскадрилье он налетал 35 часов). Но хобби своего не бросил, продолжая трудиться над Lotus Mk2, — на шасси Austin он вварил более мощный мотор Ford 10. Однако служба все больше мешала его автомобильному, и в конце концов Колин решил, что военная карьера не для него. Демобилизовавшись осенью 1949-го, Чапмен устроился на работу в авиастроительную фирму de Havilland. А в свободное от работы время с помощью братьев Майкиса и Найджела Алленов в гараже на Александрии Парк Роуд в Северном Лондоне собрал Lotus Mk3 — машину Формулы-750. Автомобиль этот настолько превосходил соперников, что организаторам пришлось пересмотреть технические требования!

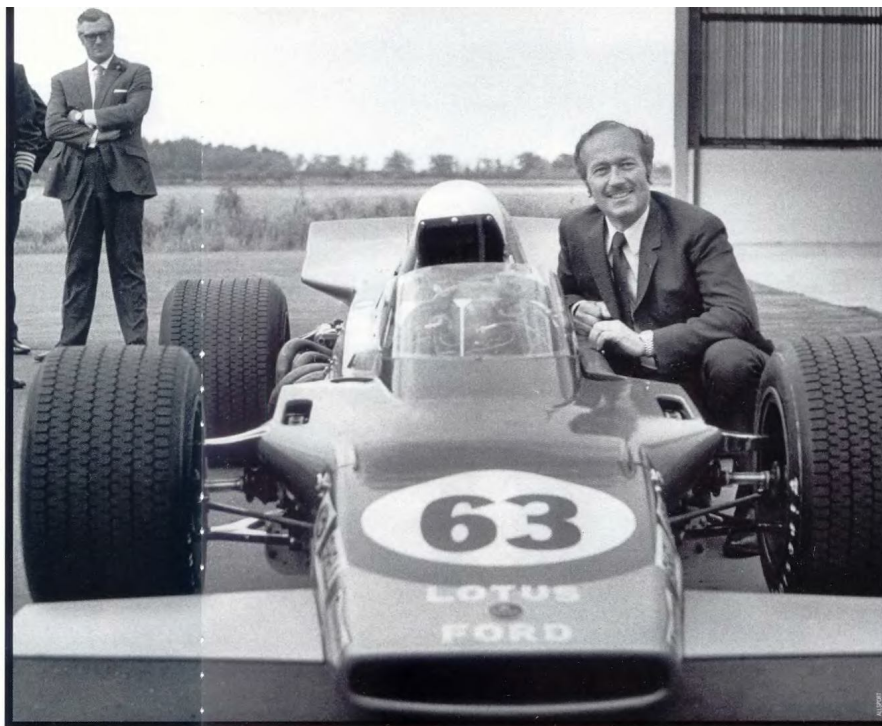
Для сезона Колин выступал на своих "специалах" в любительских клубных состязаниях, да так успешно, что однажды получил заказ от некоего Майка Лоусона — тот уже оценил пресыщенные ходовые качества Lotus Mk2 и хотел заменить машину, готовясь к новому сезону. Вот тогда-то, в январе 1952 года, в старой конюшне на заднем дворе гостиницы Стэн Чапмена появилась фирма Lotus Engineering Company с капиталом в 25 фунтов стерлингов.

Денег одолжила влюбленная Хейзел (через два года она стала миссис Чапмен). Она же, кстати, и была некоторое время единственным сотрудником новой фирмы. Прием заработная плата в "трудном соглашении" предусмотрена не была.

Вскоре к маленькой компании, директорами которой были Чапмен и Майкис Аллен, присоединились инженеры из de Havilland Питер Росс, "Мак" Мак-Нитон и Майкис Костин (сам Колин в это время тоже ушел из авиастроительной фирмы и работал в British Aluminium).

Новые конструкции поспыливали как из рога изобилия — Mk4 для Лоусона и триада, Mk5 Формулы-750. А спортивный Mk6 с трубчатой пространственной фермой принес Колину широкую известность в гоночном мире. Брат Костина Франк спроектировал обтекаемый кузов для Mk8, а сам Колин нередко указывался за руль своих машин, чтобы стартовать в гонках. Дважды он даже отказывался выйти на старт "24 часов Ле-Мана".

В 1954 году — Аллен уже покинул компанию — Колину пришлось уйти из British Aluminium, цен-



ком посвятить себя собственному бизнесу. Чапмен формально разделил фирму, основав Team Lotus, которая занималась исключительно проектированием гоночных автомобилей и собственно гонками. Lotus Engineering выпускала серийные машины и комплектующие. К середине 50-х Lotus пользовалась репутацией производителя небольших спортивных автомобилей с прекрасной управляемостью, компенсировавшей недостаток мощности.

Знакомство с Формулой-1

Однажды, в самом начале 1956 года, в квартире Чапмена раздался звонок. "Жол слушает", — сивя трубку хозяин. Звонил Дерек Буттон, старый приятель, который частенько помогал Чапмену в гара-

же на Александрии Роуд, а теперь возил грузовик гоночной команды Тони Вандервельта. "Соберись и приезжай в Акто!" Старину Вандервельту нужно помочь с пилотом для машины Формулы-1.

Vanwall VW2 sleekой и прочной трубчатой пространственной фермой и сконструированной Чапменом задней подвеской был на 25 кг легче лучшей тогда машины чемпиона мира Lancia-Ferrari D50. Ну а в дебюте 5 мая 1956 года Стивингс Мосс выиграл Международный трофей в Ойлерстоуне, опередив самого Фанхио. Шасси Чапмена получилось намного удачнее конструкции инженера Соорет Оуэна Маджора, использовавшейся до сих пор командой Vanwall. Так 28-летний Колин пошел, что не боги горшки обжигают. Теперь дебот его команды в Формуле-1 оставался лишь вопросом времени.

На полноприводный Lotus 63 Чапмен возлагал большие надежды. Увы, не оправдавшиеся

Чапмен и Кларк – другой столь же гармоничной пары в истории автоспорта не было



Летом того же 1956 года его имя даже чуть было не появилось в стартовом листе Гран При Франции. У Vanwall освободилось место третьего гощика, и Вандервелл предложил стартовать Чапмену. Результат оказался плачевным – в квалификации Колин столкнулся с Майком Хоторном. И если оба участника аварии отделались ссадинами и царапинами, то машина Чапмена превратилась в металлолом. Так что дебют в качестве гощика Формулы-1 не состоялся.

Но в качестве конструктора и владельца команды Колин подошел к чемпионату мира все ближе. В один из дождливых октябрьских дней 1956 года он пригласил на задний двор гостиницы своего отца нескольких знакомых журналистов. Их взору предстал небольшой автомобильчик – Lotus Mk12, для Формулы-2. Следующим летом на него нашлись первые покупатели, и машина Чапмена успешно провела сезон в британской Ф-2. Тогда же в команду Чапмена появились и несколько ставших впоследствии знаменитыми в Ф-1 люди – инженер Кейт Дакворт, в будущем один из основателей Cosworth, Грэм Хилл, совмещавший в команде обязанности механика и пилота.

Итак, Чапмену осталось сделать последний шаг – опыт, талант и необходимое для Формулы-1 кадры у него уже были. Но он почему-то не торопился. Удивительное дело. Человек, всю свою жизнь посвятивший автогонкам, сам состязания, в общем, не очень любил. Да, да! Главным для него было решить инженерную задачу, построить машину, которая бы отвечала определенным требованиям. И увлеченный такой работой, он забывал обо всем – и о гонках в том числе. В 1956 году его захватила идея создать легковой автомобиль, который бы обладал управляемостью гоночной машины. Не мощный дорожный снаряд для любителей с ветерком промчаться по автобану, ревом многоцилиндрового мотора поражающего соперников, а управляемый копором давящийся бы удовольствие истинным ценителям быстрой езды по узким и извилистым английским дорогам.

Первой из таких машин стал Mk7, знаменитая "лотовская семерка", которая выпускается до сих пор. В 1957 году увидел свет Mk14 Elite с кузовом из стеклопластика, коэффициент лобового сопротивления воздуха которого составил 0,29.

Это двухместное купе с мотором мощностью всего 80 л.с. и гоночной подвеской в 1959 году финишировало на 8-м месте в 24-часовой гонке во французском Ле-Мане – фантастическое достижение для серийного автомобиля.

В 1962 году появился Mk26 Elite, через пять лет – среднемоторный 46 Euroa, в начале 70-х – Esst и новый Elite, в 75-м – Epril. И каждый раз, уходя с головой в проектирование этих красавцев, Чапмен совершенно забывал о гонках. А болельщики, соперники и даже собственные его пилоты ислауживали в чем дело, почему Чапмен никак не может родить новый шедевр? Неудали его насколько не возмужают неудачи Team Lotus? Но уж когда он брался за дело...

Чапмен – революционер

Впервые Колин до основания потряс мир Формулы-1 весной 1962 года, когда дебютировал его Lotus 25, в котором трубчатая рама была заменена

алюминиевым монококком. Машина произвела впечатление революцию в гоночном автомобилестроении, все конструкторы с тех пор проектируют свои модели по такой схеме.

А через пять лет новый революционный ход – двигатель в качестве несущего элемента шасси Lotus 49. Еще одна революция! Потом были газовая турбина и полный привод, кинематическая форма кузова и разделение по бокам радиаторов, "трапециевидный" эффект и активная подвеска. Чапмена называли волшебником, гениальным конструктором, причислив

к ряду святых автомобильного века. Идея били из головы этого удивительного человека, он придумывал все новые фантастические проекты, которые, тем не менее, вскоре воплощались в металле и пластике.

И мало кто знал, что на самом деле Чапмен... ничего не придумывал! Пионеры автомобильного с алюминиевым монококком стартовал в Гран При Франции еще в 1923 году. Двигатель Lotus D50 со стальным кузовом с передними колесами за 12 лет до создания Lotus 49. "Автомобиль-крыло" придумали инженеры BRM в 1975 году. Автор "активной подвески" – Питер Райт.

Больше того, исследуя историю Чапмена и его команды, убеждаешься, что ни один Lotus не был спроектирован Чапменом в одиночку. Шефу всегда помогали окружающие его талантливые инженеры.



Lotus 49 – первая "формула" в цветах табачного спонсора

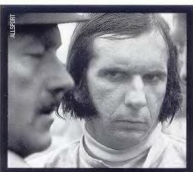
"Существует нестерпимое представление, — писал Марио Андретти, — что Чезмен был гением — уникальным и единственным в своей команде. Это не так. У Колина была прямо-таки нестерпимая жажда идей, и он мог вытащить самую мысль из кого угодно. А потом сам принимал единственно верное решение". Коллега экс-чемпиона мира Дакоты Майлз добавлял: "Колин упускал инженерные возможности той или иной идеи быстрее, чем кто-либо, кого я встречал. Но иногда не доводя их до совершенства — слишком быстро он шел вперед".

А вот, к примеру, Лен Терри, инженер, сотрудничавший с Чезменом с 1955 года, а с 1959-го занимавший пост главного конструктора Lotus, так вспоминал своего шефа: "Когда Колин принёс мне несколько эскизов своего нового спортивного автомобиля (Mk30), первое, что я подумал, — куда делались его инженерные мозги? С ним такое проис-

ходило редко, но уж если случалось...". Еще один сотрудник Чезмена, Майкл Костин, однажды заметил: "Иногда Колин совершенно не понимал инженерных принципов. И как вы ни бились, объясняя ему их, не мог (или не хотел) ничего понять".

Спортивно-гоночный Mk30 и его еще более неудачный преемник Mk40, который американец Дэн Гарни называл "тридцатка с десятком лишними ошибками", лишь подтверждают слова конструкторов Lotus. Можно также вспомнить упорство, с каким Чезмен цеплялся за заведомо проигрышные идеи — полноприводной 63, газотурбинный 56.

Так что же — не конструкторский гений, а обыкновенный ловчича, живущий за счет чужих мозгов? Эдакий интеллектуальный вампир? Дракула автоспорта? Совсем нет!

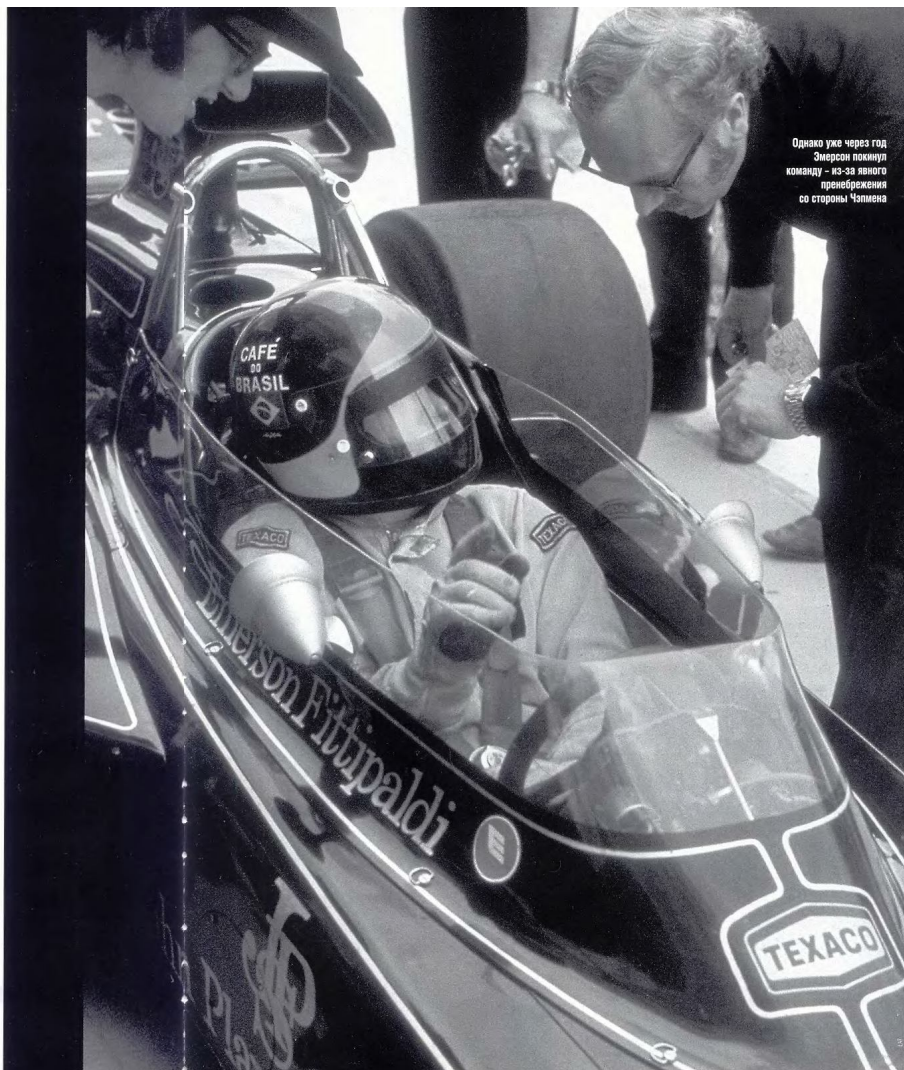


Эмерсон Фиттипальди стал в Lotus самым молодым чемпионом мира

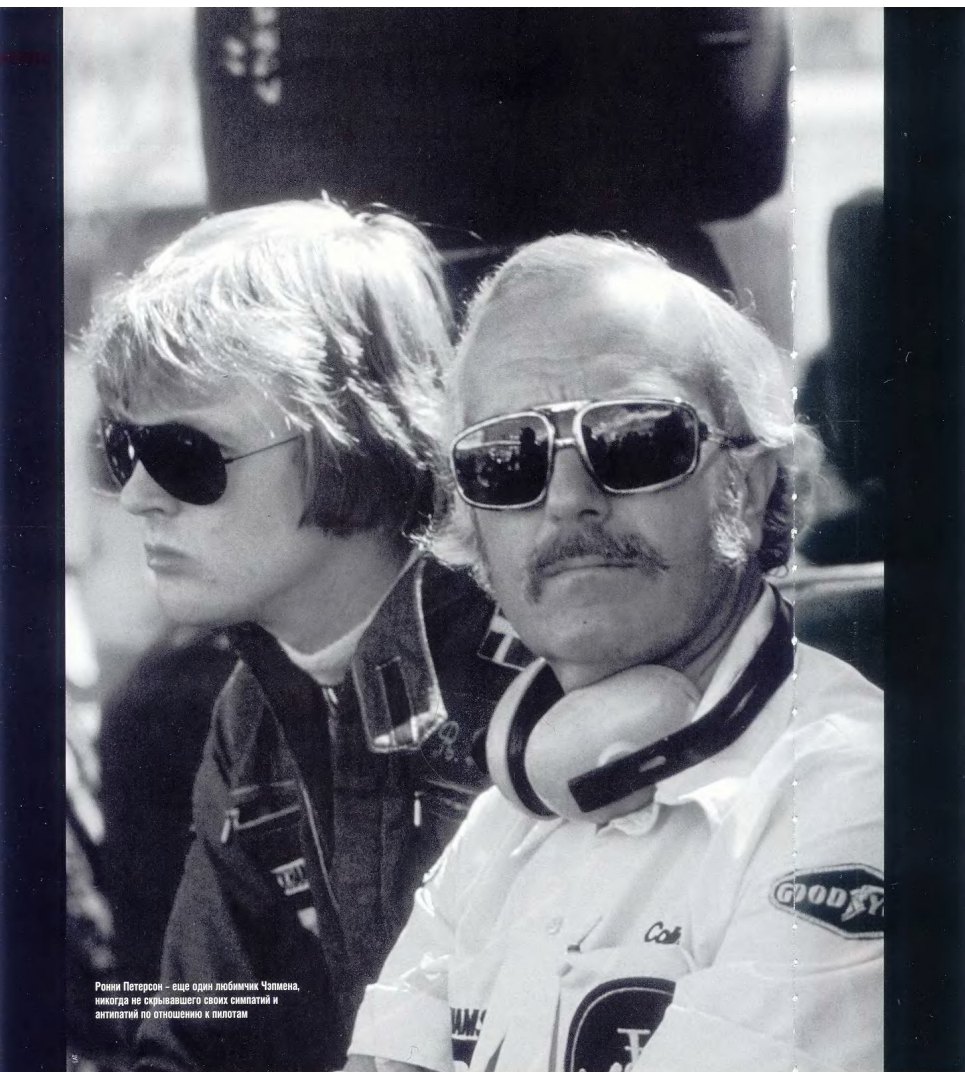
абсолютно счастливы. Все остальное было для Колина настоящей костью в горле. ВCF".

Даже те, кто по разным причинам не имели склонности превозносить инженерные таланты Чезмена, — Терри, братья Костинны и Аллена, Дауорт, Морис Филлип и другие инженеры, в разные годы помогавшие шефу Lotus проектировать машины, входившие в историю, оставляли в тени своих создателей, — признавали его умение поставить задачу, уловить суть проблемы, найти верную концепцию. "За каждым большим проектом в Lotus обязательно стоял Колин", — писал Андретти.

Но нередко, объяснив своим сотрудникам, чего он хочет добиться, Чезмен терял интерес к проблеме, его увлекало что-то новое. Так было, к примеру, весной 1976 года, когда Колина поглотила идея создания моторных лодок и катеров. "За завтраком после гонки в Лонг-Бич я сказал ему, что нельзя заниматься чем-то наполовину, — вспоминал Андретти то непростое для Team Lotus время. — Отдай ты свои катера кому-нибудь!



Однако уже через год Эмерсон покинул команду — из-за явного пренебрежения со стороны Чезмена



Ронни Петерсон — еще один любимчик Чэпмена, никогда не скрывавшего своих симпатий и антипатий по отношению к пилотам

И возмись за Формулу-1. Только тогда и я, и вся команда сможем работать с полной отдачей. Колин пообещал, и вскоре Хейзел сказала мне, что ее муж полностью изменил свой подход к делу, оставив в стороне эти несчастные дела... Когда Колин был в порядке, и у Lotus дела шли как по маслу. А стоит вспомнить историю команды с ее вершинами и провалами, понимаешь, что они точно совпадают со взлетами и падениями расположения духа ее хозяина».

Гений злодейства?

Внешне подчеркнуто корпоративный и холодно-вещный — «хоть и не до такой карикатурной степени, как Грэм Хилл», как вспоминала Аидретти, — Чэпмен был на самом деле человеком очень эмоциональным и всегда бурно переживал успехи и неудачи своей команды. Отмечая первую победу нового Lotus 21 в июле 1961 года в Золтуде, команда гуляла всю ночь, а Колин с Инисом Айрлендом забрались на крышу гостиницы, и шотландец — не дурак выпить и побалгурить — стрелял в воздух из пистолета, не давая спать окрестным бюргерам. Дело кончилось тем, что организаторы Гран При Пермани запретили Айрленду стартовать в своей гонке.

Столь же бурно переживал Колин неудачи. Их было немало, и самые страшные — гибель его пилотов. «Чэпмен был чрезвычайно заботливым человеком, — писал в своей книге «История команды» английский журналист Брюс Грант-Брейем. — И многие удивлялись, как быстро он восстанавливался после гибели Джима Кларка и Йохена Рингта. В обоих случаях Колин каким-то образом убеждал себя продолжать дело. Но нельзя путать настроение и психическое состояние. На самом деле обе аварии стали для него страшным ударом. В мае 1968 года он надолго закрылся у себя в доме, не желая никого видеть. Тот трагический месяц полностью изменил его преемник: беззаботное отношение к гонкам».

А в это же самое время газеты называли его убийцей, итальянские власти много лет подиряд грозили арестом. «Колин напоминает человека, стремящегося втиснуть пилотаж в лифт, рассчитанный лишь на четыре человека», — писал швейцарский еженедельник «Мотор Шпорт Актуэль». «Если во время гонки я вижу, что меня обгоняет мое собственное колесо, я твердо знаю, что сижу за рулем Lotus», — делился Хилл. «Чтобы я ездил за Lotus? Нет уж, увольте, это слишком опасно!» — это уже Никки Лауда. Представления о конструкциях Чэп-

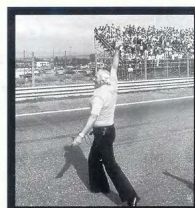
мена, как о недостаточно надежных и опасных для жизни, прочно укоренились в сознании публики.

Так ли справедливы были обвинения? Обратимся к беспристрастной статистике. За полвека в Ф-1 погибло 56 человек. Из них трое — Ринни Петерсон и Стейси — за рулем Lotus. Ferrari принесли смерть пяти гонщикам и двадцати четырем зрителям. И никто не называл их «храсными гробами».

Смерть друзей, нападки прессы, финансовые неудачи, собственные просчеты и ошибки со-трудников — все переносил этот удивительный человек со стойкой холерической слабостью. И спокойно шел своей дорогой, продолжая придумывать и строить самые быстрые, самые изощренные, самые интересные гоночные автомобили в мире.

Его сердце

В 1969 году Колин купил замок Кстеринген-Холл, построенный в XIX веке на месте старинного рыцарского поместья, основанного еще до Вильгельма-Завоевателя. Там когда-то трудился инженер команды над удивительным «автомобилем-крылом», туда в 1977 году переехала из Хейзел вся Team Lotus. Над главным входом замка выбит в камне девиз его обитателей, как нельзя лучше подходящий самому Чэпмену: «От всего моего сердца».



Сердце Чэпмена выдержало все. Кроме одного: когда из-за мелких интриг соперников и предвзвешенной скачки в FIA (Международной ассоциации автофедерации) чиновники запретили одно из самых

поразительных творений конструкторского гения Колина — Lotus 88. Он видел, как подвизался над техническими требованиями, вынуждая гонки Brabham BT-49 и не мог поверить, что хозяин этой машины, Берни Экклстоун, говорит о его, Чэпмене, нарушениях. Он видел, как конструкторы Renault и Ferrari, только что с пеной у рта осуждавшие два шасси 88-го, останавливают свои машины баками якобы для водного охлаждения тормозов, и прекрасно понимал, что выливая воду во время гонки, хитрецы просто облегчают машину! Вот тогда сердце великого волшебника нашего железного автомобильного века не выдержало.

Поздним вечером 15 декабря 1982 года он вернулся с провалившегося в Париже заседания FIA. И под утро умер в собственной постели от инфаркта. От разрыва сердца, как говорили раньше.

Александр Мельник
Вадим Степанов

Настоящим я отказываюсь от слова "итальянцы" и заменяю его словами "переселенцы, принадлежавшие к патинским расам". У меня и в мыслях не было оскорбить итальянский народ...

Гарольд Лоу

В первой половине нашего века к итальянским переселенцам в Америке относились свысока, если не сказать, с пренебрежением. Даже после ужасной катастрофы Titanic — британского корабля, принадлежавшего американскому концерну, затонувшего в Северной Атлантике в апреле 1912 года, больше всех досталось именно итальянским эмигрантам. Почти все спасшиеся пассажиры лайнера, в особенности американцы, постоянно заостряли внимание прессы на "недостойном поведении итальянцев", которые буквально "висли" на спасательных шлюпках, подвергая опасности жизни женщин и детей. Пилому помощнику капитана Titanic Гарольду Лоу по требованию итальянского посланника в Вашингтоне даже пришлось публично извиняться перед итальянским народом. Это был не единственный случай дискриминации по отношению к выходцам с Апеннин, которые в поисках лучшей жизни продолжали пересекать океан, надеясь найти в Новом Свете свое счастье. Почти не изменилось отношение к итальянским эмигрантам и после Второй мировой войны.

Впрочем, когда 16 июня 1955 года утром, в начале седьмого, в нью-йоркский порт входил огромный трансатлантический лайнер Conte Biancamano, двум итальянским мальчикам, без всякого трепета взглянув на палубу на статую Свободы, было совершенно наплевать и на дискриминацию итальянцев в Америке, и на окончание не такого уж опасного на без сомнения, воюющего плаванья между Неаполем и Нью-Йорком. Этим двум 15-летним башмачкам казалось, что их жизнь уже кончилась: ведь в Америке почти нет автомобильных гонок... Так они думали, когда сходили на берег в Нью-Йорке. Так они думали, когда приехали в городок Назарет в штате Пенсильвания, где жила дядя их матери. Но в один прекрасный момент все изменилось.

Альдо лежал в своей комнате и мучился от головной боли, когда услышал на лестнице торжественные шаги брата. Марио ворвался в комнату как вихрь. "Альдо, в Назарете есть гоночный трек" — уныбась, выпалил он. С этой минуты Америка стала расой для двух молодых итальянцев, одному из которых много лет спустя предстояло





В 60-е Марио Андретти по праву мог называться одним из самых удачливых пилотов Америки. На его счету три победы в чемпионате USAC, победы в пятисотмильных гонках в Индианаполисе и Дайтоне (на фото внизу) и... одна поу-позишн в Формуле-1



На последней гонке сезона 1976 года у подножия японской Фудзиямы Марио Андретти одержал свою первую победу в составе команды Lotus

стать самым знаменитым АМЕРИКАНЦЕМ, когда-либо садившимся за руль гоночной машины.

До войны семья Андретти жила в маленьком городке, скорее даже деревушке, под названием Монтона довольно хорошо. У Андретти была собственная винодельня, и будущее детей: близнецов Альдо и Марио и их старшей сестренки Анны-Марии, казалось довольно безоблачным. Но война все перевернула. "Нам нечего было есть, у детей не было игрушек, поэтому когда Марио и Альдо исполнилось по пять лет, брат моей матери смастерил им маленький деревянный автомобильчик", — вспоминает Рина Андретти — мать Альдо и Марио. Почему именно автомобильчик? Просто близнецы Андретти еще с двух лет периодически носились по дому, сметая все на своем пути, с громкими криками "в-р-р-ум — в-р-р-ум" и с крышками от кастрюль в руках. Монтона стояла на горе, и Альдо и Марио позднее облюбовали городской парк для гонок на своем деревянном тарантасе. Но скоро их первое автомобильное приключение подошло к концу. В Монтону пришли югославские партизаны, городок переименовали в Мотовун, и после войны он, как и весь полуостров Истрия, отошел к коммунистической Югославии. Только в 1948 году семья Андретти смогла, наконец, вырваться с Истрии и вместе с еще 350 тысячами соотечественников вернуться в Италию.

Семь с половиной лет Андретти провели в лагере для беженцев под Флоренцией, и здесь Марио и Альдо были счастливы. Их мечтания были далеки от скромных жилищ итальянских переселенцев. Братья бредили автомобильными гонками. С того момента, как в 1952 году в Монце они стали свидетелями победы великого Альберто Аскари, судьба братьев была решена. Через год, невзирая на нищету, они уже гонялись на выпрошенных у друзей 1100-кубовых машинах Формулы-Junior и были полны надежд на будущее. Но летом 1955 года семья вдруг решила покинуть Европу.





В 1976–1977 годах Марио Андретти, Колин Чэпмен и Гуннар Нильссон довели “автомобиль-крыло” до совершенства. Но летом 1977 года у Нильссона (справа) обнаружили рак, и следующий сезон Андретти начал уже с новым товарищем по команде

Не видя перспектив в Италии, где он никак не мог найти работу, Джиджи Андретти решил со всем семейством перебраться к родственникам жены в далекий американский штат Пенсильвания, и Альдо с Марио пришлось первый раз в жизни пересечь океан. Они втайне надеялись участвовать в гонках и в Америке, но, как признавался позднее Марио, думали, что в Штатах гоняются только в Индианаполисе. Но, даже обнаружив в Назарете совершенно непохожий на европейские трассы гоночный трек, близнецы не спешили делиться своими мечтами с родителями. Сестра за руль гоночного автомобиля в Соединенных Штатах в те годы было не так-то просто, особенно для бедных эмигрантов. Здесь не было даже друзей, которые по случаю могли одолжить братьям Андретти свой гоночный агрегат. Однако общительные итальянцы довольно быстро нашли выход. Собрав по пять баксов со своих новых школьных друзей, которых им удалось уговорить стать инвесторами их “гоночной команды”, Альдо и Марио купили за бесценок поддержанный Hudson Hornet 1948 года выпуска и стали делать из него гоночный автомобиль. Пока их отец Джиджи с утра до вечера работал на сталелитейном заводе компании Bethlehem Steel, его дети после уроков с не меньшим упорством копались во внутренних “гоночных динозаврах”.

В 1958 году они впервые вывели свой Hudson Hornet на старт гонки в Назарете, и с тех пор почти каждый уик-энд по очереди (машина-то была одна на двоих) выигрывали гонки. Зрители чуть больше симпатизировали Альдо. Его стиль был более агрессивен, и многие считали, что он пойдет дальше своего брата. Но тут судьба окончательно и бесповоротно разделила близнецов. До этого их жизни текли как два параллельных ручейка, ни на секунду не удаляясь друг от друга. В детстве у них были общие игрушки, общий деревянный автомобильчик, потом общие приятели в Италии и один на двоих гоночный автомобиль в Америке. Они были по-

хожи почти как две капли воды и позднее даже женились на девушках, которые были подругами еще задолго до того, как встретили братьев Андретти. У них были примерно равные возможности и в автоспорте, но один день разделил их пути. В конце 1959 года братья отправились в Хэтфилд в надежде выиграть главный приз последних гонок сезона – полторы тысячи долларов. Ради такого дела они даже арендовали еще один автомобиль для Марио, чтобы иметь больше шансов на победу. Однако вскоре после начала тренировок обоим уже было не до гонок. Альдо попал в аварию и был отправлен в больницу, а Марио звонил домой, не зная, что бы такое придумать, чтобы успокоить отца, который знать не знал ни о каких гонках. Ему повезло, к телефону подошла мать, но и ей Марио не мог сказать правду, ведь Альдо был в коме. “Альдо смотрел, как я участвую в гонке. Он стоял на крыше грузовика, свалился оттуда и потерял сознание, – соврал Марио. – Я думаю, мы вернемся сегодня попозже...”

Альдо провел в коме несколько недель, и хотя гонок после этой аварии не оставил, относился к ним более спокойно. Вскоре Альдо женился, нашел себе приличную работу на бензоколонке и в гонках участвовал лишь эпизодически.

Марио же не отказался от мысли стать профессиональным гонщиком. И действительно стал профессионалом, может быть, лучшим профессионалом в Штатах. У Марио с самого начала были те качества, которых в молодости не всегда хватало Альдо. Да, Марио очень часто рисковал, но он умел досконально просчитывать ситуацию на трассе, и (это, пожалуй, самое главное) он всегда очень тонко чувствовал предел возможностей, как для самого себя, так и для своей машины. “Марио присылали поздравления с рождением в июле, потому что думали, что до декабря он не доживет”, – шутил механик Андретти Джим Мак-Ги, на машине которого Марио начинал гоняться в USAC. Но за свою 31-летнюю карьеру,



В начале 70-х Марио Андретти довольно успешно выступал в чемпионате мира спортпрототипов

В 1979 году чемпиона мира Марио Андретти постигло разочарование. Слишком жесткая подвеска нового Lotus 80 не позволила Марио отстоять свой титул. Действующий чемпион мира не смог наскрести и полутора десятков очков



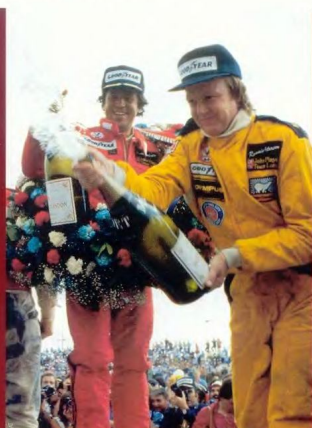
а такой длинной жизнью на высшем уровне автогонок не может похвастаться, наверное, больше ни один гонщик планеты, Марио почти всегда умел избегать неприятностей. Серьезных аварий в его жизни было не так уж много.

Пройдя через традиционное сито младших гоночных серий Америки, где молодые тигрята асфальтовых джунглей больше толкаются, нежели соревнуются в чистой скорости (что поделать, такова специфика североамериканского молодежного спорта, будь то хоккей, баскетбол или автогонки), Андретти наконец добрался до чемпионата USAC, как тогда назывался IndyCar. В апреле 1964 года в жизни Марио случились два важных события: его родители получили американское гражданство, а сам Марио дебютировал в гонке USAC в Трентоне. Финишировав 11-м, он заработал свои первые 526 долларов 90 центов в высшей лиге американского автоспорта. Марио вполне мог одержать свою первую победу уже в ноябре в Финиксе, но за несколько кругов до финиша его вытолкнули с трассы. Андретти это не слишком огорчило, – первый сезон он просто присматривался, а возвращаясь с последней гонки сезона, философски заметил Мак-Ги: “Знаешь, Джим, я могу победить этих парней”. И он победил их всех.

В 1965 году, став третьим в легендарной 500-мильной гонке, Марио выиграл титул “Новичок года” в Индианаполисе. Летом одержал свою первую победу в USAC, а осенью стал чемпионом серии. Он разбил “в пух и прах” всех великих чемпионов американского автоспорта, включая непобедимого Эй-Джея Фойта, всего за полтора года.

В 1966 году он вновь первый в серии, на этот раз с 8 победами на этапах. Через год, продолжая гоняться в USAC, Марио выигрывает и самую престижную гонку американского “кузовного” чемпионата NASCAR – Дайтону-500. В 1967 году Андретти называют “Гонщиком года” в Америке, но душа его – душа итальянца, стремится туда, где блистают его недавние соотечественники, где не так давно побеждал и его кумир Альберто Аскари – в Формулу-1.





Американец Марио Андретти и швед Ронни Петерсон в 1978 году составили непобедимый дуэт "черных дьяволов" команды Lotus. Однако Ронни не суждено было насладиться славой их побед. В сентябре 1978 года он погиб в Монце, и чемпионский титул Андретти оказался омрачен гибелью друга

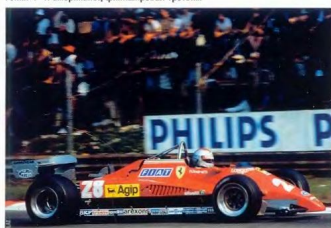


Сын Марио Майкл Андретти стал продолжателем победных традиций семьи Андретти. Несколько лет отец и сын даже выступали в одной команде



В 1993 году Марио Андретти и Найджел Манселл на закате своей карьеры преподали неплохой урок молодому поколению гонщиков IndyCar, выиграв на двоих шесть гонок мировой серии

Последней машиной Андретти в Формуле-1 была алая Ferrari. 12 сентября 1982 года в Монце Марио Андретти последний раз поднялся на подиум гонки Ф-1: американец финишировал третьим



Марио договаривается с Коллином Чепменом, и знакомство Андретти с "хорошей автошколе" начинается на Гран При Италии 1968 года в Монце. В последний момент гонщики срываются, Марио отправляется на гонку в Америку, и дебют переносит на месяц с одной родины на другую – в Штаты. В своей первой гонке Марио поражает специалистов. В квалификации он расправляется с прожорливыми гонщиками Европы как с детьми. Хилл, Спурт, Хаас, Нис, Мак-Ларен, Сертис – никто не может сравниться с Андретти. В своем первом Гран При американец стартует с поула, выигрывает. И хотя в гонке Марио скоро сошел из-за отказа сцепления, впечатление на Европу он произвел убийственное.

Но Марио все еще не может оставить американские гонки. Разрываясь между двумя континентами, регулярно стартуя в Штатах, американец урывками нависывается и в Формуле-1. На новой родине ему сопутствует успех: в 1969 году Марио выигрывает свой третий титул, ему наконец покоряется (единственный раз в карьере) и Инди-500. А в Формуле-1 дела не идут: Марио никак не может добраться до финиша.

Наступают семидесятые – лучшее и худшее десятилетие в жизни Андретти. Он перестает побеждать в Америке, выигрывает несколько гонок чемпионата мира спортпрототипов, но в USAC дела не клеятся. С 1970 по 1979 год Андретти выигрывает здесь всего три гонки. Марио мечтает об алой Ferrari, и в 1971 году на первой гонке сезона в ЮАР он во второй раз "забывает" в Формуле-1 – за рулем автомобиля Scuderia Ferrari. На этот раз Марио показывает быстрый круг и выигрывает Гран При ЮАР. Но американец продолжает гоняться в нескольких чемпионатах, и удача отворачивается от горе-вундеркинда уже по обе стороны океана.

Наконец, в 1976 году Андретти принимает решение, которое позднее спасет всю его гоночную карьеру. Марио подписывает контракт со своим старым знакомым Коллином Чепменом, и отдает всего себя Формуле-1. Именно он доводит до ума чемпион-

ский "автомобиль-хруст", именно Андретти в 1978 выигрывает на нем чемпионат мира. В том же году Марио во второй раз называет "Гонщиком года". После этого триумфа Андретти проводит еще два безвыходных сезона за Lotus, гонится в Alfa Romeo, затем последний раз выводит на старт красную Ferrari и окончательно возвращается домой, в Назарет.

Здесь Марио продолжает побеждать. Через двадцать лет после дебюта он в четвертый раз выигрывает американский чемпионат (теперь он уже называется IndyCar) и в третий раз становится "Гонщиком года". Ему уже 44, но Марио Андретти и не думает заканчивать. Еще четыре года он выигрывает по несколько гонок за сезон. Рядом всею уже гоняются его сыновья, а Марио еще молод душой и полон сил. За много лет гонки стали его жизнью, а его жизнь стала одной большой гонкой. В 53 года он одержал свою последнюю победу на этапе IndyCar, а через год, в 1994-м Марио ушел из гонок. Ушел навсегда. Ушел – самым знаменитым гонщиком Америки. В 1992 году 12 лучших авто-спортивных журналистов и выдающиеся гонщики Америки назвали Марио "Лучшим гонщиком четверти века".

"Я никогда не забываю, где моя родина, – говорит Марио, – но, думаю, если бы я остался в Италии, я не добился бы таких успехов". Он достиг таких высот, о которых маленький мальчик из итальянской деревушки Монтегги мог только мечтать, бегая по куле с крышечкой от газировки и урча себе под нос "и-и-и-и-и", "и-и-и-и-и". Он стал американцем. Америка сделала его чемпионом, но в душе он остался итальянцем. "Мысленно я всегда возвращался в Формулу-1, которая с детства была моей мечтой", – вздыхает Марио.

Он выиграл много гонок и чемпионатов, но каково всего то, что Мальви Андретти (его рост всего 168 см) научил Европу уважать американских гонщиков и заставил Америку уважать итальянских переселенцев. *Beavisimo, Mario!*

Владимир Махматов

Рина Андретти со своими детьми Альдо (слева) и Марио



ОДИН НА ОДИН



без

Йохен Риндт погиб во время тренировки перед Гран При Италии 1970 года. Тогда его Lotus 72 выехал на трассу без антикрыльев – решение, которое Джон Майлс, в то время товарищ Йохена по команде, посчитал весьма сомнительным. Вот его рассказ...



Сгустились сумерки. В четверг 3 сентября 1970 года самолет, вылетевший из Лондона рейсом 062, коснулся полосы миланского аэропорта. Было душно и влажно, как, кажется, всегда в Италии. Я ослепнул. В мертвенном свете кабины командир и второй пилот заполняли бортовой журнал. Они поспеют домой к позднему ужину, счастливыми.

Йохен находился в приподнятом настроении. Он с большим открытием анимировал в чемпионате. Никогда еще австриец не был столь уверен в себе. Фантастическая серия побед началась в Монако, где он выиграл на Lotus 49C. А затем появился Lotus 72. На нем Йохен победил в Зандвоорте, Клермон-Феране, Брендс-Хотч и Хоккенхайме. Со стороны Риндт казалось непобедимым.

Но эта видимость была обманчивой. Я чувствовал, что положение слишком много. Постоянные переделки и доработки – плюс к этому команда готовила третий автомобиль для Эмерсона Фиттипальди, – все это приводило к анимированной суете и недостатку времени для отдыха механиков. По мне, обстановка в нашей команде отличалась от того, как работали вокруг. Интуиция подсказывала, что в этот уникальный дела могут пойти не столь хорошо.

ИЗНАЧАЛЬНО КОНСТРУКЦИЯ Lotus 72 имела три дефекта: совершенно лишнее антиклевковое устройство, из-за которого возникала избыточная блокировка тормозов; в равной степени лишнее устройство, предотвращающее «вздыбливание» носа, которое ухудшало сцепление с трассой; и паховую теплоизоляцию, которая должна была предотвратить перегрев карданных шарниров от раскаленных тормозов. Как только оба «антиустройства» были сняты, а в прокладках вместо плавнестоя паховины стали применять другую, более теплостойкий материал – все сразу наладилось. Ведь очень многое в этом автомобиле было сделано правильно.

Но как же он был неадекватен! Мы все, казалось, только и заняты были тем, что собирали развалившиеся детали и укрепляли слабые

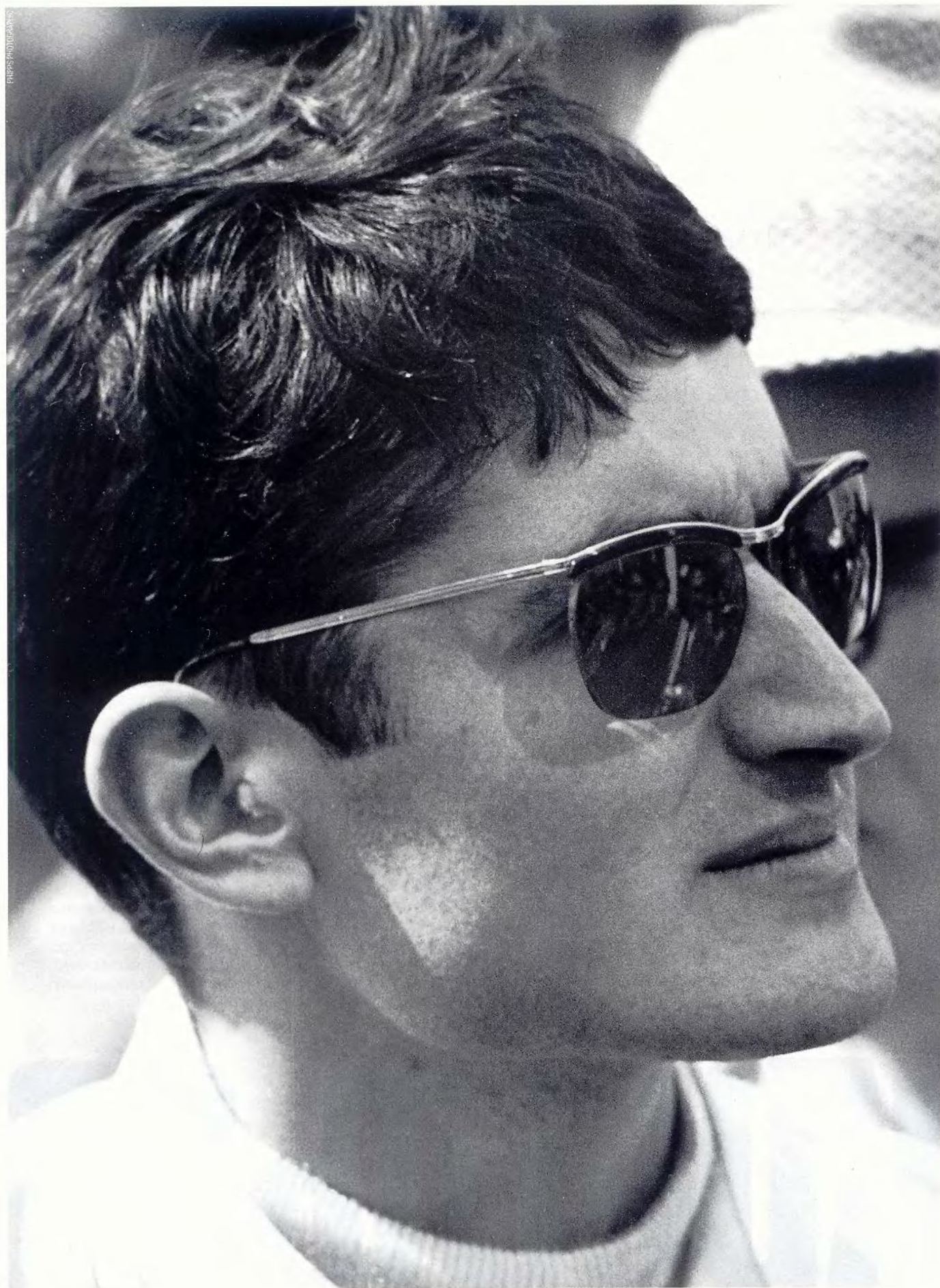
места в конструкции. Кроме того, лично мне массу проблем доставлял двигатель (позже выяснилось, что это был дефект системы смазки). А за две недели до Монцы, на Остеррайхринге, на моем автомобиле сломалась полка, соединяющая переднее колесо с тормозным диском, чуть не отправив меня в деревья на встречу с Создателем. Жуткая тряска заставила меня осторожничать в поворотах. Внезапно на торможении автомобиль поперек трассы, закружился и выбросило нирва – в поворот. Тогда ангел-хранитель спас меня. Но почти всякий раз, как я садился в 72/1, либо взрывался двигатель, либо ломалось что-то еще.

Я ЗАКАЗАЛ СЕБЕ тихий номер с окнами во двор в отеле De Ville, однако, как я и ожидал, засыпать пришлось, наблюдая отблески света фар на повороте и прислушиваясь к тонам ночных мотоциклистов. Это был трагический сезон. В ту ночь я думал о Броссе Мак-Ларене, Поле Хауэнсе и Пирсе Каридже. В Зандвоорте Пирс обогнал меня как раз перед тем, как попасть в аварию. И вот я в Монце: борьба здесь яростна, а тифозы – неистовы. Я не любил Монцу. Это автогонка, а не сцены из фильма про гладиаторов. Между этими вещами должна быть разница. Но здесь ее не было.

Утро пятницы. В отеле De Ville замечательная люстра в столовой, все обито деревом. Я не видел Йохена за завтраком. Путь до автодрома по аллеям Королевского парка я проделал один. У входа в павильон уже толпились тифозы. Некоторые пытались перелезть через ограду, руки одного из них были в крови.

Говорят, что большинство летних происшествий начинается задолго до того, как самолет отрывается от земли. Пилота Gold Leaf Team Lotus нигде не было видно. Не нашел я ни главного механика Гордона Халла, ни Денна Симса по имени Ноксхатт, ни Эдди Денниса, ни других руководителей команды. Все остальные готовились к тренировке. Гранд Хилл и Роб Уокер уже обогнали на этой неделе свой частный Lotus 72 в Монце. Я обратил внимание на аэродинамическую

крыльев



В Италии Lotus выставила третий автомобиль для Фиттипальди, что еще более осложняло положение в команде. Спустя две гонки молодой бразилец выиграл Гран При США, в то время как Джон Майлс (слева) получил от Чэпмена отставку



настройку их автомобиля: переднее крыло плоское, средняя секция трехэлементного заднего крыла снята, а верхняя и нижняя установлены почти параллельно дороге.

Наш грузовик появился в пaddock незадолго до начала первой тренировки. Люди были в дороге почти 48 часов. Они выглядели разбитыми. После Австрии им пришлось не только хорошенько поработать над модернизацией автомобилей, но и собрать третий 72-й для Эмерсона. Ребята долго не могли приладить зеркала, потом возились с сиденьем Эмерсона и заправляли автомобиль. "Веселенький способ выиграть чемпионат мира", – присвистнул Фил Кер, менеджер McLaren, проходя мимо.

А меня вызвали в медицинский центр. Обычная итальянская чепуха: гонщик должен стать на одну ногу, вытянуть руки, закрыть глаза и стоять прямо. Никогда не мог понять, зачем это нужно. Полная ерунда.

ЙОХЕН БЫЛ В ХОРОШЕМ настроении. Он знал, что этот чемпионат – его. Нина, жена Йохена, была с ним, как обычно. Со стороны казалось, что Риндт всегда куда-то спешит. Он рвался в бой. Ненавидел тесты. Я любил их. Чем больше тестов, тем лучше. Хорошо испытанный автомобиль быстр и не столь опасен.

Йохен и я выехали поздно и с результатом не быстрее 1'28 оказались среди аутсайдеров после первой тренировки. Лучшим был Жаки Икс на Ferrari – 1'24.6. Его товарищ по команде Клей Регациони, а также Джеки Стюарт, впервые выехавший на Tyrrell 001, показали время в районе 1'25. Действительно страшные вещи начались после полудня.

Как и Йохен, я работал над увеличением скорости на прямых и пришел к более или ме-

нее той же аэродинамической настройке, что и Грэм. Оставалось приблизительно полчаса. Ferrari откатала здесь на тестах сотни километров: Икс и Регациони стабильно показывали результаты в пределах 1'25. Мы отставали на 2 секунды. Йохен бушевал в глубине боксов, требуя кардинально увеличить скорость на прямых. В прошлом году он почти выиграл здесь гонку на Lotus 49 со снятыми крыльями. И теперь Йохен очень настойчиво просил сделать то же самое. "Я уверен, – говорил Риндт Эдди Деннису, своему механику, – это единственный способ увеличить скорость".

Я терял много времени во втором повороте Lesmo, потому что выход из него не был виден. После Lesmo автомобиль вылетает в скоростной поворот Ascari (теперь здесь "эска") и дальше на очень длинную прямую, ведущую к Parabolica, и от скорости выхода здесь зависело очень многое. Именно в этом месте – шли уже последние полчаса тренировок – я увидел в зеркалах Йохена. Что-то изменилось в поведении его автомобиля. Я слегка притормозил. Он обошел меня за мостом Pista de Alta Velocita. Когда его автомобиль прошел рядом, не было обычного шума, дыма и сотрясающих шлем вихрей. Чтоб мне провалиться! Крыльев не было! В Ascari его Lotus выглядел страшно – его мотало из стороны в сторону по всей ширине полотна, его заносило даже на асфальт юниорского кольца, где оно пересекалось с трассой Гран При.

Он слегка оторвался, но я нагнал его в зоне торможения, – обычно у меня такого не получалось. На этом, или на следующем, круге он выжал из своего автомобиля все и показал 1'25.7. Мы оба поехали в боксы. Без антикрыльев Йохену удалось "раскрутить" мотор на 600–700 оборотов больше, чем мне. Теперь ему нужна была

пятая передача на скорости 320 км/ч, чтобы наилучшим образом использовать 10 500 об/мин специальной сверхбыстроходной версии двигателя DFV, которая будет установлена в субботу.

Один только вид автомобиля Йохена на трассе укрепил мое намерение оставить крылья на своей машине. Здесь последовал незабываемый для меня разговор. Еще до того, как я успел что-то сказать, пришел приказ: "Снять крылья с автомобиля Джона!"

"Скажите Колину, что я пока не хочу этого делать", – попросил я. Ответ пришел категорический: "Снять крылья!"

В подобных ситуациях во мне всегда начинает работать инстинкт. "Самый медленный способ – самый быстрый", – это была любимая поговорка Джеки Стюарта.

У меня не было ни малейшего представления о том, чего можно было ждать. Даже при наличии прижимной силы мой автомобиль вел себя очень нервно в первом повороте, правом вираже Curva Grande. Я проехал один круг. Автомобиль был неуправляемым без прижимной силы. Задние колеса выскальзывали из-под меня посреди Curva Grande и Lesmo. Сцепления, казалось, не было вовсе. В первый раз в своей жизни я испугался за рулем гоночного автомобиля.

Тренировка закончилась. Йохен и я оказались 6-м и 11-м соответственно. Эмерсон был не быстрее 1'28. К тому же он не сумел затормозить в конце прямой и не удержал свой новенький 72-й на трассе, перелетев через насыпь. Еще одна неприятность. В те дни весь штат Lotus составлял 12 человек. О командных моторшоумах в те времена и не слыхивали. Совещания проводились прямо в фургоне.

"Единственный способ добиться улучшения – это снять антикрылья", – Колин сказал то,

что я меньше всего хотел услышать. — Мы и без них сумеем настроить машины».

«Да, но на это нужно время», — возразил я.

«Ты поедешь завтра без крыльев».

«Я не хочу!»

«Ты сделаешь это».

На этом разговор закончился. Мне стало слегка не по себе. Раздор с человеком, который сделал так много, чтобы я добился успеха в авто-спорте, выбил меня из колеи. Я вдруг понял, что мои дни в Lotus сочтены.

Йохен был очень доволен. Наверное, он считал, что в течение часа можно настроить автомобиль без крыльев, или был уверен, что справится с управлением такой нестабильной машины. Мне риск казался слишком большим. Мы не имели ни малейшего понятия о поведении этого автомобиля без крыльев. Мне не нравилась подобная поспешность в принятии решения.

Я составил с Дэйвом список необходимых работ: установка сиденья, передаточных отношений и так далее. Я сказал, что хотел бы оставить крылья, но особых надежд на этот счет не питал. Я вернулся, с трудом пробиваясь через толпу, в гостиницу, провел еще одну беспокойную ночь и утром за завтраком сел за стол с Йохеном и Питером Гетингом. Мы обсуждали крылья. Стюарт с самого начала был очень быстр без них. Я был уверен, что он уже тренировался здесь на этой неделе. Все остальные гонщики использовали прижимную силу. «С тобой все будет в порядке, Джон», — сказал

Йохен. Я сомневался в этом. Я предпочел бы действовать по-своему.

В субботу порядка в команде было больше. Крыльев на моем автомобиле, конечно, не было: «Извини, Джон, но Старик приказал мне сделать это». Я больше не распоряжался своей судьбой.

Это было прекрасное солнечное утро. Йохен ринулся на трассу, как только началась тренировка. Дэйв все еще заправлял мой автомобиль, долго возился с клапаном топливной системы. Он хорошо поработал над установкой сиденья. Через 10 минут я, чувствуя себя под ремнями очень комфортно, но проклиная свою судьбу, направил автомобиль к выезду из пaddocka.

Двигатели DFV очень здорово тархтели. Едва отъехав, я вдруг осознал, что не слышу рева двигателей. Только легкий рокот машин, возвращающихся в боксы. Странная тишина опустилась на Монцу. Внезапно прямо передо мной выросли из толпы Колин, его главный конструктор Морис Филлипп и Дик Скаммелл. Первым заговорил Колин: «Йохен попал в аварию. Не можешь ли ты проехать круг и посмотреть, что там случилось?»

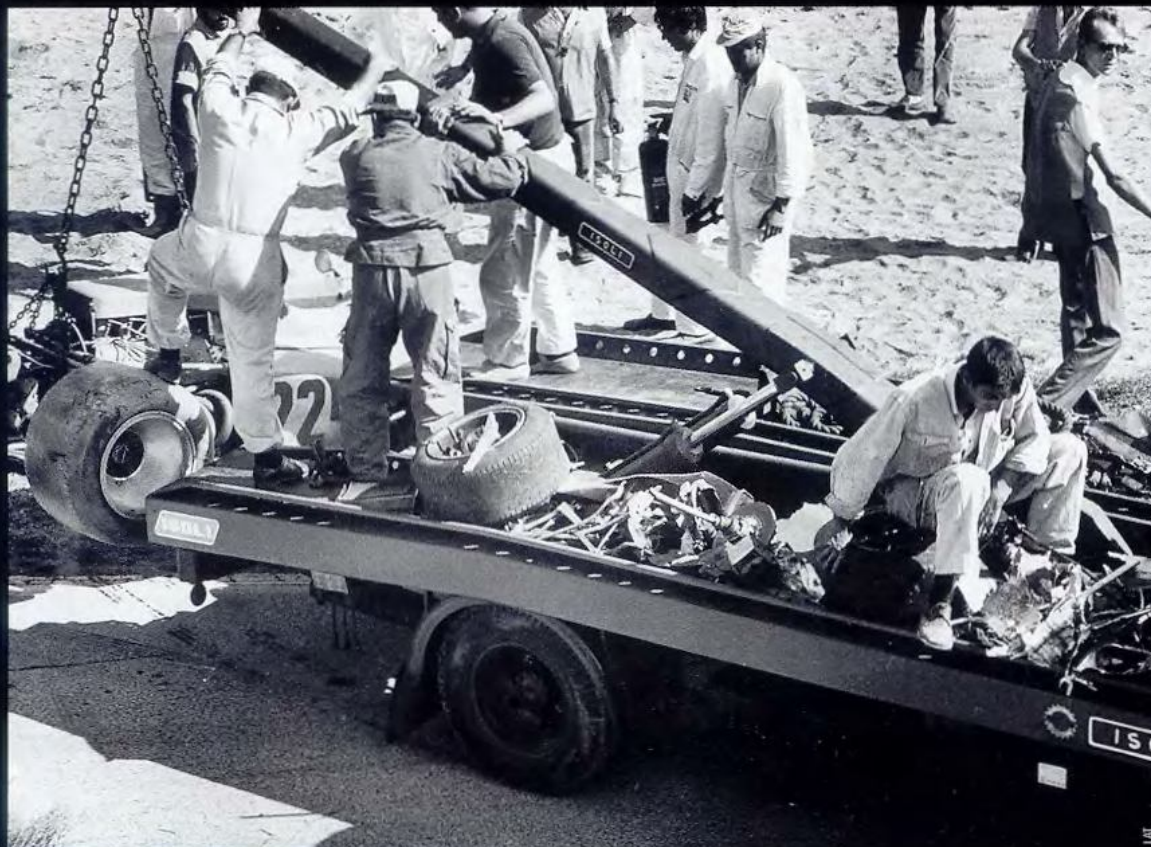
Господи! Какая нелепость! Что мне было делать? Больше всего мне хотелось в этот момент оказаться где-нибудь подальше отсюда. Я почувствовал облегчение, когда судьи не выпустили меня на трассу. Между тем Берни Экклстоун (в то время — менеджер Риндта) уже мчался во весь опор к Parabolica в сопровождении Эдди Денниса. Когда они добрались до места аварии,

Риндта уже вынули из автомобиля. Один из маршалов сделал жест, означавший самое худшее: его дух отлетел в небеса. Эдди поднял кусок раскаленного тормозного диска — и тут же бросил. Затем он подобрал ботинок и шлем Йохена. Нос автомобиля практически отсутствовал. Машину занесло влево, ударило о барьер и проташило вдоль него. При ударе тело гонщика так глубоко ушло внутрь кабины, что пряжка поясного ремня оказалась на уровне шеи.

Все ждали. Даже тифози притихли. Еще одна катастрофа Lotus в Монце, в месте, где арестовывают автомобили и преследуют людей в судебном порядке. Когда обломки привезли в боксы, появились Грэм и Роб Уокер. Вместе со мной и Диком Скаммеллом они зашли в гараж, оставив его дверь открытой настолько, чтобы немного света проникало внутрь. Нос автомобиля представлял собой сплошное месиво, — почти ничего не осталось.

«Давайте посмотрим правде в глаза: он мертв», — сказал Дик. Он уже знал это, поскольку видел, как Йохена переносили в «скорую помощь». Я был потрясен и слегка взвинчен, как если бы играл в русскую рулетку и остался жив. Иногда Грэм очень помогал мне. Я думаю, мы оба придерживались разумного подхода к автогонкам. Но здесь, в пыльном полумраке гаража, я услышал, как он несколько отрешенно спросил Роба, когда возобновят тренировки.

Разумеется, для Lotus в Монце все было кончено. В пять часов мы уже знали точно, что



Искореженные обломки бескрылого Lotus Йохена увозят. Их осмотрели, но споры о причинах аварии не утихают до сих пор. Все согласны лишь с одним: Ф-1 потеряла одного из самых быстрых гонщиков за всю свою историю



PHOTOGRAPHIC



Йохен Риндт за несколько минут до гибели. Джон Майлс считал, что выехать на Lotus 72 без антикрыльев – верный способ попасть в аварию

Риндт мертв и что четыре 72-х сняты с гонки. Я вернулся в отель и увидел убитую горем Нину Риндт, которую утешали ее отец Курт Линкольн и Элен Стюарт. Я должен был сказать что-то, но не смог. В тот вечер, в другой гостинице, я поужинал с Эмерсоном и его семьей, потом позвонил Крис, своей жене, и отправился спать.

Каридж, Мак-Ларен и теперь – Йохен. А ведь было еще несколько других, менее известных гонщиков, погибших приблизительно в то же время. Их жизни для меня столь же важны. Формула-1 – это спорт, о котором я мечтал с самого детства, но теперь я почувствовал, что моя любовь стала отдавать горечью.

МЫ НИКОГДА НЕ УЗНАЕМ наверняка, что случилось. Правая передняя полуось сломалась. Однако характер разрушения заставляет предполагать, что поломка стала результатом удара об отбойник. Разрушение от кручения означало бы, что поломка могла произойти во время торможения: это должно было бросить автомобиль влево точно так же, как в Австрии мой автомобиль бросило вправо.

Дэнни Хьюм сообщил, что автомобиль Йохена слегка вильнул перед тем, как его понесло влево. Шок от внезапной поломки мог заставить Йохена попытаться сделать что-то с помощью

руля и тормозов, за долю секунды до того, как нажать на педаль тормоза изо всей силы, невзирая на последствия. Йохен выехал на трассу на новых шинах. Кроме того, он поставил новые тормозные накладочки. Согласно некоторым данным, тормозной баланс не был изменен, чтобы компенсировать уменьшившееся сцепление задних колес. Так что, возможно, его просто напроосто занесло при торможении. В команде рассказывали даже историю, будто Йохену советовали не садиться в Lotus 72 без крыльев, поскольку я сообщил, что машина при этом становится нестабильной.

Много чего может случиться с гоночным автомобилем. Лично я думаю, что это была поломка. Я не могу себе представить, чтобы Йохен до такой степени потерял контроль над машиной, невзирая ни на какую аэродинамику. В день гонок я вместе с Берни Экклстоуном отправился на автобусе в миланский аэропорт. Он был очень зол и расстроен. Он явно намеревался призвать кого-нибудь к ответу.

Приблизительно через неделю компания, в состав которой входили менеджер команды Питер Уорр и конструктор Морис Филиппи, замаскировавшийся под механика, сняли не интересовавший следствие двигатель с разбитого автомобиля Риндта. Этот агрегат был впоследст-

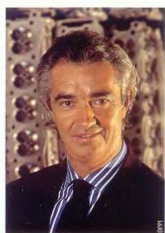
вии установлен на Lotus Эмерсона и спустя месяц выиграл Гран При США.

Где-то в эти дни я встретился с Колином Чепменом. Конечно, он был очень подавлен и сказал мне, что команда намерена пропустить Гран При Канады, чтобы иметь время для реорганизации. Я получил разрешение поехать поснимать гонку в Ле-Мане. Через две недели мне позвонил Питер Уорр и сказал, что вместо меня взяли Рейне Визелла. Помнится, тогда меня это очень обидело, но сегодня я думаю, что Колин был прав. Команде нужны были свежие лица, и доверять мне он уже не мог. В Уоткинс-Глен Эмерсон и Рейне проделали фантастическую работу и заняли первое и третье места. Lotus 72 начал возвращать долги.

В тот же уик-энд я принял одно из лучших решений в своей жизни: отклонил приглашение сесть за руль Lotus 70 в гонке Формулы-5000 в Брэндс-Хэтч. Вместо меня поехал Аллен Роллинсон. Автомобиль развалился пополам, вылетев в конце прямой перед поворотом Хоторна!

Что касается Lotus 72 Йохена Риндта, то, по слухам, он находится где-то в Швейцарии в частной коллекции. Хотя я надеюсь, что эти обломки попали туда, куда следует – под пресс.

По материалам журнала F1 Racing с согласия Haymarket Magazines Limited



На протяжении многих лет Формула-1 была спортом для избранных. Причем это касалось не только гонщиков и инженеров, но и, естественно, руководителей команд. Типичнейшие примеры спортивных функционеров, вроде Кена Тиррелла, Франка Уильямса, Рона Денниса, — это люди, вышедшие из «старой доброй» Формулы, люди, для которых коммерция, пусть даже весьма успешная, была лишь неприятной изнанкой ставшего весьма дорогостоящим любимого вида спорта; люди, для которых на первом месте всегда оставались победы, гонимки и машины.

Но времена меняются. Добиваться успеха исключительно за счет энтузиазма руководителей, мастерства гонщиков и технической сметки конструкторов в Ф-1 стало практически невозможно. И в последние десять лет в Больших Приказах стали появляться иные личности — почти не разбирающиеся в устройстве болидов, зато прекрасно владеющие искусством менеджмента, манипулирования людьми и лавирования среди множества политических подводных камней; люди, которые сумели блестяще применить принципы управления в сфере, которая давно перестала быть только спортом. Ярчайшим примером этого типа руководителей стал Флавио Бриаторе — человек, способный извлекать деньги из воздуха.



ПРОДАВЕЦ ВОЗДУХА

Я быстро понял, что мир делится на две категории: на тех, кто продает, и тех, кто покупает. Причем первых гораздо меньше. Мне нравится быть среди тех, кого меньше...
Флавио Бриаторе



НАЧАЛО

С Лучано Бенеттоном, владельцем крупнейшей фирмы по производству модной одежды, они были старыми друзьями, и когда Лучано решил захватить американский рынок, именно Флавио был брошен в прорыв. Кампания завершилась полным триумфом. Возможно, именно тогда у Бенеттона-старшего зародилась еще одна смелая идея бросить Флавио на еще одно, пока что не очень прибыльное дело — команду Формулы-1.

«Как-то Бенеттон пригласил меня в Лондон посмотреть, как работает его команда Формулы-1. В тот момент Лучано лишь поднимал счет. Он выбрал меня, поскольку я хорошо говорю по-английски (тут сынор Бриаторе несколько преувеличил — его английским довольно долго оставалось весьма скудным, а над его произношением английская пресса потешалась до сих пор, — прим. авт.), да плюс ко всему вместе с его сыном Алессандро снимал в Англии квартиру. Я раз 5-6 съездив на гонки и довольно быстро ужился у команды богатый потенциал, но, обеспеченная социальным финансированием, она его никак не использует, предвзято доводится минимально возможным. Тогда я и сказал Лучано — из этой команды можно сделать чемпиона мира. И он предложил мне заняться этим».

И очень скоро итальянско-коммерсант пришел к удивительно простому выводу: «В мире Формулы-1 господствуют абсолютно те же методы, которые использовал и сам, скажем, организовав торговлю Бенеттоном в Нью-Йорке. Формула-1 — это прежде всего связи».

ШУМАХЕР

Флавио оказался в Бенеттон на своем месте. Он довольно быстро сколотил вернейшей волюнтер. Сумеет не только удержать талантливого Рори Бирна, но и заключить знаменитого Джона Барнарда, пригласил на место руководителя инженерной части Тома Уокеншоу. Но главным (может быть, за всю карьеру в Ф-1 Флавио Бриаторе) шагом стал контракт с Михаэлем Шумахером. Что увидел в молодом немце итальянец? Трудно сказать. Это теперь как-то принято говорить об огромном таланте Михаэля, который вдобавок уже в 1991 году просто был в пике. Осенью 91-го все выглядело не совсем так, но Фла-

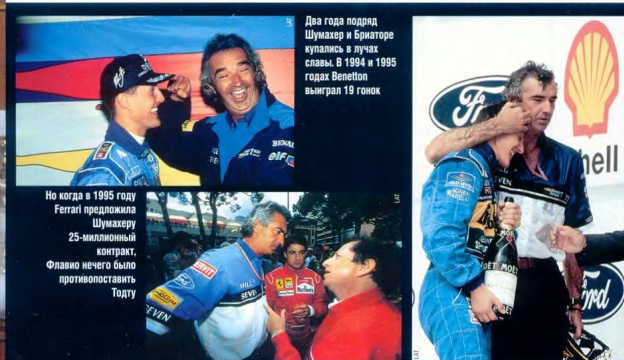
вио ради немца повел на весьма неприятный конфликт с Эдди Джорданом, указав на дверь опытнейшему Роберто Морено и, говорит, даже поспорил с самим Лучано Бенеттоном. Но, по его мнению, игра стоила свеч. Бриаторе не мог и не хотел ждать года, чтобы по ширинке строить команду-обидчика. Он хотел всего сразу. А потому Флавио рискнул и круто поставил на Шумахера. Вся остальная структура строилась вокруг немца. И очень скоро, может быть, даже скорее, чем ожидал сам Флавио, это стало приносить плоды.

Первый «фрукт» созрел к Гран При Бельгии '92, когда Михаэль неизвестным образом оказался внедрившимся в тот год абсолютно все Найджема Мэнселла и одержал первую победу. Но даже тогда мало кто решился бы предсказать полный триумф Бенеттон в 1994 году.

Многие скажут, что этот успех был исключительно следствием усилий немецкого пилота. Это не совсем так. Бенеттон тех лет — это команда Бриаторе. Он всегда умел создать наилучшие условия для раскрытия таланта каждого работника. «Психологический фактор» — организация труда — любил повторять итальянец. — Когда я принял команду, это была команда неудачников, людей с психологией поражения. Сейчас мы самая счастливая команда!»

ПЯТНО НА РЕПУТАЦИИ

Тем временем над «самой счастливой командой» ступил тучи. На свет появилось небезызвестное коммюнике технического делегата ФИА Чарльза Уайтинга о несоответствии регламенту автомобиля Бенеттон Михаэля Шумахера. За ним последовал долгий и весьма нервный процесс выяснения отношений. Официальные документы того года напоминают детектив. Упью конфликта такова: уже на Гран При Сан-Марино технические делегаты обнаружили в автомобиле Бенеттон некие запрещенные приписки 1994 года приспособления. Команда во главе с Флавио Бриаторе не пыталась отрицать очевидного, а лишь настаивала, что в гонках они не применяются. Разбирательство затянулось аж до августа месяца. С одной стороны, было совершенно ясно — команде грозит снятие с чемпионата. С другой, — «форс-мажорные» обстоятельства того сезона, а конкретно — гибель трезерного



Два года подряд Шумахер и Бриаторе купались в лучах славы. В 1994 и 1995 годах Бенеттон выиграл 19 гонок

Но когда в 1995 году Ferrari предложили Шумахеру 25-миллионный контракт, Флавио нечего было противопоставить Тодту



чемпиона мира бразильца Айртона Сенны, не позволяли FIA действовать по всей строгости закона. Нельза было лишать гонки нового лидера, новой звезды. Это было все равно, что своими руками загубить чемпионат.

В итоге все случилось так, как случилось: Benetton в лице Михаэля Шумахера активнейшим образом притормозил, дисквалифицировав на Гран При Великобритании, Бельгии, Италии и Португалии. Учитывая тяжесть проступка, Бриаторе отдался "малой кровью". Как ему это удалось — пока, а возможно, и навсегда, останется тайной.

В архивах же будут значиться восемь (больше, чем за все предыдущие годы) побед Benetton 1994 года и единичный 1995-го. Большинство из них были одержаны Шумахером. Но несмотря на все это немец покинул команду.

"С точки зрения общего положения вещей, то есть побед, я был несказанно удивлен его уходом. Но с точки зрения финансовой — он поступил абсолютно правильно. Ему сделали выгоднейшее предложение! Но... Он еще слишком молод, видел мир только сквозь призму Benetton и должен быть весьма осторожен в тех играх, в которые начинает играть. Это опасные игры!" — напутствовал немца итальянец.

Наверное, в переходе Шумахера в Ferrari деньги действительно сыграли не последнюю роль, но чуживается — Михаэль так и не простил Бриаторе "черного" пятна на своей карьере. Ведь в результате всех этих скандалов многие до сих пор задаются вопросом, только ли за счет таланта пилота Benetton добился всех своих побед.

Как бы то ни было, Михаэль Шумахер покинул команду. Однако Флавио был совершенно уверен в том, что ничего страшного с точки зрения перспектив не случилось. "В Benetton фантастические люди, которыми я очень горжусь и которым я полностью доверяю".

Увы, "фантастические люди", которых он отбирал лично и в которых был так уверен, оказались слишком падки на "выгоднейшие" финансовые предложения. Особо в свете того, что свои денежные обязательства перед ними Бриаторе не выполнял. И в итоге за двукратным чемпионом в Ferrari постепенно перекочевали почти все те, кому Benetton был обязан своим процветанием: Рори Бирн, Росс Браун, Тэд Чепмен.

Таким образом, команда торговца одеждой оказалась "раздетой".

ЭПОПЕЯ С RENAULT

А ведь как писал Флавио Бриаторе о вверенной ему команде. Еще в 1994 году он прекрасно понимал: победы победами, но на Ford далеко не уедешь. Для будущей стабильности ему был необходим непреодолимый Renault. Тот самый Renault, что спускал на болотах Франко Уильямса. Но напрямую заказать французским мотором возможности не было, поскольку двигатели поставлялись только двум командам. И тогда итальянец придумал, а главное, осуществил весьма смелый план. Дело в том, что вторым обладателем Renault являлась Ligier, испытывавшая большие финансовые трудности. Этим и воспользовался Бриаторе. Еще в 1994 году он купил значительную часть акций команды, а в 1995-м просто-напросто забрал движитель в Benetton. Нет, итальянцем не оставил несчастную французскую "конюшню" совсем без мотора — взамен он нашел ей Mugen Honda — не совсем Honda и уж совсем не Renault.

В этой операции была своя логика: зачем, скажете, команде калibra Ligier такой превосходный мотор? Они не смогут реализовать и половину его потенциала, а Benetton он необходим для борьбы за вторую чемпионскую корону Михаэля Шумахера, за Кубок конструкторов, наконец.

После того, как главная задача была выполнена, итальянцем попытка сбить с рук Ligier своему партнеру по бизнесу Тому Уокеру. Однако этому активно воспротивился Ги Ляпис. В результате Флавио оставался совладельцем французской команды вплоть до февраля 1997 года, когда он и Ляпис уступили свои права Алену Просту.

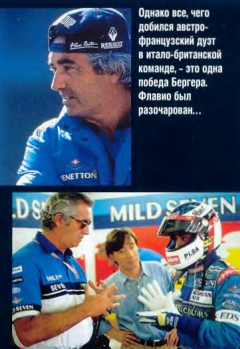
Ален же Benetton с Renault продержался еще три года, то есть до тех пор, пока знаменитый французский моторист не покинул Формулу-1.

БЕРГЕР И АЛЕЗИ

Никто в начале 1996 года катастрофой в Benetton еще и не пахло. Шумахер ушел, но оказался в чемпионской "конюшне" для любого гонимца выглядело весьма заманчиво. Бриаторе моментально обработал Жана Алези и, с чуть большим скрипом, Герхарда Бергера, совершив интереснейшую рокировку с "конюшней" из Мараньяно. Затем он зарегистрировал Benetton как итальянскую команду (до 96-го она числилась английской) и устроил



В 1996 году на смену Шумахеру в Benetton пришли Алези и Бергер. Попав в чемпионскую "конюшню", Жан Алези после первых же тестов заявил о своих претензиях на титул...



Однако все, чего добился австро-французский дуэт в итапо-британской команде, — это одна победа Бергера. Флавио был разочарован...

ОДИН НА ОДИН

федерическую презентацию в Таормине с 10 тысячами приглашенных. Все это походило на сказку. Вернее – ее продолжение. Предполагалось, что и конец у нее будет счастливым. Взяв двух пилотов эстра-класса, Бриаторе совершенно серьезно возмечтался до основания перестроить команду, привыкшую работать лишь на одного искуса специфического гонщика.

"Мы всегда мечтали иметь двух топ-пилотов, но с Шумахером это было невозможно. Теперь все изменится, станет легче, потому что с нами двое, которые не жалеют для себя никаких преимуществ. И оба способны выигрывать. Я искренне люблю Жака, мне очень симпатичен Террари, а потому и скотри в 1996 году не только с уверенностью в победах, но и с надеждой на то, что в Benetton вернутся золотые времена розмарина, шуток и веселья. В последние два года нам этого не хватало. Правда, многое придется изменить. К примеру, выставить на тесты две машины вместо одной, увеличить штат, фактически создать вторую инженерную бригаду. Но мы нашли для себя новый стимул, новую мотивацию, а значит, и новую цель. Я предпринял большие усилия для того, чтобы удержать Шумахера, но, Бинес есть бизнес", – откровенничал Флавио.

Однако предсказанная эйфория очень быстро прошла, и началась рутинная работа. Победа не было, что после триумфа прошлого года выглядело особенно обескураживающим. Завсегдатай пaddock не преминули отметить, что уже начиная с Монцы стала заметна провала в отношениях между Бриаторе и новыми гонщиками. Достигнув с Шумахером заоблачных высот, в Benetton меньше всего склонны были искать причины неудач в собственных действиях. И во всех бедах поспешили обвинить пилотов.

Линившись в 1996 году ключевых фигур, Benetton утратил стержень, поддерживавший команду в беспоспособном состоянии. А перестроится, создать новую структуру, которая не зависела бы от одного-двух человек, "зюнкши" не смогла. Поглощенный финансовыми вопросами и вечно не рассчитавший сил своей команды, Флавио Бриаторе не смог обеспечить даже простого взаимопонимания между гонщиками и инженерами. Агония продолжалась и в 1997-м. Итальянец из всех сил пытался

вернуть Benetton на вершину. Не вышло. Хотя в 1997 году бюджет команды составил 35 миллионов фунтов стерлингов, – гораздо больше, чем в годы, когда команда выигрывала. Дело-то было не в деньгах.

В конце 1997 года терпению семьи Бенеттон пришел конец. Ходили слухи, что Флавио и Алессандро не могут найти общий язык, что пиратская манера ведения финансовых дел не устраивает Лучано. Вернее сказать – уже не устраивает. Ибо в прежние годы, годы побед, никаких претензий по этому поводу не возникало.

Контракт итальянца истек, и его не возобновили.

ПОБОЧНЫЙ ЗАРАБОТОК

Но в пaddock Больших Призов Флавио Бриаторе отсутствовал всего год. Летом 98-го стало известно, что на смену фирме Messerschmitt в качестве поставщика моторов Renault приходит фирма Supertec, делами в которой распоряжается не кто иной как стюард Бриаторе. За год отсутствия он успел натолкнуть привычный аппетит, поэтому к двум традиционным клиентам Benetton и Williams добавилась третья – и очень богатая – команда Крейга Поллока BAR. Как опытный коммивояжер, Бриаторе, прежде чем сблизиться с заказчиком, сделал ему прекрасную рекламу. По пaddock ползли слухи о невероятном прогрессе "нового" агрегата. Подручные Флавио не зря молили воздух. Цены на двигатели выросли на 30%. Каждая из трех команд за право пользоваться фактически полупромоциональным мотором платит 27 миллионов долларов. И теперь, как и в годы процветания Benetton, Флавио Бриаторе может смело смотреть в глаза своему банку.

Он по-прежнему среди тех, кто продает, а не покупает! "Я останусь в Формуле до тех пор, пока буду доволен собой. Пока что я не смотрю "на сторону", но, может быть, настанет день, когда я решу что-то изменить и попытаюсь найти где-то еще утраченный интерес".

Вряд ли Флавио Бриаторе имел в виду только лишь интерес к жизни.

Линия Холмана
"СЭ" специально для "Формулы"



В 1998 году Бриаторе снова появился в пaddock Формулы-1, но уже в новом качестве. Ему удалось всучить "новичку" Крейгу Поллоку позапрошлогодний, по сути, двигатель за 27 миллионов долларов.

Однако люди вроде Эдди Джордана, хорошо знавшие Флавио, не купились на сказку о чудо-моторе.





© 2000 MTV Networks

Виктор Маслов

“Я считаю, что неудач у меня не было”

В канун Старого Нового года в гостях у нашего журнала побывали управляющий директор команды Arden International Racing, выступающей в международной Формуле-3000, Александр Требитш и ее пилот Виктор Маслов. На вопросы Леонида Ситника и Владимира Маккавеева отвечает первый русский гонщик Ф-3000.

Виктор, второй год подряд вы будете выступать в международной Формуле-3000. Как складывалась ваша карьера на пути к Ф-3000?

Интерес к автогонкам появился лет пять тому назад, уже в преклонном, можно сказать, возрасте – в 19 лет. Когда я был в отпуске во Франции, заинтересовался картингом, принял участие в пяти гонках одной из лиг французского чемпионата. А через год сел за руль “формулы”. “Лукойл” устроил отборочные тесты на машинах Формулы-Ford в Италии, где кроме меня участвовали два итальянца: Пьедемонте и Рангони. Я пошел и два следующих сезона – в 1997-м и 1998 годах – отъездил в российской Формуле-3. В 1998 году параллельно с чемпионатом России я гонялся и в итальянской Формуле-3. После чего мы и решили в 1999 году дебютировать в Формуле-3000.

В десяти гонках вам так ни разу и не удалось пройти квалификацию. Неудачи не разочаровали?

Я считаю, что неудач, как таковых, у меня не было. Пять раз в десяти гонках я квалифицировался впереди Марио Хаберфельда из чемпионской команды West Competition, семь раз был в двух секундах от поула-позишн, так что этот сезон дал мне как гонщику очень много.

Но товарищ Хаберфельд по команде Ник Хайдфельд стал чемпионом Ф-3000. Не было впечатления, что West Competition по-разному относится к подготовке их машин?

Нет. Нам довелось участвовать вместе с West Competition в зимних тестах, и получилось так, что у них была готова только одна машина на двоих. Хайдфельд и Хаберфельд поочередно сажались за руль, и разница между ними была порядка секунды на круге на одной и той же машине при одинаковых условиях на трассе.

Тяжело было пересаживаться с машины Формулы-3 на Ф-3000?

Ну, разворачивало! Очень тяжело было показать лучшее время. На машинах Формулы-3000 резина теряет свои характеристики буквально через два круга. Следует резкое ухудшение, после которого примерно 150 километров характеристики резины остаются более или менее стабильными.

Что оказалось самым сложным для вас в прошлом сезоне?

Я абсолютно не знал трасс. Нам удалось два раза выехать на гонки Формулы-Оре! в Нюрбурге и Будапеште, чтобы хотя бы запомнить, куда надо поворачивать. Но в целом отсутствие опыта оказалось серьезной проблемой, особенно при настройке машин. Если в начале сессии ты кардинально ошибся в настройке, исправить что-то за те 45 минут, что длится квалификация, практически невозможно. Нашим соперникам приходилось даже обращаться к инженерам команд Формулы-1 в надежде, что они дадут хоть какие-то рекомендации.

Но итальянские-то трассы вы знали?

Да, в Имоле я поехал, но это очень трудная трасса, где надо быть очень аккуратным в медленных поворотах. Наверное, она даже самая сложная в чемпионате. К тому же я знал ее только по Формуле-3. Если же говорить о Монце, то там я поехал куда лучше. На этом скоростном автодроме аэродинамическая нагрузка куда меньше, так что автомобили очень близки по стилю вождения к Формуле-3.

Вы, наверное, единственный российский гонщик, кому удалось познакомиться со всеми европейскими трассами, на которых проходят гонки Формулы-1. Какие автодромы вам понравились?

Очень понравились Спа и Маньян-Кур. Они очень похожи. К сожалению, мне не удалось до конца прочувствовать всю прелесть “Красной воды”. Во время тренировок трасса постоянно была мокрой, а чтобы получить максимальное впечатление от этого поворота, его нужно пройти “в пол”. Но и без этого в Спа много интересных поворотов. Напротив, не очень понравился Хоккенхайм. Может быть, от недостатка опыта. Цена ошибки здесь слишком велика. Пять сотых, которые потеряешь на тихом повороте, на следующей длинной прямой неизбежно превращаются в семь-восемь десятых.

Ближе всего к преодолению квалификационного барьера вы были именно в Спа?

Да, за два круга до конца сессии я был восьмым, но потом меня развернуло. В быстром повороте я очень близко пристроился за Хайдфельдом, но прижимной силы не хватило и машину просто смыло с трассы. Я потерял круг, и его-то мне не хватило.

Говорят, дебютантам тяжелее всего приходится в Монако. Как вам понравился Монте-Карло?

Меня захлестнули эмоции, а трасса в Монако очень коварна. Там есть накатанная машинами Ф-1 траектория, на которой великолепное сцепление колес с асфальтом. Машина держит дорогу просто здорово. Но стоит уйти на полметра в сторону, и сцепление становится практически нулевым. Слева и справа довольно много пыли, мусора, ошметков резины. Свою роль играет и развал полотна. Я попался на это. Перед входом в туннель внешнее колесо моей Lola провисло в воздухе, и я не смог повернуть.

По своим масштабам мир Формулы-3000 куда скромнее “большого цирка” Ф-1. Каковы отношения между гонщиками в Ф-3000?

Есть ли у вас друзья среди пилотов?

Есть несколько гонщиков, с которыми сложились очень хорошие отношения. Иногда даже в выходные встречаемся. Мы очень дружны с Дино Морелли из Coloni. Но обстановка в пaddock довольно напряженная. Здесь, скорее всего, сказывается политика команд.

У вас есть кумиры в Формуле-1?

Нет. Я думаю, Шумахер сегодня объективно сильнейший гонщик Формулы-1. Но назвать Михаэля своим кумиром я не могу. Кстати, в прессе его довольно много ругают, но, по-моему, он очень порядочный человек. Мне довелось с ним общаться только однажды: два года назад в Монце мы играли вместе в футбол. Пилоты Ф-1 готовились к матчу с артистами, и в качестве тренировки был устроен матч с молодыми гонщиками итальянских формул.

Кто выиграл?

Опыт взял верх. Шумахер и его команда победили. После игры был совместный ужин, а Шумахеру, у которого на следующий день были тесты, нужно было уйти пораньше. Михаэль извинился перед всеми, попрощался и даже заплатил за всю компанию.

Перед игрой вас, наверное, предупреждали, чтобы вы были поосторожнее, ведь ноги Шумахера стоят очень дорого?

Конечно! («Виктор играл в защите, как раз против Шумахера, который был в нападении, — вступает в разговор Александр Требитш. — Так что Михаэль должен быть очень благодарен, что его ноги не остались на поле в Монце. Ведь Витя Маслов мог бы и испортить его карьеру!») Хотя получить травму за рулем куда проще. Физикелла, например, как раз в день игры разбил машину в хлам. Только вернулся из больницы и вышел на поле. В таких матчах вообще играют в основном итальянцы. Сейчас их в Формуле-1 все меньше, так что играть приходится гонщикам, выступающим за итальянские команды.

Где сейчас живет Виктор Маслов: в России, Англии или, может быть, в Монако?

Последний месяц больше в Москве. А во время сезона — в разных местах. Шесть официальных тестов, десять гонок, плюс неофициальные тренировки. Соответственно раз двадцать пять в год приходится летать туда-сюда по всей Европе.

Виктор, случались моменты, когда вам становилось страшно за рулем?

Пару лет назад на тестах в Маджоне у меня пробило тормозной трубопровод, упало давление в тормозах, и машина перевернулась в одном из скоростных поворотов. Но по-настоящему стало страшно на следующий день, когда в том же месте у меня вновь отказали тормоза.

В сентябре в Штатах разбился Гонсало Родригес, с которым вы гонялись весь сезон в Ф-3000. Тяжело было после этого выходить на старт?

Я был в шоке! Мы почтили его память на брифинге пилотов. Но мне очень не понравилась форма, в которой сообщили о гибели Гонсало. Сна-

чала показали репортаж о Формуле-1 и только потом, как бы между делом, сказали о гибели Гонсало Родригеса.

Через месяц после смерти Родригеса в страшную аварию на мотоцикле попал и Джейсон Уотт. По ходу сезона многие гонщики Формулы-3000 жаловались на Уотта, и он снискал себе репутацию самого бесшабашного гонщика международного чемпионата...

У меня тоже было несколько неприятных ситуаций с Джейсоном. В жизни Уотт — нормальный парень. Но как только он садится за руль, в голове у него, видимо, что-то переключается.

А что вы думаете о Хуане-Пабло Монтоя? Сейчас в Америке, да и в Европе, его называют чуть ли не «гонщиком будущего».

Не стоит забывать, что в Америке Монтоя уже гонялся. До ChampCar он ездил в Формуле-«Атлантик», так что многие трассы ему знакомы. К тому же он выступал тогда, когда автомобили ChampCar потеряли значительную часть прижимной силы и практически все страдали от недостаточной поворачиваемости. Ему же не составило особого труда приспособиться к новым условиям. Кроме того, не стоит забывать, что, несмотря на молодость, Хуан-Пабло — очень опытный гонщик. У меня был инструктор Роб Уилсон, который рассказывал, как еще десять лет назад он был партнером Монтои на гонках в Колумбии. Повторяю, несмотря на молодость, Монтоя — очень опытный пилот!

Какие задачи вы ставите для себя в сезоне-2000?

Пройти квалификацию в 8 из 10 гонок чемпионата.

Если все сложится хорошо, где бы вам хотелось продолжить карьеру?

Мне очень нравится ChampCar, но это — дело будущего.





TAGHeuer



Резливість королевы

Обыкновенное чудо

Помните легенду о вольном стрелке? Ноттингемский шериф организует состязание лучников, чтобы изловить благородного разбойника. Один из участников соревнования попадает в яблочко. Тут появляется неизвестный стрелок – весь в красном, тяжелая челюсть, – который своим выстрелом расщепляет стрелу соперника. Сомнений нет, это он, Робин Луд! Фанаты ликуют! Подручные шерифа хватают смельчака. А теперь представьте себе, что из толпы выходит еще один человек – небольшого роста крашеный блондин, – и своим выстрелом раскалывает стрелу самого Робина. Простолюдины-зрители раскрывают рты от изумления. Полная растерянность на лицах шерифа и его людей. У самого Робина отвисает челюсть.

Нечто подобное произошло совсем недавно, в 1997 году, во время квалификационных заездов Гран При Европы Формулы-1 в Хересе-де-ла-Фронтера. Разве что “стреляли” участники состязания в другом порядке, и победителем, согласно правилам, оказался тот, кто “попал” первым. Но изумление на лицах обитателей пaddock было не меньшим. Даже Берни Экклстоун, говорят, на минуту забыл о своем фирменном злодей-

ском прищуре и вытаращил глаза на экран. Жак Вильнев, Михаэль Шумахер и Хайнц-Харальд Френтцен один за другим показали одинаковое до одной тысячной секунды время – 1'21.072! Результаты трех гонщиков уместились в отрезок, которого не хватит даже чтобы моргнуть глазом. Невероятное совпадение? Не торопитесь. Не забывайте, о каких скоростях идет речь.

Математическая формула, по которой можно перевести разрыв во времени в разрыв в пространстве, очень проста (если не учитывать теорию Эйнштейна, разумеется):

$$D = S \times T / 36, \text{ где}$$

D – расстояние (см);
 S – скорость автомобиля (км/ч);
 T – разрыв во времени (в тысячных секунды)

Предположим, два автомобиля пересекают финишную черту со скоростью 250 км/ч, при этом один из них отстал от другого на 0,001 с. Расстояние между ними будет, соответственно:

$$D = 250 \times 1 / 36 = 6,94 \text{ (см)}$$

Именно в такой промежуток уместились в Хересе три автомобиля. Это расстояние мало,

Было время, когда секундомер на шее был неперенным атрибутом “королевы” автоспорта. Не расставался с ним и Берни Экклстоун





В Гран При Европы 1997 года Михаэль Шумахер, Жак Вильнев и Хайнц-Харальд Френтцен показали в квалификации одинаковое до тысячной доли секунды время

Жан Кампиш – живая история участия компании Heuer в автоспорте. Именно он стоял у истоков создания первой электронной системы хронометража в Ф-1

Часы TAG-Heuer модели "6000-Сенна", выпущенные в память о великом гонщике



но не настолько, чтобы, как написал один западный журналист в 1997 году, искать телефон спецангентов Малдера и Скалли из "Секретных материалов". В любом случае, математически невозможным попадание трех самых быстрых "стрелков" в такое довольно крупное "яблоко" уже не назовешь. Лично у меня, если говорить о хронометраже в Ф-1, изумление вызывает другое: 130 мониторов в пaddockе и миллионы телеэкранов по всему миру, на которых результаты появляются практически одновременно с тем, как автомобиль пересекает финишную черту. Вот подлинное чудо! Хотя в исполнении волшебников из компании TAG-Heuer оно стало настолько привычным, что никто уже и не замечает его. А ведь так было далеко не всегда.

Время – деньги

Еще относительно недавно зрителям приходилось часами дожидаться, пока на специальном табло судьи вывесят таблички с результатами квалификации. И частенько болельщики расходились в полном неведении относительно того, кто завтра будет стартовать с поула-позиции. Не так давно хронометраж вели подчас не судьи, а жены гонщиков, часами сидевшие с секундомером в руках рядом с трассой. Среди

хронометров, которыми они пользовались, были, вероятно, и приборы фирмы Heuer.

Швейцарец Эдуард Хойер, основавший свою компанию в 1860 году, был выдающимся изобретателем – специалистом по изготовлению хронометров и мастером "деления секунд". Выпущенный по его разработкам в 1916 году механический секундомер Micrographe, засекавший время с точностью до сотых долей секунды, считался одним из лучших вплоть до начала 60-х годов, когда появились первые такие электронные инструменты. Знаменитым стал и электронный Microtimer 1965 года, один из первых, имевших точность до тысячной доли секунды. И не только на спортивном поприще прославилась фирма: ее таймерами были оснащены лучшие научные лаборатории. Не удивительно, что особый интерес Heuer вызывал один из самых быстрых и технически изощренных видов современного спорта – автогонки.

В 1960 году Джек Хойер, внук основателя компании, встретился на 12-часовой гонке в Себринге, в США, с мексиканским гонщиком Педро Родригесом – звездой автоспорта того времени. И Педро рассказал ему о гонке Carrera Panamericana на своей родине. Видимо, рассказ был достаточно впечатляющим. Так появилась модель наручных часов Carrera. За ней последо-

вали Silverstone, Monza и Monaco. Среди гонщиков, на чьих запястьях красовались хронографы с логотипом Heuer, можно перечислить Джоди Шектера, Жаки Икса, Йо Зифферта, Клея Регациони, Карлоса Рейтеманна, Жили Вильнева, Ники Лауду, Герхарда Бергера, Джанкарло Физикеллу, Дэвида Култхарда, Мику Хаккинена, Михаэля Шумахера, Алена Проста, Айртон Сенну.

Из многочисленных моделей часов, выпускаемых фирмой, стоит, конечно, выделить те, что удостоены сертификата Официальной швейцарской комиссии по хронометрам (COSC). Это самое авторитетное свидетельство их высочайшей точности и надежности. В их числе, в частности, автоматические хронометры "Серии-6000", которая была разработана с учетом рекомендаций знаменитого бразильского автогонщика Айртон Сенны. Разумеется, приобрести часы "6000-Senna" невероятно трудно: была выпущена лишь ограниченная партия в 3000 штук – в память о гонщике, погибшем 1 мая 1994 года, – и все они тут же разошлись по частным коллекциям. Но похожих моделей, с чуть иным дизайном циферблата, – несколько, и они относительно недороги.

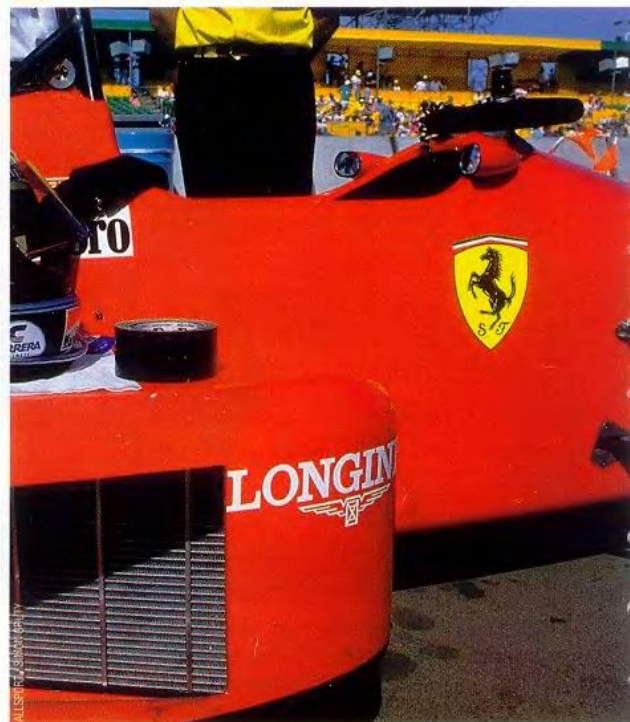
Ну а обычные часы TAG-Heuer, те, что не имеют сертификата COSC? Они тоже очень надежны. Ведь специализация фирмы – спортивные



Обязанности хронометриста в командах часто выполняли жены гонщиков. Грэм Хилл со своей женой Бетти и сыном Дэмоном в Сильверстоуне, 1967 год



С 1971 по 1979 год Heuer была официальным хронометристом Ferrari. Ники Лауда и Мауро Форгьери в Австрии, 1976 год



В 1980 году место Heuer в Ferrari заняла Longines. С 1982 по 1992 год эта компания была хронометристом Формулы-1

часы, которые по определению должны обладать повышенной «выносливостью». Поэтому технические требования ко всем часам жесточайшие, а контроль качества очень тщательный. По правилам TAG-Heuer, часы абсолютно всех моделей имеют закручивающуюся на резьбе заводную головку, небьющееся и устойчивое к царапинам сапфировое стекло, водостойкость до глубины как минимум 200 м. Такие часы рассчитаны, в принципе, на бесконечно долгий срок службы даже в экстремальных условиях.

Новейшие достижения в сфере высоких технологий TAG-Heuer старалась тотчас внедрять в производство серийных изделий. Именно благодаря этому она выдвинулась в число признанных мировых лидеров в выпуске престижных наручных часов спортивных моделей и входит в настоящее время в пятерку крупнейших швейцарских часовых фирм.

Важной вехой в истории компании следует считать 1985 год, когда группа TAG (Techniques d'Avant-Garde) стала владелицей прославленной швейцарской часовой фирмы. В тот момент Heuer очутилась на грани полного разорения, но в этой сделке она не была бесприданницей. В союз с TAG фирма привнесла безупречную репутацию и традиции часового искусства, взамен чего получила высокие технологии, финансо-

вые ресурсы и динамичный менеджмент. В результате к началу 90-х годов продажи часов удвоились, а оборот компании вырос в 5 раз. Показателем делового успеха следует считать и появление в 1996 году акций TAG-Heuer на биржах в Цюрихе и Нью-Йорке. Акции котировались высоко, и значительный пакет их был куплен в 1999 году французским миллионером Хенесси, которому теперь, по существу, и принадлежит производство наручных часов.

Дизайнеры наручных часов Heuer всегда черпали идеи из автоспорта. Сотрудничество с TAG, которая является совладельцем McLaren, как нельзя лучше способствовало укреплению этих связей. Штатный футуролог компании частенько навещал в команду «за вдохновением». Он просто ходил и смотрел по сторонам. Скажем, на идею изготовления хронографов с применением титана и углеродистого пластика идеолога швейцарских часовщиков навел, например, вид детали автомобиля MP4/12 под номером 12A-0232/01 – титановый крепеж треугольного рычага передней подвески, механики между собой называют ее cowbell – «коровий колокол». Однако связь TAG-Heuer с Формулой-1 одним лишь заимствованием идей не исчерпывается. TAG-Heuer не просто использует Ф-1 в своих целях, эта компания – часть этого спорта.

Между прошлым и будущим

«Наиболее важная вещь для часовой компании – это развитие», – неожиданное, на первый взгляд, заявление для швейцарского часовщика. Вы, скорее, ожидаете, что речь пойдет о богатых традициях. Однако в устах руководителя группы спортивного хронометража TAG-Heuer Жана Кампиша эти слова звучат вполне убедительно.

Первое появление компании в Ф-1 относится к 1971 году, когда Heuer стала официальным хронометристом Scuderia Ferrari. До сегодняшней оптико-волоконной «фабрики времени» было еще далеко. «Оборудование было гораздо более примитивным в те дни, – вспоминает Кампиш. – Специалисты Ferrari хотели получить больше информации о поведении своих автомобилей на трассе. Мы установили 45 фотоэлементов на автодроме во Фьорано для измерения максимальной скорости, ускорения, торможения и скорости прохождения поворотов. Это было техническое партнерство, а не просто спонсорское соглашение».

В то время каждая команда имела своего хронометриста, при этом судьи вели собственные измерения, единой службы не существовало, и результаты объявлялись не раньше, чем че-



Среди гонщиков, носивших на запястье часы TAG-Heuer, были Айртон Сenna и Герхард Бергер

рез 30 минут после окончания заездов. Проработав 5 лет с Ferrari, специалисты Heuer почувствовали, что способны на большее и могут бороться за контракт в масштабах всей Формулы-1. В 1971 году компания начала с уникального для своего времени печатающего хронографа "Сентиграф Ле-Ман", способного фиксировать результаты нескольких автомобилей с точностью до тысячной секунды, и через 5 лет представила FIA "Автоматическую систему хронометража и идентификации автомобилей" — прообраз современной "фабрики времени".

"На Гран При Бельгии 1976 года мы впервые предложили использование индивидуальных передатчиков на каждом автомобиле, — рассказывает Кампиш. — Это был первый шаг к созданию той системы, что мы используем сегодня".

Все шло хорошо, однако конец 70-х годов наглядно показал, насколько верен тезис о важности развития. Именно в это время японцы начали выпускать часы с жидкокристаллическими дисплеями, и Heuer не сумела быстро ответить на этот вызов. Доходы стремительно падали, и в 1979 году компания вынуждена была уйти из Ф-1. "Это было страшным разочарованием, — говорит Кампиш. — Мы разработали и представили нашу систему FIA и вдруг вынуждены были свернуть всю программу".

Место "придворного часовщика" при "королеве" автоспорта быстро заняла компания Longines. В 1980 году эта швейцарская часовая фирма (которая, кстати, была официальным хронометристом Московской олимпиады) купила оборудование Heuer, наняла Жана Кампиша и стала партнером Ferrari, а в 1981 году был подписан трехсторонний договор с Международной автомобильной федерацией (FIA) и Ассоциацией конструкторов Ф-1 (FOCA), согласно которому Longines в течение 10 лет, с 1982 по 1992 год, стала официальным хронометристом чемпионата мира.

Между тем дела Heuer пошли на поправку, после того как в 1985 году фирму купила компания TAG. Кампиш вернулся, и через несколько лет напряженной работы во взаимодействии с Olivetti в 1992 году TAG-Heuer выиграла конкурс на право подписания нового контракта с Ф-1. Что касается Longines, то единственное, что сегодня связывает эту фирму с Ф-1, — это спонсорское соглашение с Педро Диницем. Казалось бы, для Heuer все беды остались позади, однако компанию ждал новый удар.

В декабре 1993 года Olivetti распрощалась с Ф-1, забрав все свое оборудование. "Мы остались ни с чем, — вспоминает Кампиш. — У нас не было компьютеров, и мы не могли купить преж-

нее программное обеспечение Olivetti. И тогда мы объединились с FOCA (читай — Экклстоуном), чтобы создать собственную систему".

Через три месяца все было готово. Разумеется, не обошлось без некоторых накладок. "Конечно, вначале у нас были небольшие сбои, — признается Кампиш. — Самая большая неприятность произошла в Монако в 1994 году. Во время гонки на экраны пошла информация, что Михаэль Шумахер проходит каждый круг на 5 с быстрее всех остальных гонщиков. Комментаторы просто сошли с ума! Однако на самом деле Шумахер не был так быстр. Это была очень неприятная для нас ситуация, но постепенно нам удалось отладить систему".

Сегодня оборудование TAG-Heuer работает, как швейцарские часы.

Остановись, мгновение!

Кто же они, современные маги времени, и с помощью каких чар им удастся остановить мгновение? Это 20 инженеров фирмы TAG-Heuer. Их имущество — три огромных грузовика, наштампованных почти двадцатью тоннами электроники и другого оборудования. В воскресенье, тотчас по завершении гонок, этот караван

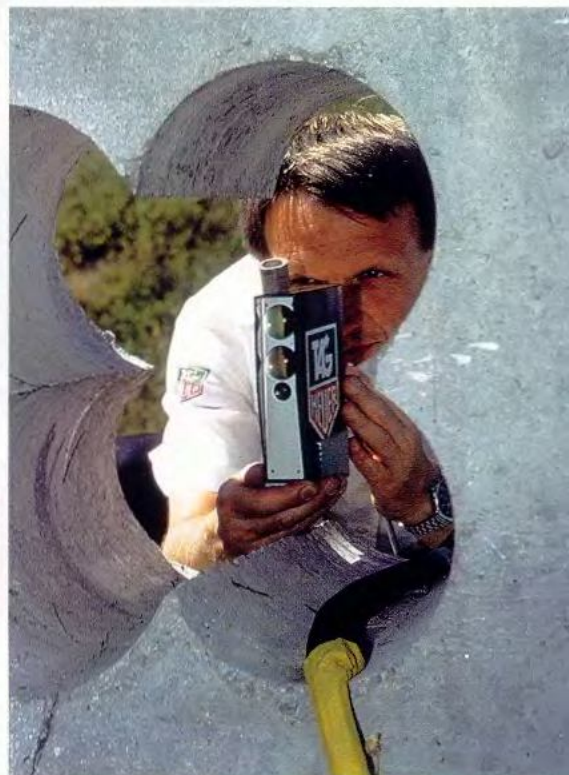


Центр системы хронометража располагается в специальном ангаре. Именно в этом холодном зале бьется сердце «королевы» автоспорта

Техник TAG-Heuer устанавливает фотоэлементы на финишной линии. Время фиксируется всякий раз, когда автомобиль пересекает невидимую ленточку инфракрасного луча



Так выглядит датчик, с помощью которого фиксируется фальстарт и засекается время дозаправки



отправляется к месту очередного Гран При своим ходом, либо все хозяйство в 100 контейнерах перевозится самолетами. Через полторы недели, в четверг, накануне тренировочных заездов, система хронометража должна быть полностью развернута и опробована.

На большинстве современных автодромов подготовка не слишком сложна и сводится к соединению нужных электроразъемов, но есть в календаре одно особенное место... «Подготовка Гран При Монако – хлопотное дело, – признается Жан Кампиш. – Там гонка проходит по городским улицам, и всякий раз оборудование необходимо монтировать заново. Датчики и антенны, на обычных автодромах уже находящиеся в нужных местах под покрытием трассы, в Монте-Карло нужно переустанавливать каждый год. Положение осложняется тем, что в данном случае мы имеем дело с дорогами общего пользования, поэтому большинство работ приходится проводить ночью».

Хронометраж в Формуле-1 ведется, по существу, не одной, а тремя независимыми системами, что исключает ошибку и позволяет фиксировать результаты даже в случае отказа одной из них. Наиболее удобный метод измере-

ния основан на использовании миниатюрного, размером со спичечный коробок, радиопередатчика, закрепленного на автомобиле, и приемной антенны, вмонтированной в покрытие поперек трассы. Передатчик каждого автомобиля работает на строго определенной частоте, что позволяет легко его идентифицировать. Приемные антенны, проложенные на линии старта/финиша и еще как минимум в трех точках трассы (на промежуточных финишах), соединены многоканальным оптико-волоконным кабелем с вычислительным центром, где сигналы проходят обработку.

С помощью этой системы измеряют также и скорость автомобилей. Пара антенн, разнесенных друг от друга на расстояние 30 метров, засекает сигнал передатчика с точностью до 0,0001 с. Сравнивая время приема сигнала двумя антеннами, компьютер моментально вычисляет скорость. Семь таких же антенн контролируют скорость автомобилей на пит-лейн.

Вторая система представляет собой фотоэлементы и инфракрасный луч на линии старта/финиша. Всякий раз, когда автомобиль пересекает луч, цепь размыкается, и система автоматически фиксирует время.

Третья система существует для подстраховки на случай отказа первых двух. В ней применяется скоростная видеосъемка. Видеокамеры высокого разрешения на линии финиша фиксируют прохождение автомобилей круг за кругом на протяжении всей гонки. Скорость съемки – 100 кадров в секунду, причем каждый кадр имеет отметку времени.

Еще одна функция, которая возложена на специалистов TAG-Heuer, это помощь судьям в определении фальстарта. На стартовой решетке в покрытие трассы вмонтированы датчики, фиксирующие малейшее движение автомобиля до момента старта. Такие же датчики установлены в зоне обслуживания перед боксами – для отсчета времени, затраченного на заправку автомобиля и смену колес.

В TAG-Heuer не принято обсуждать с журналистами такие вопросы, как затраты на обслуживание гонок. Однако известно, что из 15 млн долларов, которые фирма ежегодно вкладывает в парусный, лыжный и автомобильный спорт, львиная доля расходов приходится на Формулу-1. И это только стоимость эксплуатации. Разработка и совершенствование системы обходится еще дороже, и в этой области TAG-Heuer



объединяет усилия с Берни Экклстоуном. Сотрудничество взаимовыгодное: часовщики снимают с себя часть затрат, а Берни ограждает себя от всяких неожиданностей: даже если TAG-Heuer внезапно решит покинуть Ф-1, все оборудование останется у Экклстоуна.

Компьютерный мозг всей системы расположен в специальном ангаре – серебристого цвета, без окон, довольно внушительного вида. Здесь же бьется электронное сердце – разработанный TAG-Heuer электронный таймер. Это и есть те самые «часы», по которым сверяет время вся Формула-1, – небольшая, 15x15 см, черная коробочка, подключенная к компьютеру. Внутри трейлера стерильно чисто, кондиционер охлаждает воздух, так что инженерам иногда приходится одеваться потеплее. В принципе, система полностью автоматизирована, однако постоянный контроль со стороны инженеров, готовых вмешаться в случае необходимости, повышает надежность работы. Два человека работают на телевидение: режиссер трансляции постоянно держит их в курсе того, какие данные он хотел бы видеть на экране.

Ничто не ускользает из-под контроля приборов, и все данные, пройдя через вычислительный центр, мгновенно поступают на экраны мониторов – в судейскую коллегию, командам, теле- и радиостанциям, журналистам, зрителям и далее – на миллионы телеэкранов.

Кстати, о зрителях. Работа хронометристов важна не только для участников соревнования. Современный телерепортаж с Гран При уже невозможно представить без строчки технической информации со значком TAG-Heuer в ниж-

ней части экрана. При этом мало кто из телезрителей отдаст себе отчет, что иногда чаще смотрит именно на эти цифры, а не на едущие друг за другом автомобили. «Некоторые гонки настолько скучны, что могут усыпить, – говорит Жан Кампиш. – Но мы можем вдохнуть в них жизнь, постоянно демонстрируя изменения в разрывах между автомобилями. Наблюдать за гонщиком, видя, как он сокращает отставание от соперника, гораздо интереснее». Одна из главных привлекательных черт цифрового телевидения Экклстоуна состоит в том, что по одному из каналов постоянно передают техническую информацию TAG-Heuer почти в том виде, в каком она поступает в команды.

По словам Жана Кампиша, у TAG-Heuer немало проектов, как сделать соревнования еще интереснее для телезрителей. Прорабатываются возможности показывать ускорение, скорость прохождения поворотов и другие параметры. Главное – это развитие.

«С помощью высоких технологий эти задачи вполне разрешимы, – говорит он. – Не пугает нас и перспектива перехода к хронометражу с точностью до десяти тысячной доли секунды». Ведь уже сейчас многие элементы системы работают именно с такой точностью. Случай в Хересе-де-ла-Фронтера послужил для специалистов сигналом. Задача проста: им надо всего лишь улучшить качество работы на порядок. Впрочем, если вспомнить путь, который прошли эти люди, цель не выглядит чем-то сверхъестественным.

Антон Иванов





"Больше всего мы гордимся тем, чего у нас нет..."
Акутагава Рюноске



Слева – Виктор Маслов, первый русский гонщик Формулы-3000

Направляясь к подиуму на Хунгаринге, Марк Гуссенс еще не знал, что через два часа его дисквалифицируют за якобы нештатные амортизаторы

Национальная гордость

Считается, что самая популярная команда в Формуле-1 – это Ferrari. В Италии в дни гонок феррарийное безумство захлестывает буквально всю страну – от Палермо до Милана. И это понятно. В Германии трибуны автодромов окрашиваются в красный цвет. Однако болеть там прежде всего за Михаэлем Шумахером, а лишь во вторую очередь – за его командой. А вот во время британского Гран При я напрасно искал в Сильверстоуне фанатов Ferrari. Единственное, что удалось увидеть – это десяток-другой болельщиков в красных кепках. Да и те быстро затерялись в огромной армии фанов Jordan, McLaren, Williams и других британских команд. Но для России Scuderia Ferrari – культовая команда. По данным опроса, проведенного нашим журналом, более половины поклонников Формулы-1 в нашей стране болеют за итальянскую команду.

Но давайте на минуту представим, что в чемпионате мира появилась российская команда... Сколько процентов популярности тогда останется на долю Ferrari? Несбыточная мечта, скажете вы? Но ведь два года назад столь же несбыточной мечтой нам представлялась и Формула-3000. Однако в 1999 году эта мечта стала реальностью. Виктор Маслов и российская команда Lukoil Arden Racing дебютировали в международном чемпионате Ф-3000. Российский диал развевался над самыми знаменитыми трассами Европы. Хотя по ходу сезона многим казалось, что радоваться особенно нечему.

Чужая колея

"К сожалению, сезон сложился не совсем так, как мы планировали", – говорит управляющий директор команды Александр Требиш. – В самом начале мы попали в колею, из которой затем так и не смогли выбраться. Из-за этого пришлось принимать решения, которые сейчас кажутся ошибочными".

В начале 1999 года FIA объявила, что в международном чемпионате Формулы-3000, который стал спутником десяти европейских этапов чемпионата мира, смогут участвовать только те пятнадцать команд, которые первыми выкупили свои автомобили.

Lukoil совсем поздно решился на дебют в Ф-3000. За неделю до этого первые "питнашты" уже накупили свои машины. Оставалась единственная возможность: пасть среди этих "питнаштин" команд для совместного участия в Ф-3000.

Требишу пришлось подползти Prodrive, фирму небезызвестного Дэвида Ричардса, с помощью которой был заключен контракт с британской командой Arden. Arden в тот момент решила на этот шаг только для того, чтобы сблизиться с Prodrive, – признается Требиш. – Вот тут мы и попали в колею. У нас уже имелись каменные обязательства с Prodrive и Arden, когда FIA неожиданно изменила правила и открыла двери в Ф-3000 всем желающим. Все наши условия пропали даром, а время оказалось упущено. Мы могли бы, как первоначально и планировалось, прийти в Ф-3000 отдельной российской командой – Lukoil Racing".

Впрочем, несмотря на то, что Arden Racing и базируется в Англии, а ее акции принадлежат британской финансовой группе Malux и семье Хорнер, в Формуле-3000 Arden с 1999 года считается российской командой, которая просто нанимает иностранных экспертов, – продолжает Требиш. – Все стратегические решения мы принимаем сами".

Поражение на грани победы

Как же мы любим заниматься самообичиванием, иронизировать по поводу собственных неудач, унывать по поводу промахов и ошибок соотечественников! Большинство российских любителей автоспорта расценили дебют Lukoil Arden и Виктора Маслова в Формуле-3000 как полный провал. Но если мы послушаем людей из мира Ф-1 и Ф-3000, то они скажут, что Lukoil выступила вполне прилично. В чем же дело?

Давайте разберемся вместе. С одной стороны команда так и не набрала за сезон ни одного очка. Но не забывайте про спецификацию Ф-3000. В отличие от Формулы-1, Формула-3000 относится к классу мономаек. Лучшие молодые пилоты мира, которые пока не имеют места в Формуле-1, соревнуются здесь на практически одинаковых автомобилях. Поэтому от машины тут зависит всего 15–20% успеха, остальное – доля гонщика.

Надо, конечно, признать, что "Формула-3000" – быстрая, напичканная электроникой, но все же с точки зрения инженерии несколько "глуповатая", даже по сравнению с Ф-3, машина. Стандартное шасси Lola, акашительный датчик коробки передач и переданный из мотора Формулы-1 двигатель Ford Duratec с утолщенными поршнями и ограничением в 9 тыс. об/мин. Правда, Марку Гуссенсу однажды удалось раскрыть коленвал аж до 11600, но в команде его за это не похвалили из-за своей извращенной горячности Марк умудрился спалить за сезон 4 мотора.

Именно опытный Гуссенс, от которого перед началом сезона в Lukoil Arden ждали побед, а вовсе не дебютант Виктор Маслов, стал, наверное, одним из самых больших разочарований чемпионата. Несколько раз над Марком повисла даже угроза увольнения, но какой-то раз рукою судьбы команда решила, что менять по ходу сезона "первого номера" рискованней, чем оставить его. И в конце концов Гуссенс оправдал доверие, заняв третье место в Венгрии. Не его вина, что драгоценные очки отпала досаднейшая дисквалификация.

Для Маслова сезон был вводом. Да, Виктор ни разу не смог преодолеть квалификационные сито, но вспомните, сколько раз не смог подняться на старт гонки, к примеру, опытный Хаберфельд из West Competition. А пять раз наши соотечественники показывали лучший результат, чем у бразильца.

Говорят, что наибольшие проблемы у молодых гонщиков возникают в быстрых поворотах. Но у Виктора – все получилось наоборот. "Если смотреть по отрезкам, в таких поворотах Витя иногда едет даже быстрее Хайдфельда, но потом очень много теряет. Стабильности пока нет", – говорит Требитш. Стабильности Маслову действительно не хватает. Но она, как известно, приходит с



опытом, а опыт в прошлом году он приобрел огромный, что и подтвердил по окончании чемпионата двумя гонками в Италии. На квалификации в течение 7 кругов Маслов шел первым, а гонки закончил на 7-м и 6-м местах. Еще пару лет назад о таком результате нашего пилота мы могли только мечтать.

Еще одно разочарование сезона – это компания Prodrive, на территории которой в прошлом году базировалась команда. В Lukoil Arden очень рассчитывали на помощь опытных специалистов этой фирмы. Но вместо того, чтобы поддержать команду, компания Дэвида Ричардса отвернулась от Lukoil Arden после первых же неудач. "Дэйв Ричардс – фигура очень интересная. Это персона уровня Эклстоуна или близко к этому, –

считает Требитш. – Конечно, если бы мы выигрывали, сейчас бы считались командой Дэвида Ричардса. Но поскольку мы выступали не очень удачно, Дэйв даже в ситуации, где он мог бы чем-то помочь, постарался удержать себя на почтительном отдалении. Он политик и, как всякий политик, рисковать не любит. Ричардс дает свое имя только тогда, когда уверен, что это принесет ему пользу. С политической точки зрения Дэйв поступает очень умно, но работать с ним нелегко".

Ричардс не захотел помочь команде, даже когда после третьего места в Венгрии FIA дисквалифицировала Lukoil за чисто формальное нарушение. Перед гонкой, выбирая амортизаторы, инженеры команды пометили лучшие не краской, как это делается обычно, а напильником. На корпусе сделали насечки, а приехав на Хунгаринг, установили эти амортизаторы на машины.

Маслов квалификацию не прошел, и его машину особо не проверяли, а вот Lola финишировавшего третьим Луссенса комиссары после гонки обследовали по полной программе и вынесли заключение, что передние и задние амортизаторы имеют заводские насечки и не соответствуют правилам. Ведь изменять конструкцию каких бы то ни было деталей в Формуле-3000 категорически запрещено.

Конечно, Ричардс, имея огромные связи в мире Формулы-1, мог бы вмешаться, или хотя бы посоветовать российской команде подать протест. Но он предпочел остаться в стороне. И Lukoil Arden, стараясь по старой русской традиции сохранить лицо команды, до протеста унижаться не стала, ограничившись внутренней разборкой со своими инженерами.

"Мы решили, что действительно сделали ошибку, – говорит Александр Требитш. – Она формальная, но это ничего не меняет. Мы не хотели поставить команду в глупое положение и промолчали. Но скажу честно, если бы это случилось после скандала с Ferrari в Малайзии, и нам было бы на что сослаться, мы обязательно подали бы протест".

Быть или не быть

Между тем венгерская дисквалификация едва не стала для российской "конюшни" роковой. Еще в июле FIA неожиданно объявила, что в 2000 году в Формуле-3000 останется только 15 команд:

первые 14 команд по итогам чемпионата 1999 года и одна команда из итальянского чемпионата. "Мы надеялись, что FIA не посмеет исключить из чемпионата хотя бы команды, в числе первых "пятнадцати" выкупившие машины в начале 1999 года, – говорит Требитш. – Ведь контракт между этими 15 командами и FIA рассчитан на два года. До последнего момента у нас шла тактическая борьба с Эклстоуном и Мосли. Мы хотели даже вынести наше дело на рассмотрение международной комиссии".

В такой же ситуации оказались еще две "конюшни", в том числе Red Bull JNR Team – дочерняя команда Петера Заубера. "Конечно, то давление, которое мы с Red Bull оказывали на FIA, носило сугубо дипломатический характер. Лезть с ножами на Мосли не очень умно. Потом это все равно отразится на гонках, – замечает Александр Требитш. – Во всяком случае мы добились поддержки Мосли и Эклстоуна, и с их помощью нам все-таки удалось получить лицензию".

В межсезонье две команды отказались от участия в международном чемпионате, и FIA с радостью отдала освободившиеся места Arden и Red Bull, избежав неприятных судебных разбирательств. "Естественно, это был больше дипломатический ход, нежели угроза, – уверяет Требитш. – Хотя не секрет, что у FIA есть сложности с Европейским комитетом, который все больше раздражает позиция Федерации".

Оказывается, в мире существуют меры воздействия даже на таких людей как Берни Эклстоун и Макс Мосли. Вот только пользоваться ими нужно очень аккуратно.

Что год грядущий нам готовит?

Понятно, что поддержка команд Формулы-1 приносит "конюшням" Формулы-3000 немало выгод. Дочерним командам, имеющим покровителей из мира "королевских гонок" в "малом цирке" дышится куда легче. На заводе каждой команды Ф-1 есть техническая база, которая позволяет моделировать условия любой трассы и осуществлять общую настройку автомобиля не выезжая за ворота завода. Для средней команды Формулы-3000, бюджет которой составляет всего два миллиона долларов, такие стэнды просто недоступны.

С этого года и Arden нашел себе надежного покровителя в лице BAR. И хотя Arden пока не превратился в одно из отделений империи Поллока, контакты между "конюшнями" обещают быть весьма тесными, поскольку партнером Маслова в 2000 году станет восходящая звезда британского автоспорта и новый тест-пилот BAR Даррен Мэннинг. Даррен, которого уже в этом году сватали в Williams, в межсезонье подписал двухлетний контракт с Arden Racing. "Пока он еще не имеет никакого опыта в Ф-3000, но мы считаем, что это гонщик с потенциалом Сенны, – говорит Александр Требитш. – В BAR тоже уверены, что Мэннинг – будущий чемпион мира и ужасно рады, что мы берем его под свою опеку".

Напомним, что речь идет о том самом Мэннинге, который совсем недавно сенсационно выиграл два Гран При Ф-3 в Макао и Сеуле. Причем в Макао он имел просто подавляющее преимущество: одержал победу и в квалификации, и в обоих заездах, лидируя со старта до финиша. Подобное удалось в истории этой гонки только одному человеку – Айртону Сенне.

Впрочем Мэннинг – не единственное приобретение команды. В Arden из BAR пришли два инженера, один из которых Ник Крукс – бывший гоночный инженер Рикардо Зонты. "Я надеюсь, что одну-две гонки мы выиграем, и еще несколько раз будем на подиуме, – говорит Александр Требитш. Впрочем, даже если мы просто соберем достаточное количество очков, чтобы удержаться в чемпионате (нужно будет попасть в число 12 лучших команд), мы выполним наш план на сезон".

Похоже единственное, что может несколько омрачить для Arden начало чемпионата – отсутствие на обтекателях рекламных логотипов компании Lukoil.

Утром деньги, вечером стулья

В прошлом сезоне компания Lukoil сделала бесценный подарок отечественному автоспорту, открыв русскому гонщику дорогу в Формулу-3000. Но деньги потрачены, а результат не пришел. Чтобы добиться успеха в современном автоспорте, нужно потратить несколько лет. И никакие финансовые вливания не могут гарантировать немедленной победы. Команда BAR явила тому ярчайший пример в Ф-1 1999 года.

Международная Формула-3000 перестает быть "гонками для узкого круга специалистов". Являясь неотъемлемой частью десяти европейских Гран При, Формула-3000 становится все более популярной у болельщиков. В 1999 году на этапах международного чемпионата побывало в общей сложности 600–700 тыс. человек, а телевизионная аудитория составила 360 млн телезрителей. Всего в 1999 году телевидение занималось Ф-3000 около 1500 часов. Разумеется, машин и гонщикам Lukoil Arden режиссеры телетрансляций в прошлом году уделяли не так много внимания. Но все изменится, как только придут результаты. Lukoil сделала самое трудное: взрыхлила почву и бросила семя. Обидно будет, если плодами этих усилий воспользуется кто-то другой. Смело предполагать, что свято место на обтекателях автомобиля международной Ф-3000 пустовать будет недолго. Ф-3000 – это вам не рекламный щит у дороги. О перспективах уже и не говорю.

Со Scuderia Ferrari команду Arden Racing пока роднят только фирменные красные цвета ее грузовиков и гоночных машин

"Сейчас наша цель состоит в том, чтобы продолжить российское участие в Ф-3000, – подводит итог Александр Требитил. – Но если будет возможность, дойдем и до Формулы-1".

Его бы слова, да бог в уши!

Когда Ferrari выигрывает гонку, в Италии начинается праздник, а сердца тысяч болельщиков Scuderia по всей России переполняются гордостью за любимую команду. Но... "самый распространенный вид гордости – гордость национальная", – говорил Шопенгауэр. Так что истинную цену российской популярности команды из Маранелло мы узнаем, только когда в Формуле-1, наконец, появится команда из России. Будет ли эта команда называться Lukoil Arden? Не так важно. Просто ох как хочется, чтобы российская команда в Формуле-1 появилась поскорее. Пока же нашим болельщикам приходится гордиться тем, чего у нас нет: итальянской Ferrari, английской McLaren, французской Prost...

Владимир Маккивеев. Фото автора

PS: А "Ferrari" в Англии я все-таки увидел. Правда, не в Сильверстоуне, а уже в Лондоне, по дороге в аэропорт Хитроу. Напротив Вестминстерского университета стоял припаркованный на углу Кентон и Уотфорд Роуд маленький беленький курьерский грузовичок, на котором большими зелеными буквами было написано "Ferrari", а ниже, буквами поменьше, уточнялось: "быстрая пища – хот-доги и гамбургеры"...





История автоспорта начиналась с «французского» периода, который продолжался вплоть до проведения первых гонок Гран При. Во второй половине 30-х годов доминировали немецкие машины и гонщики. Первые чемпионаты мира Формулы-1 в начале 50-х были окрашены в итальянские цвета. В конце 50-х началась эра британцев. В 1958–1960 годах английские гоночные машины выиграли 22 из 24 мировых первенств Ф-1 из 27. Даже Ferrari, на счету которой оставались 5 побед, делала ставку на английских пилотов — Хоторна, Брукса, Коллинза. В чем же причина успеха британцев?

Именно на Туманном Альбионе сложилась традиция, которая существует в Ф-1 и сегодня: созданием гоночной машины занимается небольшая специализированная фирма, а не спортивное отделение крупной автомобильной компании, как это было в Италии или Германии. Такие небольшие компании оказались более гибкими и восприимчивыми к техническим изменениям.

В середине 1957 года FIA объявила о продлении срока действия 2,5-литровой Формулы-1 еще на три сезона. Однако до сих пор выбор топлива не был регламентирован, и команды в качестве горючего использовали спирт, обладавший большей теплотой сгорания, что существенно увеличивало мощность. Однако FIA испытывала всевозрастающее давление со стороны нефтяных компаний, которые несли основное финансовое бремя по проведению чемпионата. Поэтому, начиная с 1958 года, Федерация обязала участников чемпионата использовать коммерческое топливо. Правда, не бензин из колонок, а авиационный, с октановым числом 100/130 (AvGas). В результате Формула-1, действующая в 1958–1960 годах, получила неофициальное название Формула-AvGas.

Больше всех от этого пострадали Vanwall и BRM, чьи двигатели были рассчитаны на

Победный финиш британца Тони Брукса на Vanwall на Нюрбургринге 1 августа 1958 г. Началась эра господства Британии в Формуле-1



ПРАВЬ, БРИТАНИЯ!



10 мая 1959 г. в Монако австралиец Джек Брэбэм на Соопер одержал свою первую победу на этапе чемпионата мира

использование спиртового топлива. Мощность мотора BRM, например, упала с 270 до 250 л.с., Vanwall с 280 до 262. Серьезную проблему представляла и потеря охлаждающих свойств спирта. Ferrari и Соопер оказались в более выгодном положении — их моторы создавались на основе двигателей Ф-2, где коммерческий бензин ввели годом раньше.

Серьезные изменения коснулись и правил соревнований. Минимальную дистанцию Гран При сократили с 500 до 300 км, минимальное время — с 3 до 2 часов. Очки теперь присуждались, только если гонщик проводил всю гонку без замен. Тем самым, дележу очков был положен конец, а пит-стопы теперь должны были стать скорее исключением, чем правилом. Появился и командный зачет — Кубок конструкторов. Очки в нем присуждались по той же системе, что и в личном, за исключением бонуса за лучшее время на круге. При

этом учитывался лишь лучший результат каждой команды на финише.

На первом этапе чемпионата 1958 года Cooper-Climax Роба Уокера со Стирлингом Моссом за рулем (Vanwall и BRM, занятые настройкой моторов под новое топливо, первую гонку пропускали) положил на лопатки заводскую команду Ferrari. В Монако победную серию Соопер продолжил Тринтиньян. После Монако Vanwall и BRM адаптировались к новым правилам, и остаток сезона превратился в увлекательную битву "британского гоночного зеленого" (Vanwall Мосса и Брукса) с итальянским красным (Ferrari Хоторна и Коллинза). Scuderia доминировала в середине сезона, а Vanwall мощно финишировал, выиграв 4 последние гонки.

В итоге Хоторн, одержавший лишь одну победу, но стабильно собиравший урожай поощрительных очков за лучшие круги, на очко

опередил Мосса, который подтвердил репутацию "вечно второго" несмотря на 4 победы в сезоне. Однако усилиями Мосса и Брукса Vanwall первенствовал в Кубке конструкторов. Трофеи, в общем, поделили по справедливости: Vanwall выиграл больше гонок, а Ferrari и Хоторн оказались стабильнее.

Первый сезон Формулы-AvGas получился на редкость интересным. Но у медали была и обратная сторона. 1958 год стал поистине черным для автоспорта. Ferrari потеряла трех своих лучших гонщиков. Луиджи Муссо разбился в Реймсе, Питер Коллинз погиб в "зеленом аду" Нюрбургринга, а Хоторн, по окончании сезона объявивший об уходе из гонок, нашел свою смерть в декабре в дорожной аварии за рулем Jaguar.

Успех Vanwall омрачила гибель в последней гонке сезона Стюарта Луиса-Эванса. Потеря одного из самых талантливых и многообе-

щающих гонщиков той эпохи, конечно, больно ударила по команде Vanwall. И вскоре ее босс Тони Вандервелл объявил об уходе со сцены Гран При. Но эта смерть и пошатнувшееся здоровье самого Вандервелла все же не были главными причинами. Просто победив, наконец, "эти проклятые красные машины", ГЭВ, как называли Гая Энтони Вандервелла его подчиненные, достиг своей цели, и Формула-1 его больше не интересовала.

Между тем дуэль Ferrari и Vanwall в 1958 году стала лебединой песней классических переднемоторных машин Гран При. На смену Vanwall с Британских островов шла новая волна – Коопер и Lotus.

Маленькие юркие приземистые машины с мотором перед задней осью, которые с конца 40-х годов строили Чарльз и Джон Куперы, ничем не походили на традиционные гоночные автомобили, чья конструкция принципиально не изменялась с начала века. Да, новые машины поначалу выглядели непривычно (в Англии, например, к Коопер приклеился эпитет "funny" – "потешный"), но они исправно делали свое дело – выигрывали гонки. А значит, были лучшими.

До сих пор производители гоночных машин строили весь автомобиль. У Коопер же проектировали только шасси, а двигатель покупали у других фирм. Отец и сын Куперы и их ведущий конструктор Оуэн Мэддок не видели причин изменять этой приносящей успех практике и при переходе от Ф-3 к Ф-2 и Ф-1.

Выигрывать в Ф-1 Коопер начал в 1958 году, имея на 200 кубиков и на 85 "лошадей" меньше, чем, скажем, Ferrari 246 – апофеоз переднемоторной концепции. И выигрывали они, прежде всего, за счет лучшей управляемости, меньшего веса и высокой надежности. К 1959 году Коопер ликвидировал отставание в мощности, получив 2,5-литровую модификацию двигателя Coventry-Climax FPF (агрегат этот – прямой потомок мотора, которым фирма из Ковентри в годы войны оснащала пожарные насосы). На чертежной доске бородача Мэддока появился проект Коопер Т51 – первого шасси фирмы, созданного специально для Формулы-1. К началу сезона построили десяток машин. А всего за год из ворот завода выехало около 30 Т51.

Сезон-58 заводские пилоты Коопер закончили на разных полюсах итоговой таблицы.



9 декабря 1958 г. в своем гараже в Фэрнхэме Хоторн объявил о своем уходе из гонок

Рой Сальвадори занял 4-е место, а Джек Брэбэм лишь раз финишировал "в очках". Но уже тогда всем было ясно, что разница в количестве набранных очков отнюдь не отражает разницу в классе между двумя этими гонщиками. В 1958 году фортуна больше благоволила Рою, а к Джеку часто поворачивалась спиной. В 1959-м амбиции обоих еще более возросли, и Коопер стало просто не по карману содержать двух таких гонщиков.

Тут на сцене появился Дэвид Браун, владелец гоночной команды Aston-Martin. Сальвадори, успешно защищавший цвета Aston-Martin в гонках спортивных автомобилей, получил очень выгодное предложение перейти под флаг Дэвида Брауна и в Гран При. Вскоре по рекомендации Роя Браун с таким же предложением обратились и к Брэбэму. Чтобы уравнивать ставки, Чарльзу и Джону Куперам пришлось искать помощи у спонсоров из Esso. Когда деньги были найдены, Сальвадори уже оказался связанным обязательствами с Aston-Martin, а Брэбэм – нет. Так австралиец остался "первым номером" заводской команды.

Для Коопер это было лучшим вариантом. Черный Джек провел в команде пять лет. Его вклад, как инженера, механика и тест-пилота,

В 1958 г. заднемоторный Коопер еще не мог на равных бороться с переднемоторными Ferrari и Vanwall, но уже к 1960 г. на счету Коопер и Брэбэма было два чемпионских титула



НОВОСТИ ПРОШЛОГО

40 лет назад 23 февраля 1960 года в бельгийском местечке Хейне Сен Пьер скончался 61-летний Артур Лега. В 1952 и 1953 годах за рулем скромного Veritas Meteor Лега дважды выходил на старт гонок Формулы-1. Но два Гран При на домашней трассе в Спа не принесли лавров бельгийскому гонщику. В 1952 году с пятикруговым отставанием от победителя он финишировал тринадцатым, а через год из-за поломки трансмиссии



Артур Лега

Артуру не удалось проехать и круга. Лега был одним из восьми гонщиков Формулы-1, которые родились еще в XIX веке. Лишь три пилота: Филипп Этанселлин, Луиджи Фаджиоли и Клементе Биондетти по возрасту были старше Артура Лега.

27 февраля 1960 года на гонке спортивных автомобилей на Кубе разбился венесуэлец Этторе Чимери. Всего за три недели до этого на Гран При Аргентины Этторе дебютировал в Формуле-1, но авария на Кубе оборвала его карьеру и жизнь.

30 лет назад 1 февраля 1970 года в Дайтоне финишировала очередная 24-часовая гонка – первый этап восемнадцатого чемпионата мира спортивных автомобилей. Первыми на финише одной из самых знаменитых гонок Америки были финны Лео Киннунен и самый титулованный мексиканский гонщик всех времен Педро Родригес. Из девяти следующих гонок чемпионата 1970 года Родригес и Киннунен на Porsche выиграла еще три и по праву заслужили чемпионское звание. Но титул разыгрывался только в зачете марок, где Porsche, с девятью победами в десяти гонках, уверенно опередила Ferrari, хотя цвета команды из Маранелло защищали такие гонщики как Джон Сертиз, Марио Андретти и Жаки Икс.

20 лет назад 29 февраля 1980 года на южноафриканском Гран При в Кьялами итальянская команда Osella добилась права дебютировать в гонке Формулы-1. После двух неудач на первых этапах в Аргентине и Бразилии, с третьей попытки единственному гонщику команды Эдди Чиверу наконец удалось преодолеть квалификационный барьер. За рулем Osella FA1 с мотором Ford американец сумел квалифицироваться на предпоследнем ряду стартового поля, опередив финна Кеке Росберга на Fittipaldi и англичанина Джеффа Лиза из Shadow.

Тесен мир "королевских гонок". В нем нет места неудачникам. Для нортгемптонской "Тени" (Shadow),

Питер Коллинз за рулем Ferrari незадолго до трагического инцидента, приведшего к гибели гонщика на Гран При Германии 1958 г. в Нюрбургринге. На 11-м круге машина Коллинза вылетела с трассы. Англичанина доставили в госпиталь, где он вскоре скончался



в становление Коопер был настолько велик, что, несколько не погрешив против истины, машины, выезжающие из ворот завода в Сурбитоне, с полным основанием можно было называть Cooper-Brabham.

Из-за отмены аргентинского Гран При сезон-59 начался необычно поздно — гонкой в Монако, где Блэк Джэк одержал свою первую победу. Через три недели в Голландии успех праздновала BRM. Во Франции первым финишную черту пересекла Ferrari Тони Брукса. В Британии снова первенствовал Брэбэм. Гран При Германии на этот раз переехал в Берлин. На длинных прямых знаменитого трека АФУС не было равных Ferrari — Тони Брукс, Дэн Гарни и Фил Хилл заняли весь пьедестал. В Португалии и Италии выиграл Мосс, так что к финалу сезона — первому в истории Формулы-1 Гран При США в Себринге — шансы на титул сохраняли Брэбэм, Брукс и Мосс. Стирлинг со-

шел сразу после старта, Брэбэм же, уже в ранге чемпиона, финишировал четвертым. Победа досталась его партнеру по команде Брюсу Мак-Ларену, ставшему в 22 года самым юным победителем Гран При.

А вот Сальвадори, выбрав Aston-Martin, прогадал. Первый и единственный Aston-Martin Формулы-1, созданный Тедом Каттингом на основе спортпрототипа Aston-Martin DBR, устарел уже в момент своего рождения. С размещенным спереди двигателем машина оказалась очень тяжелой, и даже ее номинальных 280 л.с. не хватало, чтобы конкурировать с быстрыми и легкими Коопер.

За звание самой неудачной машины Формулы-AvGas с Aston-Martin мог конкурировать только американский проект Scarab, душой которого был наследник торговой империи Woolworth Ланс Ревентлоу. Трудно назвать хоть какую-то черту машины, названной именем жу-

ка-скарабея, которая была бы удачной (разве что окраску — голубой металлик с белыми полосами). Двигатель, не страдавший избытком мощности, располагался спереди, машина была тяжелой и не отличалась хорошей управляемостью. Вдобавок, оба гонщика команды — сам Ревентлоу и его приятель Чак Дейг, не имели ни малейшего опыта пилотирования гоночного автомобиля такого класса.

В отличие от американцев, создатель гоночных Lotus Колин Чэпмен, хоть и сохранил классическую компоновку, но двигатель, подобно Куперам, покупал у того же Coventry-Climax. Внешне Lotus 16 1958 года сильно напоминал Vanwall. И не удивительно — их шасси создавал один и тот же человек — Чэпмен.

Переднемоторный Lotus 16 так и не смог показать все свои достоинства — компактность, легкость, управляемость — на практике. Cooper-Climax с тем же мотором, но расположенным



В 1960 г. в Монако Мосс принес первую победу автомобилям Lotus



Дебют Scarab в Монако '60 был неудачным. Ревентлоу и Дэйг (на фото) не смогли пройти квалификацию

сзади, был гораздо более удачной конструкцией. Значит, секрет был именно в том, чтобы поместить двигатель сзади. Чэпмен воспринял эту идею и вслед за Соорег и BRM построил заднемоторный автомобиль – Lotus 18. Получилась юркая, легкая и хорошо управляемая машина, способная по максимуму использовать не слишком богатые ресурсы Climax FPF. Чэпмену удалось добиться распределения масс между передней и задней осями 44/56. Это было даже лучше, чем у Lotus 16 (40/60). Гонщик располагался в кокпите полулежа, а над его ногами находился 100-литровый бензобак. Еще одну емкость поменьше (43 литра) разместили справа под сиденьем. Оба бака располагались в пределах колесной базы, и в результате поведение машины не менялось по мере расхода топлива.

Lotus 18 дебютировал в Гран При Аргентины 1960 года, где показал сенсационную прыть. Иннес Айрленд, стартовав со второй позиции, лидировал на первом круге, пока не вылетел с трассы. И хотя до финиша Айрленд на разбитой машине добрался только шестым, соперники были в шоке. Роб Уокер и Стирлинг Мосс тут же решили отказаться от Соорег и заказали машину Чэпмену. Lotus быстро выполнил заказ, а всего через неделю после того, как команда Роба Уокера получила машину, Мосс привел ее первой к финишу Гран При Монако.

Не меньше Уокера и Мосса прыть Lotus удивила инженеров Соорег. И хотя Мак-Ларен выиграл первый этап чемпионата, Джек Брэбэм был озадачен: “Мы должны срочно что-то предпринять”. Проектированием новой машины занялись еще в полете из Аргентины. Самолет приземлился в лондонском аэропорту Хитроу 17 марта, а 6 мая Соорег T53 уже наматывал первые круги в Сильверстоуне. Новая машина получила прозвище “lowline” – низкий. По примеру Чэпмена, конструкторы Соорег насколько возможно снизили центр тяжести и уменьшили лобовую площадь. Двигатель разместили значительно ниже, педали, руль и радиатор сместили вперед, чтобы гонщик полулежал в кокпите, а поперечные листовые рессоры задней подвески уступили место пружинам.

В общем, создателям машины удалось скопировать все достоинства Lotus 18, добавив к ним традиционную для Соорег надежность. Результат не заставил себя долго ждать, – в середине сезона Брэбэм одержал 5 побед подряд, заставив вспомнить Альберто Аскари и его Ferrari 500.

А что же Ferrari? В Маранелло в годы Формулы-AvGas делали ставку на переднемоторную Ferrari 246 Dino. Назвали машину в честь сына Энцо Феррари Альфредо,

На Гран При Германии 1959 г. в АФУСе крошка-Соорег (номер 7) смотрелся более чем скромно на фоне переднемоторных Ferrari. Однако именно Соорег праздновал успех в конце чемпионата



новости прошлого

на счету которой за семь лет в Ф-1 была одна победа, три поулы-позишн и два быстрейших круга в Гран При, эта гонка стала последней в Формуле-1. Что касается “конюшни” Энцо Оселлы, то ее послужной список оказался еще более скромным: гонщики Osella за десять следующих лет стартовали в 132 Больших Призах, но набрали всего пять очков, ни разу не поднявшись в квалификации выше 8-го места. Свое существование в Формуле-1 Osella прекратит в 1991 году, когда Габриэле Руми выкупит команду и переименует ее в Fondmetal, которая вообще не сумела набрать в Формуле-1 ни одного очка.



10 лет назад в феврале 1990 года, находясь в предвкушении великолепного сезона, мир Формулы-1 с интересом следил за тестами Ferrari и McLaren. По окончании предыдущего сезона команды поменялись гонщиками. В McLaren в пару



к Сенне был взят австриец Герхард Бергер, а в Scuderia партнером Мэнселла стал трехкратный чемпион мира Ален Прост. В Маранелло надеялись, что француз после 10-летнего перерыва вернет Ferrari чемпионскую корону. Но уже первые предсезонные тесты дали неожиданный результат. Если в McLaren Сенна, как и ожидалось, выглядел намного сильнее Бергера, то в Ferrari чемпион мира неожиданно оказался медленнее Мэнселла. Впрочем, затем Просту все-таки удалось приспособиться к новому для него автомобилю и именно он, а не Найджел, боролся с Сенной за титул чемпиона мира 1990 года.

Владимир Маккавеев



В 1960 г. британские автомобили выиграли 8 гонок из 10. На Гран При Голландии в Зандвоорте "зеленые" лидировали с самого старта, на финише опередив "скакунов из Маранелло" на целый круг

умершего в 1956 году, который принимал участие в разработке ее двигателя. Этот автомобиль был развитием появившейся в 1957 году машины Ф-2 – Ferrari Dino 156 и имел трубчатое шасси, пружинную переднюю подвеску, заднюю подвеску типа de Dion с поперечными листовыми рессорами. Его V-образный 6-цилиндровый двигатель объемом 2417 куб. см (впоследствии "расширенный" до 2451 кубиков) также был создан на основе 1,5-литрового мотора Ф-2 и, развивая мощность до 290 л.с. при 8500 об/мин, был самым мощным двигателем в Ф-1 тех лет. Этого хватало, чтобы побеждать на скоростных трассах, таких как Реймс или АФУС, но на более сложных автодромах тягаться с шустрыми заднемоторными английскими машинками тяжелой Ferrari было трудно.

Инженеры Ferrari тоже экспериментировали с заднемоторной схемой. В межсезонье 59/60 Scuderia купила один Cooper, и техники команды во главе с шеф-конструктором Карло Кити разобрали машину до винтиков. В результате появилась Ferrari 246P (или MP – motore posteriori – заднемоторная). Впрочем, се-

рьезно на эту машину не рассчитывали – она была лишь пробой пера перед сезоном-61 – а делали ставку на проверенную Ferrari 246. Гонщиками команды в сезоне-60 стали Фил Хилл, Ричи Гинтер, Вольфганг фон Трипс и Клифф Аллисон. Сезон для них закончился весьма плачевно. Лишь в Монце, когда основные конкуренты бойкотировали гонку, пилоты Scuderia смогли подняться на верхнюю ступень пьедестала.

Годы Формулы-AvGas были, пожалуй, расцветом "любительских" гонок в Формуле-1. Большую часть стартового поля любого Гран При заполняли многочисленные гонщики, представлявшие самих себя, или небольшие частные команды. Раньше их потребность в технике удовлетворялась заводом Maserati, теперь эта роль перешла к Cooper, который мог и хотел построить ровно столько автомобилей Ф-1, сколько можно продать. Scuderia Centro Sud, RRC Walker Racing Team, High Efficiency Motors, Yeoman Credit Racing Team, – каких только имен и названий не промелькнуло за те несколько сезонов в гоночных протоколах. Как отмечает английский исследователь

Пол Шелдон, никогда участие в Гран При не было столь дешевым, как в конце 50-х – начале 60-х годов. Причем за сравнительно небольшие деньги любой желающий мог купить лучшую в Формуле-1 машину!

1960 год был последним сезоном 2,5-литровой Формулы-1. За те 7 лет, что она существовала, изменилось если не все, то очень многое – машины, люди, трассы. В начале этого периода главными действующими лицами были Фанхио, Аскари и гоночные команды итальянских заводов. Теперь же на первые роли вышли небольшие английские фирмы и англоязычные гонщики. Красный цвет в пелотоне теперь был представлен лишь Ferrari, а голубой французский с уходом Gordini вообще исчез. Бал правил "британский гоночный зеленый". У итальянцев не осталось ни одного пилота, способного выиграть Гран При, а честь Франции – родоначальницы автогонок – отстаивал "последний из могикан" – Морис Тринтиньян. Гонки выигрывали Мосс, Брукс, Брэбэм, Мак-Ларен. А на подходе была новая волна – Хилл, Кларк, Сертиз.

Вадим Степанов

Гонка джентльменов

География Формулы-1 постепенно расширялась. В 1958 году "большой цирк" впервые посетил Португалию. Собственно, этот португальский Гран При был уже седьмым по счету – с 1951-го по 1957-й гонки за Большой Приз Португалии в Порту и Лиссабоне проводились в классе спортивных автомобилей. На улицах пригорода Порту Лейшо-еша гонщиков ждали все прелести городской трассы: трамвайные пути, булыжные мостовые, бордюрные камни тротуаров, фонарные столбы, рекламные тумбы и так далее. Стартовали гонщики на набережной, а боксы располагались в нескольких метрах от пляжа. Но вряд ли прекрасный пейзаж и легкий морской бриз могли служить достаточной компенсацией.

В первый день квалификации гонщики только осваивали кольцо и не стремились излишне перегружать педаль газа. Преимущество имели те, кто был знаком с трассой. Например, Жан Бера, победивший здесь в 1955 году за рулем спортивного автомобиля. В пятницу Жан был вторым (2'36.17) после Мосса (2'35.24). Новички, излишне рискуя, поплавились разбитыми машинами. И если Соорер Тринтиньяна еще можно было починить, то Lotus Аллисона и Maserati Марии-Терезы де Филиппис после столкновений с фонарными столбами ремонту не подлежали. Благо у Scuderia Centro Sud нашлась запасная машина, которую предоставили Аллисону, а темпераментная итальянка воспользовалась любезностью Герино Герины, который здесь не выступал.

В субботу лидеры схватились не на шутку. Долгое время лучшим был результат Хоторна (2'34.26), но в последний момент Мосс, надев свежую резину, отобрал поул у Ferrari, проехав всего-то на 5 сотых быстрее. Третье время показал Луис-Эванс, вытеснивший Бера из первого ряда.

В воскресенье ко всем сложностям трассы добавился еще и дождь. Правда, когда машины выстроились на старте, он прекратился, но полотно оставалось мокрым. Мосс со старта вырвался вперед. Первый круг за ним закончили Хоторн, фон Трипс, Скелл, Луис-Эванс, Бера, Брэбэм и Брукс. Аутсайдеров, которые уже успели отстать, возглавлял Шелби. На втором круге, благодаря более мощному мотору, Хоторн на длинной прямой обошел Мосса, и они вдвоем стали отрываться от пелотона. Хоторн удерживал лидерство до 8-го круга, пока трасса не под-

сохла. А затем вперед снова вышел Мосс. К 10-му кругу двух лидеров разделяло 6 секунд. Вышедший на 3-е место Бера отставал уже на полминуты. За 4-е место боролись фон Трипс и Луис-Эванс. А Скелл оказался за спиной у Шелби. Хоторна стали беспокоить тормоза, он чуть сбросил темп и дал Моссу оторваться. А фон Трипс выпал из группы лидеров, заехав в боксы, чтобы закрепить открывшийся капот.

Мосс постепенно съездал "крутовых" и на 33-м круге добрался и до Луис-Эванса. Валлиец "сел на хвост" лидеру и в его аэродинамической тени стал стремительно приближаться к следующей жертве Мосса – Жану Бера. Хоторн по-прежнему ехал вторым, хотя в середине гонки он ненадолго уступил это место Бера – англичанин заезжал на пит-стоп, чтобы поправить тормоза. Догоняя француза, он установил рекорд круга, о чем тут же табличкой "HAW-REC" уведомили Мосса. Мосс же, пронесясь на скорости мимо боксов, прочитал ее как "HAW-REG" ("Hawthorn-regular", то бишь, "Хоторн – без изменений") и не предпринял никаких усилий, чтобы отобрать у него это очко за лучший круг (а в итоге судьбу чемпионата решило именно одно очко!).

На 46-м круге Мосс и Луис-Эванс дружно обогнали Бера и в поле их зрения возник Ferrari Хоторна. Майка предупредила о надвигающейся опасности, и на последних кругах он сделал все возможное, чтобы не попасть под двойной удар Vanwall. Луис-Эванс пересек финишную черту через 1,5 секунды после Мосса (и отстав на круг), Хоторн же отправился на последний круг еще не зная, что он уже второй. Пытаясь убежать, как он думал, от нагоняющего его валлийца, Хоторн ошибся, его машину развернуло, и мотор заглох. Чтобы снова завестись, Хоторну пришлось проехать несколько десятков метров вниз по тротуару, против направления движения. После финиша его, естественно, дисквалифицировали. Но тут вмешался Мосс, и после долгих споров судьи по настоянию Мосса Хоторна восстановили в правах, мотивируя это тем, что в обратном направлении он ехал все-таки за пределами трассы – по тротуару. Суперблагородство Мосса стоило ему, быть может, последнего шанса стать чемпионом мира. Но один такой поступок стоит десятки иных побед.

Вадим Степанов

Очко за самый быстрый круг, полученное Хоторном в Порту, решило судьбу чемпионата 1958 г.



Стартовое поле

2 Мосс Vanwall 2:34'21	22 Хоторн Ferrari 2:34'26	6 Луис-Эванс Vanwall 2:34'60
8 Бера BRM 2:34'99	4 Брукс Vanwall 2:35'96	
24 фон Трипс Ferrari 2:37'04	10 Скелл BRM 2:37'05	14 Брэбэм Cooper-Climax 2:37'46
12 Тринтиньян Cooper-Climax 2:37'97	28 Шелби Maserati 2:40'40	
16 Сальвадори Cooper-Climax 2:43'03	20 Хилл Lotus-Climax 2:46'22	18 Аллисон Maserati 2:46'27
32 Боннье Maserati 2:46'60	30 де Филиппис Maserati 3:01'95	

VII Гран При Португалии

VII Gran Premio Automovel de Portugal

Порту, 24 августа 1958 г.

Длина круга: 7,407 км

Дистанция: 50 кругов (370,350 км)

Погода: сыро и пасмурно на старте; позднее сухо

Результаты

Поз.№	Пилот	Команда	Шасси	Модель	Мотор	Конфиг.	Объем	Круги	Результат
1	2	С. Мосс	Vandervell Products Ltd	Vanwall	VW10	Vanwall	4	2.5	50 2:11.27.80
2	22	М. Хоторн	Scuderia Ferrari	Ferrari	D246	Ferrari	V6	2.4	50 -5.12.75
3	6	С. Луис-Эванс	Vandervell Products Ltd	Vanwall	VW6	Vanwall	4	2.5	49 -1 круг
4	8	Ж. Бера	Owen Racing Organisation	BRM	P25	BRM	4	2.5	49 -1 круг
5	24	В. фон Трипс	Scuderia Ferrari	Ferrari	D246	Ferrari	V6	2.4	49 -1 круг
6	10	Х. Скелл	Owen Racing Organisation	BRM	P25	BRM	4	2.5	49 -1 круг
7	14	Дж. Брэбэм	Cooper Car Co	Cooper	T45	Climax	4	2.2	48 -2 круга
8	12	М. Тринтиньян	RRC Walker Racing Team	Cooper	T43	Climax	4	2.0	48 -2 круга
9	16	Р. Сальвадори	Cooper Car Co	Cooper	T45	Climax	4	2.0	46 -4 круга
Сошли									
28	К. Шелби	Temple Buell	Maserati	250F	Maserati	6	2.5	47	тормоза/ авария
4	Т. Брукс	Vandervell Products Ltd	Vanwall	VW5	Vanwall	4	2.5	36	авария/ разворот
20	Г. Хилл	Team Lotus	Lotus	16	Climax	4	2.2	25	авария
18	К. Аллисон	Scuderia Centro Sud/ Team Lotus	Maserati	250F	Maserati	6	2.5	15	мотор
32	И. Боннье	J. Bonnier	Maserati	250F	Maserati	6	2.5	9	гонщик
30	М.Т. де Филиппис	Scuderia Centro Sud*	Maserati	250F	Maserati	6	2.5	6	мотор

Скорость победителя: 169.028 км/ч

Скорость поул-позиции: 172.915 км/ч

Быстрый круг: 175.003 км/ч

Хоторн (36) 2:32'37

Лидер:

Мосс 1, 8-50; Хоторн 2-7