



СТЮАРТ УХОДИТ!

Уходит век. Уходят люди века.
В Формуле-1 наступает новая эра. На
смену большим людям приходят большие
компании... Джеки Стюарт ушел, чтобы
навсегда остаться победителем!



ФОРМУЛА

март 2000

ЧЕМПИОНАТ 2000

от Австралии до Малайзий со всеми
остановками



M7C
GSM


ИНВЕСТИЦИОННЫЙ
ТОРГОВЫЙ БАНК

ISSN 1560-3571



9 771560 357002 >

ВСЕ КОМАНДЫ И ТРАССЫ СЕЗОНА



Зарегистрировано в
Государственном Комитете
Российской Федерации по печати
Свидетельство № 018841

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

Генеральный директор
Вадим Коллеров

Главный редактор
Леронд Ситник

Исполнительный директор
Сергей Косоруков

Дизайн и верстка
Владислав Крутицкий

Глеб Кучеркин

Редактор-корректор
Ольга Кропотова

Рекламно-обеспечение
Вадим Устинов

Консультант
Владимир Безукладников

Юридическое обеспечение
Юрий 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 "Роспечать" "Газеты

и журналы", индекс 79180

Приобрести журнал можно в

магазине "Дни Книги в Намазово"

по адресу: Измайловская пл., д. 2

Адрес для писем:

105037, Москва, а/я 54

E-mail:

formula@autorparoma.mtu-net.ru

Представительство

в Санкт-Петербурге:

Тел./факс: (812) 274-8958

Адрес: Санкт-Петербург,

ул. Харьковская, 8

Отпечатано в Финляндии

FORSSAN KIRJAPAINO OY

Подписано в печать 25.02.2000 г.

Тираж 75000 экз.

Цена свободная

Редакция не несет ответственности

за содержание рекламных

материалов

Мнение редакции

не всегда совпадает

с мнением авторов статей

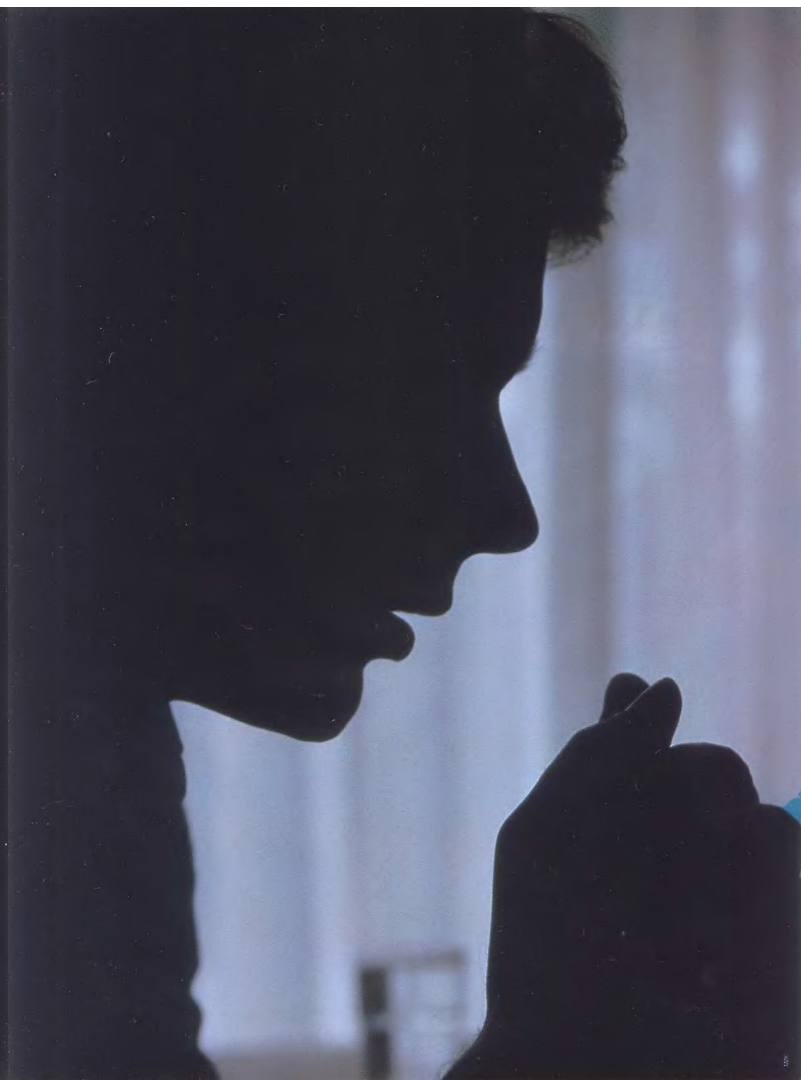
Перепечатка без разрешения

редакции запрещена

© 2000 "Формула"

СОДЕРЖАНИЕ

- 4 Парад**
10 Новости
Калейдоскоп
- 24 Лучший из всех Jordan**
Для старины Эдди нет ничего невозможного
- 25 Переэкзаменовка Профессора Проста**
Быть или не быть французской команде
- 26 Петер Заубер не хочет быть Мюнхгаузеном**
В Цюрихе считают деньги
- 27 Главное – не оглядываться назад**
Секретное оружие чемпиона мира
- 28 Воздушная акробатика**
Последний Ferraari XX века
- 29 Одень меня по телефону**
Джанкарло Минарди готов стать испанцем
- 30 Повод для оптимизма**
Франк Уильямс – о пользе курения
- 32 Календарь Гран При 2000 года**
42 Команды чемпионата мира Ф-1 2000 года
54 Команды международного чемпионата Ф-3000
Команда
- 56 Переступить через собственную тень**
BMW в Ф-1: одиссея продолжается
- Один на один**
- 64 Премия Дарвина**
Новая жизнь для Джамсона
Баттона началась в пивной
- Интервью**
- 68 Джеки Стюарт**
70 Эдди Ирвайн
72 Джонни Херберт
Тема
- 76 Изумрудный город**
Смеху на презентации Jaguar было много...
- 82 Три любви и одна страсть Айртон Санны**
Бразильский Волшебник любит не только скорость
- 88 Русский сюрприз**
Надпись на русском языке поразила
всех на тестах Ф-3000
- Техника**
- 90 Самые быстрые тормоза**
Удешенка, ценю в сотни тысяч долларов
- 96 Адреса официальных фан-клубов**
Люби все возрасты покорны



ПАРАД



McLaren MP4/15. Сам себе монумент. Даже оставаясь неподвижным, этот шедевр инженерного искусства излучает уверенность и силу. Когда же англо-немецкое чудо приходит в движение, мы вспоминаем музыку Вагнера, мы вспоминаем Баха. Скорость и мощь. Придет время, виртуоз нажмет на "клавиши" рулевого колеса, и начнется концерт.

ПАРАД

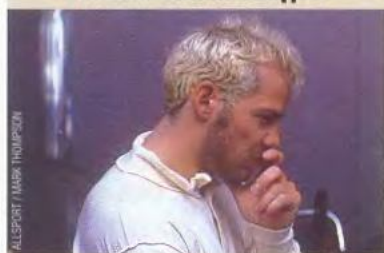


Автомобиль Формулы-1. Огонь и трубы.
Сгусток пламени на четырех колесах.
Иногда на трех... В последние годы
Ferrari борется не с McLaren, Williams или
Benetton. Вот уже 20 лет итальянская
команда бьется с судьбой. 21-й сезон
должен стать счастливым. Труба зовет!



Он еще совсем маленький! Автоспорт для него — все еще игрушки. Для Формулы-1 20 лет — это не слишком много. Но, говорят, что когда-нибудь Дженсон Баттон вырастет в настоящего гиганта. В межсезонье Дженсон успел попробовать McLaren и Prost. А потом игроуки сделал то, чего другие не могут добиться годами, — сел за руль Williams. Игрушки закончились?

Полная тайна свадеб



4 февраля

Слухи о предстоящем бракосочетании Жак Вильнев опровергал уже дважды. Сначала мировая желто-спортивная пресса «женила» экс-чемпиона мира 1 января, потом перенесла дату великого события на первый Гран При сезона. Наконец канадец не выдержал: «Никакого срока мы еще не установили. Я всегда слежу, чтобы моя профессиональная карьера и частная жизнь никак не пересекались. Поэтому последнее, на что я мог бы решиться — это устроить свадьбу в Мельбурне, когда там будут толпы журналистов».

Дела сердечные



Как сообщила газета The Sun, Дэвид Култхард решил распрощаться с холостяцкой жизнью. Накануне Нового года он сделал предложение своей давней подруге, 25-летней фотомодели Хайди Вичлински. В присутствии родителей Хайди, приехавших к Култхардам в гости из Америки, чтобы отпраздновать Новый год, Дэвид вручил невесте кольцо с бриллиантом. Никаких комментариев со стороны самого гонщика на это сообщение газеты пока не последовало.

У Ferrari не будет плохой погоды!

Генеральный менеджер Ferrari Жан Тодт и менеджер команды Стефано Доменикали отправились в Тулузу, чтобы подписать соглашение с Французским метеоцентром. Теперь предсказывать погоду на каждый день гоночного уик-энда итальянцам будут на научной основе. Возможно, обратиться к землякам Тодта побудил успех Оливье Паниса в квалификации прошлогоднего Гран При Франции. В отличие от пилотов Ferrari гонщик Prost по совету метеоцентра настраивал свою машину именно на дождь и показал второе время.

Ждать милостей от Honda

24 января

Несколько разочарованным выглядел Рикардо Зонта после первых испытательных кругов на новом BAR 02. «Машина не так уж и быстра, — уныло протянул бразилец. — Не хватает прижимающей силы, поэтому в быстрых поворотах приходится трудновато. Кроме того, не хватает сцепления с дорогой». Так что все надежды 24-летнего экс-чемпиона Формулы-3000, успевшего, кстати, поработать испытателем и в Jordan, и в McLaren, на новый аэродинамический пакет, который инженеры Reynard обещали подготовить к середине февраля. «И мы, конечно, ожидаем кое-чего большего от Honda», — многозначительно подчеркнул Рикардо.

С днем рождения, Алекс!

15 февраля Александру Вурцу исполнилось 26 лет. Мы поздравляем гонщика Benetton и желаем ему спортивных успехов в сезоне-2000!



У разбитого корыта



«Посижу пока дома, подумаю, — так ответил на расспросы о своем будущем Алессандро Занарди. — У меня было несколько предложений от команд Ф-1 и из других стран, но я всем ответил отказом. Если огонь вспыхнет с прежней силой, вернусь в Америку. Но сейчас я этого даже обсуждать не хочу». Пока достоверно известно лишь, что организовавший собственную команду в CART Моррис Нанн предложил итальянцу провести пять гонок в сезоне вместо штатного пилота Тони Канаана.

О причинах своего столь неожиданного ухода из Williams Алекс тоже не слишком распространялся: «В самом начале в наших отношениях возникли определенные проблемы, которые и привели в конце концов к разрыву. В какой-то момент все рухнуло, и мы потеряли веру друг в друга. И до сих пор у меня нет однозначных ответов на все вопросы. Думаю, я мог бы поработать получше...»

Ирвайн чуть не остался без глаза

Недавно в одном из своих выступлений перед прессой президент FIA Макс Мосли говорил, что его организация решила подумать над проектом более безопасного шлема для гонщиков. В частности, речь шла о замке, который не позволял бы открываться прозрачному забралу в критической ситуации. Инцидент с Эдди Ирвайном, произошедший на тестах в Барселоне, подтвердил своевременность этих мероприятий.

Jaguar Эдди вылетел с трассы и понесся по гравийной полосе безопасности. От толчка забрало шлема гонщика открылось, и вылетевший из-под машины камень попал Эдди в лицо.

«Мне повезло, что я не ослеп, — рассказывает Ирвайн. — Камень прошел в 10 мм от глаза. У меня осталась ссадина, но это ерунда. Попади камень в глаз — не обошлось бы без больших неприятностей».





Мы не будем снимать кино

С тех пор, как 8 лет назад Сильвестра Сталлоне усадили за руль Ferrari, знаменитый голливудский киноактер загорелся идеей снять фильм о гонках Формулы-1. Два года он разъезжал по этапам чемпионата мира, "собирая материал". И вдруг... "Прошу прощения у болельщиков Формулы-1, — сказал Рокки всех времен и Скалолаз всех народов, — но среди руководителей этого спорта есть некие личности, у которых, похоже, собственный взгляд на вещи — совсем особый".

Пожоже, звезда Голливуда предложила этим "неким личностям" слишком мало долларов за право снимать кино на тему, которую Мосли с Экклстоуном давно считают своей собственной. В результате Сталлоне решил снять фильм о чемпионате CART. "Гонки "чемпкаргов" намного более открыты, — заявил обиженный Сильвестр, — чем церемонная и зажатая Формула-1. И в них есть все, что надо для фильма — эмоции, волнение, скорость, технологии и слава".

Да, орешек Ф-1 оказался для Рокки слишком крепким. Не будут же, в самом деле, американские зрители вникать в нюансы процедуры обмера боковых дефлекторов.

Южная Африка готова и ждет

28 января

Комиссар по безопасности Международной автофедерации Чарли Уайтинг остался доволен результатами инспекционной поездки в ЮАР. "Он попросил нас немного модернизировать зоны безопасности, подправить обочины и кое-что подкрасить, — удовлетворенно улыбался управляющий директор автодрома в Кьялами Пиет Сванспул. — Обычно подобные инспекции оборачиваются потом большими тратами на переоборудование. А мистер Уайтинг возобновил нашу лицензию без всяких проволочек".

Большой Приз Ф-1 проводился здесь с 1967 года, но 15 лет назад в угоду большой политике единственный Гран При Черного континента отменили. И хотя в 1992 году в Кьялами вновь появились участники чемпионата мира, ренессанс гонки в ЮАР оказался коротким. Однако в связи с растущей угрозой запрета табачной рекламы в Европе шансы Кьялами резко возросли. Не исключено, именно этим и объясняется похвальная сговорчивость чиновника Международной автофедерации.



ВСЕ УВИДЕТЬ СВОИМИ ГЛАЗАМИ

- индивидуальные поездки на ГП Формулы-1
- автобусные туры на этапы гонок ГП Формулы-1 (Европа)
- бронирование гостиниц и авиабилетов
- оформление загранпаспортов и виз

"ТЕЛЕТУР"

Лицензия № В 340374 сертификат соответствия № РОСС RU. 0001 12УИ22.У00049

ст. м. "Динамо"

Ленинградский пр-т, стадион "Динамо", 6 подъезд

т. 742-64-94 ф. 742-64-99

e-mail: q2104@mail.sitek.net

- Гран При Бразилии
- Гран При Сан-Марино
- Гран При Великобритании
- Гран При Испании
- Гран При Европы
- Гран При Монако
- Гран При Канады
- Гран При Франции
- Гран При Австрии
- Гран При Германии
- Гран При Венгрии
- Гран При Бельгии
- Гран При Италии
- Гран При США
- Гран При Японии
- Гран При Малайзии

Смелого пуля боится



12 февраля

"Жизнь или Mercedes!" — Жаки Икс только что припарковал свой автомобиль возле ресторана на одной из улиц в предместье Брюсселя, когда перед ним выросли двое вооруженных бандитов. Экс-чемпион мира Ф-1 1970 года и 6-кратный победитель "Ле-Мана" бросил ключи в кусты и двинулся на грабителей: "Убейте меня! И остаток жизни проведете в тюрьме!" Опешившие на мгновение молодые люди вытащили баллончик со слезоточивым газом и, брызнув в лицо смелому бельгийцу... бросились наутек. "Какого дьявола я так рисковал?" — недоумевал 55-летний Икс. — Ведь они могли меня убить".

Береги шею, Шумми!



Всего четыре круга удалось проехать за рулем нового Ferrari F1-2000 Михаэлю Шумахеру. Вернувшись в боксы испытательной трассы, двукратный чемпион мира почувствовал, что у него болит шея. "По-видимому, холодный воздух проник под шлем, и меня продуло", — заключил огорченный Михаэль. На следующий день на трассу вышел Рубенс Баррикелло, а Шумахер на 4 дня отправился лечиться в Швейцарию.

Хитрости дяди Тома



9 февраля

Пока Хайнц-Харальд Френтцен и Ярно Трулли мучились с коробкой передач своих Jordan, Benetton Александра Вурца раз за разом останавливала на трассе барахлившая электроника, а Нику Хайдфельду из Prost то и дело меняли рулевое колесо, лучшее время на тестах в Барселоне к всеобщему удивлению установил Йос Ферстаппен.

"Мы залили минимум бензина и поставили самые мягкие шины", — добродушно улыбался менеджер

Arrows Том Уокиншоу. Но и чуть позже с другими покрышками голландец показал очень неплохое время. Не исключено, Arrows A21 весил меньше положенных 600 кг из-за того, что не был загружен балластом. Вполне возможно, это одна из уловок Уокиншоу, чтобы привлечь спонсоров. Не слишком искушенный в Формуле-1 богач вполне может попасться на удочку — удалось же хитрому шотландцу на несколько миллионов раскрутить в прошлом сезоне "черного принца" Аду Ибрагима.

Дженсон — хороший охотник

15 февраля

"Теперь он может улыбаться, — говорил отец Баттона Джон обступившим его журналистам, — а в первый момент нам было не до смеха". Во время на редкость неудачных по погодным условиям тестов в Кьялаи в шлем английского пилота врезалась птица. "Никаких повреждений автомобиля, никаких последствий для гонщика, — холодно улыбнулась пресс-атташе команды. — Максимальные повреждения для птицы". От несчастной птицы остались лишь ножки, — машина-то в это время шла на скорости под 270 — а по шлему новичка Williams распылилось кровавое пятно. "Будто бутылку кетчупа разлили", — нервно ухмыльнулся папа молодого пилота.

А днем раньше один из инженеров Bridgestone потерял сознание от невыносимой влажной духоты южноафриканского лета и, упав лицом на асфальт, выбил себе несколько зубов.



В руках Хитрого Берни осталась половина Формулы-1

20 февраля

После того как принадлежащая Deutsche Bank финансовая компания Morgan Grenfell отказалась от планировавшейся покупки 37,5 процента акций FOM (Formula One Holding), Берни Экклстоун горевал недолго. Оговоренные 975 миллионов пришли из Сан-Франциско от финансовой компании Hellman & Friedman. Таким образом, в руках вице-президента FIA осталось 50 процентов акций.

Остальная часть пакета акций принадлежит Morgan Grenfell, на которую оказывают давление ее немецкие хозяева, требуя объяснить неоправданные с их точки зрения инвестиции в Формулу-1. Как ожидается, вскоре эта компания продаст 40-миллионную долю в команде Arrows.

Michelin не станет тянуть резину



Первые испытания новых покрышек Michelin Формулы-1 начнутся уже в марте. Для этого Williams организует даже отдельную небольшую команду, с одним прошлогодним FW21B, за руль которого сядет Йорг Мюллер. Эта бригада будет проводить регулярные тесты на трассах Формулы-1 сразу после окончания очередного Гран При.

Йос выбирает босса



После целого года, проведенного на "скамейке запасных" Формулы-1, Йос Ферстаппен получил, наконец, место в команде. Голландец выступал в чемпионате мира пять сезонов — за Benetton, Simtek, Tyrrell, Arrows и Stewart — но так и не раскрыл полностью своих возможностей. И сейчас решил вернуться к прежнему боссу — Тому Уокиншоу. "Я рад, что Arrows выбрал именно меня — за мои скоростные возможности и водительский талант, по всей видимости, — заметил голландец, поклонники которого называют своего любимца "Йос — это босс!" — С нетерпением жду полного сезона в Ф-1".

Позаботилась о земляке голландская компания BAAN, ставшая спонсором Arrows еще в прошлом году. Но самое любопытное, что Ферстаппен предпочел Уокиншоу самому Фрэнку Уильямсу, отказавшись от места в Williams-BMW.

Williams в тумане



Полвека в окрестностях Йоханнесбурга не было таких ливней! Дожди шли целую неделю, а потом над трассой в Кьялами, которую выбрали для предсезонных тестов команды Williams и BAR, повис такой туман, что медицинский вертолет не смог взлететь. Завезды в таких условиях проводить нельзя, поэтому пилоты двух "конюшен" за четыре дня ожидания у моря погоды сумели накатать не больше трех дюжины кругов. Мало того, во время остановки в боксах Reynard Рикардо Зонти сбил двух механиков, отделавшихся, к счастью, царапинами, и едва не задавил технического директора Williams Патрика Хеда.

В конце концов, лучшее время показал новичок Дженсон Баттон, но результат англичанина на 4 секунды хуже прошлогоднего времени Ральфа Шумахера. И самое, пожалуй, удивительное — довольно скучные заезды наблюдали 25 тысяч зрителей.

Трагедия в Уокинге

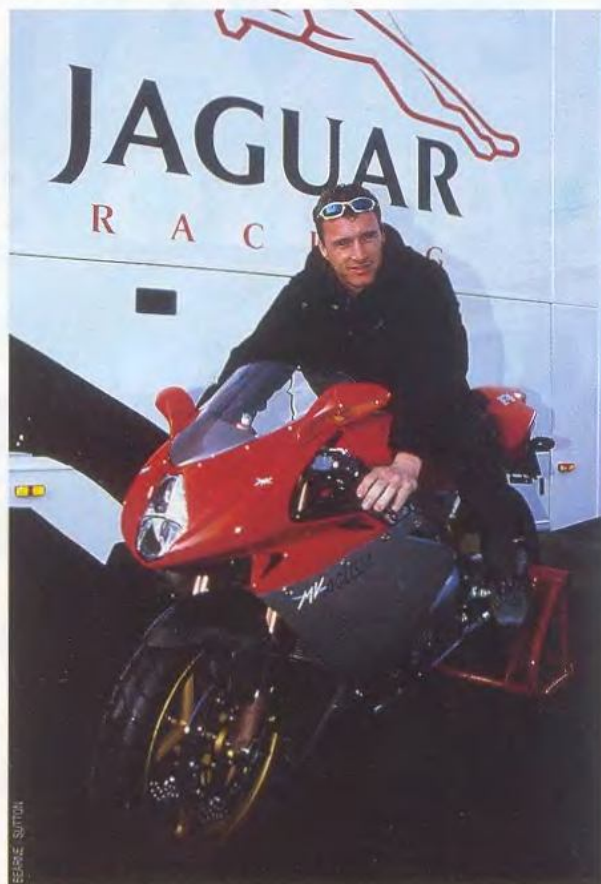
23-летняя Аманда Рис-Дейвис, работавшая в бухгалтерии McLaren, была найдена мертвой в своей квартире. Девушка и ее приятель, 24-летний инженер-электронщик McLaren Уэйн Корт отравились окисью углерода из батареи центрального отопления (во многих английских городах оно газовое). Молодых людей обнаружили через три дня после несчастья, однако Уэйн чудом остался жив и вскоре выйдет из больницы.

Жак Вильнев обыграл Уэйна Гретцки

Всего три десятых процента голосов — с таким отрывом экс-чемпион мира и CART, победитель Indy 500 1995 года стал лучшим спортсменом Канады 90-х годов. Второе место в опросе журналистов занял знаменитый хоккеист Уэйн Гретцки.

Два колеса стоят четырех... десятков тысяч

Президент компании MV Agusta Клаудио Кастильони — страстный поклонник Формулы-1. Наибольшее впечатление в чемпионате мира 1999 года на него произвел Ирвин. И чтобы как-то отметить вклад Эдди в напряженнейшую интригу чемпионата-99, бизнесмен решил подарить гонщику мотоцикл. Но мотоцикл не обычный. MV Agusta F4 "золотой" серии с объемом двигателя 750 куб. см развивает скорость до 300 км/ч. Стоимость двухколесного монстра — свыше 40 000 долларов. Каждый подобный мотоцикл собирается вручную. В Великобритании таких машин всего 20.



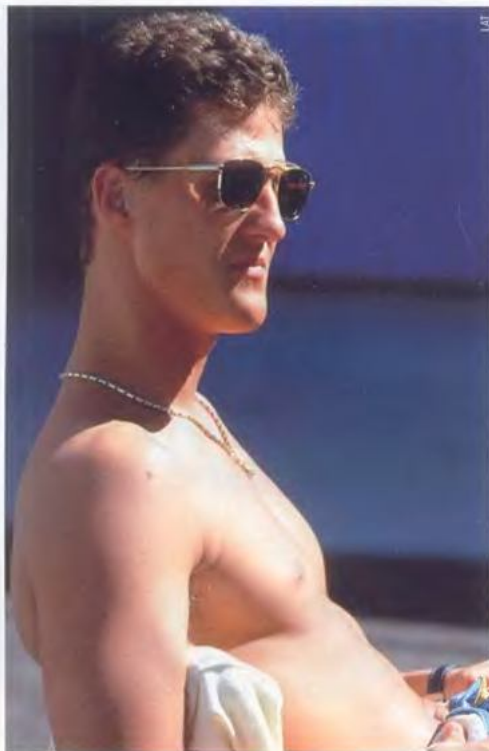


Съесть-то он съест, да кто ж ему даст?

Несмотря на соглашение о проведении с 2002 года Британского Гран При в Брэндс-Хэтч перспективы "переезда" традиционной гонки на новое место остаются весьма туманными. Ведь на модернизацию автодрома требуется 40 миллионов фунтов стерлингов. Власти графства Кент, к которым обратились было организаторы гипотетического Большого Приза, фирма Otagon, купившая "Брэндс-Хэтч Лейжа", денег дать отказались. "Оставить состязания в Сильверстоуне на 1000 процентов разумнее, чем переводить их в Брэндс-Хэтч", — заявил в связи с этим управляющий директор трассы в Сильверстоуне Денис Роан.

Кроме финансовых трудностей есть еще проблемы с местными "зелеными". Для приведения трассы в соответствие с требованиями безопасности необходимо вырубить часть реликтового леса на территории автодрома. Разрешения на это местные природоохранные органы пока не дают.

"В бане вес сигнал, отлично сплю..."



Пять часов в день в течение недели — таков график тренировок Михаэля Шумахера. Экс-чемпион мира готовится к сезону в Дубае под руководством французского специалиста по общефизической подготовке Ксавье Жюли. Утром, пока жаркое аравийское солнце еще печет не столь жаростно, Михаэль занимается бегом, а затем поднимает тяжести в зале. Между прочим, едва ли не первыми стали проводить специальные тренировочные сборы по "физкультуре" советские авто- и мотогогонщики. Сборные Советского Союза и России по ралли, кольцевым гонкам еще в 80-е годы специально приглашали спортивных медиков для подготовки к сезону.



Спортзал за 6,5 миллиона

21 февраля

Новый тренировочный центр Benetton стоимостью 6,5 млн долларов открылся в Энстоуне, рядом с базой команды. Новейшее медицинское оборудование и тренажеры позволят пилотам "конюшни" подводить себя к пикку физической формы по самому последнему слову науки. Руководить командой физиотерапевтов и тренеров будет экс-чемпион Великобритании по лыжным гонкам и специалист по триатлону Берни Шрозбри.

"Физическое состояние гонщика, — сказал на открытии центра Рокко Бенеттон, — имеет первостепенное значение для достижения результата". Конечно, сын фабриканта спортивной одежды, которому принадлежат также баскетбольный и волейбольный клубы, хорошо разбирается в спорте. И все же, может быть, стоило предложить хотя бы половину этой суммы одному из ведущих конструкторов Формулы-1?

Гран При

м. "Краснопресненская", Кудринский переулок, д. 35, стр. 2, офис 8

тел./факс: 205-7754
205-1683

Сан-Марино
Великобритании
Испании
Европы
Монако
Канады
Франции
Австрии
Германии
Венгрии
Бельгии
Италии
Малайзии



- индивидуальные поездки на ГП Формулы-1
- автобусные туры на европейские этапы
- бронирование отелей, авиабилетов
- оформление загранпаспортов и виз
- экскурсионное обслуживание

Жизнь начинается после 60



Семь раз Марио Андретти пытался покорить "24 часа Ле-Мана". В 1995-м экс-чемпион мира Ф-1 даже финишировал вторым. Но главный приз самой знаменитой гонки на выносливость так и не покорился американцу. И все же Супер-Марио не оставляет попыток выиграть соревнования, где побеждал его главный и единственный конкурент по количеству регалий, 7-кратный чемпион США Эй-Джей Фойт.

В нынешнем году, когда Андретти-старшему исполнилось 60, он сядет за руль Panoz LMP-1. А эта машина вполне может рассчитывать на победу на "кольце Сарбэ". Так что, не исключено, еще одна большая победа у Марио впереди.

Хороший вкус или хороший нюх?



17 февраля

Уже в этом году Мика Хаккинен сядет за руль Ferrari. Нет, не F1-2000, а пока дорожного "360-Модена", который финн заказал в Маранелло. "Я всегда знал, что он быстрый водитель, — довольно улыбнулся директор Ferrari Лука ди Монтеземоло. — А теперь убедился, что у Мики еще и хороший вкус". Может, оно и так. А что если двукратному чемпиону мира вдруг стало скучно побеждать за рулем McLaren? Или он почувствовал, что переход в Маранелло даст ему что-то новое? Во всяком случае, через год после того как Эдди Ирвинг бранился с ди Монтеземоло по поводу дороговизны запчастей для его Ferrari GTO, североирландец стал пилотом Scuderia.

Сын за отца



Когда Томас Шектер родился, его отец, только что разругавшись с Энцо Феррари, навсегда оставил автоспорт. 19 лет спустя фамилия единственного чемпиона мира из Южной Африки вновь появилась в Формуле-1. Томас подписал 3-летний контракт с Jaguar. "Мы взяли его испытателем не за его фамилию, а за его результаты", — заметил Джеки Стюарт. Чем-чем, а результатами Томас действительно может гордиться. В прошлом сезоне он одержал 7 побед, 7 раз был вторым, завоевал 8 поулов-позишн и 8 раз устанавливал лучшее время на круге. За 12 лет существования международной Формулы-Орел такого не удавалось никому, включая ее первого победителя Микку Хаккинена.

У чемпионов отобрали трассу

Автодром в Жакаренагуа, который носил имя Нельсона Пике, и местный трек, названный в честь Эмерсона Фиттипальди, будут переименованы. Знаменитые бразильцы, подарившие своей стране пять титулов чемпиона мира Ф-1, лишились прав на трассу по решению городских властей. Дело в том, что принадлежавшая чемпионам фирма PPE не построила здесь обещанных картодрома, медпункта и коммерческого центра. Мало того, мэрия пообещала потребовать со знаменитых земляков 550 тысяч долларов компенсации.

В рамках правил

17 февраля

Целую неделю ходили слухи, что с новыми Jordan, Ferrari и Arrows что-то не в порядке. Говорили, будто FIA по требованию конструкторов команд-соперниц решила проверить размеры кокпита этих машин. В случае несоответствия техтребованиям разрушителям пришлось бы переделывать автомобили и вновь проходить сертификационные испытания. Что стало бы для них настоящей катастрофой. Но выяснилось, что несколько иная форма подголовников хотя и не слишком соответствует духу закона, его букве вполне отвечает.

"Они нашли небольшую лазейку, позволяющую чуть снизить боковые стенки кабины, — сказал конструктор McLaren Эдриан Ньюи. — Но выигрыш это дает совсем небольшой. Мы тоже сделали нечто подобное, но не стали придавать подголовнику столь радикальную форму, как в Jordan, потому что не увидели в этом большого аэродинамического преимущества".

После того как "гений воздуха" Ф-1 сказал свое веское слово, все тут же успокоилось.



С милым рай в Монделло-Парке



После успехов прошлого сезона Эдди Джордан загорелся идеей провести Гран При в своей родной Ирландии. Правда, единственный автодром международного уровня Монделло-Парк, включенный в нынешнем сезоне в программу британского кольцевого первенства BTCC, похоже, потеряет этот статус — организаторы так и не провели требуемой модернизации трассы. Поэтому Джордан в своих высказываниях очень осторожен: "Не могу представить лучшего места для Большого Приза Ирландии, чем Дублин или его окрестности. Но прежде чем что-то затевать, я хочу быть уверен, что все необходимые аспекты — коммерческие, безопасность и все остальное — будут идеально подготовлены".

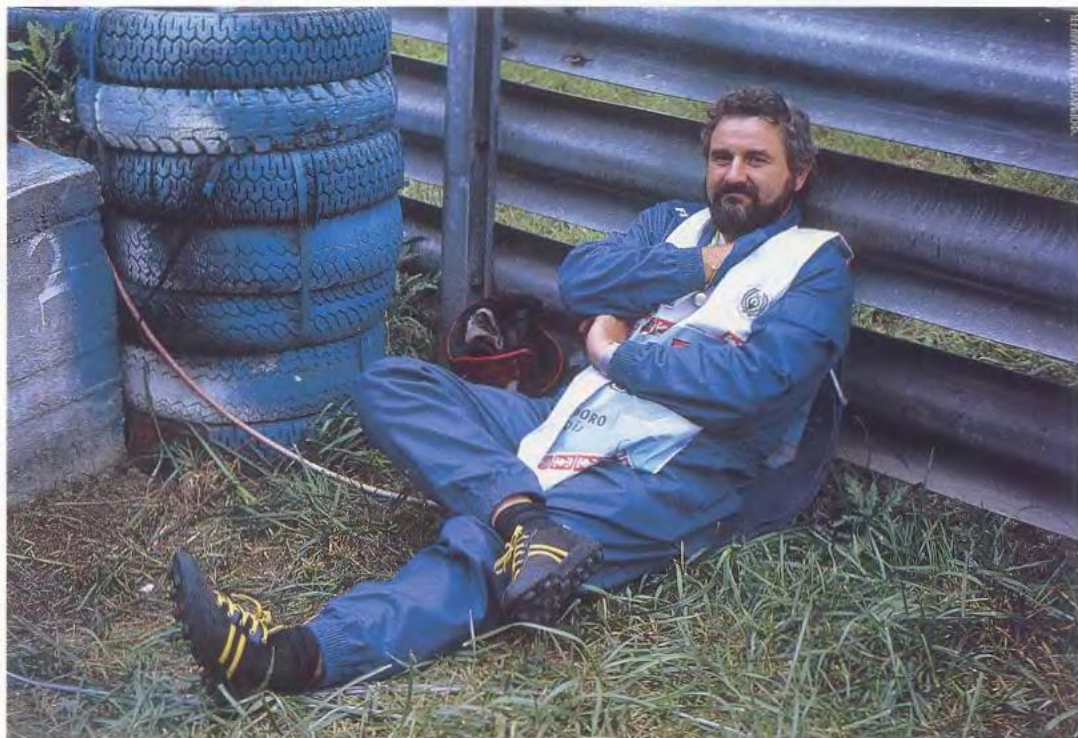
А ты кто такой?



Сенсационная замена Алекса Занарди 20-летним Дженсоном Баттоном в Williams никого в Ф-1 не оставила равнодушным. Едва ли не каждый считает своим долгом высказаться по этому поводу. Причем мнения, как водится в таких случаях, разделились примерно поровну: одни, как, например, Алэн Прост, который, собственно, и посоветовал парню обратиться к Фрэнку, думают, что приток талантливой молодежи чемпионату только на пользу, другие уверены, что Уильямс допустил ошибку.

"Я не знаю, кто он такой и что он сделал, — сказал о Дженсоне экс-чемпион мира Жак Вильнев. — И не уверен, что Баттон понимает, во что он ввязался. Ему будет очень трудно, намного труднее, чем он может себе представить. Гонка Ф-1 вчетверо длиннее заезда Формулы-3, а каждый круг в 10 раз труднее".

Профсоюзы — школа коммунизма



Почти каждый год проведение Гран При Австралии оказывается под вопросом — то "зеленые" протестуют, то какие-то маньяки асфальт краской заливают. На этот раз на пути многострадальной гонки встал профсоюз госслужащих штата Виктория. Руководители австралийского пролетариата прекрасно понимают, что первый этап чемпионата мира — прекрасный повод, чтобы потребовать повышения зарплат и улучшения усло-

вий труда, которые у дорожников, почтальонов и полицейских Мельбурна, судя по всему, просто нечеловеческие. Профсоюзы угрожают забастовкой, а ведь для проведения Большого Приза необходимы серьезные подготовительные работы — ведь трасса здесь частью временная, проложена по аллеям парка. Впрочем, стоит ли удивляться, коммунисты всегда недолго любили Формулу-1 — спорт слишком богатых людей.

Австралийская рулетка

Как и в прошлом году, зрители Гран При Австралии, купившие билеты на гонку до 29 февраля, если им повезет, получат уникальную возможность промчаться по настоящей трассе в настоящем автомобиле Формулы-1. Причем для этого не потребуют даже водительских прав. Ведь за рулем двухместного McLaren MP4/98T будет сидеть Оливье Панис. Счастливицы, которым выпадет один из пяти билетиков, смогут выйти на старт уже в четверг, накануне тренировочных заездов.



Приятное с полезным

В середине февраля Рубенс Баррикелло нашел окно в плотном графике испытаний Ferrari, чтобы вместе с женой Сильваной совершить небольшое путешествие в Амстердам. Гонщик Ferrari совместил приятное с полезным. Во время лодочной экскурсии по знаменитым каналам Амстердама бразилец дал несколько интервью представителям местных средств массовой информации.

Большой Приз по демпинговым ценам

“Вернуться в Индианаполис будет, конечно, замечательно, – отозвался победитель Indy 500 1995 года Жак Вильнев о грядущем Гран При США в столице Индианы. – Но жаль, что мы не поедем по треку. Промчатся по “Старой Кирпичнице” на машине Ф-1 – это было бы классно!”

Как говорится в официальном пресс-релизе организаторов, 73-круговая гонка пройдет по трассе длиной

4195 метров. Но самое, пожалуй, удивительное, это цена билетов. Очевидно, понимая, что американцев будет трудно заманить на совершенно чуждое им зрелище, в котором не участвует ни один их соотечественник, Тони Джордж и его подчиненные решили продавать билеты по самым что ни на есть бросовым ценам. Трехдневный абонемент на Гран При обойдется болельщику Ф-1 всего в 50 долларов – по крайней мере, в три раза дешевле, чем на французском, к примеру, этапе чемпионата мира.

А билет на квалификационные заезды в пятницу будет стоить 10 долларов.



Пилот против пилота

Даниель Хиггинс, бывший пилот самолета Дэмона Хилла, обвинил своего бывшего работодателя в несправедливом увольнении. Летчик был уволен в январе 1999 года за то, что “обильно потел при посадке”, из-за чего Дэмон перестал ему доверять как пилоту. Сам Хиггинс утверждает, что отношения испортились после того, как в одном из полетов в Испанию отказал двигатель.

Просто лучшие

Карьеру талантливого чернокожего гонщика Джейсона Уотта, выступавшего в прошлом году в международной Ф-3000, прервала серьезная травма, полученная в дорожной аварии. Чтобы помочь попавшему в беду товарищу Дэмон Хилл, Дэвид Кулхард, Джонни Херберт и молодой картингист Льюис Хамилтон объединились в команду “Просто лучший” и 29 января в Лондоне приняли участие в благотворительной картинговой гонке. “Просто лучшие” выиграли соревнование, при этом лучшим из лучших оказался юный Льюис, завоевавший поул и проехавший быстрейший круг в гонке. Собранные 35 000 фунтов помогут Джейсону пережить трудный момент в своей жизни.



Френтцен вспоминает...



Хайнц-Харальд Френтцен недавно поделился с журналистами своими воспоминаниями о первых днях сотрудничества с Эдди Джорданом. Когда в 1990 году Френтцен выступал за команду Джордана в Ф-3000, он испытывал серьезные проблемы, пытаясь понять, что говорит ему начальник. Сперва Френтцен думал, что дело в ирландском акценте Эдди.

“Я не улавливал и десятой доли того, что он говорит, – вспоминает Френтцен. – Со временем мне стало ясно, что если бы в то время я знал больше матерных слов, то понимал бы его гораздо лучше”.

В 1990 году Хайнц-Харальд был еще не столь опытным гонщиком и часто бил автомобили. А всем известно – ничто так не расцветивает и без того не бедную на ругательства речь Джордана, как необходимость раскошелиться.



ВНИМАНИЮ ЧИТАТЕЛЕЙ, ПРОЖИВАЮЩИХ ЗА РУБЕЖОМ!

Вы можете оформить подписку на данное издание по каталогу агентства “Роспечать”

“RUSSIAN NEWSPAPERS & MAGAZINES-2000”.

Тел.: /007 095/195 6677, 195 6418

Факс: /007 095/195 1431, 785 1470

E-mail: ovs@rosp.ru

Web site at <http://www.rosp.ru>

ATTENTION OF FOREIGN SUBSCRIBERS!

You can subscribe to this edition through the “Rospechat” agency catalogue

“RUSSIAN NEWSPAPERS & MAGAZINES-2000”.

Phone: /007 095/ 195 6677, 195 6418

Fax: /007 095/195 1431, 785 1470

E-mail: ovs@rosp.ru

Web site at <http://www.rosp.ru>

Панис сосредоточится на тестах



Ранее сообщалось, что Оливье Панис, который в 2000 году будет третьим гонщиком в McLaren, кроме того выступит в серии кузовных гонок DTM за команду Mercedes-Benz. Однако на состоявшейся в Париже пресс-конференции французского филиала немецкой компании сообщили, что Оливье решил отказаться от участия в гонках DTM, чтобы полностью сосредоточиться на работе с McLaren.

Армия растет

FIA опубликовала данные о числе телезрителей во всем мире, следивших за трансляциями этапов чемпионата мира Ф-1 в последние годы.

Год	Число включений	Страны
1999	57 754 361 716	206
1998	55 238 397 676	209
1997	50 732 645 052	193
1996	40 992 557 185	202
1995	45 047 983 000	201

Огромные цифры во второй колонке — это не число зрителей, а число включений программ, по которым шла трансляция. Но цифры все равно впечатляют.

Гастон должен сдать на "права"



Перед тем, как выйти на старт Гран При, Гастон Маццакане должен получить суперлицензию FIA, которую он не может получить автоматически, поскольку он не был чемпионом своей страны в старшей национальной гоночной серии. Теперь гонщик Minardi должен пройти соответствующее испытание, чтобы доказать, что его присутствие на трассе не представляет угрозы для других гонщиков. Для этого Гастону надо преодолеть гоночную дистанцию в боевом режиме. Аналогичный экзамен предстоит и Дженсону Баттону в Williams.

Высокое искусство



Австралийская авиакомпания Qantas, один из главных спонсоров Гран При Австралии, продемонстрировала в лондонском аэропорту Хитроу один из своих Boeing 747-400, окраска которого должна служить огромной рекламой этапа чемпионата мира на Зеленом континенте. Гигантский, размером 6 на 22 метра, рисунок на борту воздушного корабля, носящего имя "Город Мельбурн", представляет собой смесь передовых технологий окраски и традиционной живописи. "Красили" самолет в США.

Двухместная "стрела" Пола Стоддарда

Похоже, заниматься извозом в Формуле-1 становится прибыльным делом. Иначе как объяснить тот факт, что по примеру McLaren двухместный автомобиль появился и в Agrows. А ведь "конюшня" Тома Юкиншоу отнюдь не может похвастать лишними сотнями тысяч долларов. Однако за поездку по трассам с нужных "пассажирах" можно, видимо, получить неплохие деньги.

Интересно, что инженеры Agrows не стали отвлечаться на создание "такси" — машину заказали дочерней команде European. Ее хозяин Пол Стоддард помимо основного занятия — руководства авиационной фирмой — увлекается еще и автогонками. Что ж, конкуренция наверняка будет означать снижение тарифов. Значит, нужно ожидать появления 4-местного Minardi. Или двухэтажного Ferrari.



Настоятельная рекомендация



После аварии с Педро Диницем на Нюрбургринге на заседании технической рабочей группы Ф-1, состоявшейся в ноябре 1999 года в Малайзии, было принято решение ужесточить требования к элементу конструкции кокпита, который по традиции все еще называют дугой безопасности. Однако одна из команд впоследствии заявила, что слишком далеко зашла в проектировании автомобиля 2000 года и не сможет обеспечить выполнение новых требований. А это означало, что поправка к правилам не пройдет голосование в Комиссии Ф-1. Таким образом новые требования пока получили статус рекомендаций.

Лучший из всех Jordan

31 января 2000 года

Старина Эдди любит поговорить — кто же в Формуле-1 этого не знает! А еще мистер Джордан не прочь побалагурить, сыграть на гитаре и джигу сплясать. Всего этого в последний день января, когда в Королевском театре на лондонской Дрери-Лейн спортивному миру представляли новый Jordan EJ10, было хоть отбавляй. А веселье продолжалось до глубокой ночи.

"Нет никаких сомнений, что эта машина — лучший из всех когда-либо построенных Jordan", — начал свой спич ирландец. И вскоре более тысячи гостей уже были твердо уверены, что в сезоне-2000 пилотам McLaren и Ferrari придется туго. Ибо в команде Эдди на этот раз чудесным образом встретились прекрасный автомобиль, отличный двигатель, целеустремленный и преданный коллектив и лучшая в мире пара пилотов. "Я не обменяю их ни на кого другого!" — с пафосом восклицал ирландец. Но если в водительском мастерстве бронзового призера прошлого сезона Хайнца-Харальда Френтцена и экс-чемпиона мира по картингу Ярно Трулли сомнений не возникает, то что же дает основания для оптимизма в техническом плане?

"Наша прошлогодняя машина проигрывала лидерам всего лишь примерно полсекунды на круге, — на все вопросы о "железе" отвечал технический директор команды Майк Гаскойн. — Было бы глупо, согласиться, отказываться от такой хорошей конструкции. Поэтому мы постарались всячески развить сильные стороны J199 и по возможности избавиться от недостатков".

Началось все с нового мотора Mugen-Honda MF 301HE. Двигатель стал чуть короче, чуть уже, но, главное, легче и ниже почти на 6 см. Столь существенная разница — а японским инженерам удалось опустить и ось коленчатого вала — позволила англичанам и коробку передач расположить ниже и даже полностью обновить конструкцию задней части. "J199 был очень тяжелым, — продолжал Гаскойн. — Новая корма сэкономила нам очень много, но еще больше удалось выиграть на совершенно новой коробке передач. А каждый раз, когда вы убираете лишние килограммы или понижаете центр тяжести, это позволяет оптимизировать поведение машины на трассе. Ведь снижение полярного момента инерции — фундаментальное требование при конструировании гоночного автомобиля".

Однако обновленная коробка передач и иное расположение рычагов передней подвески не привлекли такого внимания, как необычные, нарочито резкие "черты лица" EJ10: новый носовой обтекатель и высокий треугольник воздухозаборника двигателя. Действительно, в последние 1,5 года в Jordan самое пристальное внимание стали уделять аэродинамике. Удивляться тут нечему: Гаскойн, сменивший год назад Гэри Андерсона, считается специалистом именно в этой области. Вот почему EJ10 продували в аэродинамической трубе вдвое дольше, нежели его предшественника. И технический штат, отвечающий за эти исследования, также вырос вдвое.

Итак, новый Jordan, которым, как это видно даже из его названия, команда Эдди Джордана решила отметить 10-летний юбилей своего вступления в Формулу-1, стал ниже, легче, мощнее. А потому, теоретически, должен бегать резвее J199. Но ни это, ни выросший благодаря Deutsche Post и Brother на 20 процентов бюджет, ни врожденная жизнерадостность все же не вскружили Эдди голову. "Мы начинаем сезон с чувством спокойного оптимизма, — закончил свою речь на сцене Королевского театра Джордан, — а вовсе не безоглядной самоуверенности. Мы продолжаем развиваться и будем расти дальше. С 6-го места в Кубке конструкторов мы поднялись уже на 3-е. Верю, нам по плечу и вторая ступенька — о большем пока не будем говорить, хотя нет на свете ничего невозможного, — но сегодня о каких-то точных прогнозах говорить рано. Надо, во всяком случае, взглянуть на новый McLaren и Ferrari".

Александр Мельник



Переэкзаменовка Профессора Проста

1 февраля 2000 года

В конце января родилась сенсация — команда Алена Проста теряет главного спонсора! Табачную компанию SEITA, почти четверть века поддерживавшую национальную французскую «конюшню» в Ф-1, заменит «виртуальная» Yahoo!, специализирующаяся на Internet. Называли даже сумму сделки — 15 млн фунтов стерлингов на три года — и говорили, что Профессор Прост последовал примеру Фрэнка Уильямса, загодя подготовившись к запрету табачной рекламы, что грянет в 2006 году.

Слух подтвердился лишь наполовину: французские машины по-прежнему будут одеты в синие цвета пачки

Gauloises. А компьютерная фирма получит статус лишь дополнительного спонсора. И то правда — 25 млн долларов современной команде Формулы-1 разве что на карманные расходы может хватить.

И тем не менее нынешний сезон должен стать для четырехкратного чемпиона мира решающим. Prost Grand Prix никак не желает набирать ход. Отношения с поставщиком моторов, Peugeot, в прошлом сезоне стали весьма натянутыми. Команде как воздух необходим быстрый успех. Очевидно, именно это обусловило техническую политику в Гийанкуре.

«AP03 — совершенно новый автомобиль», — заявил на представлении новой машины, которое без всякой помпы прошло на трассе Каталунья-Монтмело, хозяин команды. «Думаю, ее трудно будет назвать дальнейшим развитием старой модели», — поддержал шефа технический директор Алан Дженкинс.

В самом деле, Prost AP03 если и похожа на кого, то скорее на Stewart SF3, над которым поработал Дженкинс в бытность свою инженером английской команды. «Пытаясь улучшить конструкцию, мы пересмотрели буквально все узлы и агрегаты машины», — сказал англичанин. — Вплоть до технологии их изготовления. А в результате получили великое множество мелких изменений, давших не меньший эффект, чем полностью пересмотренное аэродинамическое вооружение».

Важнейшим изменением сами создатели AP03 — руководил проектированием глава B3 Technologies

Джон Барнард, а помогал Дженкинсу в области аэродинамики Лоик Бигуа — считают новый мотор Peugeot A20. Двигатель стал компактнее и легче. А главное — с коробочной передачей его объединяет теперь общая система смазки, для гоночных автомобилей решение необычное. Конструкторы стремились снизить массу агрегата и достичь лучшей развесовки. Кроме того, сделав ниже место пилота и опустив всю переднюю часть шасси, они добились снижения центра тяжести. Полностью пересмотрено расположение торсионов и амортизаторов подвески, ниже и уже стала задняя часть кузова, а заднее антикрыло крепится теперь не на центральной консоли.

«В общем, я доволен машиной», — заявил Дженкинс в Барселоне — хотя и знаю, что кое над чем еще стоило бы поработать. Но каждый конструктор может сказать то же самое о своем новом автомобиле». Сам же Прост ждет от нового сезона первой победы, упоая на опыт Жана Алези и талант Ника Хайндфелда. И все же заботы о судьбе его детища не оставляют Профессора: «Мы сделали очень большой шаг вперед в области технологии. Но очень здорово задержались с доводкой нового мотора. У Peugeot были некоторые проблемы, в основном с поставщиками. В результате мы потеряли месяцы. Все это весьма тягостно. Ведь я влялся за проект только потому, что он французский. И пока не чувствую особой помощи. Похоже, автогонки этой стране постепенно становятся неинтересны».

Александр Мельник





Петер Заубер не хочет быть Мюнхгаузеном

2 февраля 2000 года

«В прошлом году мы недооценили трудность задачи и были разбиты наголову, — чувствовалось, что даже в праздничной обстановке крытого стадиона Цюриха, где проходило представление нового Sauber C19, когда поражения сезона-99 остались позади, Петеру Зауберу трудно забыть те неудачи. — Машина тогда появилась слишком поздно, была крайне ненадежной. Команда вдруг утратила мотивацию, пилоты ошибались... Нам необходимо было искать новых партнеров и усиливать инфраструктуру».

Вот почему работа над новой машиной началась еще в апреле. И с самого «тонкого» места C18 — на редкость ненадежной и тяжелой коробки передач. Правда, радикальный путь швейцарской команде, использующей двигатель Ferrari, оказался заказан. «Мы могли бы, конечно, покупать в Маранелло коробки, — с сожалением вспоминает Заубер. — Но ведь она из титана и углепластика, а значит, — непомерно сложная и дорогая». Вот почему инженеры Sauber во главе с Лео Рессом спроектировали собственный 7-ступенчатый агрегат с картером из алюминиевого сплава, который вышел почти на 10 кг легче своего неудачного предшественника.

Как нельзя кстати оказался и новый двигатель — в прошлом году он был самым надежным и одним из самых мощных в Формуле-1. Хотя и несколько тяжеловатым. Тем не менее, по сравнению с мотором C18 он сэкономил 15 кг и позволил снизить центр тяжести. А металлокерамика, применяемая в его конструкции, означала увеличение рабочих температур и, как следствие, уменьшение размеров радиаторов. Что в свою очередь, положительно сказалось на аэродинамике машины.

Чему немало способствовали и новые выхлопные трубы, которые, как на Ferrari, Stewart и Prost выведены вверх, через капот. Таким образом не только удается избежать опасного перегрева деталей подвески и коробки передач, но и существенно уменьшить возмущения воздушного потока в жизненно важной для создания прижимающей силы части машины — заднем диффузоре.

Вообще, забота об аэродинамической эффективности стала приоритетной задачей конструкторов. Команда инженеров под руководством англичанина Симаса Малларки в общей сложности более полугодя провела в аэродинамической трубе, принадлежащей компании SF в Эммене недалеко от Люцерна, с моделью C19 в

половину натуральной величины. В результате иными стали антикрылья и боковые понтоны, капот и задний диффузор.

Однако технической стороной дела Заубер отнюдь не ограничился, решив коренным образом обновить кадровый состав своей команды. В результате главным конструктором в помощь Рессу пришел 52-летний ветеран Формулы-1 аргентинец Серхио Ринланд. Йост Капито, Вилли Рампф, Жаки Экелерт усилили инженерно-технический корпус. Марко Фезер возглавил вновь образованный отдел маркетинга. Ему, как и новому исполнительному директору команды Хайнцу Халлеру, предстоит срочно искать технически продвинутых поставщиков и богатых спонсоров. Ведь Петер Заубер прекрасно понимает, что без новых многомиллионных инвестиций — швейцарец как раз затеял строительство собственной аэродинамической трубы — он уподобится барону Мюнхгаузену, которому пришлось вытаскивать себя из болота за волосы.

«Я думаю, Jordan — хороший пример того, что случается в нашем спорте, — сказал герр Заубер в заключение. — Совсем недавно у нас были одинаковые бюджеты, и мы сражались на равных. Увеличив бюджет, Эдди легко ушел в отрыв и занял 3-е место в Кубке конструкторов. Сегодня мы сделали шаг вперед. Но как далеко ушли наши соперники? И прежде всего — как много они вложили? Это главный вопрос Ф-1».

Александр Мельник



Главное – не оглядываться назад

3 февраля 2000 года

Нет, наверное, в Формуле-1 никого, кто бы умел напустить столько туману, как ребята из McLaren. Вот, к примеру, что сказал на презентации новой модели MP4/15, что прошла как никогда скромно, в самой что ни на есть рабочей обстановке автодрома в Хересе-де-ла-Фронтера, Эдриан Ньюи: "В основе своей это прошлогодний автомобиль, но с великим множеством изменений".

Каково же было удивление специалистов, когда, с огромным трудом разговорив застенчивого, как обычно, технического директора "конюшни" из Уокинга, они узнали, что у MP4/15 совершенно новые двигатель, коробка передач, система выхлопа, гидравлика и задняя подвеска! Вот вам и прошлогодний автомобиль...

"Когда технические требования не меняются три года подряд, у вас остается совсем немного возможностей, чтобы внедрить некие радикальные новшества", – продолжал, робко улыбаясь, наводить тень на плетень Ньюи. И скромно показывал на выведенные совершенно по-новому – через задний диффузор – выхлопные трубы.

Впрочем, работа над новым автомобилем началась, действительно, с улучшения старого. Чтобы избежать повторения прошлогодних весенних проблем с надежностью, инженеры McLaren прежде всего занялись слабыми местами MP4/14 – коробкой передач и гидросистемой. Правда, секрета нового агрегата они так и не раскрыли – известно лишь, что новая коробка теперь имеет не только иную конструкцию, но и изготовлена из нового материала.

Еще большей тайной покрыт новейший двигатель. FO110J впервые поставили на стенд 2 ноября минувшего года, а 1 декабря им уже оснастили испытательное шасси MP4/14B и вывели на трассу. С невинной улыбкой Марио Иллиен сообщал, что это совершенно новый мотор, он компактнее и легче FO110H, и располагает пониженным центром тяжести. Мало того, новинка мощнее, с плавными характеристиками крутящего момента и мощности, а топлива потребляет меньше! После всех этих рассказов присутствовавшие 3 февраля на испанской трассе журналисты долго прислушивались к заметно изменившемуся резкому вою "маклареновских" моторов, гадая, – только ли новая система выпуска "виновата" в этом. Или инженерам Ilmor с помощью исследователей Mercedes-Benz удалось серьезно повысить число оборотов, а для этого – чем черт не шутит? – уменьшить ход поршня...



Что же касается видимых изменений, их, действительно, не так уж много. Несколькими иной стала носовая часть машины, чуть изменилась "талия" – благодаря уменьшившейся высоте мотора, новым выхлопным трубам и кардинально перепроектированной задней подвеске.

"Кроме нового аэродинамического пакета передней части, все, что мы внедрили на MP4/15, – подчеркнул Ньюи, – прошло тщательную проверку во время зимних испытаний". И рассыпался в похвалах новому тест-пилоту команды Оливье Панису. А после первых же кругов в Хересе Мика Хаккинен в восхищении воскликнул: "Невероятно! Потенциал у этой машины чудовищный. Команда сумела справиться со всеми проблемами, с которыми мы столкнулись в прошлом году".

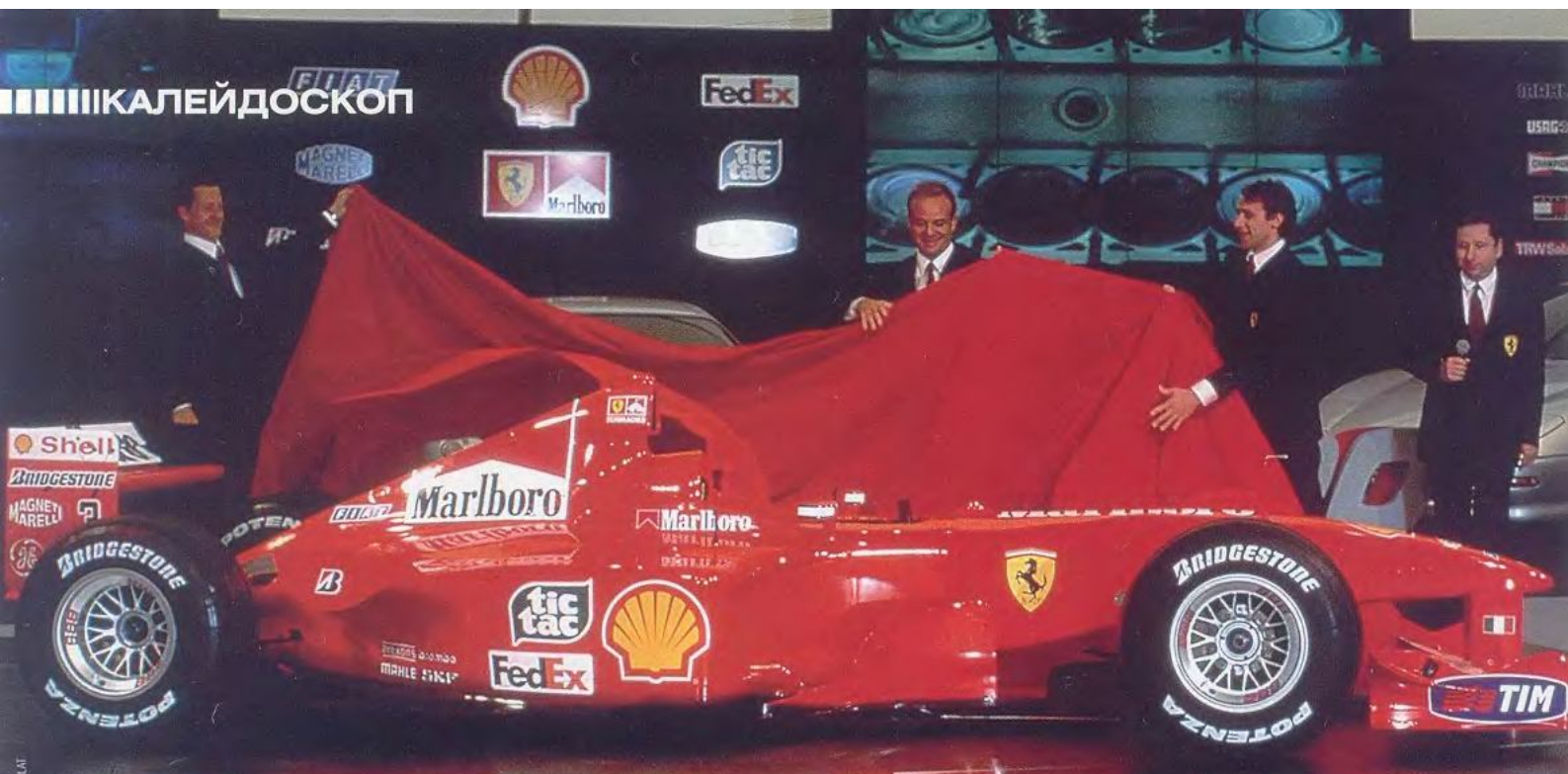
Если так, двукратному чемпиону мира придется защищать свой титул не только от притязаний Шумахера и Френтцена, но и сражаться со своим партнером по команде. Ведь Култхард откровенно заявил: "Если у меня будет надежный автомобиль, – а после двух месяцев испытаний я вижу, что мы продвинулись гораздо дальше, чем год назад, – не вижу причин, почему бы мне не стать, наконец, чемпионом мира. Во всяком случае, для многих я перестану быть "просто хорошим парнем".

Словом, пилоты McLaren настроены решительно. Что только подтверждает коммерческие успехи команды – новыми ее партнерами стали коммуникационная сеть T-DI Mobile, мировой лидер в компьютерном проектировании Catia Solutions (эту фирму удалось переманить от Алена Проста) и поставщик композитных материалов Advanced Composites Group. Но, разумеется, главной новостью стала покупка 40 процентов акций TAG McLaren Group концерном DaimlerChrysler. "Это исторический, переломный момент для команды. Теперь мы станем сильнее,

чем когда-либо прежде, – говорил в Хересе Рон Деннис, и на лице менеджера команды, обычно столь непроницаемом, легко читалось "чувство глубокого удовлетворения", как сказали бы мы лет 20 назад. – Если вы будете озираться через плечо, непременно угодите в фонарный столб. Лидеры оглядываются обычно только тогда, когда не знают, где соперник. А мы в этом не нуждаемся".

Александр Мельник





Воздушная акробатика

1 февраля 2000 года

"Наша прошлогодняя машина была хорошей, надежной и чрезвычайно быстрой, — такой несколько неожиданной сентенцией начал свою встречу с журналистами Росс Браун на презентации новой модели Ferrari F1-2000, что состоялась 1 февраля на родине "алых жеребцов", в Маранелло. — Единственным нашим изъяном оказалось тогда отсутствие конкурентоспособности в первых гонках". Любопытная мысль, если вспомнить, насколько беспомощными выглядели Ferrari в Бельгии, Италии или на Нюрбургринге. Впрочем, техническому директору команды виднее, как преподнести миру свое новое творение. Тем более что на первый взгляд, последний Ferrari XX века очень мало отличается от своего предшественника. Но это лишь на первый взгляд. На самом деле F1-2000 — совершенно новый автомобиль, что называется "до кончика хвоста".

Итак, чтобы преодолеть свой "единственный изъян", инженеры в Маранелло начали работу над новой машиной как никогда рано. "И это вполне окупилось, — удов-

летворенно заметил главный конструктор команды Рори Бирн. — Основные улучшения сделаны в аэродинамике. В этой области мы шагнули как никогда далеко за 4 года, что я работаю в Ferrari".

F1-2000 стал первым автомобилем, полностью спроектированным при помощи нового аэродинамического тоннеля команды, который позволяет испытывать полномасштабные модели — безумно дорогая роскошь, которую не может себе позволить ни одна другая "конюшня". Правда, результат этой работы как будто почти незаметен. Однако, как показывает опыт, глобальные, революционные изменения внешности или конструкции в Ф-1 редко дают положительный результат.

Гораздо важнее, что под несколько угловатым алым "платьем" спрятаны новые узлы и агрегаты. "Мы по-новому разместили главные массы машины, — продолжал Бирн, — чтобы добиться оптимальной развесовки и снизить центр тяжести". Последнее же обстоятельство необыкновенно важно, ибо не только позволяет улучшить аэродинамику и уменьшить крены в поворотах, но и — главное! — снижает износ шин.

Еще одно фундаментальное новшество — двигатель модели 049. Хотя основные размеры агрегата, рабочий объем, ход поршня и диаметр цилиндров, по-видимому, не изменились (точных данных итальянцы не раскрывают с 1993 года), сам блок совершенно новый. Он изготовлен из алюминиевого сплава методом высокоточного литья. А головки — модернизация деталей мотора 048. "Нашей основной целью, — сказал главный инженер-моторостроитель Паоло Мартинелли, — было, во-первых, добиться большей мощности и плавной характеристики при сохранении высокой надежности, что была присуща 048. А во-вторых, новый двигатель должен составить единое целое с автомобилем, чтобы улучшить характеристики шасси. С этой целью мы снизили центр тяжести мотора и по-новому расположили все навесное оборудование".

Совершенно новые у F1-2000 и трансмиссия ("Новизна и в материалах и в технологии", — отметил Бирн, но от дальнейших расспросов ушел), и подвеска — по-прежнему торсионная, но рычаги размещены по-иному и изготовлены теперь все из углепластика. Система смазки, управляющая электроника и усилитель рулевого управления также полностью обновлены. Однако самой интересной, даже, пожалуй, загадочной чертой новой машины может стать ее топливная система. "Ее мы полностью переделали, с тем чтобы сократить время дозаправки, — заинтриговал всех присутствующих Бирн. — Правила ФИА ограничивают подачу топлива определенной цифрой. Но если действовать с головой, вполне можно обнаружить области, где кроется небольшое преимущество..."

Как видим, чтобы достичь, наконец, желанной вершины, итальянцы готовы на все. Они не только вкладывают гигантские средства в гонщиков, инженеров, самые современные технологии и материалы, но ищут любые лазейки в технических требованиях. А это уже сродни искусству канатоходца — пройти по тонкой грани разрешенного правилами, избежав позора обвинений и дисквалификаций. Однако уже одно то, что Бирн сам заговорил о топливной системе, заставляет задуматься. Похоже, легкий привкус скандала в Маранелло даже приветствуется.

Александр Мельник



Одень меня по телефону!

16 февраля 2000 года

"Это начало конца цивилизации!" — мрачно заключил Лев Толстой, услышав об изобретении телефона. Владельцам испанской фирмы Telefonica SA пессимизм великого русского писателя вряд ли пришелся бы по душе. Телефонные разговоры приносят им 20 миллиардов долларов прибыли в год! Деньга денегу делает, а потому компания постоянно ищет новые возможности для роста. Сначала это были интернет, системы передачи данных и спутниковое телевидение. И вот теперь испанцы решили "телефонизировать" Формулу-1.

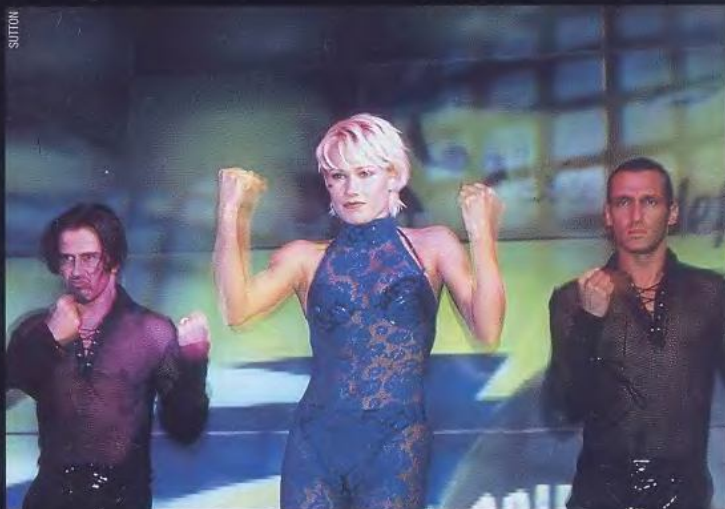
Джанкарло Минарди давно жаловался — невозможно держать гоночную "конюшню" в Италии, где все болеют за Ferrari. И в конце концов решил, по-видимому, "сменить гражданство" своей команды на испанское. Telefonica поначалу стала спонсором, а вскоре пошла разговоры о полном приобретении Minardi испанцами. Не случайно, конечно же, презентация новой машины команды состоялась в Бильбао.

Музей современного искусства имени Гугенхайма в столице Страны басков — здание ультрасовременное. Чего не скажешь о новом Minardi M02. Взять хотя двигатель — 10-цилиндровый мотор Ford Zetec-R или иначе Cosworth VJ, который два года назад поставлялся команде Stewart. Тяжелый и громоздкий, по сравнению с агрегатами нового поколения (на 23 кг тяжелее Ford CR1, на 35 мм длиннее, на 122 мм выше!), он еще и менее мощный. Хотя и обладает, по крайней мере, одним преимуществом — высокой надежностью. Вот почему Марк Жене не слишком оптимистичен: "Мы можем добиться результата на трассах, где мощность не играет решающей роли, или в начале сезона, когда некоторые из наших соперников столкнутся с проблемой надежности".

Впрочем, конструкторы Minardi вовсе не склонны опускать руки только потому, что им не хватает мощности. А в техническом департаменте команды собрались очень неплохие кадры. Руководит им австриец Густав Брюннер, работавший во многих командах Формулы-1, в том числе и в Ferrari. Аэродинамикой же занимается один из признанных специалистов в этой области — Жан-Клод Мижо, прошедший хорошую школу в Renault, Tyrrell и Ferrari.

Внешне M02 от своего предшественника почти не отличается. Если, конечно, не принимать во внимание радикально-желтую окраску машины — фирменный цвет Telefonica. Ни на йоту не изменились размеры автомобиля. Однако при ближайшем рассмотрении можно заметить некоторые любопытные черточки. Вдобавок к вполне "маклареновскому" переднему антикрылу машина получила характерные "усы" крепящих его пилонов и огромные боковые дефлекторы — обе детали явно ведут свое происхождение от чемпионских машин. Заметно заострился хищный "носик", несколько иными стали очертания боковых понтонов и задней части кузова. Конструкция подвески осталась прежней — торсионы вместо пружин, стальные рычаги и углепластиковые толкающие штанги — а вот ее конфигурация заметно изменилась. Рычаги же стали очень тонкими: похоже, Брюннер не разделяет любви большинства своих коллег к широкому аэродинамическому "лаптям".

Самая же большая новость — выведенные вверх, через капот, выхлопные трубы. "Мы сделали большой шаг вперед в отношении прижимающей силы и аэродинамической эффективности", — подвел итог первых испытательных заездов Жене.



Но если в техническом плане Minardi по большому счету похвалить нечем, то кадровую политику команды иначе как смелой не назовешь. В напарники Жене испанцы предложили южноамериканца — Telefonica стремительно расширяет свою сеть в Аргентине и Бразилии. Однако владелец команды Габриэле Руми предпочел бразильской звезде Формулы-3000 Максу Вильсону и аргентинцу Норберто Фонтане, дебютировавшему в Ф-1 еще в 1997 году, его земляка Гастона Маццакане. А ведь 24-летний вице-чемпион Южной Америки Формулы-3 в прошлом сезоне даже не сумел пройти квалификацию в одной-единственной гонке Ф-3000. Зато заручился более солидной финансовой поддержкой, нежели его более удачливые (на трассах) соперники. "Я думаю, Гастон в наступающем сезоне кое-кого удивит. Он здорово верит в себя!" — заметил Густав Брюннер.

Еще больше удивили руководители команды, выбрав тест-пилотом 18-летнего Фернандо Алонсо. Испанец выиграл национальное первенство Формулы-Nissan и даже с ходу получил место в сильной команде Ф-3000 Astromega. Однако полное отсутствие опыта — для испытателя недостаток невосполнимый.

Устаревший мотор, неопытные пилоты... На что же рассчитывают Минарди и Руми? На телефон! "Переговоры с Telefonica продолжаются, — сказал Джанкарло в Бильбао. — Возможно, скоро мы получим поддержку испанского автозавода". И так, Минарди и Руми свой выбор сделали, — если никто из итальянцев не хочет за них болеть, они назовут свою команду испанской. Почему бы и нет?

Александр Мельник



Повод для оптимизма



24 января 2000 года

Презентация — отличный повод для бодрых рапортов и оптимистических прогнозов. Некоторые команды устраивают их даже по две. Еще не успела истрепаться бумага с репортажами о красочном представлении в штаб-квартире BMW в Мюнхене, как Williams собирает журналистов в Испании, чтобы на трассе Каталунья представить новый автомобиль FW22, нового спонсора Compaq, нового исполнительного директора Яна Колье и нового гонщика — Дженсона Баттона.

Концепцию FW22 коротко и неясно изложил технический директор команды Патрик Хед: "У прошлогоднего автомобиля были слабые и сильные стороны. FW22 основан на тех же принципах, но мы поработали как над тем, так и над другим".

Впервые автомобиль оснастили собственной 7-ступенчатой коробкой передач Williams. База увеличилась на 7 см, и несколько переделан диффузор из-за более габаритного, чем в прошлом году, двигателя. Увеличены размеры боковых воздухозаборников, опять же из-за нового еще не слишком совершенного мотора.

Новый титульный спонсор Compaq является второй в мире по величине компьютерной компанией и крупнейшим производителем компьютерных систем. С приходом Compaq для Williams начинается новая эра; команда теперь будет обходиться без табачных спонсоров. "Я мог бы сейчас изображать святошу, — заявил Фрэнк Уильямс, — но мы одержали немало славных побед при поддержке табачных спонсоров и очень благодарны им за это".

Будь его воля, Фрэнк и сейчас не отказался бы от проверенного источника пополнения бюджета. Однако маркетинговая служба BMW настояла на том, что среди спонсоров команды должны быть только "социально приемлемые компании", т.е. приемлемые для рекламной политики BMW.

Появление Яна Колье, человека с инженерной подготовкой, на посту исполнительного директора было объяснено необходимостью укрепления управленческой вертикали в растущем коллективе. "Штат компании вырос до 370 человек и понадобился руководитель, который озвучивал бы решения Фрэнка и Патрика", — заявил представитель команды.

И наконец, главная сенсация — Дженсон Баттон. Его представление публике было обставлено в лучших традициях жанра. До последней минуты никто ничего не знал. Начало презентации отложили на 40 минут. То и дело появлялись крайне возбужденные представители команды. Выбор между Бруно Жункейрой и Дженсоном Баттоном был сделан в последний момент. Инженеры стояли за Бруно. Но Патрика Хеда и Фрэнка Уильямса так поразило, насколько быстро Дженсон освоился, впервые сев в "формулу" с тормозами под левую ногу, что они решили спор в пользу последнего. По слухам, речь идет о полумиллионе долларов за этот сезон с правом продления контракта еще на два года.

"Я помню, каким идиотом был в 20 лет, — так Патрик Хед прокомментировал появление в команде молодого гонщика. Именно Дженсон Баттон в глазах большинства людей стал главной сенсацией межсезонья, затмив даже отставку Стюарта. Однако на положение Williams гораздо большее влияние, скорее всего, окажет человек, которого на презентации не было.

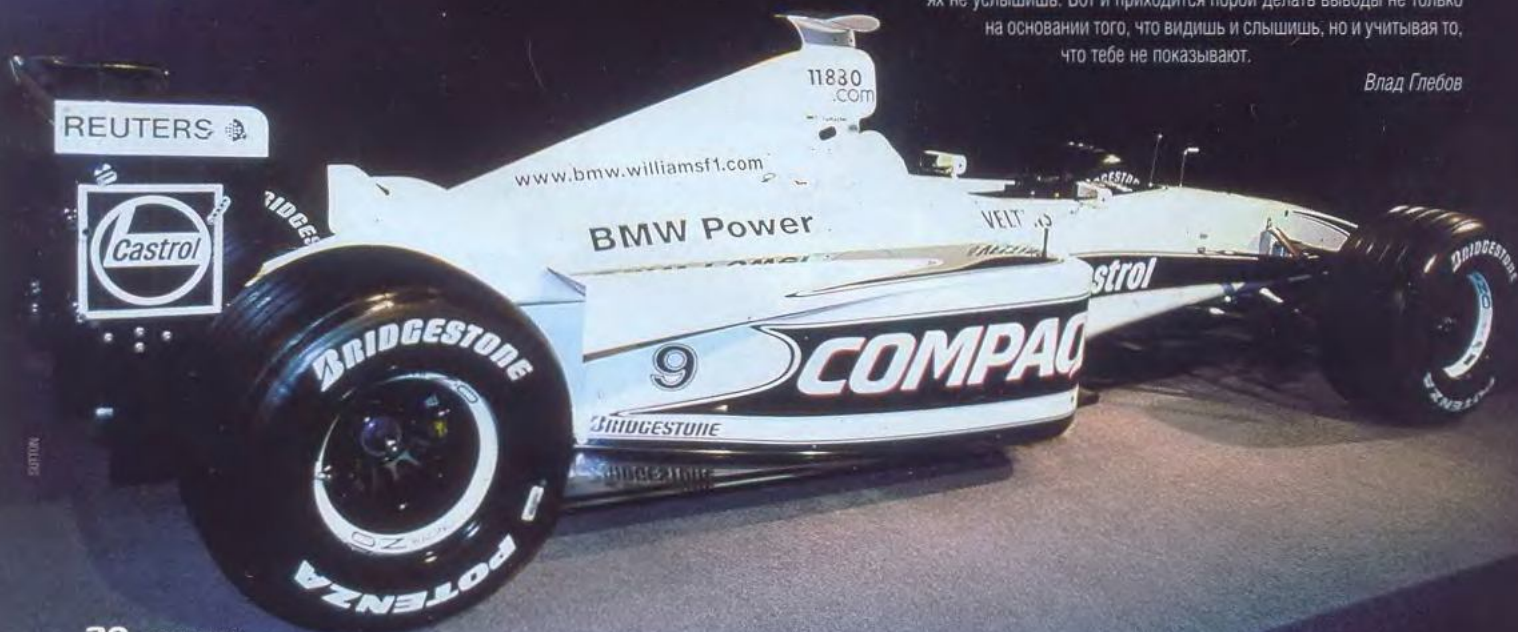
Широкие журналистские массы никогда не слышали о существовании Энди Коузлла. Восемь месяцев назад этот инженер-моторостроитель покинул Cosworth Racing в Нортгемптоне. Он был одним из конструкторов Ford CR01, мотора, о котором говорили, что в мощности он уступает только Mercedes-Benz. Ушел он в BMW. Когда это случилось, бородатые и волосатые дядьки в Cosworth (они здесь все такие — как музыканты 70-х) сказали: "Ах этот... Не велика потеря". Однако уход Коузлла был настолько "незначителен", что его полгода промариновали вообще без работы — это называется отправить "выращивать цветочки" — прежде чем отпустить.

Приход Коузлла означал, что в 2001 году Jaguar и BMW уже сражались бы в Формуле-1 с двигателями, которые придумал один и тот же человек! А значит, в 2001 году BMW получила бы преимущество, потому что у Williams опыта в конструировании шасси гораздо больше.

И вдруг, проработав всего два месяца, Коузлл ушел. Почему? Гадать не будем. Последствия этого события гораздо важнее самого события. Заменить одного из лучших инженеров-моторостроителей Формулы-1 — за один день такой задачки не решишь. Разумеется, специалисты BMW способны решить проблему своими силами. Но опыт конкурентов показывает, что в этом случае компанию ждет трудный путь проб и ошибок. И первой победы баварского мотора придется ждать еще долго.

Презентация — отличный повод для бодрых рапортов и оптимистических прогнозов. И как правило, ничего кроме этого на подобного рода мероприятиях не услышишь. Вот и приходится порой делать выводы не только на основании того, что видишь и слышишь, но и учитывая то, что тебе не показывают.

Влад Глебов



ЧЕМПИОНАТ МИРА FIA ФОРМУЛЫ-1

Все трассы чемпионата мира

КАЛЕНДАРЬ ГРАН ПРИ 2000

- 1 12.03 Гран При Австралии
- 2 26.03 Гран При Бразилии
- 3 09.04 Гран При Сан-Марино
- 4 23.04 Гран При Великобритании
- 5 07.05 Гран При Испании
- 6 21.05 Гран При Европы
- 7 04.06 Гран При Монако
- 8 18.06 Гран При Канады
- 9 02.07 Гран При Франции
- 10 16.07 Гран При Австрии
- 11 30.07 Гран При Германии
- 12 13.08 Гран При Венгрии
- 13 27.08 Гран При Бельгии
- 14 10.09 Гран При Италии
- 15 24.09 Гран При США
- 16 08.10 Гран При Японии
- 17 22.10 Гран При Малайзии

10-12/03/2000 Мельбурн

Альберт-Парк

Длина круга: 5,303 км
Количество кругов: 58
Общая длина: 307,574 км
Функционирует с 1953 г.

Время по отношению к московскому: +7 часов
Старт гонки (время местное): 14:00

Расположение: центр Мельбурна

Почтовый адрес:
Melbourne Grand Prix Circuit
Albert Park
220 Albert Road
South Melbourne

Адрес в Internet: www.grandprix.com.au

Цена билетов на стоячие трибуны на уик-энд: \$100
Цена билетов на сиденье трибуны на уик-энд: \$210-350
Стоимость тура на Гран При из Москвы/самолет — от \$2000

Гран При Австралии



Победитель 1999 г.

Эдди Ирвайн/Ferrari F399: 1:35'01.659

Рекорд круга в квалификации

1'29.369 (1997 г., Жак Вильнев/Williams FW19)

Рекорд круга в гонке

1'30.585 (1997 г., Х.-Х. Френтцен/Williams FW19)

Результаты гонки 1999 г. Поз. на старте

- | | | | |
|---|------------------------|-------|----|
| 1 | Эдди Ирвайн | | 6 |
| 2 | Хайнц-Харальд Френтцен | | 5 |
| 3 | Ральф Шумахер | | 8 |
| 4 | Джанкарло Физикелла | | 7 |
| 5 | Рубенс Баррикелло | | 4 |
| 6 | Педро де ла Роса | | 18 |

Победители 1993-1998 гг.

- | | | |
|------|-----------------|------------------|
| 1998 | Мика Хаккинен | McLaren-Mercedes |
| 1997 | Дэвид Култхард | McLaren-Mercedes |
| 1996 | Дэмон Хилл | Williams-Renault |
| 1995 | Дэмон Хилл | Williams-Renault |
| 1994 | Найджел Мэнселл | Williams-Renault |
| 1993 | Айртон Сenna | McLaren-Ford |

24-26/03/2000 Сан-Паулу

Автодром им. Хосе Карлоса Пасе

Длина круга: 4,309 км
Количество кругов: 71
Общая длина: 305,939 км
Функционирует с 1940 г.

Время по отношению к московскому: -7 часов
Старт гонки (время местное): 14:00

Расположение: 16 км к югу от центра Сан-Паулу

Почтовый адрес:
Autodromo Intern. Jose Carlos Pace
Av. Senador Teotonio Vilela, 259
04801-010 - Sao Paulo - SP

Адрес в Internet: www.gpbrasil.org

Цена билетов на стоячие трибуны на уик-энд: -
Цена билетов на сидячие трибуны на уик-энд: \$230-1250
Стоимость тура на Гран При из Москвы: самолет - от \$1800

Победитель 1999 г.

Мика Хаккинен/McLaren MP4/14: 1:36'03.785

Рекорд круга в квалификации

1'16.004 (1997 г., Жак Вильнев/Williams FW19)

Рекорд круга в гонке

1'18.397 (1997 г., Жак Вильнев/Williams FW19)

Гран При Бразилии



Результаты гонки 1999 г. Поз. на старте

1	Мика Хаккинен	1
2	Михаэль Шумахер	4
3	Хайнц-Харальд Френтцен	8
4	Ральф Шумахер	11
5	Эдди Ирвайн	6
6	Оливье Панис	12

Победители 1993-1998 гг.

1998	Мика Хаккинен	McLaren-Mercedes
1997	Жак Вильнев	Williams-Renault
1996	Дэмон Хилл	Williams-Renault
1995	Михаэль Шумахер	Benetton-Renault
1994	Михаэль Шумахер	Benetton-Ford
1993	Айртон Сenna	McLaren-Ford

07-09/04/2000 Имола

Автодром им. Энцо и Дино Феррари

Длина круга: 4,933 км
Количество кругов: 62
Общая длина: 305,609 км
Функционирует с 1950 г.

Время по отношению к московскому: -2 часа
Старт гонки (время местное): 14:00

Расположение: 33 км к юго-востоку от Болоньи

Почтовый адрес:
Autodromo Enzo e Dino Ferrari
Via Fratelli Rosselli, 2
I-40026 Imola (BO)

Адрес в Internet: www.formula1.sm

Цена билетов на стоячие трибуны на уик-энд: \$120
Цена билетов на сидячие трибуны на уик-энд: \$145-350
Стоимость тура на Гран При из Москвы: автобус - \$500; самолет - \$650-700

Победитель 1999 г.

Михаэль Шумахер/Ferrari F399: 1:33'44.792

Рекорд круга в квалификации

1'23.303 (1997 г., Жак Вильнев/Williams FW19)

Рекорд круга в гонке

1'25.531 (1997 г., Х.-Х. Френтцен/Williams FW19)

Гран При Сан-Марино



Результаты гонки 1999 г. Поз. на старте

1	Михаэль Шумахер	3
2	Дэвид Култхард	2
3	Рубенс Баррикелло	6
4	Дэмон Хилл	8
5	Джанкарло Физикелла	16
6	Жан Алези	13

Победители 1993-1998 гг.

1998	Дэвид Култхард	McLaren-Mercedes
1997	Х.-Х. Френтцен	Williams-Renault
1996	Дэмон Хилл	Williams-Renault
1995	Дэмон Хилл	Williams-Renault
1994	Михаэль Шумахер	Benetton-Ford
1993	Ален Прост	Williams-Renault

21-23/04/2000 Сильверстоун

Гран При Великобритании



Длина круга: 5,141 км
Количество кругов: 60
Общая длина: 308,289 км
Функционирует с 1948 г.

Время по отношению к московскому: -3 часа
Старт гонки (время местное): 13:00

Расположение: 5 км к югу от Таучестера

Почтовый адрес:
Silverstone Circuits Limited
Silverstone near Towcester
Northamptonshire NN12 8TN

Адрес в Internet: www.silverstone-circuit.co.uk

Цена билетов на стоячие трибуны на гонку: \$50-160
Цена билетов на сидячие трибуны на гонку: \$195-650
Стоимость тура на Гран При из Москвы: самолет - \$700-800

Победитель 1999 г.

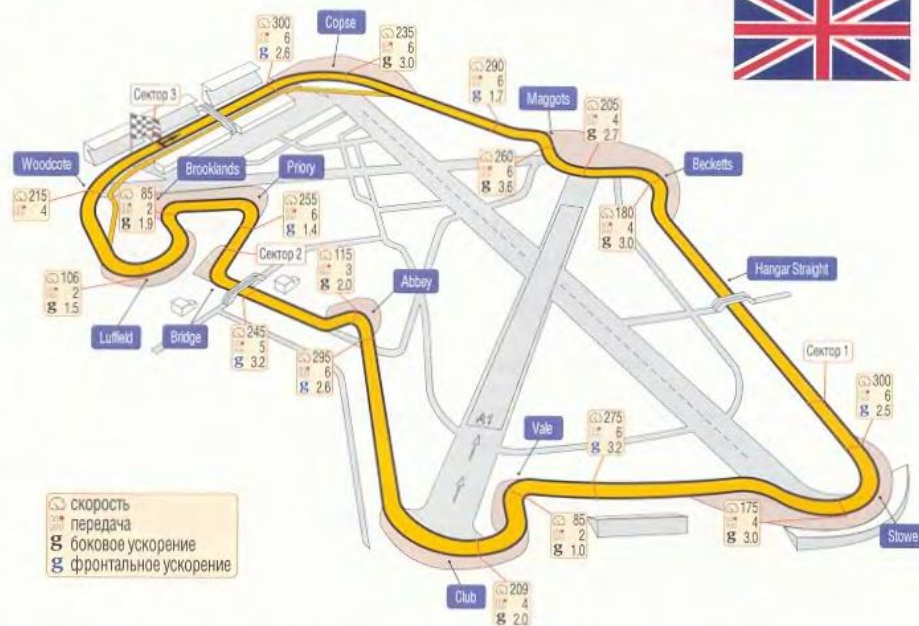
Дэвид Култхард/McLaren MP4/14: 1:32'30.144

Рекорд круга в квалификации

1'21.598 (1997 г., Жак Вильнев/Williams FW19)

Рекорд круга в гонке

1'24.475 (1997 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F310B)



Результаты гонки 1999 г. Поз. на старте

1	Дэвид Култхард	3
2	Эдди Ирвайн	4
3	Ральф Шумахер	8
4	Хайнц-Харальд Френтцен	5
5	Дэмон Хилл	6
6	Педро Паоло Диниц	12

Победители 1993-1998 гг.

1998	Михаэль Шумахер	Ferrari
1997	Жак Вильнев	Williams-Renault
1996	Жак Вильнев	Williams-Renault
1995	Джонни Херберт	Benetton-Renault
1994	Дэмон Хилл	Williams-Renault
1993	Ален Прост	Williams-Renault

05-07/05/2000 Барселона

Гран При Испании



Автодром Каталунья Монтмело

Длина круга: 4,730 км
Количество кругов: 65
Общая длина: 307,323 км
Функционирует с 1991 г.

Время по отношению к московскому: -2 часа
Старт гонки (время местное): 14:00

Расположение: 20 км к северу от Барселоны

Почтовый адрес:
Circuit de Catalunya
Mas La Moreneta
Apartat de Correus 27
E-08160 Montmelo (Barcelona)

Адрес в Internet: www.drac.com

Цена билетов на стоячие трибуны на гонку: \$70-110
Цена билетов на сидячие трибуны на гонку: \$130-300
Стоимость тура на Гран При из Москвы: самолет - от \$420



Результаты гонки 1999 г. Поз. на старте

1	Мика Хаккинен	1
2	Дэвид Култхард	3
3	Михаэль Шумахер	4
4	Эдди Ирвайн	2
5	Ральф Шумахер	10
6	Ярно Трулли	9

Победители 1993-1998 гг.

1998	Мика Хаккинен	McLaren-Mercedes
1997	Жак Вильнев	Williams-Renault
1996	Михаэль Шумахер	Ferrari
1995	Михаэль Шумахер	Benetton-Renault
1994	Дэмон Хилл	Williams-Renault
1993	Ален Прост	Williams-Renault

Победитель 1999 г.

Мика Хаккинен/McLaren MP4/14: 1:34'13.665

Рекорд круга в квалификации

1'16.525 (1997 г., Жак Вильнев/Williams FW19)

Рекорд круга в гонке

1'22.242 (1997 г., Д. Физикелла/Jordan 197)

19-21/05/2000 Нюрбургринг (Германия) Нюрбургринг

Длина круга: 4,556 км
Количество кругов: 67
Общая длина: 305,252 км
Функционирует с 1927 г.

Время по отношению к московскому: -2 часа
Старт гонки (время местное): 14:00

Расположение: 60 км к западу от Кобленца

Почтовый адрес:
Nurburgring GmbH
D53520 Nurburg

Адрес в Internet: www.nuerburgring.de

Цена билетов на стоячие трибуны на уик-энд: \$120
Цена билетов на сидячие трибуны на уик-энд: \$170-450
Стоимость тура на Гран При из Москвы:
автобус - \$400, самолет - \$700

Гран При Европы



Победитель 1999 г.

Джонни Херберт/Stewart SF-3: 1:41'54.314

Рекорд круга в квалификации

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

Рекорд круга в гонке

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

Результаты гонки 1999 г. Поз. на старте

1	Джонни Херберт	14
2	Ярно Трулли	10
3	Рубенс Баррикелло	15
4	Ральф Шумахер	4
5	Мика Хаккинен	3
6	Марк Жене	20

Победители 1993-1998 гг.

1998	Мика Хаккинен	McLaren-Mercedes
1997	Жак Вильнев	Williams-Renault
1996	Жак Вильнев	Williams-Renault
1995	Михаэль Шумахер	Benetton-Renault
1994	Михаэль Шумахер	Benetton-Ford
1993	Айртон Сenna	McLaren-Ford

01-04/06/2000 Монте-Карло

Длина круга: 3,370 км
Количество кругов: 78
Общая длина: 262,860 км
Функционирует с 1929 г.

Время по отношению к московскому: -2 часа
Старт гонки (время местное): 14:00

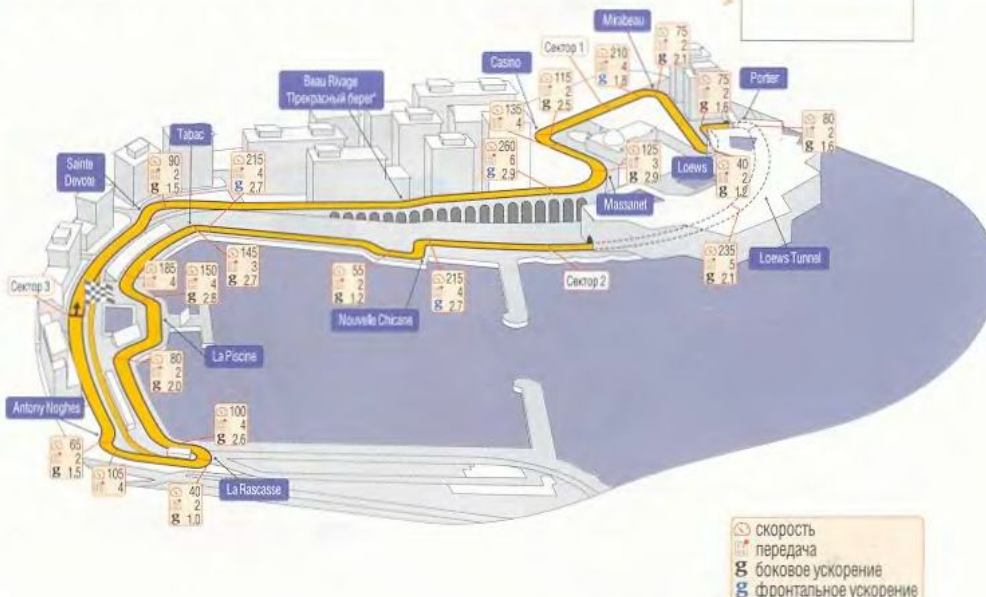
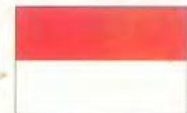
Расположение: центр княжества Монако

Почтовый адрес:
(start) Monte-Carlo
Boulevard Albert 1er

Адрес в Internet: www.monaco.mc/monaco/gprix

Цена билетов на стоячие трибуны на гонку: \$60-200
Цена билетов на сидячие трибуны на гонку: \$170-1000
Стоимость тура на Гран При из Москвы: самолет - от \$1000

Гран При Монако



Победитель 1999 г.

Михаэль Шумахер/Ferrari F399: 1:49'31.812

Рекорд круга в квалификации

1'18.216 (1997 г., Х.-Х. Френтцен/Williams FW19)

Рекорд круга в гонке

1'22.259 (1999 г., Мика Хаккинен/McLaren MP4/14)

Результаты гонки 1999 г. Поз. на старте

1	Михаэль Шумахер	2
2	Эдди Ирвайн	4
3	Мика Хаккинен	1
4	Хайнц-Харальд Френтцен	6
5	Джанcarlo Физикелла	9
6	Александр Вурц	10

Победители 1993-1998 гг.

1998	Мика Хаккинен	McLaren-Mercedes
1997	Михаэль Шумахер	Ferrari
1996	Оливье Панис	Ligier-Mugen-Honda
1995	Михаэль Шумахер	Benetton-Renault
1994	Михаэль Шумахер	Benetton-Ford
1993	Айртон Сenna	McLaren-Ford

16-18/06/2000 Монреаль

Автодром им. Жюль Вильнева

Длина круга: 4,421 км
Количество кругов: 69
Общая длина: 305,049 км
Функционирует с 1978 г.

Время по отношению к московскому: -8 часов
Старт гонки (время местное): 13:00

Расположение: остров Нотр-Дам, восточнее центра Монреаля

Почтовый адрес:

Circuit Gilles Villeneuve
Tour de controle Ile Notre-Dame
Montreal, Quebec H3C 1A0

Адрес в Internet: www.aircanada.ca/promo/grand-prix

Цена билетов на стоячие трибуны на уик-энд: \$60
Цена билетов на сидячие трибуны на уик-энд: \$110-1000
Стоимость тура на Гран При из Москвы: самолет - от \$1200

Победитель 1999 г.

Мика Хаккинен/McLaren MP4/14: 1:41'35.727

Рекорд круга в квалификации

1'18.095 (1997 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F310B)

Рекорд круга в гонке

1'19.379 (1998 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F300)

Гран При Канады



Результаты гонки 1999 г. Поз. на старте

1	Мика Хаккинен	2
2	Джанкарло Физикелла	7
3	Эдди Ирвайн	3
4	Ральф Шумахер	13
5	Джонни Херберт	10
6	Педро Паоло Диниц	18

Победители 1993-1998 гг.

1998	Михаэль Шумахер	Ferrari
1997	Михаэль Шумахер	Ferrari
1996	Дэмон Хилл	Williams-Renault
1995	Жан Алези	Ferrari
1994	Михаэль Шумахер	Benetton-Ford
1993	Ален Прост	Williams-Renault

30/06-2/07/2000 Невер

Автодром Маньи-Кур

Длина круга: 4,251 км
Количество кругов: 72
Общая длина: 305,886 км
Функционирует с 1961 г.

Время по отношению к московскому: -2 часа
Старт гонки (время местное): 14:00

Расположение: 12 км к югу от Невера

Почтовый адрес:

Technopole,
58470, Magny-Course, France

Адрес в Internet: www.magny-cours.com/circuit

Цена билетов на стоячие трибуны на уик-энд: \$100-190
Цена билетов на сидячие трибуны на уик-энд: \$150-300
Стоимость тура на Гран При из Москвы: автобус - \$500;
самолет - от \$600

Гран При Франции



Победитель 1999 г.

Хайнц-Харальд Френтцен/Jordan 199: 1:58'24.343

Рекорд круга в квалификации

1'13.864 (1992 г., Найджел Мэнселл/Williams FW14B)

Рекорд круга в гонке

1'17.070 (1992 г., Найджел Мэнселл/Williams FW14B)

Результаты гонки 1999 г. Поз. на старте

1	Хайнц-Харальд Френтцен	5
2	Мика Хаккинен	14
3	Рубенс Баррикелло	1
4	Ральф Шумахер	16
5	Михаэль Шумахер	6
6	Эдди Ирвайн	17

Победители 1993-1998 гг.

1998	Михаэль Шумахер	Ferrari
1997	Михаэль Шумахер	Ferrari
1996	Дэмон Хилл	Williams-Renault
1995	Михаэль Шумахер	Benetton-Renault
1994	Михаэль Шумахер	Benetton-Ford
1993	Ален Прост	Williams-Renault

14-16/07/2000

Шпильберг

Автодром А1-Ринг

Длина круга: 4,326 км
Количество кругов: 71
Общая длина: 307,146 км
Функционирует с 1969 г.

Время по отношению к московскому: -2 часа
Старт гонки (время местное): 14:00

Расположение: 6 км к западу от Книттельфельда

Почтовый адрес:
A1 Ring Austria
A-8724 Spielberg

Адрес в Internet: www.gp1.A1.com

Цена билетов на стояние трибуны на уик-энд: \$140
Цена билетов на сидячие трибуны на уик-энд: \$200-350
Стоимость тура на Гран При из Москвы: автобус - \$450;
самолет - от \$600

Гран При Австрии



Победитель 1999 г.

Эдди Ирвайн/Ferrari F399: 1:28'12.438

Рекорд круга в квалификации

1'10.304 (1997 г., Жак Вильнев/Williams FW19)

Рекорд круга в гонке

1'11.814 (1997 г., Жак Вильнев/Williams FW19)

Результаты гонки 1999 г. Поз. на старте

1	Эдди Ирвайн	3
2	Дэвид Култхард	2
3	Мика Хаккинен	1
4	Хайнц-Харальд Френтцен	4
5	Александр Вурц	10
6	Педро Паоло Диниц	16

Победители 1984-1998 гг.

1998	Мика Хаккинен	McLaren-Mercedes
1997	Жак Вильнев	Williams-Renault
1987	Найджел Мэнселл	Williams-Honda
1986	Ален Прост	McLaren-TAG-Porsche
1985	Ален Прост	McLaren-TAG-Porsche
1984	Ники Лауда	McLaren-TAG-Porsche

28-30/07/2000

Хоккенхайм

Автодром Хоккенхаймринг

Длина круга: 6,825 км
Количество кругов: 45
Общая длина: 307,125 км
Функционирует с 1939 г.

Время по отношению к московскому: -2 часа
Старт гонки (время местное): 14:00

Расположение: 25 км к юго-западу от Хайдельберга

Почтовый адрес:
Hockenheim-Ring
Postfach 1106
D-68754 Hockenheim

Адрес в Internet: www.hockenheimring.de

Цена билетов на стояние трибуны на уик-энд: \$125
Цена билетов на сидячие трибуны на уик-энд: \$200-425
Стоимость тура на Гран При из Москвы: автобус - \$400;
самолет - \$600-700

Гран При Германии



Победитель 1999 г.

Эдди Ирвайн/Ferrari F399: 1:21'58.594

Рекорд круга в квалификации

1'41.838 (1998 г., Мика Хаккинен/McLaren MP4/13)

Рекорд круга в гонке

1'45.270 (1999 г., Дэвид Култхард/McLaren MP4/14)

Результаты гонки 1999 г. Поз. на старте

1	Эдди Ирвайн	5
2	Мика Сало	4
3	Хайнц-Харальд Френтцен	2
4	Ральф Шумахер	11
5	Дэвид Култхард	3
6	Оливье Панис	7

Победители 1993-1998 гг.

1998	Мика Хаккинен	McLaren-Mercedes
1997	Герхард Бергер	Benetton-Renault
1996	Дэмон Хилл	Williams-Renault
1995	Михаэль Шумахер	Benetton-Renault
1994	Герхард Бергер	Ferrari
1993	Ален Прост	Williams-Renault

11-13/08/2000

Будапешт

Автодром Хунгароринг

Длина круга: 3,975 км
Количество кругов: 77
Общая длина: 306,075 км
Функционирует с 1986 г.

Время по отношению к московскому: -2 часа
Старт гонки (время местное): 14:00

Расположение: около Модьорода,
20 км к северо-востоку от Будапешта

Почтовый адрес:
Hungaroring
PF 10, 2146 Mogyorod

Адрес в Internet: www.hungaroinfo.com/formel1

Цена билетов на стоячие трибуны на уик-энд: \$110
Цена билетов на сидячие трибуны на уик-энд: \$145-425
Стоимость тура на Гран При из Москвы: автобус - \$250;
жд - \$300; самолет - от \$500

Победитель 1999 г.

Мика Хаккинен/McLaren MP4/14: 1:46'23.536

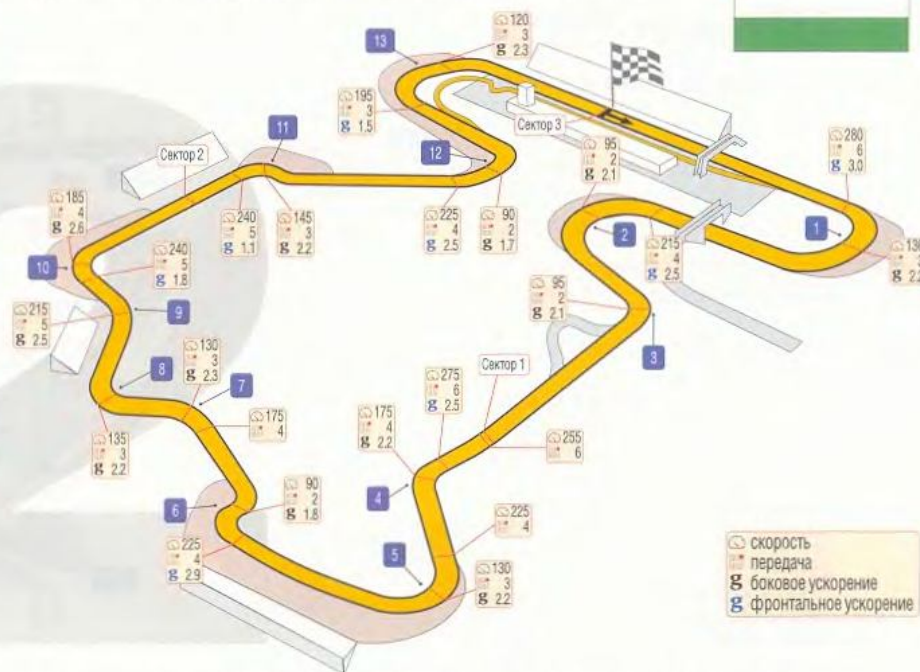
Рекорд круга в квалификации

1'14.631 (1993 г., Ален Прост/Williams FW15C)

Рекорд круга в гонке

1'18.308 (1992 г., Найджел Мэнселл/Williams FW14B)

Гран При Венгрии



⚡ скорость
⚙ передача
⚡ боковое ускорение
⚡ фронтальное ускорение

Результаты гонки 1999 г. Поз. на старте

1	Мика Хаккинен	1
2	Дэвид Култхард	3
3	Эдди Ирвайн	2
4	Хайнц-Харальд Френтцен	5
5	Рубенс Баррикелло	8
6	Дэмон Хилл	6

Победители 1993-1998 гг.

1998	Михаэль Шумахер	Ferrari
1997	Жак Вильнев	Williams-Renault
1996	Жак Вильнев	Williams-Renault
1995	Дэмон Хилл	Williams-Renault
1994	Михаэль Шумахер	Benetton-Ford
1993	Дэмон Хилл	Williams-Renault

25-27/08/2000

Спа

Спа-Франкоршам

Длина круга: 6,968 км
Количество кругов: 44
Общая длина: 306,592 км
Функционирует с 1924 г.

Время по отношению к московскому: -2 часа
Старт гонки (время местное): 14:00

Расположение: 50 км к юго-востоку от Льежа

Почтовый адрес:
Circuit de Spa-Francorchamps
Route du Circuit 55
B-4970 Francorchamps

Адрес в Internet: www.spa-francorchamps.be

Цена билетов на стоячие трибуны на уик-энд: \$190
Цена билетов на сидячие трибуны на уик-энд: \$250-400
Стоимость тура на Гран При из Москвы: автобус - \$500;
самолет - \$600-700

Победитель 1999 г.

Дэвид Култхард/McLaren MP4/14: 1:25'43.057

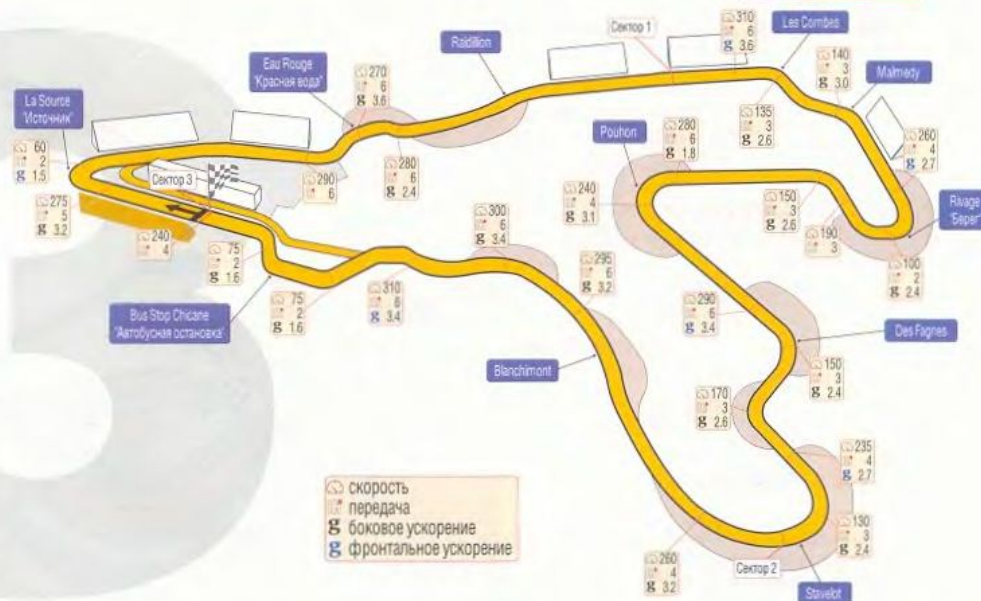
Рекорд круга в квалификации

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

Рекорд круга в гонке

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

Гран При Бельгии



⚡ скорость
⚙ передача
⚡ боковое ускорение
⚡ фронтальное ускорение

Результаты гонки 1999 г. Поз. на старте

1	Дэвид Култхард	2
2	Мика Хаккинен	1
3	Хайнц-Харальд Френтцен	3
4	Эдди Ирвайн	6
5	Ральф Шумахер	5
6	Дэмон Хилл	4

Победители 1993-1998 гг.

1998	Дэмон Хилл	Jordan-Mugen-Honda
1997	Михаэль Шумахер	Ferrari
1996	Михаэль Шумахер	Ferrari
1995	Михаэль Шумахер	Benetton-Renault
1994	Дэмон Хилл	Williams-Renault
1993	Дэмон Хилл	Williams-Renault

08-10/09/2000

Гран При Италии



Монца

Аутодродро Национале

Длина круга: 5,783 км
Количество кругов: 53
Общая длина: 306,234 км
Функционирует с 1922 г.

Время по отношению к московскому: -2 часа
Старт гонки (время местное): 14:00

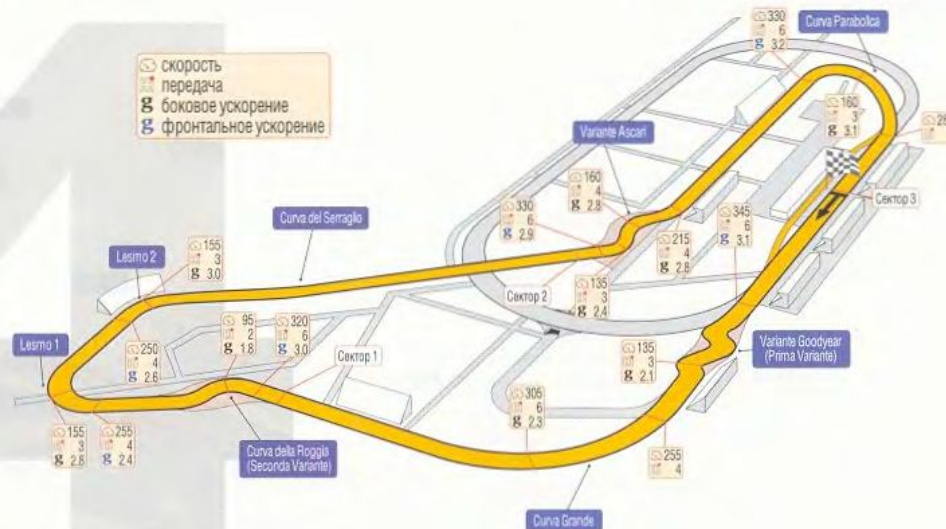
Расположение: 15 км к северо-востоку от Милана

Почтовый адрес:

Autodromo Nazionale Monza
Enrico Ferrari & Giorgio Beghella Bartoli
Parco Monza, I-20052

Адрес в Internet: www.monza.net

Цена билетов на стоячие трибуны на уик-энд: \$100
Цена билетов на сидячие трибуны на гонку: \$135-375
Стоимость тура на Гран При из Москвы: автобус - \$500;
самолет - \$700



Победитель 1999 г.

Хайнц-Харальд Френтцен/Jordan 199: 1:17'02.923

Рекорд круга в квалификации

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

Рекорд круга в гонке

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

Результаты гонки 1999 г. Поз. на старте

1	Хайнц-Харальд Френтцен	2
2	Ральф Шумахер	5
3	Мика Сало	6
4	Рубенс Баррикелло	7
5	Дэвид Култхард	3
6	Эдди Ирвайн	8

Победители 1993-1998 гг.

1998	Михаэль Шумахер	Ferrari
1997	Дэвид Култхард	McLaren-Mercedes
1996	Михаэль Шумахер	Ferrari
1995	Джонни Херберт	Benetton-Renault
1994	Дэмон Хилл	Williams-Renault
1993	Дэмон Хилл	Williams-Renault

22-24/09/2000

Гран При США



Индианаполис

**Автодром Индианаполис
Мотор Спидвей**

Длина круга: 4,195* км
Количество кругов: 73
Общая длина: 306,235* км
Функционирует с 1909 года

* - результаты предварительных измерений трассы

Время по отношению к московскому: -9 часов
Старт гонки (время местное): 14:00

Расположение: 10 км западнее центра
Индианаполиса

Почтовый адрес:

4790 W. 16th St.
Indianapolis, IN 46222

Адрес в Internet: www.indy11.com

Цена билетов на стоячие трибуны на гонку: -
Цена билетов на сидячие трибуны на гонку: \$60-200
Стоимость тура на Гран При из Москвы: самолет - от \$1200



Победители 1978-1991 гг.

1991	Айртон Сenna	McLaren-Honda
1990	Айртон Сenna	McLaren-Honda
1989	Ален Прост	McLaren-Honda
1980	Алан Джонс	Williams-Ford
1979	Жиль Вильнев	Ferrari
1978	Карлос Рейтеманн	Ferrari

До 2000 г. Гран При США на Индианаполис Мотор Спидвей в данной конфигурации трассы не разыгрывался, и гонки Формулы-1 не проводились

06-08/10/2000 Сузука

Автодром Сузука Интернешнл

Длина круга: 5,864 км
Количество кругов: 53
Общая длина: 310,582 км
Функционирует с 1961 г.

Время по отношению к московскому: +5 час
Старт гонки (время местное): 14:30

Расположение: 50 км к юго-западу от Нагойи

Почтовый адрес:
Suzuka Circuitland Co., Ltd.
Suzuka International Racing Course
7992 Ino-cho
Suzuka-shi, Mie-ken, 510-88, Japan

Адрес в Internet: www.suzukacircuit.co.jp

Цена билетов на стоячие трибуны на уик-энд: \$100
Цена билетов на сидячие трибуны на уик-энд: \$245-600
Стоимость тура на Гран При из Москвы: самолет - \$2500-3000

Победитель 1999 г.

Мика Хаккинен/McLaren MP4/14: 1:31'18.785

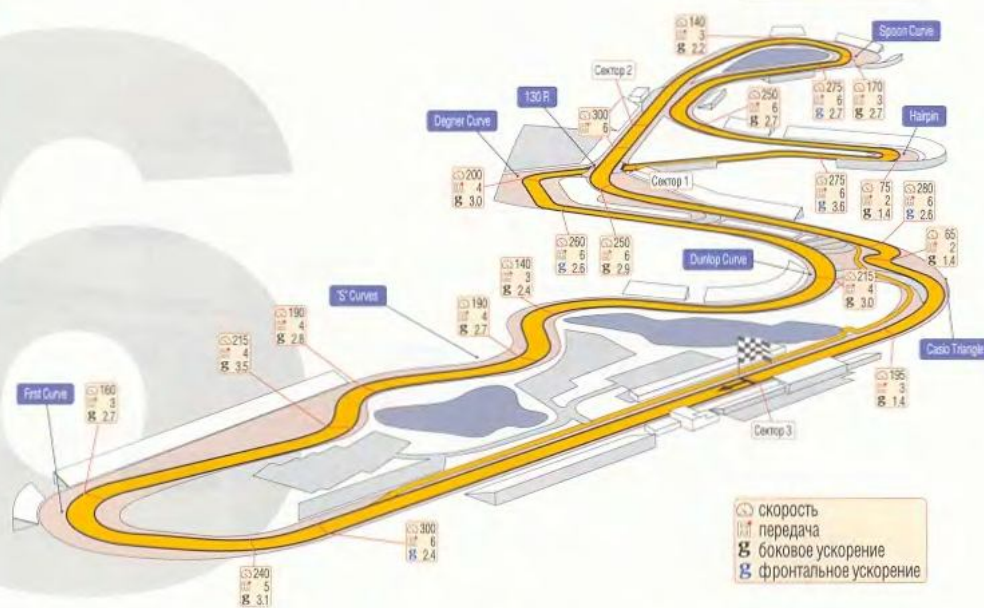
Рекорд круга в квалификации

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

Рекорд круга в гонке

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

Гран При Японии



Результаты гонки 1999 г. Поз. на старте

1	Мика Хаккинен	2
2	Михаэль Шумахер	1
3	Эдди Ирвайн	5
4	Хайнц-Харальд Френтцен	4
5	Ральф Шумахер	9
6	Жан Алези	10

Победители 1993-1998 гг.

1998	Мика Хаккинен	McLaren-Mercedes
1997	Михаэль Шумахер	Ferrari
1996	Дэмон Хилл	Williams-Renault
1995	Михаэль Шумахер	Benetton-Renault
1994	Дэмон Хилл	Williams-Renault
1993	Айртон Сenna	McLaren-Ford

20-22/10/2000 Куала-Лумпур

Автодром Сепанг

Длина круга: 5,543 км
Количество кругов: 56
Общая длина: 310,408 км
Функционирует с 1999 г.

Время по отношению к московскому: +4 час
Старт гонки (время местное): 15:00

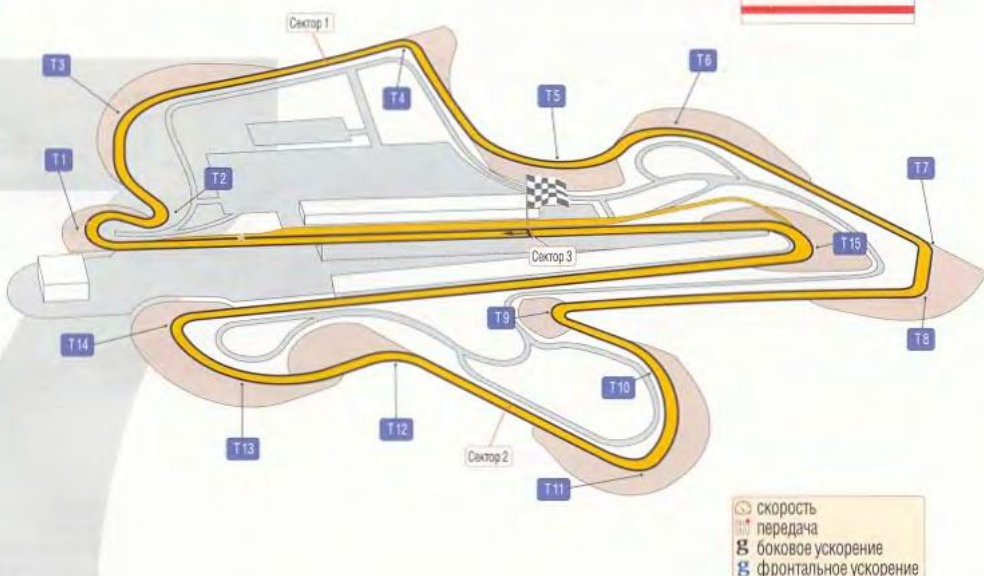
Расположение: 64 км к югу от Куала-Лумпур

Почтовый адрес:
Sepang International Circuit SDN. BHD.
Pusat Pntadbiran Litar,
Jalan Pekeliling, 64000 KLIA,
Selangor Darul Ehsan, Malaysia

Адрес в Internet: www.malaysiangp.com.my

Цена билетов на стоячие трибуны на уик-энд: \$50-130
Цена билетов на сидячие трибуны на уик-энд: \$70-370
Стоимость тура на Гран При из Москвы: самолет - \$1000-1100

Гран При Малайзии



Результаты гонки 1999 г. Поз. на старте

1	Эдди Ирвайн	2
2	Михаэль Шумахер	1
3	Мика Хаккинен	4
4	Джонни Херберт	5
5	Рубенс Баррикелло	6
6	Хайнц-Харальд Френтцен	14

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

Победитель 1999 г.

Эдди Ирвайн/Ferrari F399: 1:36'38.494

Рекорд круга в квалификации

1'39.688 (1999 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F399)

Рекорд круга в гонке

1'40.267 (1999 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F399)



КОМАНДЫ

чемпионата мира
Формулы-1

2000 года

McLaren



Jordan
GRAND PRIX



JAGUAR
RACING



BMW.WilliamsF1Team

Benetton
Formula 1
RACING TEAM



Red Bull
SAUBER PETRONAS

ARROWS F1 TEAM

FORMULA ONE
Minardi



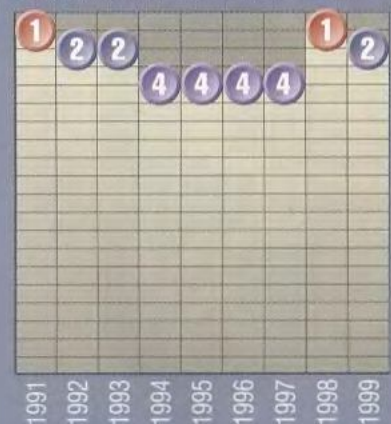
BRITISH AMERICAN
RACING

McLaren

West McLaren-Mercedes

шасси: McLaren MP4/15
двигатель: Mercedes FO110J

Команда основана в 1963 г.
В Ф-1 с 1966 г. (ГП Монако)
Количество гонок в Ф-1: 492
Количество побед в Ф-1: 123
Первая победа в Ф-1: 1968 г.
Гран При Бельгии (Брюс Мак-Ларен)
Последняя победа в Ф-1:
1999 г. Гран При Японии (Мика Хаккинен)
Поул-позиции: 103
Быстрейшие круги: 89
Очки: 2427,5
Кубки конструкторов: 8 – 1974; 1984;
1985; 1988; 1989; 1990; 1991; 1998 гг.
Чемпионские титулы: 11 – 1974 г.
(Эмерсон Фиттипальди); 1976 г. (Джеймс
Хант); 1984 г. (Ники Лауда); 1985 г. (Ален
Прост); 1986 г. (Ален Прост); 1988 г. (Айртон
Сенна); 1989 г. (Ален Прост); 1990 г. (Айртон
Сенна); 1991 г. (Айртон Сенна); 1998 г.
(Мика Хаккинен), 1999 г. (Мика Хаккинен)



Штаб-квартира: Уокинг, Суррей,
Великобритания

Почтовый адрес: McLaren International
Woking Business Park
Albert Drive, Woking
Surrey GU21 5JY

www.mclaren.co.uk

Тест-пилот:
Оливье Панис
(Франция)



Рон Деннис
управляющий директор



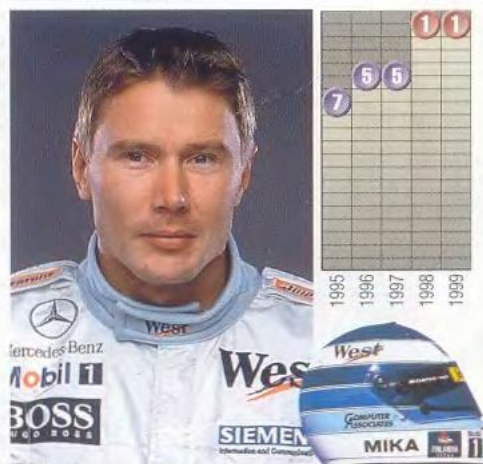
Эдриан Ньюи
технический директор



Нил Оутли
главный конструктор

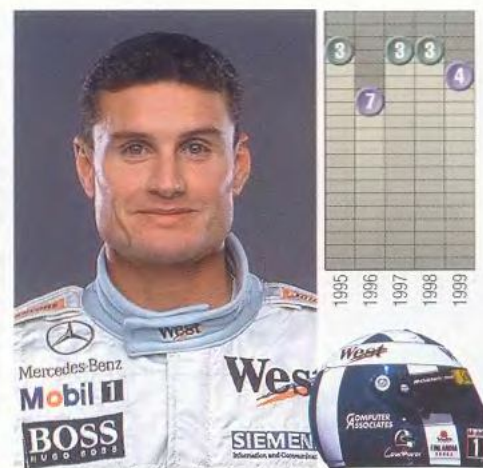


Марио Иллиен
главный моторист



Мика Хаккинен (Финляндия)

Чемпион мира 1998 и 1999 гг.
Родился: 28.09.68, Хельсинки, Финляндия
Рост: 179 см
Вес: 70 кг
Место жительства: Монте-Карло, Монако
Семейное положение: женат, жена Эрья
Первый старт: 1974 г. – картинг
Первый старт в Ф-1: Гран При США '91 (Финикс)
Первая победа в Ф-1: Гран При Европы '97 (Херес)
Выступал за команды: Lotus 1991–1992 гг.;
McLaren с 1993 г.
Количество гонок в Ф-1: 128
Победы: 14
Поул-позиции: 21
Быстрейшие круги: 13
Очки: 294
Лучший результат
в чемпионатах мира: 1-е место в 1998 и 1999 гг.



Дэвид Култхард (Великобритания)

Родился: 27.03.71, Твинхольм, Шотландия
Рост: 182 см
Вес: 75 кг
Место жительства: Монте-Карло, Монако
Семейное положение: холост, подруга Хайди
Первый старт: 1982 г. – картинг
Первый старт в Ф-1: Гран При Испании '94
(Барселона)
Первая победа в Ф-1: Гран При Португалии '95
(Эшторил)
Выступал за команды: Williams 1994–1995 гг.;
McLaren с 1996 г.
Количество гонок в Ф-1: 90
Победы: 6
Поул-позиции: 8
Быстрейшие круги: 11
Очки: 221
Лучший результат
в чемпионатах мира: 3-е место в 1995, 1997 и 1998 гг.

www.nevis.co.uk/coulthard



Scuderia Ferrari Marlboro

шасси: Ferrari F1-2000
двигатель: Ferrari 049

Команда основана в 1929 г.

В Ф-1 с 1950 г. (Гран При Монако)

Количество гонок в Ф-1: 619

Количество побед в Ф-1: 125

Первая победа в Ф-1: 1951 г. Гран При

Великобритании (Хосе-Фройлан Гонсалес)

Последняя победа в Ф-1: 1999 г.

Гран При Малайзии (Эдди Ирвайн)

Поул-позишн: 127

Быстрейшие круги: 139

Очки: 3259,8

Кубки конструкторов: 9 – 1961; 1964;

1975; 1976; 1977; 1979; 1982; 1983; 1999 гг.

Чемпионские титулы: 9 – 1952 г.

(Альберто Аскари); 1953 г. (Альберто

Аскари); 1956 г. (Хуан-Мануэль Фанхио);

1958 г. (Майк Хоторн); 1961 г. (Фил Хилл);

1964 г. (Джон Сертиз); 1975 г. (Ники Лауда);

1977 г. (Ники Лауда); 1979 г. (Джоди Шектер)



Штаб-квартира: Маранелло, Италия

Почтовый адрес: Ferrari Spa
Via Ascari 55-57
41053 Maranello,
Modena, Italy

www.ferrari.it

Тест-пилот:
Лука Бадоер
(Италия)



Жан Тодт
генеральный менеджер



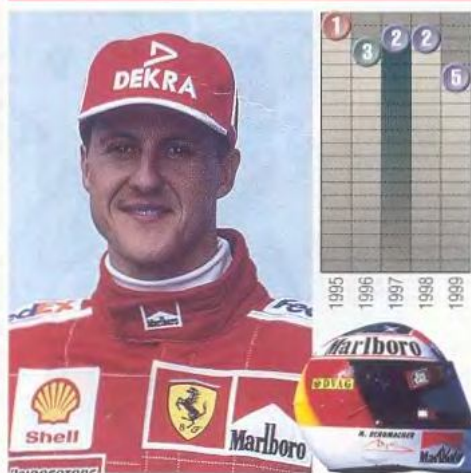
Росс Браун
технический директор



Рори Бирн
главный конструктор



Паоло Мартинелли
главный моторист



Михаэль Шумахер (Германия)

Чемпион мира 1994 и 1995 гг.

Родился: 03.01.69, Хоерт-Хермольцхайм, Германия

Рост: 174 см

Вес: 74,5 кг

Место жительства: Швейцария

Семейное положение: женат, жена Коринна,

двое детей: дочь Джина Мария, сын Мик

Первый старт: 1983 г. – картинг

Первый старт в Ф-1: Гран При Бельгии '91

(Спа-Франкоршам)

Первая победа в Ф-1: Гран При Бельгии '92

(Спа-Франкоршам)

Выступал за команды: Jordan 1991 г.;

Benetton 1991–1995 гг.; Ferrari с 1996 г.

Количество гонок в Ф-1: 128

Победы: 35

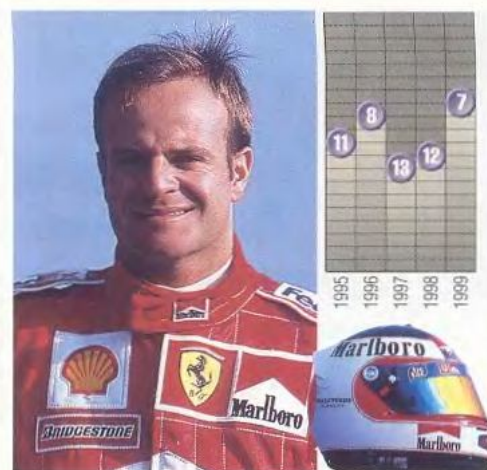
Поул-позишн: 23

Быстрейшие круги: 39

Очки: 570

Лучший результат
в чемпионатах мира: 1-е место в 1994 и 1995 гг.

www.michael-schumacher.de



Рубенс Баррикелло (Бразилия)

Родился: 23.05.72, Сан-Паулу, Бразилия

Рост: 172 см

Вес: 79 кг

Место жительства: Монте-Карло, Монако;

Сан-Паулу, Бразилия

Семейное положение: женат, жена Сильвана

Первый старт: 1981 г. – картинг

Первый старт в Ф-1: Гран При ЮАР '93 (Кьялами)

Первая победа в Ф-1: –

Выступал за команды: Jordan 1993–1996 гг.;

Stevart 1997–1999 гг.

Количество гонок в Ф-1: 113

Победы: –

Поул-позишн: 2

Быстрейшие круги: –

Очки: 77

Лучший результат
в чемпионатах мира: 6-е место в 1994 г.

www.barrichello.com.br



Benson & Hedges Jordan

шасси: Jordan EJ10
двигатель: Mugen-Honda MF-301HE

Команда основана в 1980 г.
В Ф-1 с 1991 г. (Гран При США)
Количество гонок в Ф-1: 146
Количество побед в Ф-1: 3
Первая победа в Ф-1: 1998 г. Гран При Бельгии (Дэмон Хилл)
Последняя победа в Ф-1: 1999 г. Гран При Италии (Хайнц-Харальд Френтцен)
Поул-позишн: 2
Быстрейшие круги: 2
Очки: 216
Кубки конструкторов: —
(лучший результат — 3-е место — 1999 г.)
Чемпионские титулы: —
(лучший результат — 3-е место — 1999 г. (Хайнц-Харальд Френтцен))



Штаб-квартира: Сильверстоун, Великобритания

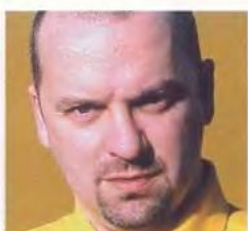
Почтовый адрес: Jordan Grand Prix
Buckingham Road
Silverstone, Towcester
Northamptonshire
NN12 8TN, England

www.jordangp.com

Тест-пилот:
Томаш Энге
(Чехия)



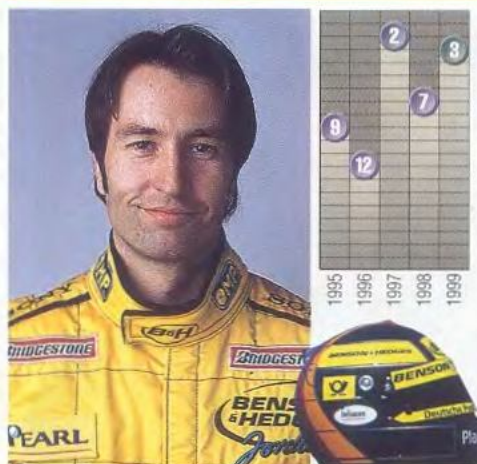
Эдди Джордан
владелец



Майк Гаскойн
технический директор



Хиротоши Хонда
президент Mugen-Honda



Родился: 18.05.67, Мюнхенгладбах, Германия
Рост: 178 см
Вес: 64,5 кг
Место жительства: Монте-Карло, Монако
Семейное положение: женат, жена Тая
Первый старт: 1980 г. — картинг
Первый старт в Ф-1: Гран При Бразилии '94 (Интерлагос)
Первая победа в Ф-1: Гран При Сан-Марино '97 (Имола)
Выступал за команды: Sauber 1994–1996 гг.; Williams 1997–1998 гг.; Jordan с 1999 г.
Количество гонок в Ф-1: 97
Победы: 3
Поул-позишн: 2
Быстрейшие круги: 6
Очки: 142
Лучший результат в чемпионатах мира: 2-е место в 1997 г.

Хайнц-Харальд Френтцен (Германия)

www.hhf.de



Родился: 13.07.74, Пескара, Италия
Рост: 173 см
Вес: 60 кг
Место жительства: Франкавилла, Италия
Семейное положение: холост, подруга Алессандра
Первый старт: 1983 г. — картинг
Первый старт в Ф-1: Гран При Австралии '97 (Мельбурн)
Первая победа в Ф-1: Minardi 1997 г.; Prost 1997–1999 гг.
Количество гонок в Ф-1: 46
Победы: —
Поул-позишн: —
Быстрейшие круги: —
Очки: 11
Лучший результат в чемпионатах мира: 11-е место в 1999 г.

Ярно Трулли

(Италия)

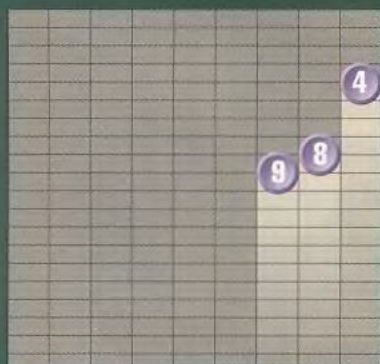
www.jarno-trulli.com



Jaguar Racing

шасси: Jaguar-R1
двигатель: Ford-Cosworth CR2

Команда основана в 1988 г.
(до 2000 г. – Stewart)
В Ф-1 с 1997 г. (Гран При Австралии)
Количество гонок в Ф-1: 49
Количество побед в Ф-1: 1
Первая победа в Ф-1: 1999 г.
Гран При Европы (Джонни Херберт)
Последняя победа в Ф-1: 1999 г.
Гран При Европы (Джонни Херберт)
Поул-позишн: 1
Быстрейшие круги: –
Очки: 47
Кубки конструкторов: –
(лучший результат – 4-е место – 1999 г.)
Чемпионские титулы: –
(лучший результат – 7-е место – 1999 г.
(Рубенс Баррикелло))



1991 1992 1993 1994 1995 1996 1997 1998 1999

Штаб-квартира: Милтон Кейнс,
Великобритания

Почтовый адрес: Stewart Grand Prix Ltd
16 Tanners Drive
Blakelands, Milton
Keynes
Buckinghamshire
MK14 5BW, England

www.jaguar-racing.com

Тест-пилот:
Лучано Бурти
(Бразилия)



Нил Ресслер
президент



Пол Стюарт
директор



Гэри Андерсон
технический директор



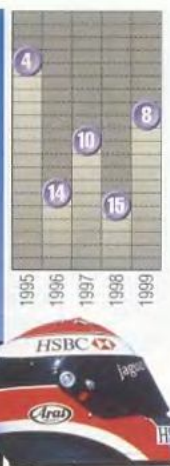
Тревора Крисп
управляющий директор Cosworth



Эдди Ирвайн (Великобритания)

Родился: 10.11.65, Ньютаунардс,
Северная Ирландия
Рост: 178 см
Вес: 70 кг
Место жительства: Дублин, Ирландия
Семейное положение: холост, дочь Зоя
Первый старт: 1983 г. – Формула-1600
Первый старт в Ф-1: Гран При Японии '93
(Сузука)
Первая победа в Ф-1: Гран При Австралии '99
(Мельбурн)
Выступал за команды: Jordan 1993–1995 гг.;
Ferrari 1996–1999 гг.
Количество гонок в Ф-1: 97
Победы: 4
Поул-позишн: –
Быстрейшие круги: 1
Очки: 173
Лучший результат
в чемпионатах мира: 2-е место в 1999 г.

www.exclusively-irvine.com



Джонни Херберт (Великобритания)

Родился: 25.06.64, Брентвуд, Великобритания
Рост: 167 см
Вес: 65 кг
Место жительства: Монте-Карло, Монако
Семейное положение: женат, жена Ребекка,
трое детей
Первый старт: 1978 г. – картинг
Первый старт в Ф-1: Гран При Бразилии '89
(Жакарета)
Первая победа в Ф-1: Гран При Великобритании '95
(Сильверстоун)
Выступал за команды: Benetton 1989 г., 1994–1995 гг.;
Tyrrell 1989 г.; Lotus 1990–1994 гг.; Ligier 1994 г.;
Sauber 1996–1998 гг.; Stewart 1999 г.
Количество гонок в Ф-1: 144
Победы: 3
Поул-позишн: –
Быстрейшие круги: –
Очки: 98
Лучший результат
в чемпионатах мира: 4-е место в 1995 г.

www.johnnyherbert.co.uk

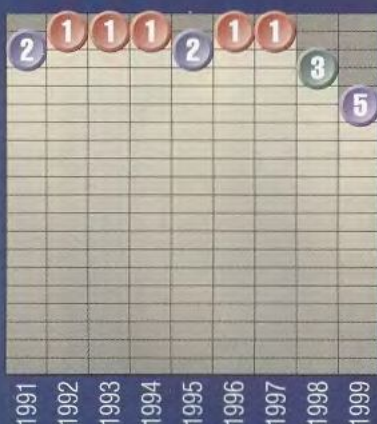


BMW Williams F1 Team

BMW Williams F1 Team

шасси: Williams FW22
двигатель: BMW V10

Команда основана в 1968 г.
В Ф-1 с 1972 г. (Гран При Великобритании)
Количество гонок в Ф-1: 404
Количество побед в Ф-1: 103
Первая победа в Ф-1: 1979 г.
Гран При Великобритании (Клей Регацони)
Последняя победа в Ф-1: 1997 г.
Гран При Люксембурга (Жак Вильнев)
Поул-позишн: 108
Быстрейшие круги: 110
Очки: 1995,5
Кубки конструкторов: 9 – 1980; 1981;
1986; 1987; 1992; 1993; 1994; 1996; 1997 гг.
Чемпионские титулы: 7 – 1980 г.
(Алан Джонс); 1982 г. (Кеке Росберг);
1987 г. (Нельсон Пике); 1992 г. (Найджел
Манселл); 1993 г. (Ален Прост); 1996 г.
(Дэмон Хилл); 1997 г. (Жак Вильнев)



Штаб-квартира: Гроу, Великобритания

Почтовый адрес: Williams Grand Prix
Engineering Ltd.
Grove, Wantage
Oxfordshire
OX12 0DQ, England

www.bmw.williamsf1.com

Тест-пилот:
Бруно Жункейра
(Бразилия)



Сэр Фрэнк Уильямс
владелец



Патрик Хед
технический директор



Гевин Фишер
главный конструктор



Герхард Бергер
директор BMW-Motorsport



Ральф Шумахер (Германия)



Родился: 30.06.75, Хоерт-Хермольцхайм, Германия
Рост: 178 см
Вес: 73 кг
Место жительства: Монте-Карло, Монако
Семейное положение: холост
Первый старт: 1991 г. – картинг
Первый старт в Ф-1: Гран При Австралии '97 (Мельбурн)
Первая победа в Ф-1: –
Выступал за команды: Jordan 1997–1998 гг.; Williams с 1999 г.
Количество гонок в Ф-1: 49
Победы: –
Поул-позишн: –
Быстрейшие круги: 1
Очки: 62
Лучший результат в чемпионатах мира: 6-е место в 1999 г.

www.ralf-schumacher.net



Дженсон Баттон (Великобритания)



Родился: 19.01.80, Фром, Великобритания
Рост: 182 см
Вес: 74 кг
Место жительства: Бичестер, Великобритания
Семейное положение: холост
Первый старт: 1989 г. – картинг
Первый старт в Ф-1: –
Первая победа в Ф-1: –
Выступал за команды: –
Количество гонок в Ф-1: –
Победы: –
Поул-позишн: –
Быстрейшие круги: –
Очки: –
Лучший результат в чемпионатах мира: –

www.jensonracing.co.uk

Mild Seven Benetton

шасси: Benetton B200
двигатель: Supertec (Playlife) FB02

Команда основана в 1970 г.
(до 1986 г. – Toleman)
В Ф-1 с 1981 г. (Гран При Сан-Марино)
Количество гонок в Ф-1: 283
Количество побед в Ф-1: 27
Первая победа в Ф-1: 1986 г.
Гран При Мексики (Герхард Бергер)
Последняя победа в Ф-1: 1997 г.
Гран При Германии (Герхард Бергер)
Поул-позишн: 16
Быстрые круги: 38
Очки: 848
Кубки конструкторов: 1 – 1995 г.
Чемпионские титулы: 2 – 1994 г.
(Михаэль Шумахер); 1995 г. (Михаэль Шумахер)



Штаб-квартира: Энстоун,
Великобритания

Почтовый адрес: Benetton Formula Ltd
Whiteways
Technical Centre
Enstone, Chipping Norton
Oxfordshire
OX7 4EE, England

www.benettonf1.com

Тест-пилот:
Хидетоши
Мицусида
(Япония)



Рокко Бенеттон
исполнительный директор



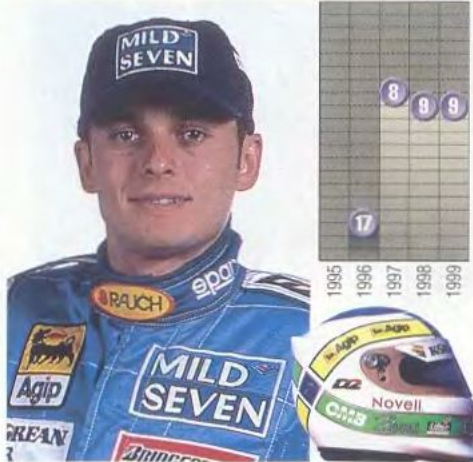
Пэт Симондс
технический директор



Тимоти Деншам
главный конструктор



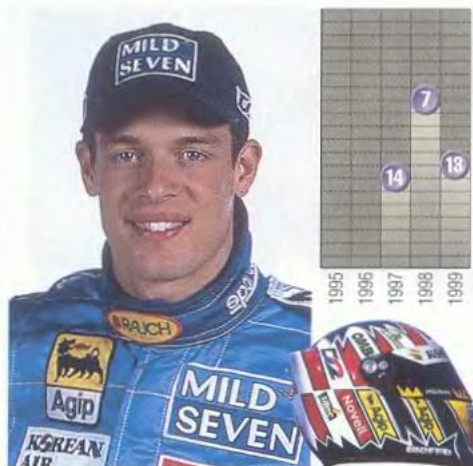
Флавио Бриаторе
президент Supertec



Родился: 14.01.73, Рим, Италия
Рост: 172 см
Вес: 69,5 кг
Место жительства: Рим, Италия;
Монте-Карло, Монако
Семейное положение: холост, подруга Луна,
дочь Карлотта
Первый старт: 1982 г. – картинг
Первый старт в Ф-1: Гран При Австралии '96
(Мельбурн)
Первая победа в Ф-1: –
Выступал за команды: Minardi 1996 г.; Jordan 1997 г.;
Benetton с 1998 г.
Количество гонок в Ф-1: 57
Победы: –
Поул-позишн: 1
Быстрые круги: 1
Очки: 49
Лучший результат
в чемпионатах мира: 8-е место в 1997 г.

Джанкарло Физикелла (Италия)

www.fisico.com



Родился: 15.02.74, Вайдхофен, Австрия
Рост: 186 см
Вес: 74 кг
Место жительства: Перхтольдсдорф, Австрия;
Монте-Карло, Монако
Семейное положение: холост, помолвлен с подругой
Карин
Первый старт: 1989 г. – картинг
Первый старт в Ф-1: Гран При Канады '97 (Монреаль)
Первая победа в Ф-1: –
Выступал за команды: Benetton с 1997 г.
Количество гонок в Ф-1: 35
Победы: –
Поул-позишн: –
Быстрые круги: 1
Очки: 24
Лучший результат
в чемпионатах мира: 7-е место в 1998 г.

Александр Вурц (Австрия)

www.wurz.com



Gauloises Prost-Peugeot

шасси: Prost AP03
двигатель: Peugeot A20

Команда основана в 1969 г.

(до 1997 г. – Ligier)

В Ф-1 с 1976 г. (Гран При Бразилии)

Количество гонок в Ф-1: 375

Количество побед в Ф-1: 9

Первая победа в Ф-1: 1977 г.

Гран При Швеции (Жак Лаффит)

Последняя победа в Ф-1: 1996 г.

Гран При Монако (Оливье Панис)

Поул-позишн: 9

Быстрейшие круги: 9

Очки: 419

Кубки конструкторов: –

(лучший результат – 2-е место – 1980 г.)

Чемпионские титулы: –

(лучший результат – 4-е место – 1979 г.

(Жак Лаффит); 1980 г. (Жак Лаффит);

1981 г. (Жак Лаффит))



Штаб-квартира: Гийанкур, Франция

Почтовый адрес: Prost Grand Prix
7, avenue Eugene
Freyssinet
78286 Guyancourt
France

www.prostgp.com

Тест-пилот:

Стефан Сарразен
(Франция)



Ален Прост
владелец



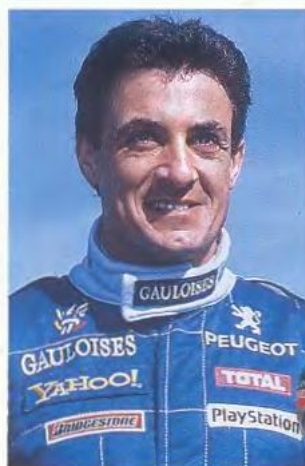
Алан Дженкинс
технический директор



Джон Барнард
президент B3 Technologies



Лоик Бигу
специалист по аэродинамике



Жан Алези (Франция)



Родился: 11.06.64, Авиньон, Франция

Рост: 170 см

Вес: 74 кг

Место жительства: Женева, Швейцария
Семейное положение: женат, жена Кумико, две дочери: Шарлотта и Элен

Первый старт: 1981 г. – картинг

Первый старт в Ф-1: Гран При Франции '89

(Ле Кастеле)

Первая победа в Ф-1: Гран При Канады '95

(Монреаль)

Выступал за команды: Tyrrell 1989–1990 гг.;

Ferrari 1991–1995 гг.;

Sauber 1998–1999 гг.;

Benetton 1996–1997 гг.;

Количество гонок в Ф-1: 167

Победы: 1

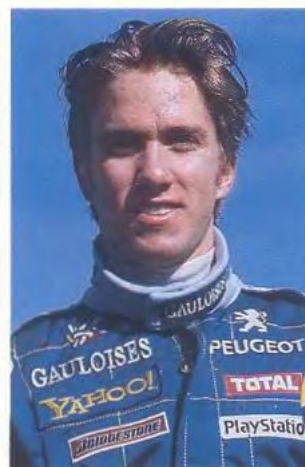
Поул-позишн: 2

Быстрейшие круги: 4

Очки: 236

Лучший результат в чемпионатах мира: 3-е место в 1997 г.

www.jean-alesi.org



Ник Хайдфельд (Германия)



Родился: 10.05.77, Мюнхен-Гладбах, Германия

Место жительства: Монако

Семейное положение: холост

Первый старт: 1986 г. – картинг

Первый старт в Ф-1: –

Первая победа в Ф-1: –

Выступал за команды: –

Количество гонок в Ф-1: –

Победы: –

Поул-позишн: –

Быстрейшие круги: –

Очки: –

Лучший результат в чемпионатах мира: –



Red Bull
SAUBER PETRONAS

Red Bull Sauber- Petronas

шасси: Sauber C19
двигатель: Petronas SPE 04A

Команда основана в 1970 г.
В Ф-1 с 1993 г. (Гран При ЮАР)
Количество гонок в Ф-1: 113
Количество побед в Ф-1: —
Первая победа в Ф-1: —
Последняя победа в Ф-1: —
Поул-позишн: —
Быстрейшие круги: —
Очки: 84
Кубки конструкторов: —
(лучший результат — 6-е место — 1993, 1998 гг.)
Чемпионские титулы: —
(лучший результат — 9-е место — 1995 г. (Хайнц-Харальд Френтцен))



Штаб-квартира: Хинвил, Швейцария

Почтовый адрес: Team Sauber Formel 1
Wildbachstrasse 9
8340 Hinwil, Switzerland

www.sauber.ch

Тест-пилот:
Энрике Бернольди
(Бразилия)



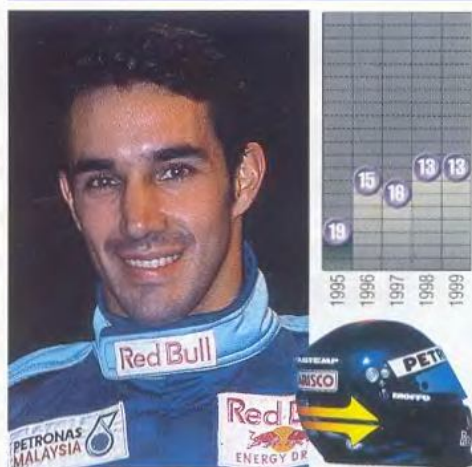
Петер Заубер
президент



Лео Ресс
технический директор



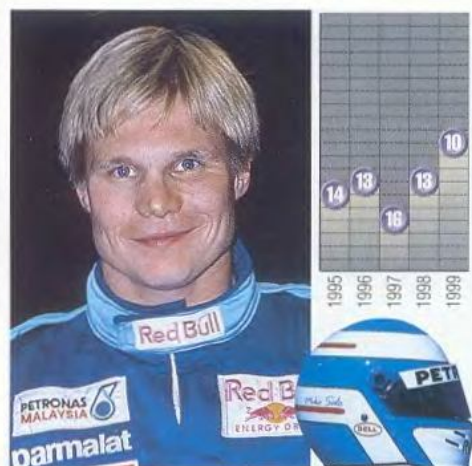
Осаму Гото
ведущий моторист



Педро Паоло Диниц (Бразилия)

Родился: 22.05.70, Сан-Паулу, Бразилия
Рост: 174 см
Вес: 69 кг
Место жительства: Монте-Карло, Монако
Семейное положение: холост, подруга Кассия
Первый старт: 1987 г. — картинг
Первый старт в Ф-1: Гран При Бразилии '95 (Интерлагос)
Первая победа в Ф-1: —
Выступал за команды: Forti 1995 г.; Ligier 1996 г.; Arrows 1997–1998 гг.; Sauber с 1999 г.
Количество гонок в Ф-1: 82
Победы: —
Поул-позишн: —
Быстрейшие круги: —
Очки: 10
Лучший результат в чемпионатах мира: 13-е место в 1998 и 1999 гг.

www.pedrociniz.com



Мика Сало (Финляндия)

Родился: 30.11.66, Хельсинки, Финляндия
Рост: 175 см
Вес: 69 кг
Место жительства: Лондон, Великобритания
Семейное положение: женат, жена Норико
Первый старт: 1976 г. — картинг
Первый старт в Ф-1: Гран При Японии '94 (Сузука)
Первая победа в Ф-1: —
Выступал за команды: Lotus 1994 г.; Tyrrell 1995–1997 гг.; Arrows 1998 г.; BAR 1999 г.; Ferrari 1999 г.
Количество гонок в Ф-1: 77
Победы: —
Поул-позишн: —
Быстрейшие круги: —
Очки: 25
Лучший результат в чемпионатах мира: 10-е место в 1999 г.

www.mikasalo.net

Arrows

шасси: Arrows A21
двигатель: Supertec FB02

Команда основана в 1977 г.
В Ф-1 с 1978 г. (Гран При Бразилии)
Количество гонок в Ф-1: 337
Количество побед в Ф-1: —
Первая победа в Ф-1: —
Последняя победа в Ф-1: —
Поул-позишн: 1
Быстрейшие круги: —
Очки: 157
Кубки конструкторов: —
(лучший результат — 4-е место — 1988 г.)
Чемпионские титулы: —
(лучший результат — 7-е место — 1988 г.
(Дерек Уоррик))



Штаб-квартира: Уитни, Великобритания

Почтовый адрес: Arrows Grand Prix
International
Leaffield Technical Centre
Leaffield, Witney
Oxfordshire OX8 5PF,
England

www.arrows.com



Том Уокиншоу
президент



Майк Куглан
технический директор



Эгбар Хамади
специалист по аэродинамике



Флавио Бриаторе
президент Supertec



Йос Ферстаппен (Нидерланды)

Родился: 04.03.72, Монфорт, Нидерланды

Рост: 175 см

Вес: 72 кг

Место жительства:

Семейное положение:

Первый старт:

Первый старт в Ф-1:

Первая победа в Ф-1:

Выступал за команды: Benetton 1994 г.; Simtek 1995 г.;
Footwork 1996 г.; Tyrrell 1997 г.; Stewart 1998 г.

Количество гонок в Ф-1: 57

Победы:

Поул-позишн:

Быстрейшие круги:

Очки:

Лучший результат

в чемпионатах мира:

Монако

женат, жена София

1982 г. — картинг

Гран При Бразилии '94
(Интерлагос)

—

—

—

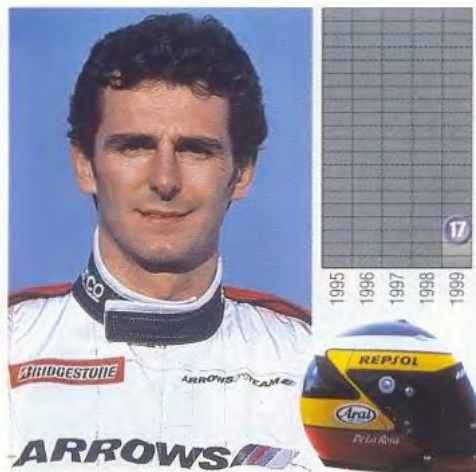
—

—

11

10-е место в 1994 г.

www.verstappen.nl



Педро де ла Роса (Испания)

Родился: 24.02.71, Барселона, Испания

Рост: 178 см

Вес: 75 кг

Место жительства:

Семейное положение:

Первый старт:

Первый старт в Ф-1:

Первая победа в Ф-1:

Выступал за команды: Arrows с 1999 г.

Количество гонок в Ф-1: 16

Победы:

Поул-позишн:

Быстрейшие круги:

Очки:

Лучший результат

в чемпионатах мира:

Барселона, Испания

холост, помолвлен

с подругой Марией

1989 г. — Формула-Fiat

Гран При Австралии '99
(Мельбурн)

—

—

—

—

1

17-е место в 1999 г.

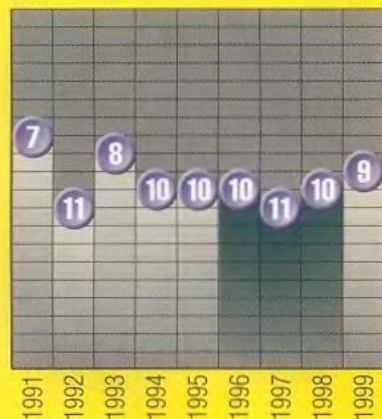
www.pedrodelarosa.com



Telefonica Minardi- Fondmetal

шасси: Minardi M02
двигатель: Fondmetal V10

Команда основана в 1972 г.
В Ф-1 с 1985 г. (Гран При Бразилии)
Количество гонок в Ф-1: 237
Количество побед в Ф-1: —
Первая победа в Ф-1: —
Последняя победа в Ф-1: —
Поул-позишн: —
Быстрейшие круги: —
Очки: 28
Кубки конструкторов: —
(лучший результат — 7-е место — 1991 г.)
Чемпионские титулы: —
(лучший результат — 11-е место — 1991 г.
(Пьерлуиджи Мартини))



Штаб-квартира: Фаенца, Италия

Почтовый адрес: Minardi Team SpA
Via Spallanzani 21
48018 Faenza RA
Italy

www.minardi.it

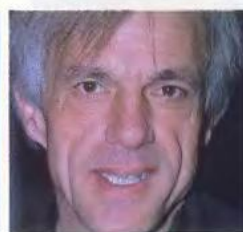
Тест-пилот:
Фернандо Алонсо
(Испания)



Габриэле Руми
владелец



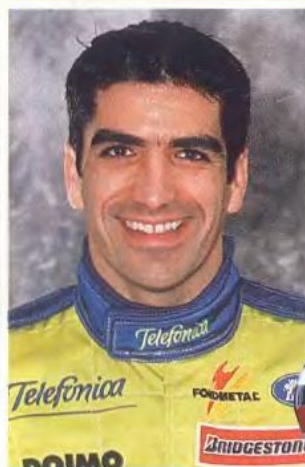
Джанкарло Минарди
генеральный менеджер



Густав Брюннер
технический директор



Чезаре Фьорио
спортивный директор



Марк Жене (Испания)



Родился: 29.03.74, Сабадель, Испания
Рост: 173 см
Вес: 69 кг
Место жительства: Баллатерра, Испания
Семейное положение: холост
Первый старт: 1987 г. — картинг
Первый старт в Ф-1: Гран При Австралии '99 (Мельбурн)
Первая победа в Ф-1: —
Выступал за команды: Minardi с 1999 г.
Количество гонок в Ф-1: 16
Победы: —
Поул-позишн: —
Быстрейшие круги: —
Очки: 1
Лучший результат в чемпионатах мира: 17-е место в 1999 г.

www.marcgene.com



Гастон Маццакане (Аргентина)

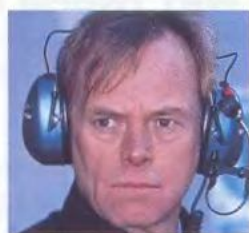


Родился: 08.05.75, Ла-Плата, Аргентина
Рост: 173 см
Вес: 68 кг
Место жительства: Ла-Плата, Аргентина
Семейное положение: холост
Первый старт: 1989 г. — картинг
Первый старт в Ф-1: —
Первая победа в Ф-1: —
Выступал за команды: —
Количество гонок в Ф-1: —
Победы: —
Поул-позишн: —
Быстрейшие круги: —
Очки: —
Лучший результат в чемпионатах мира: —

Reynard BAR-Honda

шасси: BAR 02
двигатель: Honda RA000E V10

Команда основана в 1960 г.
(до 1999 г. — Tyrrell)
В Ф-1 с 1970 г. (Гран При Канады)
Количество гонок в Ф-1: 446
Количество побед в Ф-1: 23
Первая победа в Ф-1: 1971 г.
Гран При Испании (Джеки Стюарт)
Последняя победа в Ф-1: 1983 г.
Гран При Детройта (Микеле Альборето)
Полу-позишн: 14
Быстрейшие круги: 20
Очки: 711
Кубки конструкторов: 1 — 1971 г.
Чемпионские титулы: 2 — 1971 г.
(Джеки Стюарт); 1973 г. (Джеки Стюарт)



Дон Браун
президент



Крейг Поллок
исполнительный директор



Эдриан Рейнард
технический директор



Кизутоши Нишизава
технический директор HRD

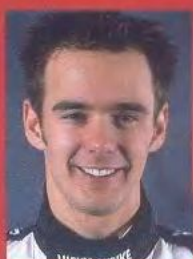


Штаб-квартира: Брэкли, Великобритания

Почтовый адрес: British American
Racing Ltd
Operations Centre
Brackley Northamptonshire
NN13 7BD England

www.britishamericanracing.com

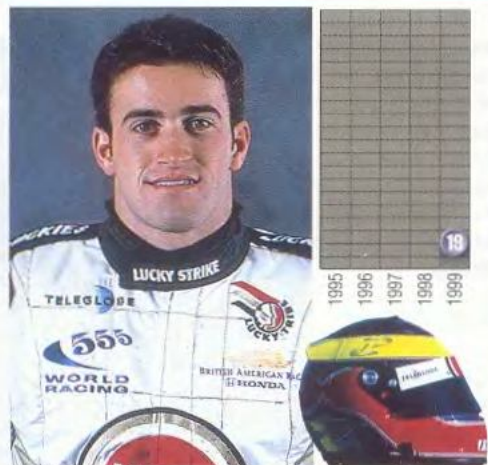
Тест-пилот:
Даррен Мэннинг
(Великобритания)



Жак Вильнев (Канада)

Чемпион мира 1997 г.
Родился: 09.04.71, Сен-Жан-сюр-Ришелье, Канада
Рост: 171 см
Вес: 66,5 кг
Место жительства: Монте-Карло, Монако
Семейное положение: холост, помолвлен с подругой Дани
Первый старт: 1986 г. — Ф-1600
Первый старт в Ф-1: Гран При Австралии '96 (Мельбурн)
Первая победа в Ф-1: Гран При Европы '96 (Нюрбургринг)
Выступал за команды: Williams 1996–1998 гг.; BAR с 1999 г.
Количество гонок в Ф-1: 65
Победы: 11
Полу-позишн: 13
Быстрейшие круги: 9
Очки: 180
Лучший результат в чемпионатах мира: 1-е место в 1997 г.

www.jacques.villeneuve.com



Рикардо Зонта (Бразилия)

Родился: 23.03.76, Куритиба, Бразилия
Рост: 172 см
Вес: 64 кг
Место жительства: Монте-Карло, Монако
Семейное положение: холост
Первый старт: 1987 г. — картинг
Первый старт в Ф-1: Гран При Австралии '99 (Мельбурн)
Первая победа в Ф-1: —
Выступал за команды: BAR с 1999 г.
Количество гонок в Ф-1: 13
Победы: —
Полу-позишн: —
Быстрейшие круги: —
Очки: —
Лучший результат в чемпионатах мира: —

www.ricardozonta.br



16-й Международный чемпионат FIA Формулы-3000 (Formula One Junior)

Этап	Дата	Гонка	Трасса	Победитель 1999
1	07/08.04	Гран При Сан-Марино	Имола	Ник Хайдфельд
2	21/22.04	Гран При Великобритании	Сильверстоун	Николя Минассян
3	05/06.05	Гран При Испании	Барселона	Ник Хайдфельд
4	19/20.05	Гран При Европы	Нюрбургринг	Джейсон Уотт
5	02/03.06	Гран При Монако	Монте-Карло	Гонсало Родригес
6	30.06/01.07	Гран При Франции	Маньи-Кур	Ник Хайдфельд
7	14/15.07	Гран При Австрии	A1-Ринг	Ник Хайдфельд
8	28/29.07	Гран При Германии	Хоккенхайм	Бруно Жункейра
9	11/12.08	Гран При Венгрии	Будапешт	Стефан Сарразен
10	25/26.08	Гран При Бельгии	Спа	Джейсон Уотт

F3000

McLaren F3000 Team

- 1 Стефан Сарразен (Франция)
- 2 Томаш Энге (Чехия)



Super Nova Racing

- 3 Николя Минассян (Франция)
- 4 Давид Саленс (Бельгия)



Petrobras Junior Team

- 5 Хайме Мелу-младший (Бразилия)
- 6 Бруно Жункейра (Бразилия)



Team Astromega

- 7 Фернандо Алонсо (Испания)
- 8 Фабрис Вальфиш (Франция)



Gauloises Formula

- 9 Андре Коуту (Португалия)
- 10 Себастьян Бюрда (Франция)



Kid Jensen Racing

- 11 Андреа Пиччини (Италия)
- 12 Баз Лейндерс (Бельгия)



Red Bull Junior Team

- 15 Рикарду Маурисиу (Бразилия)
- 16 Энрике Бернольди (Бразилия)



Nordic Racing

- 17 Кевин Мак-Гаррити (Великобритания)
- 18 Джастин Уилсон (Великобритания)



WRT (World Racing Team)

- 19 Хидетоши Мицусаса (Япония)
- 20 Ананда Микола (Индонезия)



DAMS

- 21 Франк Монтаньи (Франция)
- 22 Кристиан Колби (Дания)



Arden Racing Russia

- 23 Даррен Мэннинг (Великобритания)
- 24 Виктор Маслов (Россия)



European Formula Racing

- 25 Марк Уэббер (Австралия)
- 26 Кристиан Альберс (Нидерланды)



Witmeur Team KTR

- 27 Джефффри ван Хойдонк (Бельгия)
- 28 Ив Оливье (Франция)



Fortec Motorsport

- 29 Марио Хаберфельд (Бразилия)
- 30 Андреас Шельд (Германия)



Martello-Coloni

- 31 Сойей Айяри (Франция)
- 32 Дино Морелли (Великобритания)?



* — автомобиль в цветах 1999 года

Формула-3000 родилась в 1983 году как альтернатива проводившемуся с 1967 года чемпионату Европы Формулы-2. Первый международный чемпионат Ф-3000 был разыгран в 1985 году, когда на смену двухлитровым моторам Ф-2 пришли двигатели объемом 3000 куб.см. Технические требования к шасси остались прежними, и в 1985 году наряду с машинами бывшей Ф-2 на старт выходили и модифицированные автомобили Формулы-1 (Tyrrell, Arrows, Williams). До 1988 года в международном чемпионате доминировали March, затем пришло время Reynard и Lola. В 1996 году Ф-3000 была полностью унифицирована под шасси Lola.

Долгие годы Ф-3000 называли кузницей талантов для Формулы-1, но ни одному чемпиону Ф-3000 и ее предшественнику Ф-2 пока не удалось выиграть чемпионат мира. Тем не менее, в 2000 году у Ф-3000 появилось второе название — Formula One Junior (молодежная Формула-1).

Шасси:	Lola T99/50; колесная база: 2819 мм; мин. вес: 625 кг
Двигатель:	Zytek V8, объем: 2993 куб.см, вес: 112 кг; макс. мощность: 376 кВт на 8800 об/мин
Коробка передач:	Hewland TPT, 5-ступенчатая
Резина:	Avon

Чемпионы Формулы-3000

Год	Чемпион	Команда
1985	Кристиан Даннер (Германия)	BSA
1986	Иван Капелли (Италия)	Genoa
1987	Стефано Модена (Италия)	Onyx
1988	Роберто Морено (Бразилия)	Bromley Motorsport
1989	Жан Алези (Франция)	Eddie Jordan Racing
1990	Эрик Кома (Франция)	DAMS
1991	Кристиан Фиттипальди (Бразилия)	Pacific
1992	Лука Бадоер (Италия)	Crypton
1993	Оливье Панис (Франция)	DAMS
1994	Жан-Кристоф Буйон (Франция)	DAMS
1995	Винченцо Соспири (Италия)	Super Nova
1996	Йорг Мюллер (Германия)	RSM Marko
1997	Рикардо Зонта (Бразилия)	Super Nova
1998	Хуан-Пабло Монтоя (Колумбия)	Super Nova
1999	Ник Хайдфельд (Германия)	West Competition



Звонок раздался в два часа ночи. Этот новый богатый дом в живописном мюнхенском предместье к подрочной бесцеремонности не привык. Черты как-то вполголоса. Ханс-Эрмман Шенбек снял трубку. Несколько секунд он слушал, все еще недовольно нахмурившись, но вскоре лицо директора торгового отдела BMW просияло: «Дитер, повтори все это еще раз! Такую новость не грех послушать дважды». После секундной паузы – собеседник нахмурился почти за пять тысяч километров – голос шефа гоночного отдела BMW Motorsport GmbH Дитера Штапперта четко отпортовал: «Терр Шенбек! Наш двигатель только что выиграл Большой Приз Канады!»

Прошло всего два года с тех пор, как совет директоров одобрил вступление BMW в Формулу-1. Только полгода назад немецкий мотор дебютировал в Гран При. Впереди были еще 8 побед, 15 полу-побед, чемпионский титул, череда умопомрачительных поражений и бесконечные споры – нужны ли фирме «королевские автогонки».

BMW Williams

Переступить через собственную тень

«Все могло бы быть совсем не так...»

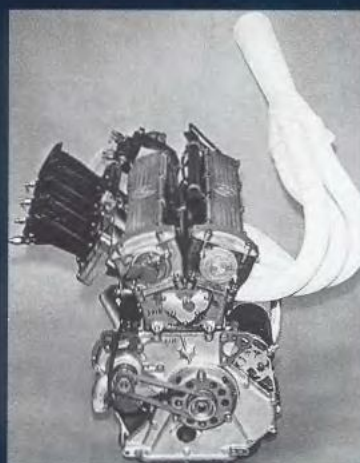
Когда 24 апреля 1980 года стало известно, что компания BMW будет строить двигатель для команды Brabham, выступавшей в Ф-1, никто это особенно не удивил. Автомобиль базисно дохнул новую жизнь в умирающую на рубеже 50–60-х годов фирму, став ее новым символом. С 1966 года бабрские машины десять раз выигрывали чемпионат Европы в гонках на легковых автомобилях, моторы пять раз побеждали в европейском первенстве Формулы-2, выиграв 66 из 80 этапов. Следующим шагом должна была стать Формула-1.

Тем более что отделом разработки новых двигателей руководил Алекс фон Фалькенхаузен. Ветеран инженерного корпуса BMW с титулованной отсылкой к автоклубу не только потому, что его красавица-дочь Дезингана вышла замуж за 4-кратного чемпиона Европы по «легковому колыму» Дитера Квистера. 22 сентября 1966 года сам фон Фалькенхаузен за рулем Brabham BT7 с мотором BMW установил международные рекорды скорости на дистанциях 1000 и 500 метров. Этот двигатель и стал основой успешного агрегата для Ф-2.

Но еще большим стимулом стало то, что (что, впрочем, и предполагалось) тогдашний шеф спортивного отдела Йозеп Нерриш. Именно он стоял за всеми успехами BMW на трассах Европы и Америки. Осенью 1979 года обладавший кипучей энергией



Алекс фон Фалькенхаузен, автор мотора M12, впервые оснастивший автомобиль Формулы-1 мотором BMW



2-литровый двигатель BMW Формулы-2, одержавший 66 побед на этапах европейского первенства



Итальянец Бруно Джакомелли стал чемпионом Европы Ф-2 на March 782 BMW в 1978 году

Неерпаш подвел свою компанию к логической вершине, договорившись с руководством Philip Morris и McLaren. В сезоне-80 за руль McLaren с двигателем BMW в цветах Marlboro должен был сесть двукратный чемпион мира Никки Лауда.

Осталось лишь получить согласие совета директоров. Увы, Неерпаш оказался слишком напористым и не учел, что руководство не любит чувствовать себя припертым к стенке, когда от него требуется, по сути, лишь оформить свершившийся факт. И в ноябре 1979 года Неерпашу сказали решительное "нет". Оскорбленный в лучших чувствах, Йохен решил уйти в Talbot. А заодно принести французам на блюде... двигатель Формулы-1!

Новому шефу BMW Motorsport сообщил об этом Шенбек. "Какой двигатель?" – вытаращил глаза Штапперт. "А тот, который BMW разработает для Talbot, – невозмутимо отвечивал передававший дела Неерпаш. – Сделка практически состоялась". "Этому не бывать!" – воскликнул его преемник.

Прежде чем возглавить автогоночное отделение BMW, Штапперт работал спортивным журналистом, причем слыл одним из самых информированных и влиятельных. Не исключено, именно благодаря этому (а может быть, спокойный, обходительный и улыбочный Диттер оказался гораздо лучшим политиком, чем его предшественник?) Штапперту удалось уговорить руководство. Зачем собственными руками создавать репутацию конкурента? И произошло чудо – те же люди, которые только что отказали Неерпашу, через 5 месяцев согласились с доводами Штапперта. И работа началась.

Звездный час BMW: Патресе, Пике и Brabham BT52 приносят ба-варским моторам чемпионский титул в Ф-1



Малыш появляется на свет

Каким быть новому мотору, сомнений не было никаких. После первой победы Renault RS10 летом 1979 года в Формуле-1 провозгласили наступление эры турбонаддува. Трехлитровый "атмосферный" двигатель был объявлен устаревшим. Наполнение цилиндров топливной смесью при помощи выхлопных газов самого мотора – процесс, который в начале века придумал швейцарский инженер Альфред Бюхи, – даст 1,5-литровому агрегату решающее преимущество в мощности. "С самого начала мы знали, что это будет 1,5-литровая "четверка" с турбонаддувом, – вспоминал позднее Штапперт, – и обязательно на базе серийного блока. Рекламный отдел считал это крайне важным".

Подходящий блок у BMW имелся. Рядную "четверку" M12 рабочим объемом 1499 куб. см фон Фалькенхаузен разработал еще в 1961 году. На протяжении 60-х и 70-х годов мотор постоянно модернизировали, доведя объем до 2 литров, снабдив впрыском топлива, двумя распределительными валами в головке, турбонаддувом. Теперь старый блок решили объединить с двухвальной четырехклапанной головкой цилиндров гоночного мотора Формулы-2 и оснастить турбонаддувом. Возглавил работу главный инженер BMW Motorsport Пауль Роше.

Его сотрудники установили, что лучших характеристик удастся добиться от двигателей, которые уже прошли около ста тысяч километров. Поэтому серийные чугунные блоки – с диаметром цилиндра 89,2 мм и ходом поршня 60 мм – сначала проходили обкатку. Затем с них удаляли около 5 кг "лишнего" металла – некоторые ребра жесткости и водяные каналы. Внутреннюю поверхность цилиндров полировали. Мотор получил картер, отлитый из магниевого сплава, кованые поршни

Mahle – из алюминиевого, легкие и прочные титановые шатуны (каждый такой поршень в сборе весил всего 365 г!), коленвал из кованой стали. Систему впрыска топлива конструкции Kugelfischer специалисты Bosch оснастили цифровым электронным управлением, электрическим насосом высокого давления, который заводил двигатель, и механическим насосом Lucas. К выпускному трубопроводу из нержавеющей стали крепился турбокомпрессор KKK (Kuhle, Kopp und Kausch), заключенный в уг-





15 августа 1982 года. Исторический момент – впервые Brabham BT50, оснащенные моторами BMW, заняли весь первый ряд на старте. Слева – Патресе, справа – Пике

лепластиковый корпус. Массивный охладитель наддувочного воздуха поставляла фирма Behr.

13 октября 1980 года на испытательном стенде BMW Motorsport раздался первый крик новорожденного мотора. M12/13, 13-я версия двигателя M12, как официально назвали малыша, появилась на свет. И тут начались настоящие мучения.

“Уплыть, куда глаза глядят...”

Зимой Brabham BT49T, вместо безнаддувного Cosworth оснащенный BMW, вышел на трассу. Но после первых тестов прошло целых полгода, прежде чем Роше и его подчиненным удалось довести мощность до приемлемых 557 л.с. при 9500 об/мин, а конструктору команды Гордону Марри – создать новую машину специально “под турбомотор”.

В середине июля 1981-го Brabham BT50 появился на первой тренировке британского Гран При. От своего безнаддувного предшественника внешне он не слишком отличался. Монокок, оперение, боковые понтоны остались прежними. Вот только капот двигателя вздулся заметным горбом за спиной гонщика.

Зато позади дуги безопасности торчала небольшая антенна телеметрической системы передачи данных. BMW вывела Brabham на новый технологический уровень: рядом с боксами стоял скромный фургончик, в котором немецкие инженеры следили за температурой масла и наддувочного воздуха, параметрами систем зажигания и впрыска, давлением наддува.

Максимальная скорость BT50 впечатляла, – Нельсон Пике превысил на прямой 306 км/ч. А вот время прохождения круга оказалось почти на секунду хуже, чем у безнаддувного BT49C. Сказывалась общая болезнь турбодвигателей: запаздывание отклика на педаль “газа”. Поэтому на выходе из поворотов BT50 был чуть вяловат. Кроме того, весил он на 10 кг больше, а базу пришлось увеличить на 25 мм, чтобы вместить 218-литровый бензобак взамен 173-литрового – расплата за прожорливость турбомотора.

Результаты первой тренировки настолько разочаровали, что дебют машины отложили еще на полгода – до начала сезона-82. Но к уже имеющимся недостаткам прибавлялись все новые. Главное – мотор оказался ужасающе ненадежным. “Зимой мы две недели провели в Ле-Кастеле, – вспоминал Штапперт. – Моторы взрывались, как рождественские хлопушки. Даже всегда

невозмутимый Марри выходил из себя, а нам с Рове времени хотелось броситься в марсельский порт, сесть на корабль и уехать куда глаза глядят».

Праздник, первая гонка сезона началась весьма обидно: немцы Пинке проехали на прямой 320 км/ч, а в квалификации Гран При КАР он и Виллардо Патресе заняли 2-е и 4-е места. Однако старт бравады провалился (ему еще два года придется бороться с этим фантомным недостатком M12/13 – мотор работал в очень узком диапазоне оборотов), ощутившись далеко в хвосте, и уже на 4-м круге вылетел с трассы. А Патресе сошел на 19-м – перетрелся и развалился турбокомпрессор.

Отношения между командой и немецкими инженерами накалялись все больше. На Монце от Штайнера требовали немедленных результатов, чтобы оправдать затраты. Каждый мотор стоил 135 тысяч марок, а Brabham получал их бесплатно. Марри и его инженеры обвинили во всем немцев, дескать, те не могут добиться надежной надежности. На следующее два этапа турбомоторы вообще не казались – Пинке и Патресе выступили на старых BT40.

В Бельгии Марри вновь решил выставить «старый добрый» Cosworth – известная трасса в Зольдере не обещала турбомоторам ничего хорошего. Но узнав об этом, немцы изорвались. 28 апреля 1982 года пресс-релиз BMW угрожал: если в Бельгии на старт не выйдет Brabham BT50, сотрудничество между компаниями немедленно прекратится.

Какая-то чушь, несмотря на бардакшую коробку передач, Пинке добрался-таки до финиша 5-м, состоял от безнадзорного McLaren Cosworth на три круга. Вышел вперед британец коробки в Монца, а в Детройте действующий чемпион мира... не прошел квалификацию! Один мотор сорвался на 6-м круге тренировки, другой отказывался работать на низких оборотах. На этом фоне победа Патресе в Монте-Карло за рулем BT40 Cosworth выглядела настоящей пощечиной.

В Канаде Пинке должен был стартовать на Brabham BT50, но в качестве запасной машины Марри приказал отправить безнадзорный BT40. «Послушай, Рови, – сказал тогда Штайнер, – если вы не возьмете в Монреаль два BT50 BMW, я скажу в самолет и лечу в Мюнхен. Как раз успю на концерт "Роллинг Стоунз". И с этого момента наше сотрудниче-

В 1984 году Brabham BT53 был самой быстрой машиной сезона, но и самой ненадежной. На снимке – итальянец Тео Фабь, занявший в чемпионате лишь 12-е место



Знаменитое здание штаб-квартиры BMW в Мюнхене



ство закончено. Это последнее слово». 13 июня Нейсон Пинке на BT50 выиграл Гран При Канады, а через три недели финишировал вторым в Зандворте.

Эти ранние месяцы с турбомотором были настоящим кошмаром, – вспоминал несколько лет спустя Марри. – Хуже всего было в Детройте. Мы сидели в боксе с головной болью и кашлем и часами поговорили с инженерами Штайнера, копаясь в собственному убеждению. А когда в Монреале после двух кругов тренировки накрылся еще один мотор, Дитер, помню, готов был провалиться от стыда сквозь землю. Но все же им удалось изменить кое-что – такая мелочь, знаете ли, кое-что в направлении потока горячей смеси. И произошло чудо! Из совершенно неуправляемого, капризного монстра турбомотор превратился в мощного и послушного зверюшку.

Штайнер же поднял ноги: «Мы, немцы, говорим, переступить через собственную тень. Это значит – сделать что-то вопреки собственному недоверию. Марри и его команда переступили через тень, пробравшуюся между нами. И выиграла!».

На гребне

Еще дождь раз в оставшихся гонках сезона выхлестил из строя немешае двигателя. Но атмосфера в команде существенно изменилась – в новый мотор поверили.

Четыре победы, три вторых, три третьих места, чемпионский титул Пинке в сезоне-83 подтвердили правоту Штайнера. M12/13 был самым мощным мотором Формулы-1: 650 л.с. в месяц форсированном «гомологовом» варианте. В квалификации двигателя выдавал свыше 750 л.с. Cosworth тогда достиг \$10, Ferrari и Honda – 600, и лишь Renault удалось держаться примерно на уровне немцевых достижений.

В следующем сезоне, казалось, двукратный чемпион мира имеет все шансы отстоять свое звание. Brabham BT53 был быстрой машиной чемпионата, – девять поул-позишн говорили сами за себя – но фантастически ненадежные 19-полумощ двигателя в 10 гонках. Мощность возросла до 770 л.с. (в квалификации – 850 л.с.), давление наддува увеличилось почти вдвое, поэтому крайне важно было обеспечить эффективное охлаждение турбокомпрессора. К несчастью, измененная аэродинамика новой машины как раз это несколько затруднила. В результате компрессоры горели как свечи, охлаждающие выходы из строя.

Впервые Brabham добрался до финиша аж в мае! Хорошо было в Канаде и Детройте Пинке удалось спасти свою репутацию: когда двигатели в машине брали выдерживали всю гонку, он без проблем побеждал.

Зехерд фон Кюнхайм, давший добро на вступление BMW в Формулу-1 в 1980 году



В 1988 году двигатели Megatron позволили Agnelli подняться на небывало высокое 4-е место в Кубке конструкторов. Дерек Уорик (справа) и Эдди Чивер набрали 23 очка



Новый глава компании Бернд Пиштердер решил возродить спортивную славу двигателей BMW



В 1987 году моторы Megatron не принесли удачи пилотам Ligier. Рене Арну набрал лишь очко, его напарник Пьеркарло Гинцани выше 7-го места подняться так и не сумел

В Мюнхене очень серьезно восприняли поражение и в 1985-м ужесточили контроль качества. Зимой команда накатала 20 тысяч испытательных километров – востро больше дистанции всех Гран При сезона! Кроме того, новая аэродинамика BT53 отсасывала от несущих поверхностей весь возможный инерционный турбулентный. Мощность возросла до 850, а в квалификации до фантастических 1140–1270 л.с. Brabham продолжал оставаться очень быстрым – в Монце Пинке развил 335, в Ле-Кастеле – 343 км/ч.

Увы, вся работа пошла насмарку, на этот раз из-за неудачных шин Pirelli – итальянская компания только что вышла на сцену Формулы-1. Расплатиться же за это пришлось Штайнеру: руководство пошлоло именно его ответственность за поражение и заменило Вольфгангом-Петером Флором. Как оказалось, эта замена стала началом конца проекта BMW в Формуле-1.

От греха подальше

В 86-м Марри увидел мир «суперлихих» BT55. Для этой «точечной кампании» изготовили три десятка новых моторов, блок которых для снижения высоты и центра тяжести агрегата наклонили на 72° вверх. Некоторым изменениям также были подвергнуты системы смазки и выпуска.

Но революция в автоспорте редко становится синонимом успеха. Эффективного охлаждения двигателя и турбокомпрессора достичь так и не удалось. Поэтому на «обычных», топливной мощности моторах M12/13, которые предлагали командам Agnelli и Benetton, давление наддува можно было довести до 5,5 бар, на «легендах» M12/13/1 – только до 4,9. Соответственно и мощность



Последнюю победу в Формуле-1 принес BMW Герхард Бергер за рулем Benetton B186 12 октября 1986 года в Гран При Мексики

“двигателя второй свежести”, который готовил швейцарский специалист Хайнц Мадер, оказалась выше, достигнув 1300 л.с. В Монце Герхарду Бергеру за рулем Benetton B186 BMW удалось развить 351 км/ч. И в конце сезона на BT55 стали устанавливать старые моторы, а 70 уже отлитых блоков отправились на склад.

“Это возмутительно, — бушевал Флор. — У нас достаточно ресурсов и опыта, чтобы самим изготовить не только двигатель, но и целиком автомобиль для чемпионата мира”. Деятельный Вольфганг-Петер, как некогда Нерсис, уже все распланировал, со всеми договорился. С помощью Ники Лауды он переманил чудо-конструктора Джона Барнарда, и вместе они построят не только самый мощный и быстрый, но и самый надежный автомобиль Формулы-1.

Словно не слышал Флор своего предшественника. А ведь Штапперт еще тремя годами раньше предупреждал: “Я уверен, что комбинация Brabham-BMW, McLaren-Porsche или Williams-Honda всегда будет сильнее, нежели большой завод, который все делает сам, как Renault, к примеру. Дело в том, что крупной компании просто не угнаться за сумасшедшим темпом Формулы-1”.

Штапперт знал, что говорил. Когда в середине сезона-82 Роше разработал новую конструкцию распределительного вала, и после нескольких испытательных кругов Пике довольно потирал руки — “Это совсем другое дело!” — Марри спросил немецкого инженера, когда новая деталь будет готова к гонке. “В следующем сезоне, я вам обещаю”, — уверенно ответил Пауль. Английский конструктор взглянул на него с изумлением и твердо произнес: “На следующей неделе!”

Не исключено, в совете директоров это мнение Штапперта было хорошо известно. А может быть, победила простая арифметика — для вхождения в Ф-1 по полной программе необходимо было как минимум вдвое увеличивать 15-миллионные (в немецких марках) ассигнования. И без всякой гарантии успеха. Наверное, Флору не хватило и обходительности, и опыта Штапперта. Как бы то ни было, 27 июня 1986 года BMW объявила о прекращении в конце сезона поставок моторов для Формулы-1.

В ответ немцы получили угрозу судебного разбирательства — контракт с Brabham действовал до конца 1987 года. BMW пришлось выполнять свои обязательства. Но об исследовательской работе по улучшению моторов хозяину Brabham Экклстоуну нечего было и мечтать. Назвав Берни “чемпионом по выкручиванию рук своим партнерам”, баварцы, разумеется, не стали тратить ни единого лишнего пфеннинга. И ничтоже сумняшеся, отправили Экклстоуну партию забраккованных ранее “лежачих” M12/13/1.

Еще два сезона M12/13 стартовал в Формуле-1. Осенью 86-го президент Megatron, американской компании, торговавшей компьютерами, филиала финансовой группы USF&G, Джон Шмидт, большой поклонник автогонок и спонсор команды Arrows, за-



Пауль Роше, создатель турбодвигателя BMW M12/13 и автор первоначального проекта безнаддувного мотора, рядом с техническим директором Williams Патриком Хедом

ключил с BMW Motorsport соглашение о поставке 38 моторов и комплектов частей для сборки еще дюжины агрегатов. Эти двигатели отправились в Женеву, где для команд Arrows и Ligier их должен был подготовить все тот же Мадер. Однако вместо аббревиатуры BMW эти моторы несли марку Megatron.

Вряд ли в Мюнхене об этом пожалели. С паршивой овцы — хоть шерсти клок. А с другой стороны, результаты этих команд оставляли желать много лучшего. Без постоянного совершенствования мотор потерял свое преимущество в мощности, да и надежнее не стал. К тому же на рядной “четверке” ежегодное ограничение давления наддува, введенное FIA, сказывалось гораздо болезненнее, чем на V-образных “шестерках” конкурентов. Так что в сезоне-88 турбомотор M12/13 мог на равных сражаться лишь с безнаддувными конкурентами, безнадежно проигрывая Honda и Ferrari. В Мюнхене же к этому времени окончательно решили сосредоточиться на “легковом кольце”. Так закончилась история уникального двигателя Формулы-1, как утверждала реклама BMW, “точно такого же, какой может купить каждый из вас”.

Эпилога не получилось

И все же, почему столь нерешительным — и хочется, и колется — оказывалось руководство баварской фирмы, когда речь заходила о Формуле-1? Почему так мало рекламных дивидендов извлекла она из факта первой в истории чемпионата мира победы турбодвигателя? Почему на носу Brabham, окрашенного в цвета Parmalat или Olivetti, красовалась совсем маленькая, меньше даже экклстоуновского “змеескорпиона”, эмблема BMW?

Чтобы попробовать ответить на эти вопросы, нужно заглянуть в недавнюю автомобильную историю. “Компания исподволь, осторожно пытается избавиться от спортивного, молодеж-

Новые содиректоры BMW Motorsport Марио Тайсен и Герхард Бергер



ного, агрессивного имиджа, – писал в конце 80-х американский еженедельник "Отомоутив Ньюс". – И повернуться лицом к семье и окружающей среде". Согласитесь, сумасшедшие скорости и смертельный риск Формулы-1 не слишком тому способствовали.

Но времена изменились. Эберхарда фон Кюэнхайма, руководившего BMW рекордно долгие 23 года, сменил на посту председателя совета директоров энергичный 45-летний глава производственного отдела Бернд Пишкетсридер. Годовой объем производства, в 1986 году составлявший немногим более 400 тысяч легковых автомобилей, через 10 лет превысил 1 млн. Относительно небольшая фирма, выпускавшая продукцию "не для всех", превратилась в транснациональный концерн с заводами в Англии, США, ЮАР. Необходима была новая, более агрессивная рекламная стратегия. Возвращение в Формулу-1 стало одной из важнейших ее направлений.

Долгожданную новость обнародовали 8 сентября 1997 года на Франкфуртском автосалоне. Однако если 20 лет назад BMW согласилась сконструировать и бесплатно поставлять двигатели для Brabham, то теперь немцы вкладывали 30 млн долларов в команду Фрэнка Уильямса, чтобы английские инженеры построили автомобиль Формулы-1 специально для BMW. Единственной связующей нитью между двумя проектами был Пауль Роше, получивший задание спроектировать новый 3-литровый безнаддувный агрегат. А помогать ему должен был технический директор Williams Патрик Хед, один из немногих конструкторов Ф-1, прекрасно разбирающийся в моторах.

Ни о каком серийном блоке речь теперь уже не шла. Несмотря на то, что в Мюнхене выпускают 8- и 12-цилиндровые двигатели, мотор для Ф-1 решено было сделать (надо думать, без влияния Хеда здесь не обошлось) 10-цилиндровым. Собирали и доводили мотор на новом заводе рядом с исследовательским центром BMW. К лету 1999 года, когда вовсю шли испытания уже 2-й версии нового мотора, штат BMW Motorsport с 25 человек увеличился до двухсот. Возглавили его Герхард Бергер, принесший баварскому мотору последнюю победу в Ф-1 осенью 1986 года, и инженер Марио Тайсен.

"Перед нами было два пути, – сказал Бергер, когда 27 апреля 1999 года, в 9.26 утра Williams FW20 BMW впервые выкатился на асфальт испытательного полигона компании во французском Мираме. – Построить революционный мотор – самый легкий, самый мощный, и столкнуться с проблемой надежности, или выбрать крепкий двигатель с надежными характеристиками. Мы остановились на втором варианте".

В августе на стенд установили уже 3-ю модель мотора – именно он должен дебютировать в марте в Мельбурне. Williams FW21В оснастили этим двигателем только к декабрю, чтобы провести три серии тестов – в Хересе и Барселоне. "Ничего страшного, – считает Тайсен. – Иногда становится не по себе, – а ну как не успеешь к сроку? Но мы находимся в начале трудного, длиною в несколько лет, пути. Так что нечего ждать от нас сюрпризов в Австралии. Наша цель – создать в следующем сезоне солидную базу, с которой можно уверенно двигаться вверх".

Судя по всему, руководству BMW после долгих колебаний удалось-таки переступить через собственную тень. Даже после неожиданного ухода "крестного отца" нового проекта, Пишкетсридера, немцы, похоже, решили остаться в высшей лиге мирового автоспорта всерьез и надолго.

Александр Мельник

BMW

 **Schumacher**



премия Дарвина

Эксклюзивное интервью
Фрэнка Уильямса и Дженсона Баттона

Автомобиль всегда притягивал безумцев. В нашем мире существует такая странная вещь, как конкурс Дарвина. Эта неофициальная награда ежегодно присуждается людям, внесшим наибольший вклад в доказательство теории, согласно которой человечество произошло от обезьян и не так уж далеко ушло от них по уровню интеллекта. Вклад дарителей состоит в том, что они утробили себя наиболее глупым образом. Если хотите, это своего рода Оскар за глупость.

Среди победителей конкурса был, например, человек, решивший украсть сосиску в универсаме, затолкав ее целиком в рот. Увы, ограбление веса сорвалось. Систему микроволнового контроля, вор, должно быть, от напуганной чувствительности своих трофеев, ужал без сознания и умер от удара. Другой "победитель", испанский бразильер, однажды заметил прямо над собой на выступе скалы огромного оленя. Это был отличный выстрел! Олень умер мгновенно. Охотник тоже. Животное рухнуло прямо на голову ипсанти.

Однако абсолютным победителем конкурса был признан человек, который в 1936 году приспособил к крыше своего Шевроле разный ускоритель от "асташиевой крепости" B-52. Чем он думал, когда его автомобиль на высоте 100 м вре-

зался в скалу — неизвестно. Скорый Шевролет в этот момент приблизился к звуковому барьеру. Как видите, и здесь не обошлось без автомобиля.

Недавно я писал в одной из своих статей, что все машины — сумасшедшие. Однако по сравнению с хозяевами своих команд они могут показаться вполне нормальными людьми. Рон Деннис, например, "двинулся" на чистоте (и сам признает это). Дженки Спорд испытывает болезненную потребность поковырять свой кашановый тартан и потерял всякий интерес к своей команде после его иезуитизма. Эдди Дворан просто мозолит — достаточно взглянуть на его очки и бороду. Есть свои пунктики у Рокко Бенеттона, Крейга Поллока, Тома Уокера. До недавнего времени мне казалось, что наиболее здравомыслящим человеком среди всего этого сумасшедшего дома на гастролях является Фрэнк Уильямс. Непонятно же он стал серым. Однако на днях я узнал, что сэр Фрэнк отдал один из своих автомобилей 20-летнему кинцу, который только и добился того, что финишировал 3-м в британской Ф-3.

Впрочем, этот шаг не выглядит таким уж безумием в ряду аналогичных, предпринятых Фрэнком Уильямсом и Патриком Хедом в прошлом. В 1982 году они были в команде Кеке Розберга, особых успехов за который в то время не числилось. В 1984 году из Lotus к ним пришел Найджел Манселл, которого многие уже списали со счетов после двух разочаровающих сезонов в Norfolk. Наконец, 1993 год — приглашение в партнерство к Алану Просту Дэмона Хилла.

На этом фоне контраст в 1999 году с двукратным чемпионом САКТ Алексом Захарием выглядит слишком рискованным. Чем все закончилось — хорошо известно.

"Мы решили, что если Алекс не хочет продолжать выступать, — а у нас сложилось такое впечатление после ряда бесед с ним, — нам следует заменить его, — рассказывает Фрэнк Уильямс. — Но когда мы пришли к этому решению, набор оставшихся свободными гонщиков был

20-летие Дженсон встретил с отцом на трассе



невелик. Оливье Панис слишком далеко зашел в своих отношениях с McLaren, чтобы поворачивать в нашу сторону. Мы просмотрели Даррена Макинниша, но на тестах в Хересе ему не повезло с погодой, и он не смог показать из того, способен. В то же время Дженсон Баттон тестировался в Frost, и дела у него шли неплохо. И мы решили попробовать Дженсона. У нас было немного тестового времени в запасе, и Патрик согласился взглянуть на него, просто для того чтобы проверить, так ли он хорош, как о нем говорят".

И в канун Рождества Фрэнк набрал номер мобильного телефона Дженсона Баттона, чтобы сделать ему, возможно, самый большой подарок в его пока еще короткой жизни. В этот момент Баттон отдыхал в своем родном Сомерсете и думать не думал ни о какой Формуле-1. После Рождества он собрался вместе с подругой в Мексико, чтобы с толком провести время в межсезонье. Дженсон сидел с друзьями в местном пабе, когда его телефон начал издавать мелодичные трели.

"Мой мобильник зазвонил, и голос в трубке сказал, что это Фрэнк Уильямс, — вспоминает Баттон. — Я не верил. Сперва я подумал, что меня разыгрывают. Когда понял, что это действительно мистер Уильямс, выбежал наружу, чтобы поговорить спокойно. Он спросил меня, как



прошли тесты в Prost и чувствую ли я себя готовым выступать в Ф-1?..

Согласитесь, все это выглядит, как рождественская сказка, или, скорее, как готовый эпизод из будущего фильма о судьбе великого, надемся на это, гонщика: канун Рождества, вечер, из дверей заведения доносится музыка и гул веселящихся людей. Двери на минуту распахиваются, выпуская очередного посетителя. Отблески света падают на взволнованное лицо молодого человека, прижимающего трубку к уху. Он что-то говорит. Из рта на легком морозе вырывается пар...

«Я не помню точно, что он отвечал, – говорит Уильямс. – Он не был уверен, что это не розыгрыш. Он был очень удивлен. Должен сказать, это необычное место для начала переговоров. Я сторонюсь пабов, как вы, наверное, знаете...»

12 января Баттон вылетел в Испанию, где и состоялась его «дуэль» с бразильцем Бруно Жункейрой, несколько затянувшаяся из-за постоянных поломок.

«На самом деле все эти задержки были даже к лучшему, – утверждает Дженсон. – У меня появилось больше времени, чтобы ближе познакомиться с инженерами и механиками Williams. К тому же в Испании прекрасные магазины. Я полностью обновил свой гардероб».

Наконец наступил решающий день – 24 января. Еще утром никто не знал, кто станет вторым гонщиком Williams.

«Внутри команды большинство высказывалось за Бруно, вне ее – за Баттона. Это было очень трудное решение, – вспоминает Уильямс. – Очень трудное. Оставалось 40 минут до начала пресс-конференции. Представители BMW считали, что раз уж мы собрали журналистов, чтобы показать им новый автомобиль и представить нового спонсора, то нечего тянуть и со вторым гонщиком. Они были правы».

Так Баттон стал самым молодым британским гонщиком Ф-1 за всю историю.

«Это невероятное чувство, – рассказывает Дженсон. – Это судьба. Я почувствовал огромное облегчение после всех этих тестов и ожидания. Очень трудно описать. Звон стоял в ушах, точно колокола били повсюду. Я вышел, увидел отца и сказал: «Папа, я – гонщик Формулы-1. Он был так счастлив, что заплакал».

Очень трогательно! Еще один готовый эпизод из фильма, однако затем по всем законам жанра в сюжете должен наступить перелом. Судя по всему, плакать папе и сыну в этом сезоне придется еще не раз. И не по таким приятным поводам. Год обещает быть очень сложным для Williams-BMW. Простите, для BMW-Williams.

«У нас уже были спады в 1988, 1989 и 1990 годах, – размышляет Фрэнк – В этот раз нам придется совсем туго, потому что хороших команд стало больше. Уровень профессионализма постоянно растет. К тому же очень многое зависит от двигателя из-за сужившихся рамок правил. Естественное превосходство британской инженерной школы сведено на нет. В прошлом году у нас был не лучший двигатель, но у нас был хороший автомобиль. У нас был хороший двигатель, но не лучший. Будь у нас еще 40 лошадиных сил, то в случаях, когда автомобиль шел хорошо, – а таких случаев было немного, поскольку прошлогодней машине просто не хватало прижимной силы – и Ральф мог бы выиграть одну или две гонки. 40 лошадиных сил – это что-то около секунды на круге».

Не очень похоже, чтобы новенький BMW дал команде недостающие 40 «лошадей» в этом году. Сезон будет трудным. В этом свете приглашение в команду молодого гонщика, спрос с которого в первый сезон не может быть велик, а поддержка и внимание со стороны прессы, по крайней мере, – британской, будут огромными, уже не выглядит таким уж безумием. Насколько же вообще велик риск, сэр Фрэнк?

«Выбор гонщика – это всегда с одной стороны расчет, а с другой – рулетка, – признается



Уильямс. – Только такие гонщики как Айртон Сenna или Михаэль Шумахер гарантируют успех. Когда мы подписывали договор с Найджелом Манселлом на 1991 год, я думал: «Слушай, что ты делаешь! Вспомни ту аварию, о которой все говорили, что она глупейшая». И так всегда. Постоянно приходится рисковать. Это рулетка. У молодых гонщиков свои достоинства, у опытных – свои. Ничего не узнаешь, пока не посадишь их в свой автомобиль».

Что касается Баттона, то молодой гонщик счастлив и верит в свои силы.

«Очень странно вдруг оказаться самым молодым британцем в Ф-1 за всю историю. Я не очень знаком с прежней Формулой-1. Мы с папой только посмотрели несколько фильмов. Но мне кажется, что разные эпохи нельзя сравнивать. Все больше молодых спортсменов выходит в наши дни на высший уровень: посмотрите на Серхио Гарсия в гольфе или Майкла Оуэна в футболе. Так что я не думаю, что слишком молод для Ф-1. Я полагаю, что значение имеет только рост мастерства. Это все, чего я хочу и что мне нужно. Я не ставлю никаких конкретных целей. Я просто наслаждаюсь каждой минутой своей жизни».

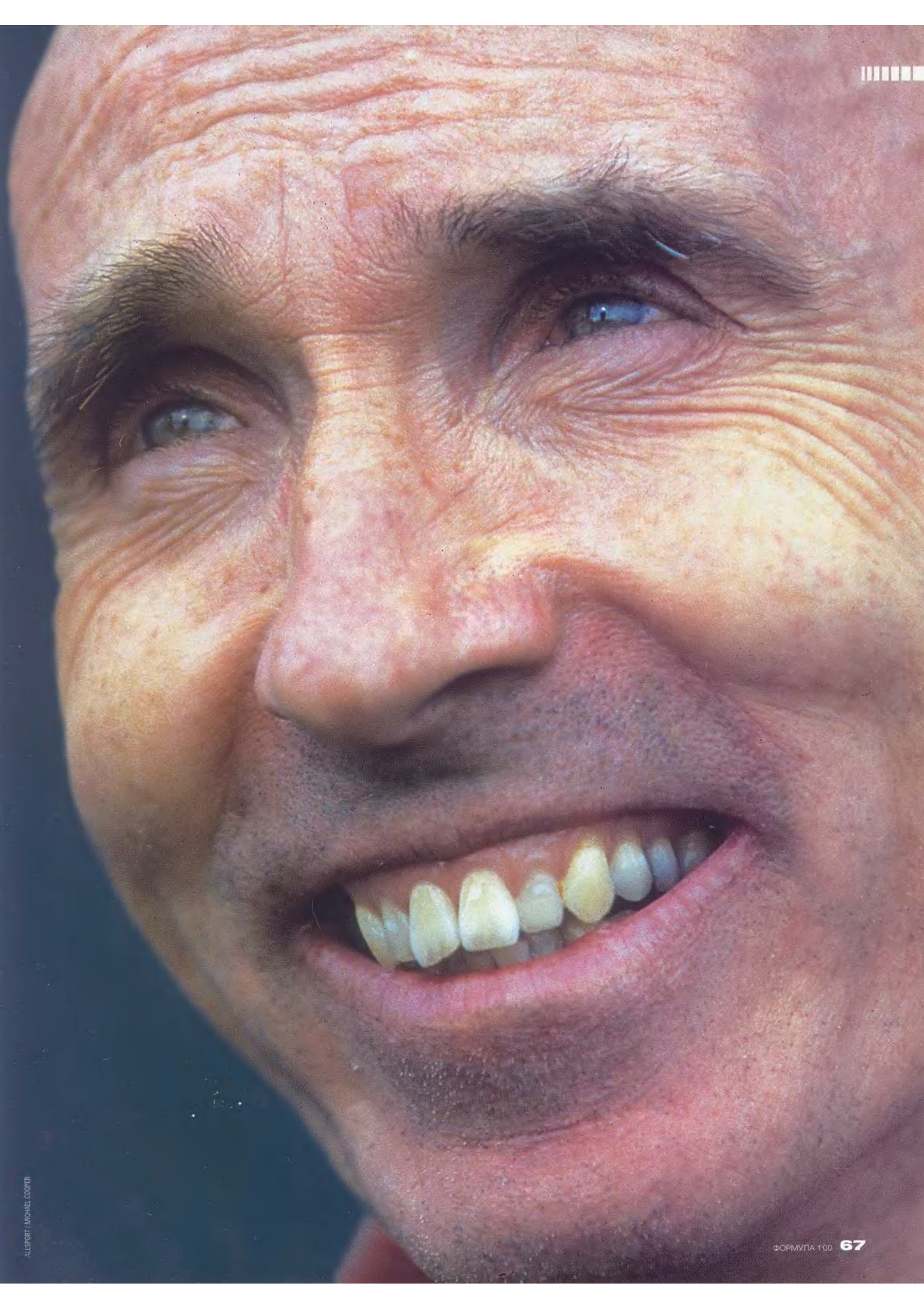
Джо Сейвард

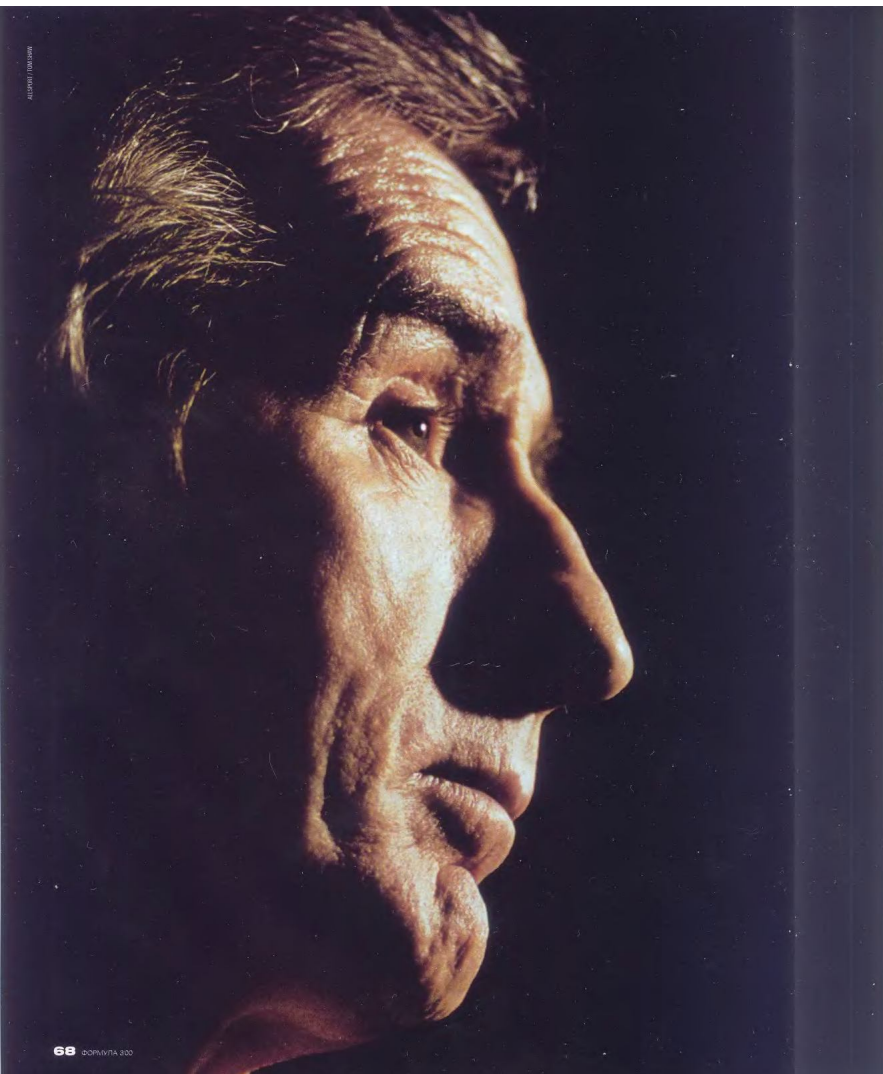


Самые молодые гонщики, стартовавшие в Гран При чемпионата мира

19 лет 182 дня	Майк Такуэлл	Tyrrell	Гран При Канады	1980	Сход*
19 лет 208 дней	Рикардо Родригес	Ferrari	Гран При Италии	1961	Сход
19 лет 320 дней	Эстебан Туэро	Minardi	Гран При Австралии	1998	Сход
19 лет 324 дня	Крис Амон	Lola	Гран При Бельгии	1963	Сход
20 лет 53 дня	Эдди Чивер	Hesketh	Гран При Южной Африки	1978	Сход
20 лет 53 дня	Дженсон Баттон	Williams	Гран При Австралии	2000	?
20 лет 192 дня	Питер Коллинз	HWM	Гран При Швейцарии	1952	Сход
20 лет 295 дней	Рубенс Баррикелло	Jordan	Гран При Южной Африки	1993	Сход
20 лет 301 день	Элио де Анжелис	Shadow	Гран При Аргентины	1979	7-й
20 лет 338 дней	Брюс Мак-Ларен	F2 Cooper	Гран При Германии	1958	5-й

*Гонка была остановлена после старта из-за массовой аварии. Был дан рестарт, однако Такуэлл не принял в нем участие, так как его автомобиль отдели товарищу по команде Жан-Пьеру Жарье, чья машина была разбита.





Джеки Стюарт

"Вся моя жизнь вращается вокруг одного – вокруг моего дома"

Его взгляд выражает то ирония, то насмешливую доброжелательность. Иногда он увлекается, возмущает голос. Потом, точно опомившись, начинает тянуть слова, будто прислушиваясь к какому-то эху. Но глаза его живут отдельно от речи. И ты понимаешь, что перед тобой человек, который не забывает ни на секунду.

Ваша отставка с поста руководителя Jaguar стала для всех неожиданностью?

На самом деле, это естественный шаг. Надо дать возможность погрязнуть и другим. Нил входил в совет директоров нашей команды с самого ее основания три года назад, он обладает огромными знаниями. Его пожелание в Ford гарантирует, что к нашим услугам будут все ресурсы. Это тот руководитель, который нужен команде.

Ваша отставка связана с изменением статуса и названия команды?

Это связано с развитием, а не с названием. Для меня новое имя команды звучит словно музыка. Наша семья всегда была связана с Jaguar. Мой отец был дилером Jaguar. Мой брат выступал за Jaguar. Я сам водил Jaguar в начале карьеры.

Не жаль расставаться с командой?

Я не расстанусь с командой! Я просто избавился от ряда тяготивших меня обязанностей. Я чувствую облегчение, передав дела в хорошем состоянии. Ford вложил много средств в команду. Все это накладывало определенную ответственность. Победа, которую мы одержали в прошлом году, значит для меня больше, чем любая из тех, что я одержал как гонщик. Но и теперь я не меньше прежнего хочу, чтобы команда выигрывала. Это самое главное для меня. Это и еще моя семья.

Вы серьезно утверждаете, что желание проводить больше времени с семьей – главная причина вашей отставки?

Многие годы Бог был милостив ко мне. Утверждая это, я имею в виду даже не то, что он позволил мне остаться целым и невредимым, и уж тем более не тот успех, которого я достиг в спорте или карьере. Прежде всего я имею в виду то, что Бог позволил мне иметь счастливую семью. Многие люди достигли гораздо большего в жизни и при этом ужасно страдают.

Вы верите в Бога?

Да! Без каких-либо оговорок! Я часто хожу в церковь.

Предложение от Ford выкупить команду в прошлом году было неожиданностью для вас?

Когда мы создавали команду, договор был подписан на 5 лет. 2000-й – это четвертый год. Однако уже на третий год нашего развития мы вышли на уровень, когда оказались способны выигрывать гонки. Мы опередили собственные планы. Это и было приятной неожиданностью. Встал вопрос о дальнейшем развитии. Меня столько раз спрашивали об этом, что я уже и не знаю, почему люди не задают более проницательных вопросов.

Вы хорошо заработали на сделке с Ford прошлым летом...

Да, я продал свою команду, продал ее хорошо и не жа-

лелю об этом! Но мое решение никак не связано с деньгами. Вся моя жизнь вращается вокруг одного – вокруг моего дома. Конечно, мне нравится комфорт, независимость, которую дают деньги. Но то, что я люблю, нельзя купить.

На вас оказывали давление при принятии этого решения?

Нет. Это было мое решение.

Смогли бы вы сохранить прежнюю независимость, если бы остались в команде на посту руководителя?

Я 35 лет работал в компании Ford, и все это время у меня была возможность свободно высказывать свое мнение, и я всегда сохранял независимость.

Что вы думаете об Эдди Ирвайне?

Мне известно из источников, которым можно верить, что он очень страстный человек в том, 3-9-х, что касается вождения автомобиля. Он водит очень эмоционально.

Эдди Ирвайн имеет репутацию гонщика с трудным характером...

У всех хороших гонщиков непростой характер. Я еще не работал с Эдди, но я не ожидаю каких-то затруднений с этой стороны. Он открытен, очень амбициозен и очень хочет показать себя в качестве гонщика высшего уровня, выйти из тени Шумахера. И наша команда постарается создать подходящие условия для него. Это не Ferrari, и он это понимает. В конце концов, мы назвали его делать работу, которую, по нашему мнению, он способен.

Вы ожидаете возникновения каких-то трений между гонщиками?

Оба наших гонщика – профессионалы. Я не думаю, что нам придется разбираться с драками между двумя капитанскими звездами.

Вы заявили, что намерены больше работать с гонщиками...

Теперь, когда я буду более свободен, я надеюсь больше времени посвящать тому, к чему я более всего склонен. Я буду работать как с молодыми гонщиками в Paul Stewart Racing, так и с Дэвидом и Эдди. Я думаю, что смогу помочь им обоим преодолеть то, что они, возможно, упустили в прошлом.

Но с тех пор, как вы были действующим спортсменом, многое изменилось – автомобили, техника вождения...

И все же я думаю, что смогу помочь им. Особенно теперь, когда у меня развязаны руки. Я прошел через трудности, связанные с потерей формы, перетренированностью, борьбой с настроением автомобиля. Но главное, у меня есть опыт борьбы за титул, и я буду счастлив, если он поведает кому-то из наших гонщиков. Никогда не поздно учиться.

Интервью взял Леонид Ситник



Эдди Ирвайн

ИНТЕРВЬЮ

“Работа осталась той же. Я вожу автомобиль”

Он очень устал, напряжен. Делает вид, что ему все равно, но ему не все равно. Презентация команды – тяжелая работа для гонщика. Его глаза приняли отсутствующее выражение, взгляд не может ни на чем остановиться. Он слушает вопросы – все одни и те же весь этот длинный день. Он что-то отвечает, но мысли, похоже, витают очень далеко...

Что изменилось в вашей жизни после перехода в Jaguar?

Работа осталась той же. Я вожу автомобиль. Иногда по субботам между часом и двумя я буду участвовать в квалификационных заездах, а по воскресеньям, в два, выходить на старт гонки.

Вы научили чему-то новому Jaguar, исходя из того опыта, что вы приобрели в Ferrari?

Научил?.. Это не то слово. Я кое-что рассказал. Я знаю, как поставлено дело в Ferrari, а Ferrari – это очень хорошая команда, можете мне поверить. Что касается того, в каком направлении будет развиваться Jaguar, то это не моя работа – определять направление развития. Моя работа – водить автомобиль. Для определения направления развития есть другие люди, и очень может быть, что Ferrari вовсе не является образцом для них.

Вы уже опробовали новую машину на трассе. Что вы можете сказать о ней?

Она небольшая, без лишних наворотов, и у нее отличный мотор. Я был приятно удивлен машиной. Ясно, что нужно будет еще над очень многим работать, и, тем не менее, с точки зрения аэродинамики и мотора она хороша. У нее есть все для того, чтобы побеждать. Осталось только отладить ее, довести до ума.

Можете вы сравнить Jaguar и Ferrari?

Очень трудно сравнивать в целом. Что-то в Jaguar сделано лучше, чем в Ferrari, что-то хуже. У меня нет охоты много говорить об этом. Расположение pilota в кокпите, например, мне нравится меньше, учитывая постоянные проблемы с моей спиной, которая плохо переносит перенагрузки. Но в целом Jaguar гораздо удобнее для гонщика, чем Ferrari.

Можете ли вы сравнить моторы Ford и Ferrari?

Сожалею, но пока это не для прессы. Извините!

Атмосфера в Jaguar отличается от того, с чем вы сталкивались в Ferrari?

В Маранелло все было пропитано духом космополитизма. Здесь я дома, разговариваю на родном языке. В Ferrari тоже говорили по-английски, но он отличался от настоящего английского. К тому же, я часто использую выражения из сленга, жаргон, и это зачастую мешало техникам Ferrari понимать меня. В Jaguar мне не приходится обдумывать каждое слово. Я меньше устаю.

Главной причиной вашего ухода из Ferrari стали разногласия с руководством?

Никаких разногласий не было. Это был естественный шаг с обеих сторон. Иногда нужно отступить, чтобы потом двинуться вперед. С Михаэлем было то же самое в Benetton. Он выиграл два титула и ушел в Ferrari, где до сих пор не выиграл ничего. Но он продолжает стремиться к победе, и я тоже. Я хочу выиграть вместе с Jaguar.

Вы не жалеете об уходе из Ferrari?

Когда я был ребенком, Jaguar – это было нечто великое. Теперь я – гонщик Jaguar. Это вроде как праздновать Рождество каждый день. Я вы-

ступал за великую Ferrari, я пережил с ней великие моменты. Но сейчас настал момент изменить жизнь. Покинуть Scuderia Ferrari ради Jaguar – это нечто особенное.

Но многие считают, что, покинув Ferrari, вы распрощались с надеждой на титул?

Наоборот! Обогнать Михаэля при прочих равных условиях невозможно. Но это можно сделать, обладая лучшим автомобилем. Это удалось Мике Хаккинену, Дэмону Хиллу, Жаку Вильневу. Этого хочу и я.

Jaguar будет быстрее Ferrari?

Я полагаю, потенциально Jaguar уже быстрее Ferrari. Ф-1 – это британский спорт. Все лучшие умы здесь из Британии. Посмотрите, Ferrari не может догнать McLaren. Jaguar базируется в Британии, а это уже огромное преимущество, я уже не говорю о деньгах и технологических возможностях Ford за нашей спиной.

Значит, вы снова ставите перед собой задачу стать чемпионом мира?

Это главная цель всех пилотов, не только Михаэля Шумахера.

Как скоро вы намерены этого достичь?

Разумеется, я хотел бы выиграть чемпионский титул с ходу, однако не похоже, чтобы это произошло в этом году. Не ожидаю я этого и в следующем сезоне, а потом – посмотрим.

Ваши планы на сезон?

Я нацелен на третье, четвертое или пятое место. Но если Ferrari или McLaren оступятся, мы должны быть рядом, чтобы воспользоваться их неудачами. Во всяком случае, я постараюсь быть впереди Баррикелло и Култхарда и закончить чемпионат на третьем месте.

А как насчет Херберта?

Конечно, я хочу быть лучше, чем Джонни, а он хочет быть лучше меня, но мы не новички, пытающиеся закрепиться в команде. Я не думаю, что соперничество между нами выльется в нечто пагубное.

Ваш образ жизни... Как вы думаете, не мешает ли он вам в британской команде? Все-таки это не Италия.

Помешает?.. Я так не думаю. К делу я подхожу исключительно профессионально. А чем лучше отдыхаю, тем лучше потом работаю.

А как насчет вашей открытости в общении с прессой?

Не следует верить всему, что читаешь. Журналисты часто перевирают мои высказывания.

Вам нравится ваша популярность?

Когда мои результаты улучшаются, растет и моя популярность. Но растут и ожидания прессы и болельщиков. Все они говорят, что любят меня, но при этом, сами того не сознавая, начинают чего-то требовать от меня. Когда я был ребенком, я мог часами ожидать подходящего момента, чтобы взять автограф, а теперь болельщикам ничего не стоит прервать меня посреди разговора. Я ненавижу, когда кто-то вмешивается в мою жизнь.

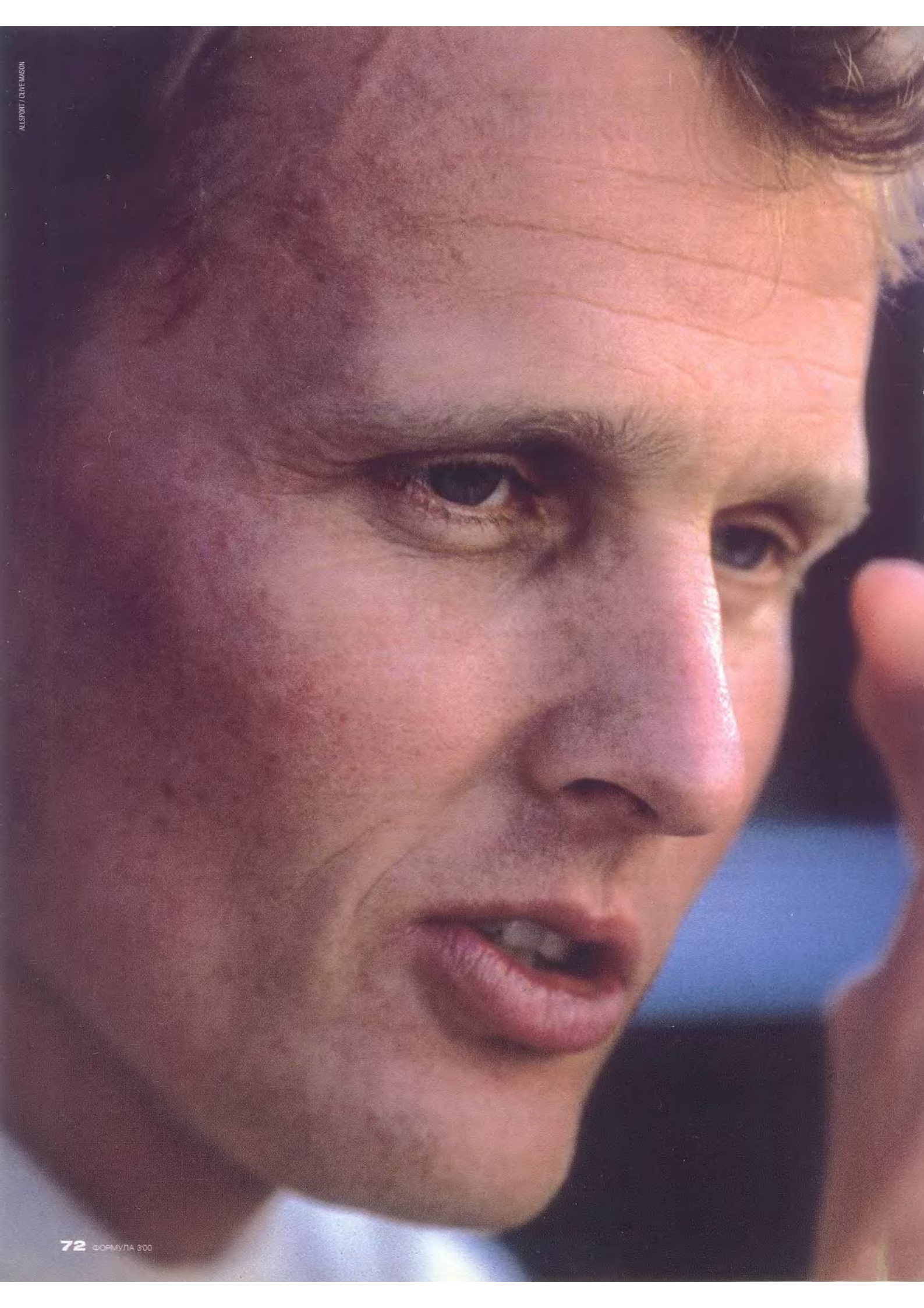
Ваша самая дурная привычка?

Спать! Я очень люблю спать, и не всегда только ночью. Я сплю, как только предоставляется возможность.

Ваш любимый способ проводить время, когда вы не спите?

Я люблю путешествовать. После Гран При Японии, например, я побывал в 72 точках земного шара, практически 3 раза объехал вокруг света. И никогда не был один. Но моя мечта – совершить настоящее кругосветное плавание на своей яхте. Разумеется, тоже не в одиночку.

Интервью взял Леонид Ситник



Джонни Херберт

ИНТЕРВЬЮ

“Я все еще учусь. Гонщик всегда учится...”

Увидев свой портрет в русском журнале, Джонни поднимает брови. Видно, что он удивляется только из вежливости. За годы, проведенные в этом спорте, привыкаешь ко всему. Однако собственное имя, написанное кириллицей, вызывает неподдельный интерес. Брови взлетают вверх, брови ресницы хлопают.

Jaguar – это новая команда или прежняя команда в новых цветах?

Это новая команда.

Что же в ней нового?

Новый фундамент, новая верхушка. Преподанная осталась лишь середина. Если говорить о частных изменениях, то их пока немного. Но изменилось общее положение вещей, весь пакет. Мы стали чувствовать себя гораздо безопаснее с финансовой точки зрения, мы сразу стали большой командой. Мы надеемся получать ту же поддержку, что имеют McLaren и Ferrari. Мы стали Jaguar, что еще можно добавить! У Jaguar традиций не меньше, чем у McLaren. Ferrari есть Ferrari, но Jaguar – это Jaguar!

Покупка команды компанией Ford и последующее переименование стали для вас неожиданностью?

Ford всегда стоял за нами, и, я думаю, все, Джеки в том числе, понимали, каким будет следующий шаг.

Вам по душе произошедшие перемены?

У Jaguar великое прошлое. Это имя можно сравнить разве что с Ferrari. Я – британский гонщик, и, возможно, мне предстоит сделать самое главное в жизни – возродить спортивную славу Jaguar.

Ваши планы на сезон?

Лично для меня – место в шестерке, для команды – 3-е место.

Прошлый год сложился для вас нелегко...

Первая его часть. У меня была масса проблем. Автомобиль был очень нервным, и я просто не мог вести его достаточно агрессивно. Меня преследовали поломки. Но я не сдавался, продолжал работать. А как только в Австрии установили новый дифференциал, все изменилось. Поведение автомобиля стало совсем другим. Внезапно я оказался рядом с Рубенсом.

Баррикелло в команде отдавали предпочтение?

Он был здесь как дома. Я тоже принадлежу к тому типу гонщиков, которые нуждаются в семейной атмосфере. Возможно, мне надо быть более толстокожим.

Как Эдди?

Может быть.

Что вы можете сказать о вашем новом партнере?

15 лет назад мы гонялись вместе в Формуле-Ford. Тогда я оказался быстрее, и хочу, чтобы в этом году повторилось то же самое. Между нами будет здоровое соперничество. Эдди превратился в зрелого гонщика, но у нас с ним одна цель – выигрывать для команды.

Многие все еще помнят инцидент в Монце в 1994 году, когда Эдди выбил вас в первой же “эске”. История забыта?

Да. Это было большое несчастье и для меня, и для Lotus. Я был крайне раздосадован в то время, однако с тех пор прошло много времени.

Вам не кажется, что к Эдди в команде относятся, как к потенциальному лидеру?

Мне не кажется. Я знаю, что команда намерена сделать Эдди первым номером. Эдди отлично провел пару последних сезонов, боролся за титул. У него репутация быстрого гонщика, потенциально способного выиграть

чемпионат в будущем. У меня репутация быстрого гонщика, карьера которого не задалась. Но я все еще полон решимости исправить это. Люди не могут простить мне слов Питера Коллинза, что у меня талант, как у Джима Кларка. Очень высокая планка для сравнения.

Вы не пробовали поменять свой имидж?

Я пытался. Я старался проявить больше собранности, сосредоточенности, но без излишней агрессии. Но со стороны все равно кажется, что я воспринимаю неудачи излишне легко. Это мой способ противостоять давлению.

У вас есть преимущество перед Эдди: вы уже знакомы с командой?

Да, я лучше знаю людей. Но я не могу сказать, что лучше знаю новый автомобиль. Эдди работал раньше с Гэри Андерсоном. А R1 – это автомобиль Гэри.

А прошлогодний Stewart?

Когда Гэри приступил к работе в нашей команде, SF-3 в общих чертах уже был спроектирован Аланом Дженкинсом.

Что нового появилось в автомобиле этого года?

С одной стороны, машина в общих чертах осталась той же, но с другой стороны, – изменилось все. Все стало лучше: двигатель, подвеска, коробка передач. А в сумме это должно привести к значительному улучшению.

А нельзя ли поконкретнее, Джонни?

Я не инженер. Я только гонщик. Автомобиль стал гораздо более чутким и послушным в управлении. Прошлогодний Stewart был хорош на тестах. Этот автомобиль лучше. Главные улучшения с точки зрения гонщика – в двух вещах, с которыми в прошлом году дела обстояли хуже всего: характеристике двигателя и сцеплении задних колес. Двигатель стал более мощным, но самое главное – он дает мощность тогда, когда нужно. Задние колеса дают лучшее сцепление, чем в прошлом году. Правда, в результате это привело к некоторой недостаточной поворачиваемости. Если мы улучшим сцепление передних колес, это будет фантастический автомобиль.

Гонки все еще приносят вам радость?

Да, мне все еще нравится водить автомобиль, хотя веселья стало меньше. Мне не слишком по душе новый технический регламент. Кроме того, в Ф-1 приходит все больше денег, ставки повышаются, растет и напряжение. Теперь приходится выполнять больше черновой работы, этот спорт стал еще более профессиональным с тех пор, как я пришел в него.

Как вы проводите свободное время?

Больше всего люблю быть с семьей. Для многих забирать детей из школы – тяжелая работа, для меня – удовольствие.

Ваша самая любимая трасса и трасса, которую вы не любите больше всего?

Наибольшее удовольствие доставляет Спа. Труднее всего мне приходится в Монако: слишком велико напряжение.

Ваш любимый гонщик?

Жиль Вильнев.

Джеки Стюарт заявил, что собирается сосредоточиться на работе с гонщиками. Вам нравится работать с ним?

Да, очень. На тестах Джеки всегда говорит, что, по его мнению, происходит с автомобилем, и всегда оказывается прав. У него до сих пор сохранилась потрясающая интуиция гонщика. Общение с Джеки очень полезно для меня. Я все еще учусь. Гонщик всегда учится, потому что Формула-1 так быстро меняется.

Интервью взял Леонид Ситник

Изумрудный город

JAGUAR RACING

JAGUAR

По мере приближения к Хитроу восточные и поперечные самолеты стали шмырять за иллюминаторами нашего лайнера, как воробьи у кормушки. Наконец В-757 резко повернул, утреннее солнце заглянуло в черное зеркало двигателя под крылом, и мы поплыли на снижение. Прямо под нами расстелился Лондон.

Особенно, что изумрудно-зеленый является национальным цветом Великобритании. Первое, чем поражает Лондон при виде сверху, это не его размеры, не уникальная архитектура мостов и зданий и даже не полное отсутствие хоть какого-то намека на снег в середине января. Уникально обилие зелени. Повсюду глаз наткнется на изумрудные пятна: поля среди городских кварталов — поля самых разных: для гольфа, теннисных, футбольных, крикетных...



Типично английская презентация

Крикет — это нечто среднее между американским бейсболом и нашей лаптой. Первое упоминание о крикете в Англии относится аж к XIV веку: в счетах короля Эдуарда I обнаружена соответствующая запись. Крикет и сейчас остается символом всего английского. Этот спорт остается самым популярным на Островах до появления футбола и Формулы-1.

900 гостей были приглашены стать свидетелями исторического события — презентации первого Jaguar F-1. А ведь, как ни странно, стадион Lord's Cricket Ground, или попросту — "Крикетная площадка Лорда", первоначально был построен не для зрителей, а для того, чтобы прятаться от них. К концу XVIII века Лондон превратился в очень большой город, и



крикетные сражения могли собирать огромные толпы зевак. В 1787 году недовольные аристократы, в числе которых был и лорд Байрон, попросили некоего Томаса Лорда подобрать площадку, где они могли бы играть, не привлекая внимания простолюдинов. Так появился "Лорд" — самый знаменитый крикетный стадион мира, такой же символ Британии, как Биг Бен или "Битлз". Лучшего места для презентации самой британской команды не найти.

Сонная январская зима тренировочного поля служила подходящим фоном для мероприятия. А огромная 40-метровая конструкция пресс-центра, подвешенная на высоте 15 метров между трибунами, обеспечивала журналистов всем необходимым оборудованием, да к тому же своим футуристическим видом наглядно ссылавалась на традиции и современность. В так называемом "Детском павильоне" рядом с по-

дем прибывающих со всех концов земли гостей встречали заслуженные ветераны: С-тип, D-тип, XJ6 и, конечно же, E-тип — автомобиль, причисленный в Британии к ряду национальных святынь. Наследником их славы и должен стать Jaguar R1. За две недели установили гигантский шатер, соединенный с павильоном крытой галереей. Именно там и состоялось историческое событие.

Всерьез и в шутку

Собственно показ нового автомобиля прошел хотя и не без некоторой помпезности, но со вкусом. Обошлось без клубов напускного дыма и бессмысленных танцев. Крптая сцена повернулась, символическая решетка отошла в сторону, и "звери" выступили на крыльях. Но еще до этого произошло



событие, которое едва не затмило все. Джеки Стюарт в краткой речи объявил о том, что он уходит с поста президента и исполнительного директора команды.

“Последние четыре года я трудился напряженнее, чем когда-либо в своей жизни. Я работал по 18–19 часов в день. Вряд ли это кому-то понравится. Не думаю, что и команде это шло на пользу. Теперь я смогу уделять больше времени моим пятерым внукам и любимой жене”.

Это, конечно, не отставка Ельцина, но сенсация – что надо. Зал притих. Однако Джеки никому не собирался портить праздник. Он заявил, что не оставит команды, что по-прежнему будет входить в совет директоров, навещать завод, присутствовать на большинстве Гран При и на тестах, работать с гонщиками. В ход пошли шутки: “Недавно министр Уильямс в одном интервью заявил, что его команда стала первой, кто в последние годы сумел обойтись в Ф-1 без рек-

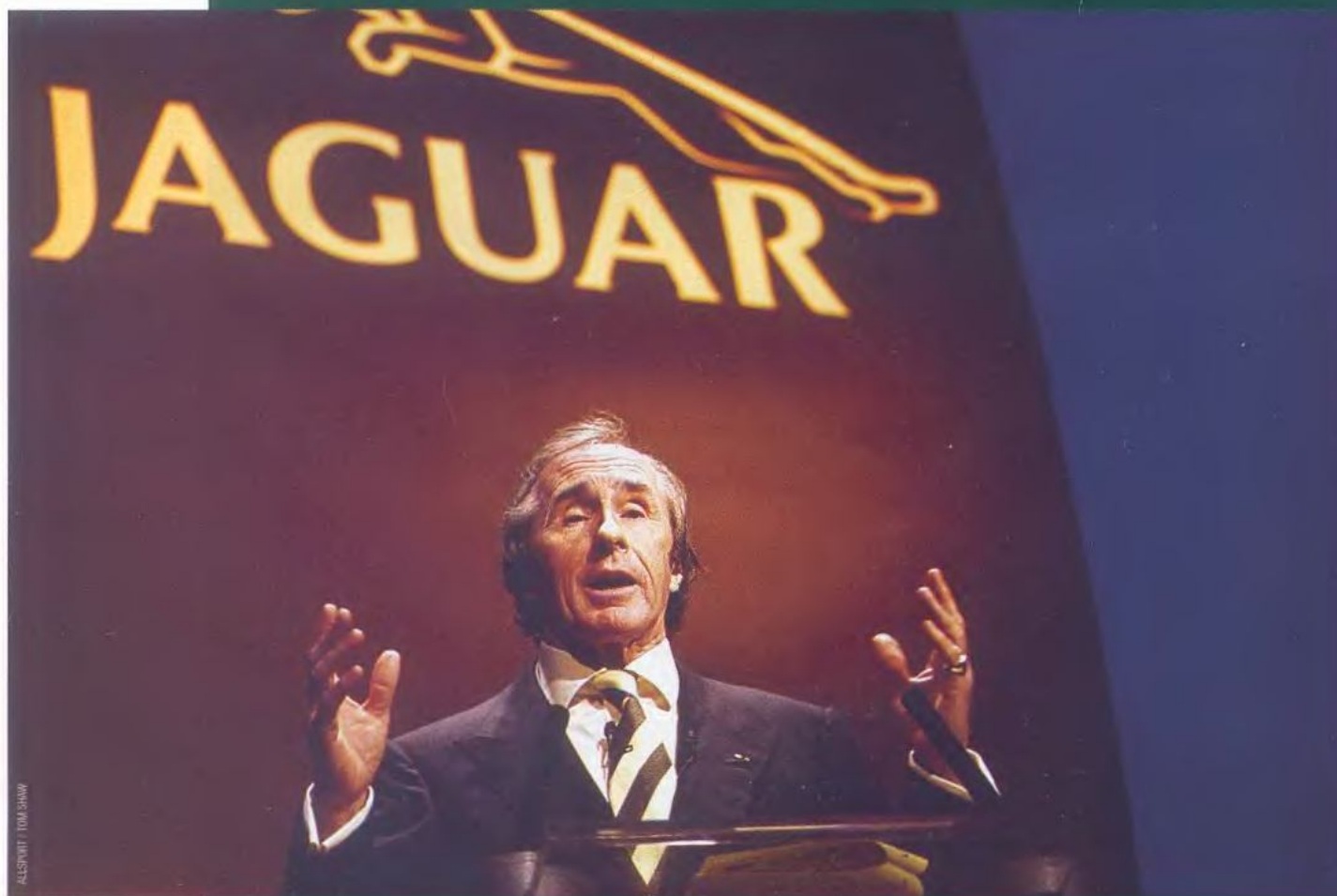
ламы сигарет. – Стюарт сделал паузу и оторвал глаза от бумаги, на которой его речь была записана огромными печатными буквами. – Я не знаю, что из того, что помещено на обтекателях наших машин, курит Фрэнк, но у нас никогда не было табачного спонсора”.

Повеселевшие британцы ржали дружно, представляя Фрэнка Уильямса, забивающего здоровенный “косяк” с помощью ценной бумаги финансовой группы HSBC. Что ни говорите, а Джеки умеет разговаривать с людьми. На покой ему еще рано. “Мой отец уходил трижды, – говорит Пол Стюарт. – Из спортивной стрельбы, из автогонок и сейчас из команды. И ни разу после этого он не отправлялся загорать на пляже”. Так что прощаться с Джеки еще рано.

Преемником Джеки на “капитанском мостике” команды назван человек Ford – Нил Ресслер. Нил является вице-президентом Ford, начальником отдела исследований и транспортных технологий и главным инженером этой компании, президентом Cosworth Racing, президентом Pi Electronics, главой Ford Global Technologies, и прочая, и прочая. Человек, как видим, достаточно занятой. Да еще и живет в Мичигане.

Вкупе с тем обстоятельством, что должность исполнительного директора после отставки Стюарта осталась вакантной, все это заставляет предполагать, что в настоящее время команда подыскивает кого-то на роль руководителя. Возможно, когда-нибудь им станет сын Джеки Стюарта, Пол, оставшийся в команде в качестве директора по общим вопросам. Есть и другие кандидатуры. Поговаривают, например, о Росс Брауне. Но сегодня вниманием окружающих все еще владеет Джеки.

Джеки – прекрасный оратор и большой политик. О чем бы он ни говорил, в шутку или всерьез, но он обязательно упомянет в речи всех спонсоров. Не стала исключением и





речь на презентации. В первую очередь Спюарт заговорил о паре новых названий: немецкой пивоваренной компании Beck, сделавшей ставку на Jaguar в противоборство с немецкими же пивоварами из Warsteiner (McLaren) и Veltins (Williams), а также американской курьерской службе DHL, не захотевшей отставать от Federal Express (Ferrari) и Deutsche Post (Jordan). Не забыл Джеки, разумеется, и о старых друзьях: HSBC, MCI Worldcom, Lear и Hewlett Packard. Кстати, во многом именно они оказали решающее влияние на внешний вид нового автомобиля.

От газонокосилки до Формулы-1

В 1864 году над зеленым газonom "Лорда" потянуло ветром больших перемен: вместо традиционного стада овец для подготовки поля решили применить механическую газонокосилку. Новшество внедрили, несмотря на протесты со стороны многих влиятельных членов клуба. Англичане всегда были одержимы двумя противоположными страстями: любовью ко всевозможным техническим новшествам и крайним консерватизмом в том, что касается традиций. Это относится к крикету. Это относится и к Формуле-1.

Автомобиль самой британской команды может быть только зеленым, и никаким иным! Однако при осуществлении этого тезиса на практике возникли некоторые проблемы. Во-первых, зеленый не нравился спонсорам: их надписи терялись на темном фоне.

"Вы имеете дело с людьми, которые заплатили большие деньги, чтобы увидеть логотипы своих фирм на автомобиле, — рассказывает создатель фирменного стиля Jaguar Ян Кэллум. — Каждый настаивает на своих корпоративных цветах, и мы должны сделать так, чтобы все остались довольны и при этом автомобиль не походил на лоскутное одеяло. Это Jaguar — и он должен безошибочно опознаваться как Jaguar".

"Stewart был белым, и это всех устраивало, — сдержанно вздыхал Джеки Спюарт. — Jaguar должен быть зеленым. В конце концов, мы решили сделать автомобиль и зеленым, и белым".

Так, к вящему удовольствию Джеки, Jaguar одели в юбку. "Волки" остались сыты. Однако взбунтовались "овцы": зеленый цвет оказался плох для телезрителей, он недостаточно ясно различается на экране.

Команда предприняла целую исследовательскую программу. Раскрашенные в различные оттенки зеленого автомобили Ф-3000 оценивались на трассе при различных уровнях освещенности невооруженным глазом, через линзы телекамеры, а также на цветных и черно-белых снимках. И в итоге искомый оттенок был найден.

"Исторически наш цвет — зеленый, — продолжает Кэллум. — Однако какого-то определенного "британского гоночного зеленого" никогда не существовало. Было множество оттенков, в основном темных тонов. Мы создали еще один, более светлый".

Было в этом конфликте и еще одно заинтересованное лицо. Темно-зеленая краска тяжела не только для глаз, но и в буквальном смысле этого слова. А лишние полкило, размазанные без всякого толку по поверхности машины, — это совсем не то, что было нужно техническому директору команды Гэри Андерсону.



Сказка Андерсона

Создатель нового автомобиля походил на счастливого отца у порога роддома: шум и суета вокруг явно сбили с толку "папашу" Гэри. Но журналисты хотели знать, как прошли роды.

"Насколько нов новый автомобиль? — Гэри делает вид, что его возмущает сама постановка вопроса. — В нем все





новое. Если снять обтекатели и сравнить этот автомобиль с автомобилем 1999 года, то вам покажется, что прошлогодняя машина сделана 10 лет назад. В R1 нет ни одной детали, которую бы мы не переосмыслили".

Обтекатели, тем не менее, не сняли, а внешне машина изменилась не слишком сильно: нос стал ниже и на 50 мм длиннее, изменилась форма боковых воздухозаборников, вот, пожалуй, и все.

"Сравнить с прошлогодним автомобилем? Шасси стало более аэродинамически совершенным. И конечно, этот автомобиль легкий, с более низким центром тяжести, компактный и, мы надеемся, боеспособный. Им станет легче управлять и ему подойдет больше трасс, чем в прошлом году".

Сказано немного. Пресса продолжала настаивать.

"Принципиально новое? В наши дни невозможно сделать революционно новый автомобиль из-за существующих правил. Можно только оптимизировать старый. Этим мы и занимаемся. Отличие может быть лишь в мелочах. Однако именно эти мелочи и определяют разницу между плохим автомобилем и хорошим".

По лицу Гэри видно, что это не тот человек, который будет разговаривать о "мелочах".

"Устранены ли недостатки прошлогоднего автомобиля? Он был очень сложным, причем подчас он был сложным ради сложности. Я не могу сказать, что R1 проще, но теперь его сложность подчинена целям улучшения характеристик".

Журналисты, как им и положено, не стесняются напомнить Гэри о "веревке".

"Постоянные поломки заднего антикрыла? Много проблем в прошлом году возникло из-за того, что Ford поставлял нам двигатели различных модификаций с разными вибрационными характеристиками".

Отбив очередную атаку, тучный Гэри облегченно вздыхает. Но журналисты, отступив с фронта, прыгают со спины.

"Есть ли недостатки у R1? Разумеется, но они не связаны напрямую с конструированием. Мы до сих пор используем аэродинамическую трубу, расположенную в Калифорнии. Поэтому времени на обдувку совершенно недостаточно. Наша собственная установка появится, если все пойдет по плану, только через два с половиной года. Пока же придется как-то выкручиваться".

И все-таки Андерсен вынужден был бросить "кость" голодным журналистам.

"Мы увеличили объем топливного бака. В прошлом году, приняв во внимание монополию Bridgestone, мы посчитали, что две дозаправки будут нормой. Однако шины легко выдерживали половину дистанции. Если бы не баки, мы могли бы выиграть в Маны-Кур и Монце".

И все-таки, а что же там, под обтекателями?

"Новый двигатель? Да, он стал мощнее и более оборотистым... Насколько?"

Андерсен начинает как-то странно смеяться и озирается по сторонам, сверкая очками. Но тут прозвучал вопрос, который позволил Гэри расслабиться.

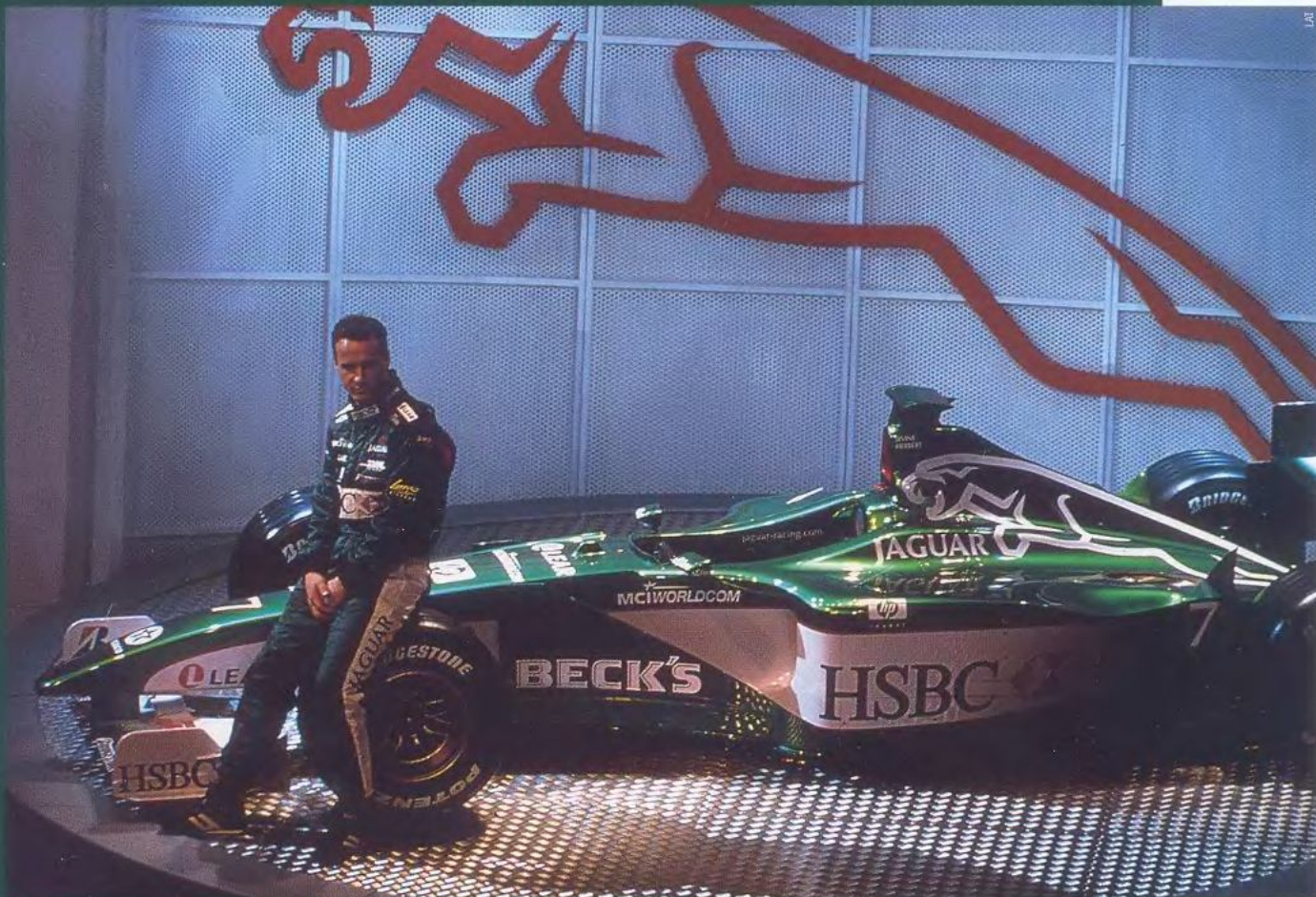
"Эдди? Он ничуть не изменился. Пару раз я уже застывал его в боксах спящим. Я намерен поговорить с ним об этом", — и Гэри растянул рот в довольной улыбке.

Жалко птичку

Среди множества экспонатов в музее знаменитого стадиона — кубков, портретов великих спортсменов прошлого, их амуниции и пр., внимание посетителей неизменно привлекает чучело воробья. Надпись внизу гласит, что бедную птичку в 1936 году сбил на лету мячом некто Джехангир Хан.

"И в гибели воробья есть божий промысел", — говаривал когда-то принц Гамлет. Тем более нельзя назвать случайным выбор гонщиков, которым доверены автомобили с "большой кошкой" на обтекателях. Джонни Херберт — классический тип англичанина. Ему впору сниматься в каком-нибудь фильме на сюжет шекспировских хроник. Что касается Ирвайна — то это совсем другое кино. По английскому телевидению накануне крутили документальный фильм об Эдди, изобилующий сценами, снятыми в увеселительных заведениях и на его роскошной яхте. Своеобразная популярность североирландца, его умение привлечь к себе внимание прессы и даже его репутация плейбоя — как раз то, что нужно хо-





заявам новой команды. Президент Jaguar Cars Ltd. доктор Вольфганг Райхле открыто подтверждает, что Эдди Ирвайн призван изменить устаревшее представление о Jaguar, как о чем-то, сделанном из "дерева и кожи". И Эдди, который теперь с полным правом может называть себя "большим котом", немедленно приступил "к своим обязанностям". Словом, – то, что доктор прописал.

Услышав, что Джонни намерен обзавестись роскошным Jaguar XKR для повседневной езды, Эдди немедленно заявил, что намерен обзавестись двумя. Потом никак не желал уступить товарищу половину шины во время фотографирования. Конечно, это была шутка. Смеху, как вы уже поняли, на презентации Jaguar было много.

Несколько организационных моментов

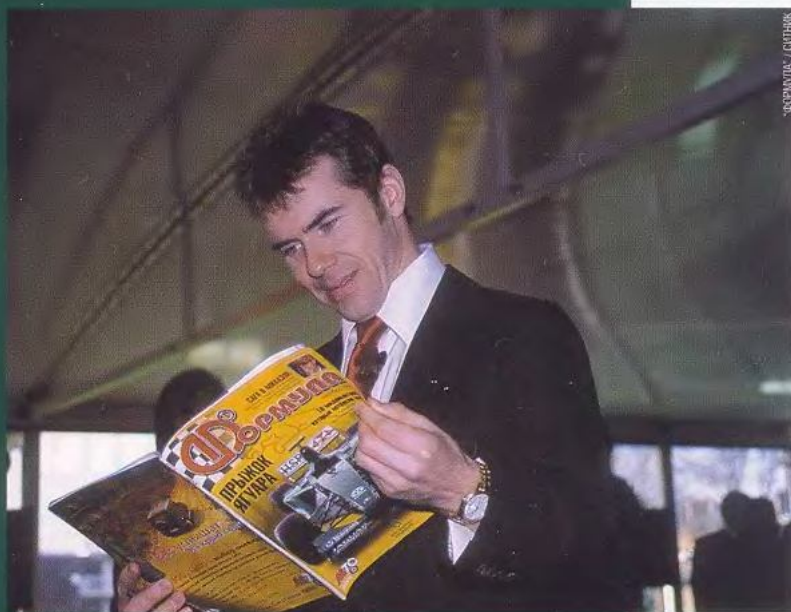
Надо отдать должное хозяевам, организовано все было безупречно. Этот длинный день начался в 6 утра завтраком для прессы. А торжественный ужин закончился далеко за полночь. Все было очень стильно: зеленые тарелки, зеленые салфетки, зеленая форма у официантов, даже пища была зеленая. На ужин пожаловали особо важные персоны: Том Уокиншоу, Мартин Брандл, Джоди Шектер, Джон Уотсон, куча всевозможных теле- и эстрадных знаменитостей вроде Криса де Бурга или Симона Ле-Бона.

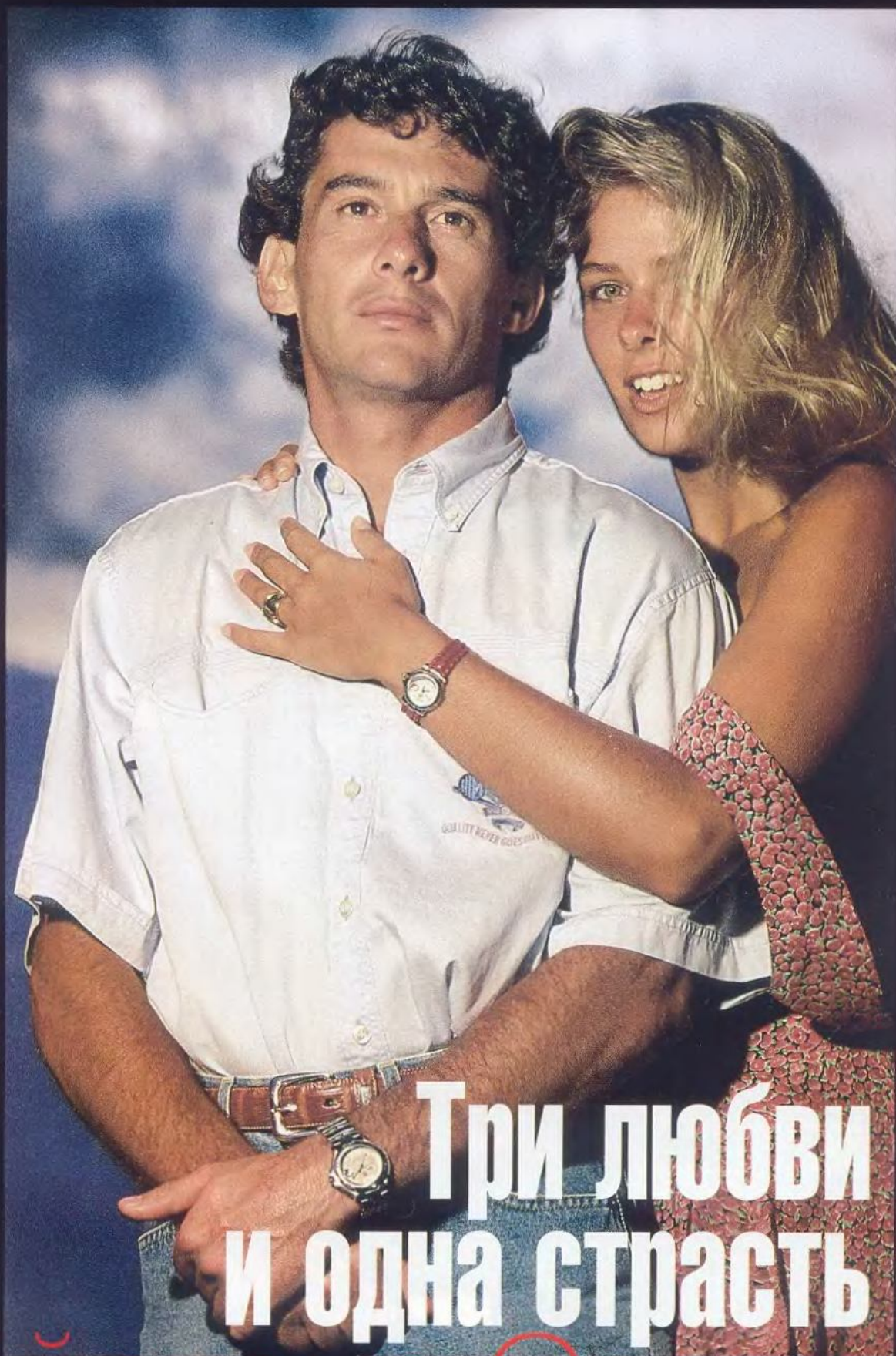
Среди самых почетных гостей был, разумеется, и Кен Тиррелл. "Я думаю, Формула-1 будет меняться на наших глазах, – говорил Кен. – Приходят большие компании и покупают команды. Так и должно быть. В Ф-1 должны гоняться Ferrari, Mercedes, Jaguar, BMW и т. д., и я думаю, это чертовски хороший знак. Нас ждет крайне интересное будущее. Я с нетерпением жду первой гонки этой команды".

Кен, чью команду недавно тоже "пришли и купили", смотрел несколько странно среди всего этого изумрудного

блеска. Вспышку активности среди фотографов за его спиной вызвало появление двух симпатичных девушек – сестер Эплтон из All Saints. Они наперебой рассказывали журналистам, как "сексуально выглядит автомобиль и гонщики, особенно один, но мы не скажем какой". Кен говорил о будущем, говорил то, что и ожидали от него услышать. Но вид этого высокого старика наводил на мысли о прошлом. О том прошлом, которое и заставляет сильнее биться сердца миллионов людей во всем мире при виде зеленых автомобилей на стартовом поле Гран При.

Леонид Ситник





Три любви и одна страсть

Айртона Сенны

"Ваше высокопреосвященство, слухи подтвердились", — Бурне, камердинер, окинул смущенным взглядом неподвижную фигуру кардинала, но, уловив едва заметное движение руки, продолжил: "Ее зовут Марион! Марион Делорм..." Ришелье нахмурил тонкие брови и задумался. Итак, любовница Сен-Мара — самая знаменитая шлюха в Париже. Как все это некстати для Франции. Король уже почти отвоевал у испанцев Артуа, но сомнительный роман его фаворита мог отвлечь Людовика XIII от государственных дел. У Ришелье осталась только одна возможность предотвратить катастрофу: свести мадемуазель Марион с вельможей более влиятельным и к тому же умеющим хранить свои секреты, то есть сделать ее своей любовницей. Кардинал никогда не чурался прекрасных дам, а куртизанка из квартала Маре слыла самой привлекательной женщиной Парижа. Но дело не в этом. Польза Франции — вот что было главным для Ришелье!



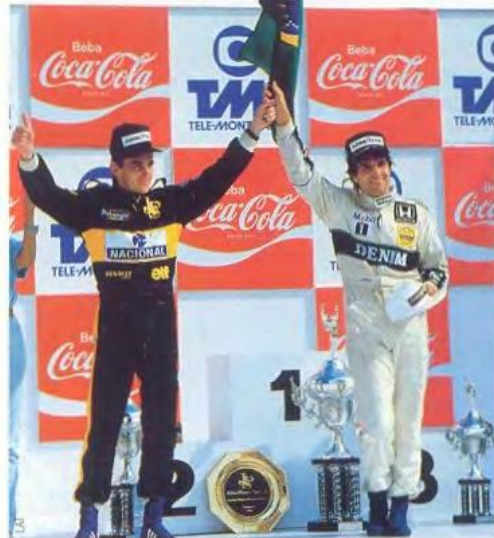
Формула-1 — маленькое королевство. И оно старательно оберегает свои тайны. Придворные романы пилотов здесь редко остаются незамеченными, но на страницы газет эта информация попадает все реже. С некоторых пор в "королевстве" Берни Экклстоуна появилось негласное табу для журналистов: все случайные связи холостых "виконтов" не должны получать огласку за границами "дворца" (паддока). Женатые же "графы" и "маркизы" автогонок — личности вообще неприкасаемые. Моральный облик людей, представляющих интересы многомиллиардных корпораций, должен быть соответствующего уровня.

Несколько лет назад знакомый журналист рассказывал мне, как видел в Будапеште одного женатого "барона" Формулы-1, который в подворотне усаживал в лимузин с затемненными стеклами "та-а-кую блондинку...". Впрочем, в Будапешт, секс-столицу современной Европы, даже механики едут с особым настроением. Однако такие сцены совсем не редкость и в других частях света. Но, будьте уверены, описывать эти истории, а тем более называть имена никто не станет. Спортивному журналисту не нужны проблемы с аккредитацией, не говоря уже о возможных судебных исках, моральных компенсациях и обычном мордобое.

Но еще лет десять назад, во времена более свободных нравов, обсуждать подобного рода дела на страницах газет и журналов было в порядке вещей, и за ворота "дворца" частенько просачивались окутанные пеленой таинственности слухи о подвигах героев-любовников из мира Формулы-1. Разумеется, как на гоночной трассе, так и в колонках "светской хроники" в центре внимания был фаворит "королевы автогонок" Айртон Сенна.

К подобного рода материалам каждый волен относиться как ему угодно. Кто-то будет негодовать: к автоспорту все это имеет весьма сомнительное касательство и подобного рода темы лучше оставить "желтой" прессе всевозможных оттенков. Но ведь любовь и ненависть, верность и измены, интриги и личные переживания — это тоже часть жизни наших героев. И уж коли мы хотим знать в малейших подробностях какими великие пилоты были на гоночной трассе, нам должно быть интересно, каковы они вне ее.

Айртон любил женщин, в его жизни их было много, но бразилец явно и недвусмысленно предпочитал женщинам гонки. Собственно, эта безудержная главная страсть и разрушила все его романы: от первого, еще детского увлечения соседской девочкой Розанжелой Лагу Феррейрой да Силва до самой громкой "официальной" love story бразильского Волшебника — с телеведущей Шушей Менегэл.



Айртон Сенна и Нельсон Пике — олицетворение "бразильской зры" в Ф-1. За десять лет они выиграли шесть чемпионатов мира, но гоночный олимп оказался слишком тесен для двоих. В глазах болельщиков фаворитом был Айртон, и это бесило Нельсона

Любовь небесная

С Шушей Сенна познакомился в 1988 году, на вечере в честь великого Пеле. Многие считают, что любовь их была чистой и глубокой. Возможно, так оно и было, но недоброжелатели бразильца в свое время выдвигали другую версию.

В 1988 году Айртон оказался в центре громкого скандала. Когда журналисты заметили, что Сенна дружит с Америку Жакоту Жуниором, который, будучи личным секретарем Сенны, жил в его доме, в мировой прессе поползли слухи о гомосексуализме знаменитого гонщика. Началось все с нескольких высказываний Нельсона Пике, опубликованных в бразильской прессе. Как самый титулованный на тот момент "принц" "королевства автогонок", Нельсон испытывал легко понятную ревность к бешеной популярности Сенны в Бразилии (в 1987 году Пике выиграл третий чемпионский титул, а лучшим спортсменом Бразилии был назван 27-летний Айртон).

Однажды, беседуя с обозревателем Jornal do Brazil, Нельсон посоветовал спросить у Сенны, почему тот так холодно относится к женщинам. "Сексуальные предпочтения — это его проблемы, — добавил Пике уже в беседе с репортером журнала *Manshetti*. — Но то, что вы видели в Имоле, эти девочки, которые тянутся к нему, пытаются его схватить, поцеловать — все это заранее подготовленная инсценировка". Затем Пике поделился своими подозрениями еще с несколькими изданиями, уже за пределами Бразилии. В конце концов, дело дошло до суда, разразился грандиозный скандал, и Пике вынужден был взять свои слова назад. Но слух уже пошел.

Хотя внешне Сенна остался спокоен, эта история попортила гонщику немало крови, и Айртон отомстил обидчику страшно, по-бразильски. В 1990 году в своем интервью для *Playboy* Айртон расквитается с Нельсоном: "Эту кампанию развязали, чтобы покончить со мной. Они не смогли превзойти меня на трассе и теперь лезут в мою личную жизнь". Далее по причинам, известным им обоим, Сенна посоветовал Пике придерживаться языка. "Я знал Катарину, — заявил Сенна, говоря о жене Нельсона бельгийке Катарине Валентин. — И знал ее как женщину..."

Но чтобы окончательно восстановить свою репутацию, Сенне был нужен громкий роман. Звезда телевидения Шуша Менегэл была кандидатурой — лучше не придумаешь! Мария да Граса Менегэл (прозвище Шуша, ставшее позднее эстрадным псевдонимом Марии, еще в детстве придумал для нее брат) была на три года младше Сенны. Она была седьмым, но, бесспорно, самым красивым ребенком в семье из маленького

Долгое время о романе с Шушей говорили как о хитрой маркетинговой сделке, которая принесла Сенне несколько миллионов долларов



городка Санта Роса, что неподалеку от Бразилии. Уже в 16 лет она заключила контракт с модельным агентством Ford MA в Нью-Йорке. В декабре 1982 года Шуша разделась для съемок в бразильском издании журнала Playboy, а через год дебютировала в кино и на телевидении. К 1988 году Шуша, у которой было уже собственное шоу на телевидении, стала одной из самых известных красавиц Латинской Америки. И Айртон, по примеру Армана Жана дю Плесси Ришелье – величайшего министра всех времен и народов, исключительно для пользы дела окунулся в райский омут любовных наслаждений. Их роман получил огласку после того, как в конце 1988 года Сенна послал за Шушей личный самолет.

Позднее злые языки будут говорить об их связи как о хитрой маркетинговой сделке, которая принесла обоим по несколько миллионов долларов. Шуша была одной из немногих женщин Сенны, о которых Айртон часто говорил в своих интервью. Позже, уже после разрыва, Сенна признался, что подумывал даже жениться на очаровательной блондинке и завести детей. Такое заявление из уст бразильца, если, конечно, Сенна говорил искренне, стоит многого. Айртон всегда старательно избегал разговоров о семейном счастье. Возможно, это связано с неудачным опытом первого брака.

Первая любовь

В феврале 1981 года, когда ему не было еще и 21 года, Сенна женился на подруге своей юности – Лилиан да Вашконселуш Соуза. Это был союз двух родственных душ – одно время они даже гонялись вместе на картах. Увы, их счастье длилось недолго. «Этот брак был ошибкой, – вздохнет Сенна после развода. – Но она очень хорошо готовила».

Спустя несколько лет Айртон скажет, что он просто не мог сочетать гонки с супружеством. Роман – другое дело. Вручив Лилиан на прощание букет желтых цветов, Сенна сразу завел подружку. Весной 1983 года

По признанию самого бразильца, его ранний брак с Лилиан был ошибкой молодости. Сенна не смог сочетать гонки с семейной жизнью



После разрыва с Сенной Кэрролл Альт не раз появлялась в пaddock в обществе Луки Бадера



В 1987 году избранницей Айртона стала модель Маржори Андраде



Всего через несколько месяцев после развода с Лилиан Сенна нашел утешение в объятиях черноглазой Кристины

Адриана Галистеу, с которой Сенна познакомился на Гран При Бразилии 1993 года часто гостила в Ангре, но родственники Айртона всегда относились к ней с некоторой опаской



на гонках Айртона сопровождала черноглазая Кристина. Войдя во вкус, Сенна начал менять дам сердца быстрее, чем свои гоночные перчатки. Его не раз видели в обществе моделей Маржори Андраде, Фернанды Барбозы, Кэрол Алт, Патриции Машаду, актрисы Вирджинии Новик, аристократки Марии Кристины Мэдиш Калдэйры – и это только те, с кем Айртон считал возможным появиться на публике. Все они и, смею предположить, еще великое множество безвестных подружек бразильца в разное время становились гостями резиденции Сенны Ангра душ Рэйш под Сан-Паулу. В “донжуанском списке” Сенны, по слухам, была даже жена чемпиона Европы по футболу 1988 года Рууда Гуллита – Кристина Пенса. Впрочем, не будем слишком уж углубляться во все это.

Что до серьезных связей, то их в “карьере” Айртона было не так уж много. Самый длинный роман Сенны с наследницей промышленной компании “Душаш Корона” Адрианой Ямин начался в 1984 году и продолжался четыре года. Айртон и Адриана, которой в 1984 году было всего 15 лет, были помолвлены. В 1988 году Сенна даже оказал Адриане невиданную честь, посвятив одну из побед в Гран При. В том же году они и расстались, у Айртона начался роман с Шүшей. Все его любовные истории, длинные или мимолетные, начинались по-разному, но заканчивались почти всегда одинаково. Все, кроме одной.

Любовь земная

Последней подружкой бразильского Волшебника стала португальская фотомоделль Адриана Галистеу. Они познакомились во время бразильского Гран При 1993 года в Интерлагосе, где Адриана входила в группу “девушек Shell”. Впервые они столкнулись в субботу после квалификации на гостевой вечеринке Shell в Paddock Club. “Я почувствовала, что он смотрит на меня, – вспоминает Адриана. – На следующий день около боксов McLaren меня остановил толстый парень и сказал: “Я помощник Айртона Сенны по частным вопросам. Он просит меня узнать номер вашего телефона”. Я нашла это забавным, но дала ему мой домашний номер и телефон офиса”.

Сенна выиграл Гран При Бразилии и праздновал свою победу на вечеринке в фешенебельном ночном клубе Сан-Паулу Limelight. Девушки Shell находились там по долгу службы. “Как в сказке про Золушку, он появился, когда часы проббили двенадцать, – продолжает Адриана. – Перед тем как уйти, я хотела подойти поздравить его, как это положено по протоколу. Айртон сам попросил своих охранников расчистить мне путь. Я пожала ему руку, он удержал меня и протянул бокал с шампанским: “Отпразднуй со мной”. “Спасибо, но я не пью”, – сказала я. “Но это особенный день. Я выиграл. Ты не пьешь ничего?” “Ничего”. “Подожди минутку, – окликнул меня его толстый друг, так называемый помощник по частным вопросам. – Мы собираемся устроить пикник в Ангре в этот уик-энд. Не хочешь ли присоединиться к нам?” Я выкрутилась, бросив традиционное: “Увидимся позже”.

На следующее утро Адриану разбудил телефонный звонок, и в трубке прозвучал тот же вопрос. Она поехала в Ангру, а через два месяца появилась вместе с Сенной в пaddocke Гран При Монако. Такой чести Айртон не оказывал ни одной из своих подружек со времен его “официального” романа с Шүшей Менегал.

Весь год Адриана сопровождала Айртона по автодромам мира. Они казались прекрасной парой, и незадолго до гибели в нескольких интервью Сенна снова заговорил о семье. Увы, мечтам бразильца не суждено было сбыться. 1 мая 1994 года Сенна разбился в Имоле, но любовные скандалы вокруг имени Волшебника не затихают и после его смерти.

Любовь до гроба

В семье Айртона не очень жаловали голубоглазую блондинку, считая ее слишком легкомысленной, а после того как отец Сенны сеньор Милтон да Силва обнаружил телефонные счета из Ангры Душ Рэйш, откуда она несколько раз звонила своему бывшему любовнику, впала в окончательную немилость. Узнав о трагедии в Имоле, Адриана позвонила из Португалии, где жила в доме Сенны, в Ангру, чтобы выразить соболезнования родителям Айртона, но с ней просто не захотели разговаривать.



Хотя на похоронах Санны Адриана носила значок Family (Семья), родители бразильца откровенно игнорировали португалку



Уже шесть лет не смолкают разговоры об эксгумации тела Айртон Санны. С помощью теста на ДНК Марселла Прадду надеется доказать, что Айртон – отец ее шестилетней дочери Виктории

А в это время из Рио в Сан-Паулу, бросив все дела, уже летела Шуша Менегэл. Несмотря на обещание не появляться на похоронах, Шуша приехала на кладбище Морумби. Две бывшие любовницы Санны столкнулись у его гроба, и последовавшую затем сцену красивой не назовешь. Португалку многие откровенно не замечали, выражая соболезнования Шуше. Оскорбленная Адриана попыталась помочь гонщикам нести гроб с телом Айртон, но и этого ей не позволили. Разумеется, не нашлось ей места и в машине, которая увезла семью после церемонии. По приглашению Милтона да Силвы туда села Шуша, шедшая после церемонии под руку с сестрой Санны Вивьян.

Родные Айртон постарались сделать так, чтобы Адриана навсегда исчезла из их жизни, признав Шушу как бы своей неофициальной невесткой. Этому есть вполне разумное объяснение. Шуша – белоснежка Бразилии, молода, красива, знаменита и богата. В 1990 году в Педра де Гуаратиба под Рио благодаря фонду Шуши Менегэл открылся приют для десятков бездомных детей Бразилии. Разумеется, Шуша не имела никаких претензий на наследство Санны. Что же до Адрианы, то от нее можно было ожидать чего угодно. Отчасти так оно и оказалось.

Еще в начале 1994 года Адриана перестала сопровождать Айртон на гонки и окунулась в ночную жизнь Сан-Паулу. А после гибели гонщика не стеснялась эксплуатировать его имя, став одной из самых дорогих моделей Бразилии. Несколько лет назад она снялась для Playboy, и номер разошелся в Бразилии двухмиллионным тиражом.

Что до наследства Айртон, то на него нашлись и другие претенденты. В 1992 году, после разрыва с Шушей, у Айртон была мимолетная связь с бывшей женой бразильского спортивного журналиста Фернанду Вануччи, Эдиленой ди Барруш Гонсалвиш, – актрисой, более известной под псевдонимом Марселла Прадду. Весной 1993 года Сенна получил от Марселлы “подарок” ко дню рождения: женщина объявила, что ждет от него ребенка. Родственники Марселлы утверждают, что Сенна, узнав о скором отцовстве, даже шутил по этому поводу: “Если родится мальчик, я назову его Ален Прост!”

В сентябре 1993 года, на восьмом месяце беременности, Марселла родила девочку, названную, якобы в честь побед отца, Викторией. Но официально своего отцовства Айртон так и не признал. Несмотря на это, после гибели Санны, Марселла и ее родственники стали заявлять о своих претензиях на часть наследства трехкратного чемпиона мира, утверждая, что Айртон подарил Марселле квартиру в Барра да Тижука – дорогом районе Рио – и регулярно переводил крупные суммы на воспитание ребенка.

Вскоре нашлись и другие “наследники”. Женщины в разных частях света не оставляют своего кумира в покое и после смерти. Эти истории стары как мир. Не проходит и года, чтобы где-нибудь в Австралии или Европе не находилась женщина, объявлявшая своего ребенка отпрыском Санны, или Пеле, или Элвиса Пресли. А в Сингапуре живет человек, который утверждает, что он потомок Антона Павловича Чехова, посетившего этот город на обратном пути с Сахалина.

Где проходит граница между правдой и домыслами во всех этих историях – сказать трудно. Подобного рода тайны – удел всех знаменитостей. Ведь эти люди редко позволяли посторонним узнать о своей жизни больше, чем находили нужным для дела.

Никто не знает, сколько детей было у Ришелье. Однажды, уже после смерти великого министра, маршал де Брез заявил при дворе, что кардинал подарил своей племяннице-любовнице Мари-Мадлен де Виньеро аж четырех сыновей. “Тому, что говорит господин маршал, следует верить ровно наполовину”, – прошептала своим приближенным королева Анна Австрийская. Впрочем, Ришелье оставил после себя немало загадок и поважнее этой.

“Есть две вещи, о которых не следует болтать: о деньгах и о женщине, с которой ты был прошлой ночью”, – эти слова принадлежат другому “кардиналу” – Берни Экклстону. Его “королевство” умеет хранить свои тайны.

Алексей Юрцов





РУССКИЙ СЮРПРИЗ

Тесты команд международной Формулы-3000 в Хересе выдались богатыми на сюрпризы, большие и маленькие: неожиданно прибавил Бернольди, разочаровал Айяри, в клам разбил машину Джастин Уилсон. Но настоящей сенсацией стало появление на испанской трассе команды Arden Racing. Всего за один день из неудачника сезона 1999 года эта "конюшня" превратилась едва ли не в фаворита года 2000.

Один вид автомобилей команды произвел в Хересе эффект разорвавшейся бомбы. Вместо логотипа прошлогоднего титульного спонсора, компании Lukoil, на гоночных машинах и грузовиках Arden красовалась непонятная для окружающих надпись на кириллице. Не было в Хересе ни одного руководителя команды, который не чесал бы затылок, в задумчивости разглядывая таинственные письмена. Что за нового и, вне всякого сомнения, богатого спонсора отыскали конкуренты? В гараже Arden то и

дело появилось любопытствующим из соседних "конюшен", но в команде с объяснениями не спешили. И только те, кому удалось раздобыть в глухой испанской провинции словарь русского языка, смогли понять, что значит загадочное слово на бортах красно-белых машин: РОССИЯ!

Впрочем, интерес к Arden Racing Russia, а именно так будет называться команда в 2000 году, был продиктован не только этим. В межсезонье команда порядком перетрясла свой штат. Из BAR в Arden пришли два инженера, один из которых Мик Кук — неоднократно выигрывавший чемпион Ф-3000 в составе Super Nova, в прошлом году работал гоночным инженером Рикардо Зонты. По оценкам специалистов, Кук на сегодня один из лучших инженеров Формулы-3000. Тот факт, что он выбрал именно Arden, тогда как другие команды предлагали ему лучшие финансовые условия, лишний раз доказывает растущий интерес к команде среди специалистов.

«Это были первые тесты с новыми инженерами, и даже для нас стало неожиданностью, как здорово повела себя машина, — признается исполнительный директор Arden Александр Требитт. — В прошлом году наши инженеры пошли по двум совершенно противоположным путям, ни один из которых не был верным. В итоге к концу года Маслов и Вусенс сидели в двух разных машинах. Сейчас у инженеров абсолютно другая философия». Хотя Кук до этого никогда не работал с Lola T99/50, уже на первых тестах машина преобразилась. Механики догрузили нос, сделали амортизаторы мягче. В итоге поворачивать стало заметно тяжелее, зато машина теперь очень здорово «стоит» на трассе.

Наконец, мы подходим к главной сенсации — появлению в Arden победителя японского чемпионата Ф-3 24-летнего Даррена Мэннинга, восходящей звезды мирового автоспорта. С этого года Даррен — тест-пилот BAR, и руководство этой «комюшин» не скрывало удовлетворения тем, что им удалось «пристроить» своего подопечного в престижную гоночную серию. И в благодарность за это команда Ф-1 уже начала оказывать Arden весомую техническую помощь. В блестящем будущем Мэннинга не сомневается никто. Недавно он выиграл Гран При Формулы-3 в Макао в стиле, заставившем многих вспомнить об Айртоне Сенне.

«Я уверен, что Даррен будет чемпионом мира, — считает Требитт. — Мы понимаем, что у нас он долго не задержится. Год два, но все равно будет приятно, если из российской команды выйдет гонщик такого уровня».

Мэннинг сразу показал, на что способен. В Хересе он появился лишь на второй день (был занят на тестах BAR) и произвел настоящий фурор за рулем русской «формулы». Утром Даррен работал над настройками, но как только вечером Кук сказал: «Делай время!», — он с ходу выдал лучший результат, на 0,650 се-

кунды опередив показавшего второе время База Лейндерса и на 0,719 доминировавшего два дня новичка чемпионской McLaren F3000 француз Стефана Сарразена.

Виктор Маслов в Хересе заметно уступал более опытному товарищу, хотя и улучшил свое прошлогоднее время. Партнеры с самого начала отнеслись друг к другу с симпатией. Гонщики вместе работали над настройками, вдвоем выезжали на трассу, где Даррен старался «разогнать» Виктора. Будем надеяться, что предельная собранность и даже одержимость, которые отличают Мэннинга в работе, будут способствовать росту мастерства нашего гонщика.

И еще один штрих к портрету англичанина. Двуглавый орел на борту его машины не оставил равнодушным Даррена. При всем космополитизме современного автоспорта, гонщикам не все равно, чьи цвета они защищают. Узнав, что имя великой страны будет весь сезон ассоциироваться с его успехами и неудачами, Даррен был заметно взволнован. Это вам не пачка сигарет на колесах. Это — сама история. Мы верим, что когда-нибудь наши национальные цвета станут так же привычны на автогоночных трассах мира, как итальянский красный, британский зеленый или немецкий серебристый. Пока же будем надеяться, что Россия принесет команде Arden то, чего ей так не хватало в прошлом сезоне — удачу!



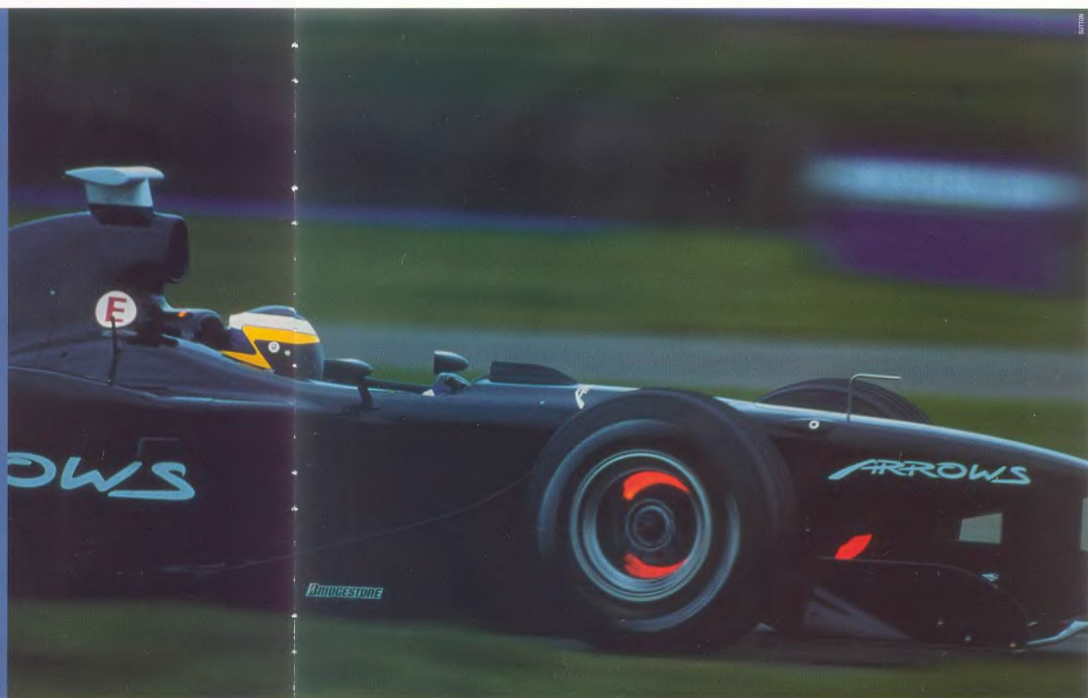
Виктор Маслов
готовится ко
второму сезону
в Формуле-3000

Владимир Маккавеев



САМЫЕ БЫСТРЫЕ ТОРМОЗА

Зачем автомобилю тормозная система? Что за вопрос, удивится рядовой автолюбитель! Конечно, чтобы снизить скорость, остановиться, надежно удерживать машину на месте. А в Формуле-1 тормоза ценят по их способности... увеличивать скорости!



БАРАБАН БЫЛ ПЛОХ...

"И не напоминайте мне о тормозах! Они только мешают управлять гоночной машиной", — говорил, бывало, замечательный пилот 20–30-х годов Уинчо Нуволари. Итальянец, действительно, старался нажимать на педаль тормоза как можно реже, вводя в поворот на огромной скорости и ювелирно точными движениями рулевого колеса и педали "газа" посылал машину по одному ему известной траектории. Впрочем, и все его коллеги, даже те, кто не был столь искусен или отважен, предпочитали именно такой способ снижения скорости.

Дело в том, что часто и резко тормозить на гоночных автомобилях даже 40–50-х годов было порой смертельно опасно.

Тогда использовались барабанные или, как их еще называют, колодные механизмы. В такой конструкции узкие замедления создаст колодка, прижимающаяся к внутренней поверхности полого барабана. Проблема в том, как лучше охладить систему. Ведь при трении возникает тепло, так что, строго говоря, остановка или замедление автомобиля — это преобразование его кинетической энергии движения в тепловую.

Чем больше на трассе поворотов, чем чаще пилоту приходится нажимать на педаль, тем выше температура трущихся деталей — колодки и барабана. Отсюда — многочисленные беды. Металл барабана с нагревом расширяется, а значит, растолкавшейся внутри колодке придется пройти больший путь до соприкосновения с его поверхностью. А значит, увеличится (причем, вкисло, во время гонки!) ход педали. Нагреваясь все больше и больше, барабан начинает коробиться, терять форму, металл пойдет волнами, потом потрескается, искрошится. Тормозные накладки же (часть

колодки, которая непосредственно взаимодействует с барабаном), выполненные из материалов на основе асбеста и обладающие высокими фрикционными свойствами, в свою очередь нагреваясь и разрушаясь, засоряют рабочую поверхность образующими летучими соединениями из состава искусственных смол, использованных при их изготовлении.

Далее — больше. Расплавленная смазка из подшипника ступицы колеса центробежной силой выжимается на внутреннюю поверхность барабана. Все увеличивающийся нагрев может заставить закипеть тормозную

жидкость в гидроприводе. И если жидкость сжать нельзя, то пар — пожалуйста! И педаль тормоза, к ужасу пилота, вдруг "проваливается" в самый неподходящий момент.

Разумеется, конструкторы боролись с этими недостатками всеми доступными средствами. Жизненно важно было, во-первых, снизить насколько возможно количество образующегося тепла. И, во-вторых, обеспечить наилучшее охлаждение. Для этого инженеры Alfa Romeo и Ferrari на первых автомобилях Ф-1 использовали барабаны очень большого размера, чтобы увеличить площадь трущихся по-

верхностей. Так внутренний диаметр тормозных барабанов Ferrari 375 составлял 35 см. Позднее Lancia и Mercedes-Benz предложили увеличить ширину барабанов.

Их оптимизировали как можно более массивными, с несколькими расположенными по окружности ребрами и просверливали в корпусе множество вентиляционных отверстий. Но здоровенный цилиндр, прикрепленный к колесу, значительно увеличивал неподрессоренные массы, серьезно влияя на управляемость машины. А в дождь внутри тормозного барабана проникала вода. Как только колодки

САМЫЕ БЫСТРЫЕ ТОРМОЗА



начинали высыхать, они проявляли склонность к заклиниванию. Заклинивший тормоз, заблокированное колесо на мокрой, скользкой трассе – это смертельно опасно.

Инженеры Mercedes-Benz в 1954 году пытались решить проблему, вынеся тормоза из колес внутрь кузова. Но под обтекателем охлаждение только ухудшилось. Пилотов “серебряных стрел” специально инструктировали перед стартом – пользоваться тормозами предельно осторожно, пока они постепенно не прогреются до рабочей температуры. В противном случае внезапный нагрев мог разрушить и барабан из легкого сплава, и стальные колодки. И тогда – заклинивание тормоза, блокирование колеса, нарушение управляемости, утрата контроля над машиной, авария.

Что же делать? Некоторые даже предлагали использовать “воздушный тормоз” – широкую плоскость, которая служит чем-то вроде парашюта. Такая конструкция применялась на спортивно-гоночных автомобилях Mercedes-Benz. Но до Формулы-1 не дошла: выяснилось, что эффективно работает такая “печная заслонка” лишь на скоростях 110–240 км/ч, а при меньших – практически беспо-

лезна. И тогда конструкторы Ф-1 обратили свой взор на небо.

ДИСКИ МОГУТ ВСЕ!

В 1923 году мотоцикл Douglas, финишировавший первым в традиционной гонке “Турист Трофи” на острове Мэн, был оснащен необычным тормозом. Скоба с тормозными накладками охватывала металлический диск; при торможении поршеньки прижимали к нему накладки, колесо останавливалось.

Поначалу такая конструкция не приглянулась автостроителям – слишком хрупкая и ненадежная, решили они. Зато заинтересовала производителей самолетов, которым важны были мощность и малая масса дисковых тормозов. Но кризис барабанов заставил и создателей гоночных машин вспомнить о находке более чем четвертьвековой давности. Так зимой 1951–1952 годов на испытательной трассе появился BRM Type 15, в создании которого участвовали инженеры авиационного отделения Rolls-Royce, с дисковыми тормозами Girling.

Теоретически диски казались панацеей от всех бед. Ведь их поверхность постоянно охлаждается встречным потоком воздуха, следо-

вательно, износ таких тормозов меньше, чем у самых лучших барабанных. Площадь трущихся поверхностей в системе диск/скоба значительно больше, чем в барабане соответствующего размера, а значит, возрастает мощность или снижается давление в гидросистеме привода и усилие на педали. Воду и мелкие песчинки, грязь, смазку и прочее срывает с поверхности диска центробежная сила или счищает передний край скобы. При нагревании диск расширяется радиально, практически не изменяя хода педали и сохраняя эффективность системы после многократного и интенсивного использования. В дисковых тормозах нет серво-эффекта (самоусиления), присущего лучшим конструкциям двухколодных барабанных тормозов. А значит, они обеспечивают гонщику исключительно плавное и прогрессивное чувство тормозной педали, ее пропорциональный отклик. По сравнению с барабаном диски изначально гораздо более точны и легче поддаются контролю со стороны водителя. И, наконец, легкие и компактные, диски уменьшают неподдрессоренные массы, улучшая управляемость машины и снижая лобовую площадь, увеличивая скорость как при прохождении поворотов, так и на прямой.

Правда, на практике реализовать все эти плюсы удалось не скоро. Хотя уже в 1953 году машина с такими тормозами выиграла 24-часовую гонку в Ле-Мане, лишь через два года диски праздновали первую победу в Ф-1. В октябре 1955 года Connaught V под управлением Тони Брукса выиграл Большой Приз Сиракуз. Гонка эта не входила в зачет чемпионата мира, а соперниками английской машины были лишь Maserati 250F.

В ответ итальянские инженеры выжали максимум из традиционной конструкции. Тормозные барабаны так называемого биме-



Тормозной барабан Ferrari 375 начала 50-х годов: максимально возможный диаметр, расположенные по окружности тонкие ребра увеличивают поверхность охлаждения, многочисленные отверстия в корпусе служат для вентиляции внутренней рабочей поверхности

Разместив барабаны внутри кузова, инженеры Mercedes-Benz не только снизили неподдрессоренные массы, но и значительно увеличили площадь трущихся поверхностей. У W196 она составляла 4065 кв. см на тонну веса, тогда как у Ferrari 375 лишь 2426





Под обтекателем тормоза Mercedes-Benz плохо охлаждались. Поэтому в 1955 году барабаны вынесли в колеса и сделали значительно тоньше

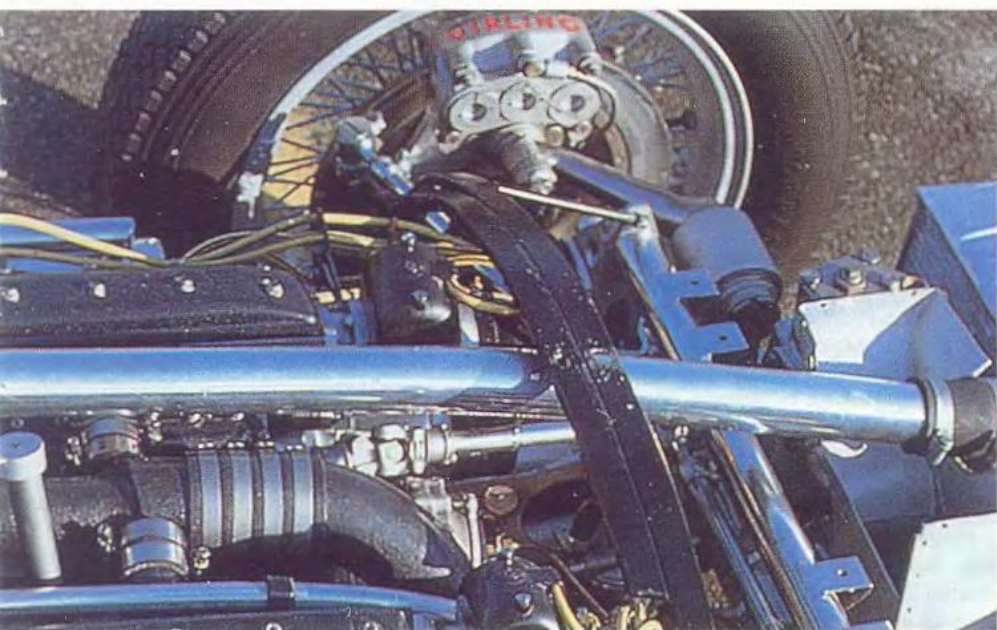
таллического типа, с чрезвычайно развитой поверхностью охлаждения, буквально остинившиеся многочисленными ребрами и лопатками, просверленные множеством отверстий, в 1956–1958 годах успешно отражали атаки приверженцев дисков. Но когда Vanwall, оснащенный дисковыми тормозами Goodyear, в 1958 году выиграл только что учрежденный Кубок конструкторов, Энцо Феррари окончательно отказался от барабанов и колодок. Так что в 1959 году устаревшие и ни на что уже не претендовавшие Maserati 250F остались единственными машинами Ф-1, оснащенными такими тормозами.

В первой половине 60-х, когда действовала "1,5-литровая" Формула-1, улучшившиеся ценные свойства шин, увеличившаяся эффективность и надежность фрикционных материалов, а также – что очень важно – более точечная и смелая техника пилотирования позволили гонщикам использовать тормоза гораздо в большем диапазоне, чем каких-нибудь десять лет назад. Но сама конструкция оставалась неизменной – остановить довольно легкий и не столь мощный автомобиль с двигателем рабочим объемом 1500 куб. см не представляло особого труда. Все изменилось, когда Ф-1 стала трехлитровой.

ЕГО ВЕЛИЧЕСТВО УГЛЕВОЛОКНО

Когда масса, мощность и скорость машин возросли, увеличилась и их кинетическая энергия. Соответственно, тормоза больше нагревались. Рецепты от этой болезни были давно опробованы на барабанах –

Первые дисковые тормоза в Формуле-1 разработала фирма Girling для английского BRM Type 15 в конце 1951 года



23 октября 1955 года в Сиракузах, на Сицилии, произошла сенсация – оснащенный дисковыми тормозами Connaught B выиграл у заводской команды Maserati

Последний вариант колодочных тормозов Ferrari, принесших в 1958 году чемпионский титул Майку Хоторну. Обратите внимание на расположенные по окружности, словно лопатки турбины, ребра охлаждения, призванные, к тому же, нагнетать воздух внутрь барабана. Но на последнем этапе сезона в Касабланке на Ferrari Dino 246 уже стояли дисковые механизмы Dunlop



САМЫЕ БЫСТРЫЕ ТОРМОЗА



увеличение размеров, улучшение охлаждения, новые материалы. Диаметр и толщина дисков все увеличивались, вскоре они стали настолько массивными, что некоторые конструкторы по примеру коллег из Mercedes-Benz вынесли механизмы из колес внутрь кузова, стремясь уменьшить неподрессоренные массы. Но как только диски спрятали под обтекатель, возникла старая проблема перегрева. Внутри них сверлили многочисленные отверстия, чтобы увеличить поверхность соприкосновения с воздухом, придумывали всевозможные воздуховоды для охлаждения. Вентиляция снижает температуру тормозных накладок, достигающую 700 °C, на 60–70° – весьма существенно, ибо уменьшение температуры на 50° увеличивает срок службы накладок вдвое. Но этого было мало. К тому же диски большого диаметра затрудняли изготовление кузова благоприятной обтекаемой формы. Вот тогда-то, в 70-е годы, сначала в конструкции накладок, а вскоре и в самих дисках появился новый космический материал – углеволоконный композит.

Легкий, прочный, необыкновенно износостойкий, с прекрасными фрикционными

качествами, он быстро покорил Формулу-1. Углеволоконные диски не теряли своей эффективности при интенсивном многократном торможении, их рабочая температура была много выше прежних, изготовленных из чугуна или мягкой стали с хромовым покрытием. Тормозной путь автомобиля Ф-1 заметно сократился – ведь мощные и надежные тормоза позволяли нажимать на педаль в самый последний момент с уверенностью, что скорость в 300 км/ч и более будет погашена в считанные мгновения.

Однако и у этих чудо-тормозов нашлись слабые стороны. Причем, сугубо субъективного свойства. Во-первых, углеволокно значительно дороже чугуна. Во-вторых, в несколько раз возросшая эффективность обернулась огромными нагрузками на пилотов. Во время Гран При Сан-Марино 1997 года телеметрия в боксах Williams показала, что Хайнц-Харальд Френтцен испытывает при торможении отрицательное ускорение в 5,99 g. То есть на тело гонщика действует шестикратная перегрузка. А ведь при ускорении в автомобиле Формулы-1 можно получить не больше 2 g, максимальные боковые перегрузки не более

чем в 3,5 раза превышают силу земного притяжения. Помимо того, усилие на педали Williams достигает 150 кг; а давление в гидроприводе превышает 84 кг на квадратный сантиметр. «Попробуйте в каждом торможении нажимать на педаль с усилием в 150 кг! – сказал тогда журналистам товарищ Френтцену по команде Жак Вильнев. – И так на протяжении полутора-двух часов. Вы поймете, что такое Гран При Формулы-1».

Ко всему прочему, многие решили, что углеволоконные диски сделали чемпионат мира... скучным. Да, да, именно в уменьшившемся тормозном пути видят причину столь малого количества обгонов, к примеру, руководители FIA. И они готовы запретить новейшие тормозные системы, лишь бы сделать Ф-1 более зрелищной.

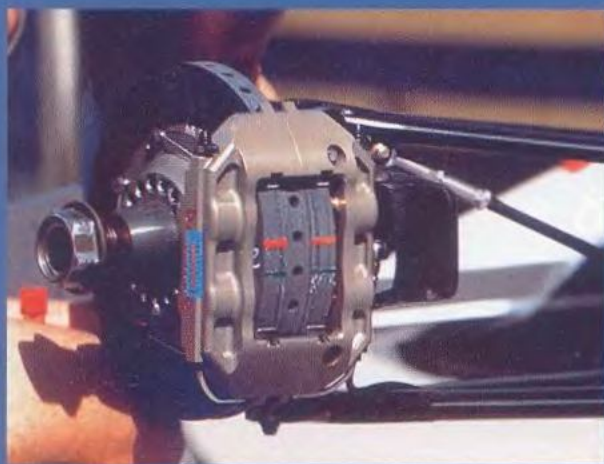
НАЗАД ДОРОГИ НЕТ

Казалось бы, абсурд. Зачем делать гоночный автомобиль заведомо менее надежным и быстрым, более трудным в управлении и опасным? Но, как сказал однажды трехкратный чемпион мира Айртон Сенна: «Вся беда чиновников FIA в том, что им не приходится сидеть за рулем машин Формулы-1». Сначала, в 1993 году, вне закона были поставлены все типы антиблокировочных систем и усилителей (что, как вы понимаете, отнюдь не облегчило работу пилотов во время гонки!). Затем, в 1997 году, предполагалось запретить углеволоконные диски, но от идеи пришлось отказаться. «Слишком трудно проверить качество материалов», – жаловался президент FIA Макс Мосли. К тому же испытанные Williams еще в 1995 году чутунные диски в сочетании с новейшей конструкцией скоб дали невероятные результаты – чутун не хуже углеволокна, только чуть менее износостоек.



Французские дисковые тормоза Messier с двумя скобами для команды Gordini вдвое увеличивали поверхность трения, но оказались слишком сложными и менее надежными. Даже сейчас очень немногие команды Ф-1 отваживаются пойти таким путем. В частности McLaren в 80-х и Stewart в 1997 году устанавливали на свои машины по две скобы

Температурный режим – жизненно важная характеристика тормозов, поэтому скобы оснащают миниатюрными термометрами





В 1998 году толщину дисков ограничили 28-ю мм, количество поршнейков – 6-ю, а накладок – 2-мя. На снимке переднего тормоза McLaren хорошо видны изготовленная из алюминия с добавлением лития скоба и воздухозаборник для охлаждения

Поэтому с позапрошлого сезона тормозные скобы должны быть изготовлены исключительно из алюминия. До сих пор их делали из необыкновенно дорогого алюминийско-бериллиевого сплава или из так называемого монометаллического матричного композита (ММК), в котором алюминий усилен карбидом кремния. Такие скобы были на 20% легче и на 30% жестче обычных.

На очереди – запрет электронных систем изменения баланса тормозного усилия между передней и задней осями и правыми и левыми колесами. Кнопка такой системы расположена на руле, и в ходе гонки пилот может ре-

гулировать распределение тормозного усилия, если вдруг обнаружит (ему могут сообщить это по радио из боксов, увидев результаты телеметрии), что увеличился износ дисков соответствующих колес. О необыкновенной важности такой системы, еще, разумеется, и не подозревая о ее существовании, писал в 1954 году специалист Lockheed Айвен Уоллер в предисловии к учебнику по тормозам: "Максимум, чего можно добиться от тормозов, достигается таким распределением тормозного усилия, чтобы каждое из четырех колес находилось точно на грани блокировки". При этом система электронного баланса

постоянно находится под контролем пилота, а потому не попадает под "санкции" FIA, запретившей в Ф-1 "руководящую" электронику. Но даже если электронный баланс, как и углеволокно, и другие сверхсовременные материалы и технологии, запретят, усилия чиновников Федерации вряд ли увенчаются успехом. Как сказал технический директор Williams Патрик Хед, "алюминиевые скобы 1998 года мягче, поэтому трудно поддать на них такое же усилие без увеличения хода педали. Но я не сомневаюсь, что довольно скоро мы найдем выход из положения".

Что же касается мастерства пилотов, которое якобы нивелирует "чудо-тормоза", сокращая до минимума тормозной путь и устраняя возможность обгона, то стоит вспомнить историю семилетней давности. В 1993 году Дэмон Хилл никак не мог взять в толк, почему он проигрывает по времени круга своему товарищу по Williams Алену Просту. Ведь француз начинал торможение раньше, а значит должен был потратить на проезд поворота на несколько мгновений больше! Оказалось, что Прост хоть и тормозит раньше, но нажимает на педаль чуть легче и открывает "газ" раньше своего коллеги. И проходит поворот быстрее.

За шесть десятилетий, прошедших с тех пор как на гоночных трассах блистал Маэстро Нуволари, отношение пилотов к тормозам в корне изменилось. Из ненадежных, непредсказуемых, порой смертельно опасных, эти механизмы превратились в дорогое, сложное и точное средство увеличения скорости машины.

Александр Мельник



Ручка регулятора тормозного усилия "вперед-назад" расположена на рулевом колесе Ferrari F300

Задний тормоз Ferrari. Диски и накладки для нынешней Ф-1 поставляют фирмы Carbone Industrie и Hitco, а скобы – Brembo и AP





Жан Алези

Клуб: "Jean Alesi Fans Club" Italia
Контактное лицо: Изабелла Анаклето (Isabella ANACLETO)
Адрес: Via Santo Stefano, 17-22040 Lurago d'Erba (Como) ITALY
Телефон: (39) 031 699669 **Факс:** (39) 031 699951
E-mail: msantini@dsi.unve.it
Вступительный взнос: IFL 35.000
Число членов: 80
Для членов клуба: вестник, сувениры (кепки, футболки и т.д.)

Дэвид Култхард

Клуб: Official International David Coulthard Fan Club
Контактное лицо: Линсей Култхард (Lynsay Coulthard)
Адрес: PO Box 7604, Hungerford, Berkshire RG17 0YD - ENGLAND
Телефон: (44) 1488-683337 **Факс:** (44) 1488-686261
Адрес в Internet: www.nevis.co.uk/coulthard
E-mail: coulthard@theforge.demon.co.uk
Вступительный взнос: £12 для жителей Великобритании, £14 для жителей Европы, £16 для остального мира
Число членов: 2500
Для членов клуба: Фотографии с автографом Дэвида Култхарда, ежеквартальные журналы, скидки на атрибутику, эксклюзивные новости

Педро Паоло Диниц

Клуб: The Official Pedro Diniz Fans Club
Контактное лицо: Джейн Браун (Jane BROWN)
Адрес: P.O. Box 1512, Slough, Berks SL3 6YT - ENGLAND
Телефон: (44) 1753-662982 **Факс:** (44) 1753-662982
Адрес в Internet: www.pedroDiniz.com
E-mail: diniz.fansclub@btinternet.com
Вступительный взнос: £15
Число членов: 75
Для членов клуба: приветственное письмо, результаты гонок 1995-1998 гг., фотографии, членская карточка, автомобильные наклейки, регулярная рассылка новостей, скидки на фирменную одежду

Джанкарло Физикелла

Клуб: Official UK Giancarlo Fisichella Fan Club
Контактное лицо: Лорина Мак-Лафлин (Lorina McLAUGHLIN)
Адрес: P.O. Box 230, Dorking, Surrey RH5 6FL - ENGLAND
Телефон: (39) 031 699669 **Факс:** (39) 031 699951
Адрес в Internet: www.fisico.com
E-mail: matteucci.m@inbox.ilk.it
Вступительный взнос: £20
Число членов: 145
Для членов клуба: приветственное письмо от Джанкарло, фан-клубовская футболка, членская карточка, ежеквартальный бюллетень, сувениры, конкурсы, визит на тесты в Сильверстоун и встреча с Джанкарло

Дорогие друзья, к нам в редакцию приходит множество писем, в которых вы просите напечатать адреса поклонников и фан-клубов ваших любимых гонщиков. К сожалению, в нашей стране пока еще нет профессионально организованных клубов, поэтому мы предлагаем вашему вниманию адреса международных. Хотелось надеяться, что в ближайшее время официальные фан-клубы появятся и в России.

Хайнц-Харальд Френтцен

Клуб: Offizieller Heinz-Harald Frentzen Club
Контактное лицо: Рене Сапевайн (Rene SAUERWEIN)
Адрес: Waldstrasse 79, 64846 Gross-Zimmer - GERMANY
Телефон: (49) 6071-977930 **Факс:** (49) 6071-977931
Адрес в Internet: www.frentzen.de
E-mail: hnt@fahrwerk.de
Вступительный взнос: DM 120-180
Число членов: 240
Для членов клуба: набор с фото и автографом Хайнца-Харальда, наклейка, членская карточка, 4 фото Френтцена, скидки на атрибутику, встречи с Френтценом в конце сезона, билеты на Гран При и т.д.

Мика Хаккинен

Клуб: Mika Hakkinen Fan Club
Контактное лицо: Нина Хаккинен (Nina Hakkinen)
Адрес: P.O. Box 15, 01621 Vantaa - FINLAND
Телефон: (358) 9 276 90 800 **Факс:** (358) 9 276 90 802
Адрес в Internet: www.mikahakkinen.net
E-mail: official.fanclub@mikahakkinen.net
Вступительный взнос: \$40
Для членов клуба: футболки, постеры, членская карточка, фан-клубовская наклейка

Джонни Херберт

Клуб: Johnny Herbert Fan Club
Контактное лицо: Джейн Херберт (Jane HERBERT)
Адрес: The Nutshell, Swan Lane, Margaretting Tye, Essex CM4 9JU - ENGLAND
Телефон: (44) 1277-841093 **Факс:** (44) 1277-841093
Адрес в Internet: www.johnnyherbert.co.uk
E-mail: JHFanClub@aol.com
Вступительный взнос: £12 (для жителей Великобритании), £14 (для жителей Европы)
Число членов: 80
Для членов клуба: ежеквартальный вестник, членская карточка, скидки на сувениры, фото с автографом Джонни, репортажи с гонок, постер

Дэмон Хилл

Клуб: Damon Hill Supporters Club
Контактное лицо: Алан Фултон (Alan FULTON)
Адрес: P.O. Box 15, Sevenoaks, Kent, TN15 0JH, ENGLAND
Адрес в Internet: www.damonhill.co.uk
Вступительный взнос: £34.95
Число членов: 3500
Для членов клуба: эксклюзивные футболки, фотографии, членская карточка, наклейка и кепка, цветные вестники, конкурсы

Эдди Ирвайн

Клуб: Exclusively Eddie Irvine
Контактное лицо: Пол Банкс (Paul BANKS)
Адрес: PO Box 1817, Buckingham, MK 18 7 ZZ - ENGLAND
Факс: (44) 1280 821536
Адрес в Internet: www.exclusively-irvine.com
E-mail: pbanks1@aol.com
Вступительный взнос: £25 + почтовые расходы
Число членов: 1000
Для членов клуба: информацию вы можете получить на сайте

Мика Сало

Клуб: Mika Salo Supporters Club
Контактное лицо: Том Шофилд (Tom SCHOFIELD)
Адрес: 4 Horsecroft, Banstead, Surrey SM7 2HB - ENGLAND
Телефон: (44) 1737 218202 **Факс:** (44) 1737 218202
Адрес в Internet: www.mikasalo.net
E-mail: tom@mscc.demon.co.uk
Вступительный взнос: Single: £15 (для жителей Великобритании); £18 (для жителей Европы); £20 (для остального мира)
Число членов: 400
Для членов клуба: фото с автографом, модель шлема с автографом, значок, членская карточка, ежеквартальный вестник

Ярно Трулли

Клуб: I Fan Club Jarno Trulli Tollo
Контактное лицо: Винченцо Салемме (Vincenzo SALEMME)
Адрес: Via Casale Gervasio n°58 - 66010 Tollo (CH) - ITALY
Телефон: (39) 0337 247837 **Факс:** (39) 0871 961432
E-mail: riber@tin.it
Вступительный взнос: IFL 35.000
Число членов: 400 (в 1998 году)
Для членов клуба: встречи с Ярно, возможность получения атрибутики, автобусные поездки на европейские гонки

Жак Вильнев

Клуб: Official Jacques Villeneuve Fan Club
Контактное лицо: Кецер (E. KAESER)
Адрес: PO Box 164 - 1884 Villars sur Ollon - SWITZERLAND
Факс: (41) 24 496 30 59
Вступительный взнос: SFR 50
Число членов: 850
Для членов клуба: футболка, наклейки, фотографии с автографом, ежеквартальный вестник, конкурсы

Александр Вурц

Клуб: The Official Alexander Wurz Fan Club
Контактное лицо: Вольфганг Михаэль (Wolfgang MICHAEL)
Адрес: Brauhausgasse 7, A-2325 Himberg - AUSTRIA
Телефон: (43) 2235-84585 - Cellular: (43) 664-1046000
Адрес в Internet: www.wurz.com
E-mail: wurz@drive-in.at
Вступительный взнос: ATS 300 (для жителей Австрии); ATS 350 (для жителей Европы)
Число членов: 600
Для членов клуба: фотографии, новости, скидки на сувениры

Рикардо Зонта

Клуб: International Ricardo Zonta Fan Club
Контактное лицо: Дженс Шнайдер (Jens SCHNEIDER)
Адрес: Burgholdinghauser Weg 43, D-57223 Kreuztal - GERMANY
Телефон: (49) 2732 892588 **Факс:** (49) 2732 82280
Адрес в Internet: www.ricardozonta.com.br
E-mail: zontafanClub@cityweb.de
Вступительный взнос: DM 40
Число членов: 50
Для членов клуба: специальный набор с автографом и моделью шлема Рикардо, ежеквартальный вестник, каталог сувениров